

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 1 (1908-1909)
Heft: 11

Artikel: Die Basler Regierung und die Rheinschifffahrt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920161>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

in der Hauptsache unsere Wasserkräfte ausgebaut sein werden, die Mehrzahl von den vielen Millionen, die heute alljährlich zur Beschaffung von Kohle und zur Herstellung von Dampfkraft von der schweizerischen Industrie und den schweizerischen Eisenbahnen nach dem Auslande gesandt werden, in unserm Lande verbleiben werden.



Die Basler Regierung und die Rheinschiffahrt.

Die Basler Regierung legt dem Grossen Rate einen umfangreichen Bericht über die Förderung der Rheinschiffahrt vor, der die Begründung eines Kreditbegehrens im Betrage von 100,000 Fr. zu verteilen auf die Jahre 1909 und 1910, enthält. Der Bericht ist ein interessantes und wertvolles Dokument für die Geschichte der Bestrebungen, die Schiffahrt auf dem Oberrheine zu neuem Leben zu erwecken; er orientiert so vortrefflich über das, was bisher geschehen ist und weiter erstrebt wird, dass wir das Wesentliche daraus wiedergeben. Wir erinnern bei dieser Gelegenheit daran, dass schon früher ein Kredit von 80,000 Franken für die Anschaffung eines elektrischen Hochportalkranens und eines Kranens am Elsässerrheinweggefordert worden ist.

Der Bericht führt folgendes aus:

Die einstweilen dem Kanton Basel-Stadt gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 zugesicherten finanziellen Unterstützungen zur Förderung der Rheinschiffahrt bestehen in folgenden Leistungen: Dem Bundesbeitrag für eine Uferversicherung am Rheine von der Gasanstalt bis zur elsässischen Landesgrenze, maximal 58,200 Franken, gleich $33\frac{1}{3}$ Prozent der auf 174,600 Franken veranschlagten wirklichen Kosten, bewilligt für die drei Jahre 1907, 1908 und 1909 und dem Bundesbeitrag für Schiffahrtseinrichtungen und Geleiseanlagen bei der Gasanstalt und für Probefahrten auf dem Rhein, maximal 190,000 Franken, gleich 50 Prozent der auf 380,000 Franken veranschlagten Ausgaben, bewilligt für die drei Jahre 1907, 1908 und 1909. Auf eine budgetierte Ausgaben-summe von 554,600 Franken entfallen somit 248,200 Franken an Bundessubvention; der Bund musste jedoch um weitere finanzielle Beihilfe angegangen werden. Der Bericht weist auch auf die finanzielle Unterstützung hin, deren sich der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein (mit Sitz in Basel) von Seite der Bundesbehörden erfreut. In den Jahren 1906 bis 1908 bezog er einen jährlichen Beitrag von je 5000 Franken und vom Jahre 1909 an ist ihm ein solcher von je 25,000 Franken zugesichert worden.

Die gedeihliche Entwicklung der Rheinschiffahrt wird in Zukunft wesentlich von einer zweckentsprechenden Tarifpolitik der Bundesbahnen abhängen. Im weitem wird, je mehr der Schiffahrtsverkehr zunimmt, der Frage näher getreten werden müssen, ob nicht die Bundesbahnen selber auch an der Erstellung und am Betrieb der später im Gebiete des Kantons Basel-Stadt oder in dessen schweizerischer Nachbarschaft nötig werdenden grösseren Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen sich beteiligen oder diese Aufgabe ganz übernehmen sollten. Ausländische Staatsbahnverwaltungen haben in beiden Richtungen — Tarifpolitik und Umschlagseinrichtungen — für die in ihrer Interessensphäre gelegene Binnenschiffahrt umfassende Vorkehrungen getroffen und grosse Opfer gebracht — nicht zu ihrem Schaden.

