

Eisenbahngeschichtliches der Bötzinglinie

Autor(en): **Gremlich, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujaarsblätter**

Band (Jahr): - **(1958)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-894973>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eisenbahngeschichtliches der Bözberglinie

Aus «Die Eisenbahnpolitik des Kantons Aargau» von Dr. Hans Suter entnehmen wir folgendes: Erstmals wurde im Jahre 1838 als kürzester Schienenweg zwischen Basel und Zürich die Strecke durch das Fricktal—Brugg in Betracht gezogen. John Locke, der technische Experte der «Basel-Zürcher Eisenbahngesellschaft», konnte jedoch dieses Projekt nicht unterstützen. Diese Stellungnahme fand ihre Begründung im damaligen primitiven Stand der Technik. Fünf Jahre später, am 8. März 1843, fand dann in Aarau eine Konferenz zwischen den Kantonen Zürich und Aargau statt, wobei sich die aargauische Regierung erstmals für die Bözbergbahn ernsthaft einsetzte. Doch widersetzte sich der Stand Zürich einem solchen Unternehmen mit allen Mitteln, und so verlief die Zusammenkunft ergebnislos. Auch eine zweite Aussprache am 17. Mai des gleichen Jahres verlief in gleichem Sinne, negativ. Daraufhin wurde versucht, die Nordbahn an diesem Projekt zu interessieren, doch wiederum ohne Erfolg. Diese Gesellschaft war durch Abmachungen mit dem Großherzogtum Baden so weit gebunden, daß sie nicht mehr zurücktreten konnte. Im Jahre 1852 knüpfte jedoch die NB ihrerseits Verhandlungen mit der aargauischen Regierung an. Es erhoben sich nun seitens des Souveräns Bedenken, so daß diese erneuten Anstrengungen wieder im Sand verliefen.

Alle diese Umstände hatten auf die verkehrspolitische Lage und Entwicklung des Aargaus einen ungeahnten Einfluß. So entstand als erster Juradurchstich im Jahre 1858, resp. direkte Verbindung Basel—Olten—Aarau die Hauensteinlinie. Anstelle des heutigen, sehr bedeutenden Eisenbahnknotenpunktes Olten hätte der Bahnhof Brugg den gleichen Aufschwung nehmen können. Mit größter

Sicherheit würde sich der Verkehr in Richtung Gotthard und Luzern via Freiamt und Seetal entwickelt haben.

Am 22. Januar 1853 sicherte sich ein Eisenbahnausschuß in Brugg die Konzession für die Bötzberrgbahn, was aber keineswegs die Aussicht auf baldige Verwirklichung erhöhte. Bis zum Jahre 1869, am 27. November, war die Bötzberrgbahn auf Verderb und Gedeih einer Willkür ohnegleichen ausgesetzt. An diesem Tag bewarb sich neuerdings ein Initiativkomitee, und zwar mit Erfolg, um die Konzession der Bahn.

Vorgängig wandte sich dieses Komitee in einem Schreiben, datiert vom 27. März 1869, an die fricktalische Bevölkerung. Daraus entnehmen wir wörtlich folgende Einzelheiten:

«Warum sollen sich der Kanton Aargau und namentlich unsere Bezirke bei dem Unternehmen einer Bötzberrgbahn beteiligen? Eine Bötzberrgbahn würde speziell dem Aargau, und zwar mehr als jede andere Bahnlinie, den Vortheil der Vervollständigung eines das ganze Kantonsgebiet durchziehenden, einem seiner gesegnetsten Landestheile sich kreuzenden Schienenweges bieten. Die Bezirke Laufenburg und Rheinfelden, von welchem der erstere zum größten Teil, der letztere in der Gesamtzahl seiner Gemeinden von der Bahnlinie durchzogen werden soll, würde der einst so lebhafteste Güter- und Personenverkehr wieder zurückgegeben werden und manche neue Quelle des Verdienstes und vermehrten Wohlstandes geschaffen werden. Eine der ersten Grundlagen unseres Wohlstandes ist die Landwirtschaft, welcher im Fricktal der überwiegende Theil der Bevölkerung obliegt. Diese ganz besonders wird der Vortheile eines Eisenbahnverkehrs theilhaftig werden.»

