

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 43 (1895)

Artikel: Sechszwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Unternehmung der Bötzenbergbahn, einschliesslich der Linie Koblenz-Stein, umfassend das Jahr 1895

Autor: Birchmeier

Kapitel: 1: Allgemeines

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730563>

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: 18.05.2025

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

An das Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen der Schweiz. Nordostbahn und der Schweiz. Centralbahn.



Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen im Folgenden den das Jahr 1895 umfassenden Bericht nebst Rechnungen über die Bötzberrgbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein vorzulegen.

I. Allgemeines.

Im März legte die Verwaltung der Schweiz. Centralbahn dem Eisenbahndepartement ein mit Bezug auf den Personenbahnhof modifiziertes Projekt für den Umbau des Bahnhofes Basel vor, welches gegenüber dem Projekte vom Oktober 1894 einige Verbesserungen enthält unter Beibehaltung der ursprünglichen allgemeinen Grundlage. Dem gegenüber steht nun zur Zeit kein bestimmtes Gegenprojekt der Regierung von Basel-Stadt, sondern es liegen dem Eisenbahndepartement von dieser Seite verschiedene Projektskizzen von durch die Regierung berufenen Sachverständigen vor, welche aber alle dieselbe Hauptgrundlage, Versenkung des Bahnplanums zur Ermöglichung der Strassenüberfahrten ohne verlorenes Gefäll und einen kombinierten Kopf- und Durchgangsbahnhof, aufweisen. Die Rücksicht auf das städtische Strassennetz wird seitens der Regierung fortwährend vorangestellt, ohne Rücksicht auf wesentliche Übelstände, welche diese Einseitigkeit für den Bahnbetrieb bedingt, abgesehen von den enormen Kosten, über deren Tragung seitens Basel-Stadt keine beruhigenden Zusicherungen vorhanden sind. Die Vorlage der Schweiz. Centralbahn, die allen Bedürfnissen des Betriebes Rechnung trägt, ohne die baulichen Interessen der Stadt Basel hintanzusetzen, dürfte denn auch weit mehr Aussicht auf Erfolg bei der Aufsichtsbehörde haben, als die principiellen Begehren der Regierung. Selbstverständlich setzt auch diese, soweit es sich um die besondere Berücksichtigung baulicher Interessen der Stadt handelt, voraus, dass sich diese resp. der Staat angemessen an den Kosten beteilige.

Was den Güterbahnhof betrifft, so ist man im Princip über die Verlegung desselben nach dem Wolf einig. Über einige damit zusammenhängende Streitfragen ist hier nicht der Ort besonderer Auseinandersetzung, da sie die Bötzberrgbahn nicht näher angehen.

Veranlasst durch die vom Direktorium der Centralbahn auf ihrem Netze eingeführte Änderung der Grundtaxen für den Personenverkehr haben Verhandlungen zwischen genanntem Direktorium und uns über die Bestimmung der entsprechenden Taxen auf der Bötzberrgbahn (einschl. Koblenz-Stein) und der Aargauischen Südbahn stattgefunden. Diese haben dazu geführt, dass für beide Gemeinschaftsbahnen die dermaligen Grundtaxen der

Nordostbahn angenommen wurden, in der Meinung, dass im direkten Verkehr derselben unter sich und mit der Nordostbahn die Taxen nicht für die beiden einzelnen Distanzen separat berechnet und zusammengezählt, sondern nach der Gesamtdistanz einheitlich berechnet werden und im internen Verkehr der Bötzberrgahn, wie im Verkehr derselben mit der Nordostbahn das Billetsystem der letztern (Wegfall besonderer Retourbillette für Distanzen über 12 Kilometer) Anwendung finde.

Darnach betragen künftig die Grundtaxen der Bötzberrgahn pro Person und Kilometer:

		Für einfache Fahrt.			Für Hin- und Rückfahrt.		
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Für 1—12 Kilometer	 Cts.	10,4	7,3	5,2	16,64	11,68	8,32
„ über 12 Kilometer	 „	10,4	7,3	5,2	15,6	10,4	7,3

Die Taxen für einfache Fahrt für alle Distanzen und jene für Hin- und Rückfahrt bis auf 12 Kilometer sind die gleichen wie bisher; die Hin- und Rückfahrtstaxen vom 13. Kilometer an sind ermässigt.

Die Einführung dieser Taxen konnte auf der Bötzberrgahn auf 1. Januar 1896 erfolgen, hat also das Ergebnis des vorliegenden Berichtsjahres nicht mehr beeinflusst.

II. Bahnbau.

1. Bötzberrgahn.

Die laut Rechnung II ausgewiesenen Verwendungen zu Bauzwecken auf der Bötzberrgahn betreffen folgende Objekte:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:			
1. Bötzenegg:	} Verriegelung der Weichen und Signale	Fr.	9,076. 20 Cts.
2. Effingen:		„	17,166. 71 „
3. Rheinfelden:		„	10,020. 82 „
4. Augst:		„	7,031. 65 „
5. idem: Landerwerb zur spätern Erweiterung der Station		„	407. 60 „
6. Erstellung der Blocksignalanlage Brugg-Effingen mit Blockstation zwischen Brugg und Bötzenegg		„	11,696. 47 „
7. Erstellung der II. Spur Stein-Pratteln		„	819,681. 11 „
8. Verstärkung und bezw. Auswechslung eiserner Brückenkonstruktionen der I. Spur Stein-Pratteln:			
a) Neue Mühlebachbrücke bei Mumpf, 59 m lang		Fr.	41,835. 89 Cts.
b) Neue Ergolzbrücke bei Augst, 136 m lang		„	99,523. — „
c) Verstärkung von 13 kleinern Brücken		„	23,185. 12 „
		„	164,544. 01 „
9. Erstellung einer Stützmauer zur Sicherung des rechtseitigen Widerlagers an der Mühlebachbrücke bei Mumpf		„	3,318. 16 „
10. Erstellung einer Wasserleitung zum Wärterwohnhaus bei Kil. 78.5 bei Augst		„	771. 70 „
11. Erstellung der Einfriedigung zwischen Eiken und Stein, Kil. 56.8 bis 57.4		„	1,650. 09 „
Übertrag		Fr.	1,045,364. 52 Cts.