Der Abschnitt „Erstellung und Betrieb der Schiffahrtsanlagen“ zählt zunächst die zur Ausführung gelangten Arbeiten auf, verbreitet sich über die Konstituierung der Rheinhafen-Aktiengesellschaft mit Herrn Eugen Maggi in Zürich als Präsidenten des Verwaltungsrates, und fährt fort: „Die Schiffahrtsperiode 1908 bildete die Grundlage für das erste Betriebsjahr der Gesellschaft, das dementsprechend durchaus den Charakter des Versuchsstadiums trug. Letzteres wird voraussichtlich auf die nächste Schiffahrtsperiode, obgleich in etwas kleinerem Masse, gleichfalls zutreffen. Über die Wirksamkeit der Gesellschaft kann daher einstweilen ein bestimmtes Urteil noch nicht abgegeben werden. Soviel uns bis jetzt bekannt geworden, schlossen die Rechnungen des Gründungsjahres (1907) und des ersten Betriebsjahres (1908), wie übrigens kaum anders zu erwarten war, mit Verlusten für die Gesellschaften ab.

Für den Betrieb stehen nun drei Kranen zur Verfügung: 1. der im Eigentum der öffentlichen Verwaltung befindliche Dampfkranen, welcher vom Gaswerk betrieben und für den Auslad der für dieses Werk bestimmten Kohlen, soweit sie per Schiff hier eintreffen, verwendet wird; 2. der ebenfalls im Eigentum der öffentlichen Verwaltung befindliche, an die Rheinhafengesellschaft verpachtete und von dieser betriebene elektrische Kranen; 3. der im Eigentum der Rheinhafengesellschaft befindliche und von ihr betriebene elektrische Kranen. Je nach Umständen können alle drei Kranen gleichzeitig betrieben und bei Betriebsstörungen, die bisweilen eintreten, zu gegenseitiger Aushilfe verwendet werden. Die Anschaffung eines vierten, und zwar elektrischen Kranens, sowie eines Handkranens auf Rechnung der öffentlichen Verwaltung ist dem Grossen Rate beantragt. Auf die Anregung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, jetzt schon die Anschaffung einer fünften grossen Kranenanlage in Aussicht zu nehmen, ist der Regierungsrat dagegen nicht eingetreten in der Meinung, dass die Erstellung etwa

weiter nötiger Umschlagseinrichtungen am Elsässer-Rheinquai Sache der Rheinhafengesellschaft sei.

Die öffentliche Verwaltung hat sich verpflichtet, auf ihre Kosten für die zur Schifffahrt erforderliche Tieflage des Flussbettes im Bereiche der Uferböschung, das heisst auf eine Länge von ungefähr 250 Meter und eine Tiefe von im Maximum 1 Meter unter dem Wasserstand 0,0 am Basler Pegel zu sorgen, soweit es die jeweiligen Wasserverhältnisse gestatten. Die hierzu erforderlichen Baggerarbeiten wurden bisher durch eine private Unternehmung besorgt. Die Arbeiten werden sich aber ziemlich häufig wiederholen müssen, um zu verhüten, dass die ausgebagerten Stellen im Strombette wieder aufgefüllt werden — eine Gefahr, die jedes Hoch- oder Niedrigwasser mit sich bringt. Es wurde deshalb erwogen, ob nicht die öffentliche Verwaltung eine eigene Baggermaschine anschaffen sollte, die jederzeit disponibel wäre und auch für andere Zwecke, zum Beispiel zur Gewinnung von Kies und Sand aus dem Rhein, namentlich in der Gegend der Wiesenmündung, verwendet werden könnte. Der Regierungsrat bejahte diese Frage und erklärte sich grundsätzlich für die Anschaffung einer Baggermaschine, deren Kosten sich voraussichtlich auf zirka 40,000 Franken stellen werden. Hieran wird voraussichtlich eine Bundessubvention erhältlich sein. Das Baudepartement erhielt den Auftrag, das endgültige Kreditbegehren zuhanden des Grossen Rates einzureichen.

Ein ansehnlicher Teil des Berichts verbreitet sich über die bisherigen Versuchsfahrten auf dem Rhein, von der ersten Fahrt des Dampfers „Justitia“, August 1904, bis jetzt. Die Versuchsfahrten des Jahres 1908 haben sehr befriedigt. Der erste Schleppzug traf am 20. Mai und der letzte am 28. September in Basel ein; umgekehrt ging der erste Schleppzug am 25. Mai und der letzte am 8. Oktober von Basel ab. Während der ganzen Saison gelangten 38 Bergfahrten, wovon 33 durch die Firma Fendel und 5 ebenfalls subventionierte durch zwei andere Unternehmungen, zur Ausführung. Sobald einmal die Führung von zwei Lastkähnen per Schleppzug als Norm angenommen werden könnte, würde sich die Betriebsökonomie der Schifffahrt erheblich verbessern.

Die im Jahre 1908 beförderten Güter zerfallen in folgende Hauptkategorien: Berggüter: Kohlen 13,026 Tonnen, Getreide 394, andere Güter 417, total 13,837 Tonnen. — Talgüter: In Tonnen: Karbid 477, Schmirgel 356, Metallasche 254, Ferrosilicium 157, Hartzink 91, Asphalterde 70, Lumpen 56, Blechsrott 49, Glycerin 36, verschiedene Güter 46, total 1592.

Der Zweck der Versuchsfahrten ist, wenn auch nur allmählich, so doch jetzt schon in hohem Grade erreicht worden. Die hiefür gemachten Ausgaben haben sich gelohnt. Ohne sie wären wir praktisch

in der ganzen Sache kaum einen Schritt vorwärts gekommen. Die technische Möglichkeit einer Grossschifffahrt zwischen Strassburg und Basel ist nun als unzweifelhaft nachgewiesen zu betrachten, und ihre wirtschaftliche Möglichkeit ist zum mindesten wahrscheinlich gemacht worden. Tatsächlich ist die Grossschifffahrt sogar schon über Basel hinaus stromaufwärts bis Rheinfeldern vorgedrungen. Auf Grund der Vorschriften der revidierten Rheinschifffahrtsakte sind die Schiffsdurchlässe der sieben Schiffbrücken zwischen Strassburg und Basel erheblich verbessert worden. Hiefür haben die badischen und elsässischen Uferbehörden beträchtliche Aufwendungen gemacht. Auch die Beseitigung des schwersten Hindernisses auf dieser Strecke, nämlich desjenigen bei der Kehler Eisenbahnbrücke (Verlegung der Laufschiene usw.), ist hauptsächlich auf Verwendung deutscher Schifffahrtsinteressenten bei den zuständigen Behörden — auch der Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein hat sich darum bemüht — im Laufe des Jahres 1908 wenigstens zum Teil erreicht. Die Zahl der jährlich schiffbaren Tage erfährt dadurch eine ziemliche Vermehrung.

Das Interesse an der Schifffahrt auf dem Oberrhein ist in den weitesten Kreisen, bei Behörden und Privaten, wachgerufen und bedeutend gestärkt worden. Es handelt sich jetzt nicht mehr allein um die dauernde Erschliessung der Stromstrecke Strassburg-Basel, sondern auch um die Weiterführung der Grossschifffahrt bis zum Bodensee und in die Zuflüsse des Rheins. Starke Verbände, welche Behörden, industrielle und kommerzielle Korporationen, sowie eine grosse Zahl von Privaten aus der Schweiz und ihren Nachbarstaaten zu Mitgliedern zählen, sind in dieser Richtung eifrig tätig. In der Ost- und Nordschweiz, auch in den westlichen und südlichen Teilen unseres Landes ist jetzt grosses Interesse an der Binnenschifffahrt überhaupt vorhanden. Den beharrlichen Anstrengungen Basels mit der Unterstützung der Eidgenossenschaft ist es gelungen, das Problem der Fortführung der Rheingrossschifffahrt bis Basel aus dem Stadium theoretischer Erörterungen in das aussichtsreiche Stadium wertvoller praktischer Versuche überzuleiten und so den Bestrebungen für die Weiterentwicklung der gesamten Binnenschifffahrt in der ganzen Schweiz und den angrenzenden Teilen Süddeutschlands mächtige Impulse zu verleihen. Die bisherigen Erfolge ermutigen nicht bloss, sondern machen es geradezu zur Pflicht, das begonnene Werk fortzusetzen und vor den dazu noch erforderlichen Opfern, soweit sie sich im Rahmen des Möglichen bewegen, nicht zurückzuschrecken. Dazu sollten sich alle Interessenten, amtliche wie private, die Hände reichen.

Die praktischen Schifffahrtsversuche, die zum Zwecke der Güterbeförderung unternommen worden

sind, haben auch das Interesse und die Freude an Personenfahrten auf dem Rhein von Basel auf- und abwärts geweckt. Selbstverständlich kommt der Personenschiffahrt, obschon auch ihr ein gewisser wirtschaftlicher Wert nicht abgesprochen werden kann, nicht entfernt die hervorragende volkswirtschaftliche Bedeutung wie der Güterschiffahrt zu. Handelt es sich doch dabei sozusagen ausschliesslich um Fahrgelegenheiten zum Zwecke des Naturgenusses, der Erholung und des Vergnügens — also um Dinge, die nicht durchaus notwendigen und unbedingt nützlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechen, aber doch ihre volle Berechtigung haben. Ausserdem dürfen die bisher ausgeführten Personenfahrten das Verdienst beanspruchen, zur Popularisierung der Rheinschiffahrt im allgemeinen und zur besseren Orientierung über die Stromverhältnisse innerhalb unseres Kantonsgebietes und seiner Nachbarschaft beigetragen zu haben, was auch der Güterschiffahrt zugute kam.

Stromaufwärts wurden in den Jahren 1907 und 1908 regelmässige Passagierfahrten von Basel nach Waldhaus und Schweizerhalle veranstaltet, die sich steigender Frequenz erfreuten. Unternehmerin dieser Fahrten ist die im Laufe des Jahres 1908 vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement hiefür konzessionierte Köln-Müllheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft in Müllheim a. Rh., die zu diesem Zweck ihren Personendampfer Chr. Musmacher in Dienst gestellt hat. Mittelst des gleichen Schiffes sind auch wiederholt Fahrten rheinabwärts ausgeführt worden. — Eine finanzielle Staatsunterstützung hat die Personendampfschiffahrt nicht erhalten. Ausser der seit Beginn der Fahrten mit dem Dampfer Musmacher bestehenden Landungsbrücke bei der Totentanzfähre (Ausgangspunkt der Passagierfahrten) hat das Baudepartement dem Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein neuestens auch die Erstellung von Landungsbrücken beim St. Albantal und beim Hörnli, sowie mit Zustimmung des Regierungsrates die ausschliessliche Benutzung dieser Anlage auf die Dauer von drei Jahren durch die Köln-Müllheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft gestattet.

Infolge der starken Zunahme des Schiffsverkehrs im Jahr 1908 legte sich der Regierungsrat die Frage einer Ausdehnung der Schiffahrtsanlagen vor. Es wurden am 4. November 1908 Aufträge erteilt: 1. An das Baudepartement zur Berichterstattung über die Durchführung der Rheinuferkorrektion und Quaianlage zwischen Schlachthaus und Landesgrenze unter Berücksichtigung der Rheinschiffahrt; 2. An das Bau- und das Sanitätsdepartement zur Vorlage eines Projektes für die Erstellung eines Hafengebassins auf dem rechten Rheinufer bei Kleinhüningen mit Rücksicht auf die Geleiseverbindungen mit den Bundesbahnhöfen (St. Johann und Wolf) und dem Badischen Bahnhof, sowie mit Rück-

sicht auf das Projekt einer Wasserkraftanlage (Klybeck-Kleinhüningen). Über den zweiten Punkt haben das Bau- und das Sanitätsdepartement, sowie das Finanzdepartement vorläufige Berichte erstattet. Die Angelegenheit befindet sich beim Departement des Innern.

Bekanntlich haben sich unsere Behörden in den Jahren 1895 bis 1901 sehr eingehend mit der Frage eines Anschlusses Basels an den Hünningerkanal befasst. Leider blieben damals alle Bemühungen umsonst. Im Zusammenhang mit der Rheinschiffahrts-Angelegenheit griff die Regierung die Hünningerkanal-Frage neuerdings auf. Die Bundesbehörden gingen in dankenswerter Weise auf die Intentionen Basels ein; aber die mit dem Deutschen Reiche gepflogenen Unterhandlungen führten zu keinem positiven Ergebnis. Seither ruht die Angelegenheit. Es ist zu hoffen, dass mit der Zunahme des Rheinschiffahrtsverkehrs auch die Kanalfrage in Fluss kommen und einer befriedigenden Lösung entgegengehen werde. Der Regierungsrat hält nach wie vor an dem Standpunkt fest, dass es für uns zwischen Kanal- und Rheinschiffahrt keinen Gegensatz geben kann und dass unser Ziel bleiben muss, Basel und mit ihm die ganze Schweiz an das Kanalnetz wie an die Rheinwasserstrasse dauernd anzuschliessen.

Mit der Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft vormals Fendel in Mannheim wurde unterm 31. Oktober und 2. November 1908 ein Vertrag über die Durchführung von Schleppfahrten nach Basel in den Jahren 1909 bis 1915 abgeschlossen. Der Regierungsrat hat dem Vertrag am 4. November 1908 seine Genehmigung erteilt. Der Regierungsrat legt Gewicht darauf, einen langfristigen Vertrag abzuschliessen, um während einer Reihe von Jahren die Durchführung der Schiffahrt sicher zu stellen. Mit der Firma Fendel traf er die Vereinbarung um so lieber, weil sich diese Gesellschaft in den an der Schiffahrt beteiligten Kreisen hohen Ansehens erfreut, weil sie über einen ausgedehnten Schiffspark, erprobtes Schiffpersonal und gutes Schiffsmaterial verfügt, und weil sich im verflossenen Jahre ihr Geschäftsgebaren als reell erwiesen hat. Ohne weitere finanzielle Opfer unsererseits war allerdings eine Verständigung nicht möglich. Die Firma Fendel gab der Hoffnung Ausdruck, dass sich die Fahrten mit der Zeit ohne Subventionen rentabel gestalten werden, erklärte aber unter Hinweis auf die bisher von ihr für Schiffsumbau gemachten Aufwendungen und andere Faktoren, dass dies bis jetzt eben nicht der Fall sei. Die Wahrscheinlichkeit spricht für die Richtigkeit dieser Behauptung. Solange die Schiffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel nicht in dem nämlichen Grade von Hemmungen frei ist wie auf den untern Strecken, ist sie mit zu viel Spesen belastet. Je häufiger und regelmässiger gefahren wird,

um so eher ist die Beseitigung der Hemmnisse und damit eine Rendite der Fahrten zu erwarten. Der Vertrag basiert auf der nun zum erstenmal von einer Schiffahrtsgesellschaft eingegangenen Verpflichtung Fendels, mit einer gewissen Regelmässigkeit zu fahren. Unter der Voraussetzung bestimmter Fahrwasser-Verhältnisse sollen während der Vertragsperiode Schleppfahrten nach Basel ausgeführt werden. Die Verpflichtung Fendels, zu fahren, erstreckt sich auf die sieben Jahre 1909 bis 1915. Wir erhalten so die Garantie für die Aufrechterhaltung des Verkehrs während eines längeren Zeitraums. Mittlerweile wird sich die Frage der Rentabilität der Wasserstrasse Strassburg-Basel wohl hinreichend abgeklärt haben. In den Jahren 1909 und 1910 hat Fendel je 16,000, in den Jahren 1911 bis 1915 je 10,000, zusammen also 82,000 Tonnen (= 8200 Eisenbahnwaggons à 10,000 kg) Kohlen nach Basel zu transportieren. Um Fendel diese Transporte mit Sicherheit zu ermöglichen, müssen ihm die erforderlichen Quantitäten Kohlen, die unser Gaswerk bezieht, eventuell auch andere Waren zur Verfügung gestellt werden. Die neuen Subventionssätze, auf die Fendel Anspruch hat, sind bedeutend niedriger als diejenigen, die wir ihm für das Jahr 1908 zusicherten. Es kommt in dieser Tatsache die Konsolidierung der Schiffahrt deutlich zum Ausdruck. Für die Transporte über 50,000 Tonnen hinaus und die Jahre 1912 bis 1915 hat Fendel keinen Subventionsanspruch mehr. Falls Fendel infolge eigenen Verschuldens in den Jahren 1909 bis 1915 nicht mindestens 82,000 Tonnen transportiert, hat er uns für jede Tonne, die zu wenig geliefert wird, eine bestimmte Rückvergütung zu leisten.

Im weitem glaubt der Regierungsrat auch mit andern Schiffsgesellschaften unter jeweilen gesondert festzusetzenden Bedingungen Transport- und Subventionsverträge abschliessen zu können und will hiefür, unter Einrechnung des an Fendel zu zahlenden Subventionen, für die drei Jahre 1909 bis 1911 eine Gesamtausgabe von höchstens 100,000 Franken in Anschlag bringen, die sich nach Abzug der Bundes-subvention für uns auf 50,000 Franken reduzieren würde. — Da die Schiffahrt für 1909 gesichert werden soll, wünscht der Regierungsrat beförderliche Behandlung der Vorlage; er beantragt dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt auf den Antrag des Regierungsrates bewilligt den für die Rheinschiffahrt, Versuchsfahrten, nachgesuchten Kredit von 100,000 Franken auf Rechnung der Jahre 1909 bis 1911. Von diesem Kredit ist die beim Bundesrate nach-zusuchende Bundessubvention in Abzug zu bringen.“



Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayrischen Staatsbahnen.

Von L. FISCHER-REINAU, Ingenieur, Zürich.

(Schluss)

III.

Besonderer Teil.

Untersuchung über einzelne Linien.

Praktische Erprobung soll der elektrische Betrieb zunächst auf drei Linien der bayrischen Staatsbahnen finden: Auf der Strecke Salzburg-Bad Reichenhall-Berchtesgaden, dann auf den neu zu erbauenden Linien von Garmisch-Partenkirchen zur Landesgrenze bei Scharnitz und bei Griesen. Die Baukosten für diese Linien belaufen sich auf 5,735,000 Mark. Die vom Landtag geforderte erste Baurate mit 7,000,000 Mark wird demnach noch ausreichen, den Bau der Wasserkraftanlagen bei Ledbruck und am Waldensee vorzubereiten.

a) Linie Freilassing-Bad Reichenhall-Berchtesgaden. Die Bahn weist hauptsächlich in den Sommermonaten lebhaften Personenverkehr auf. Die Fahrleistungen in Brutto-Tonnenkilometern sind in den Jahren 1902 bis 1907 auf der Hauptbahnstrecke Salzburg-Bad Reichenhall von 902,000 tkm auf 982,000 tkm angewachsen, auf der Lokalbahn Bad Reichenhall-Berchtesgaden von 249,000 tkm auf 419,000 tkm.

Die Linie hat bis Reichenhall Flachlandcharakter, während die Lokalbahn die Eigenarten der Gebirgsbahn aufweist. Dadurch entstehen Umständlichkeiten im Lokomotivdienst und in der Zugbildung, ferner Schwierigkeiten, mit denen der Dampftrieb bei Überwindung grosser Steigungen zu kämpfen hat. Hier kann die Einführung des elektrischen Betriebes am besten Abhilfe schaffen, weil die elektrische Lokomotive den Anforderungen beider Strecken, rascherer Fahrt in der Ebene und grösserer Zugkraft auf den Steigungen, gerecht wird und die Züge deshalb ohne Maschinenwechsel auf der Strecke Salzburg-Bad Reichenhall-Berchtesgaden durchgeführt werden können.

Durch die Kürzung der Fahrzeit auf den Steigungen wird sich auch die eingleisige Linie besser ausnützen lassen. Ferner wird eine Kürzung der Fahrzeiten erzielt und auch die mit dem Dampftrieb verbundene Rauchbelästigung, was für Bad Reichenhall besondere Bedeutung besitzt, wegfallen.

Die elektrische Energie soll von einem Wasserkraftwerk an der Saalach geliefert werden, das einphasigen Strom erzeugt. Die Fahrdradtspannung soll 10,000 Volt betragen. Für die durchgehenden Züge sind Lokomotiven mit vier Triebachsen, für die Lokalzüge zweiachsige Lokomotiven vorgesehen. Die Fahrzeiten werden sich gegenüber dem Dampftrieb