Doch verfolgen wir die Weiterentwicklung der Bötzberrgbahn. Es stellte sich nun auch die Frage der Finanzierung eines solchen Unternehmens resp. die Kosten. Diese sind wie folgt berechnet:

I. Allgemeine Verwaltung	Fr.	78 780.—
II. Baukosten		
a) Linie Muttenz—Stein		
Länge 27 km	Fr.	3 177 630.—
b) Linie Stein—Brugg		
b) Länge 23,5 km	Fr.	7 357 800.—
III. Betriebsmaterial	Fr.	1 122 910.—
VI. Verlorene Zinsen während 2 Jahren zu 5 %	Fr.	1 173 710.—
Der Bau erfordert somit ein Gründungskapital		
	von	Fr. 12 910 830.—

In diesen Kosten ist auch der Bau des Tunnels mit Franken 3.816 750.— inbegriffen. Hierzu wird bemerkt: «Ein Ansatz, der bei einer Überschienung des Bötzberges — deren Möglichkeit durch unlängst stattgehabte Untersuchung dargethan sein soll — sich um ein Bedeutendes vermindern dürfte.»

Im ganzen ist eine Beteiligungssumme der Bezirke Brugg, Laufenburg und Rheinfelden mit Fr. 2 Mio. vorgesehen, wovon auf den Bezirk Rheinfelden Fr. 633 000.— entfallen. Das noch erforderliche Restkapital soll durch Aktienverkauf verschafft werden, und zwar an Gemeinden und Private. Um das für die direkte Aktienübernahme erforderliche Kapital zu beschaffen, werden verschiedene Wege vorgeschlagen, z. B. Verkauf von Landstücken, Gebäuden, Liegenschaften usw., oder durch außerordentliche Holzschläge in waldreichen Gemeinden.

So wandte sich das Komitee an die fricktalische Bevölkerung mit dem dringenden Appell um tatkräftige Unterstützung des Projektes. Es zeichneten u. a. Arnold Münch, Kommandant in Rheinfelden, Ludwig Nußbaumer, Großrat und Fürsprech in Rheinfelden.

Ferner gelangte ebenfalls im Jahre 1869 von der Buchdruckerei Herzog in Rheinfelden ein 17 Seiten zählendes Heftchen zur Aus-

gabe über: «Die Bötzbahn in ihrer kantonalen, schweizerischen und internationalen Bedeutung». Daraus fassen wir folgendes zusammen. In einer Sitzung des Großen Rates (am 22. des Monats ?) soll das Konzessionsgesuch des Komitees der Bötzbahn behandelt werden. Diesem Gesuch sind als Finanzausweis die bisherigen Beteiligungen der verschiedenen mitbeteiligten Gemeinden beigelegt (rund Fr. 2,5 Mio.). Angesichts der Beschlüsse der jüngsten Gotthardkonferenz wird die Dringlichkeit der sofortigen Ausführung des Projektes klargelegt. Denn in den vergangenen Jahren trat die direkte Verbindung Basel—Luzern via Hauenstein immer mehr in den Vordergrund, so daß sich für das Bötzbahnprojekt eine ernsthafte Gefahr bildete.

Die finanzielle Seite in Bezug auf die Einnahmen wird ebenfalls zur Diskussion, und als Beispiele werden die Transporteinnahmen der Nord-Ost-Bahn in den Jahren 1867/68 angeführt.

Auch die direkte Linienführung von Basel nach Brugg wird als großer Vorteil bezeichnet. Ebenso bestehen günstigere Steigungsverhältnisse als am Hauenstein. In Brugg können die Anschlüsse Osten und Westen sowie gegen den Gotthard hergestellt werden (immer noch in der Annahme, daß sich der Verkehr von Basel aus in Richtung Arth-Goldau—Gotthard nur über die Bötzbahnstrecke entwickle). Es werden des weiteren Distanz und Fahrzeitverhältnisse angeführt, wobei die neue Strecke entscheidend in den Vordergrund tritt.

Über die Baukosten wird auf das Zirkularschreiben des Komitees vom 27. März 1869 hingewiesen. Es wird ausdrücklich als Aufgabe des Kantons angesehen, den Bau dieses «großen und vaterländischen Werkes energisch zu unterstützen.»

Was die internationale Seite anbelangt, so wird die Bötzbahn einen wesentlichen Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes zwischen Frankreich und Deutschland im Transit durch die Schweiz bilden. Desgleichen wird bereits die Möglichkeit eines Anschlusses an den nahen Osten in Betracht gezogen. Daher muß

der Bau dieser Linie mit allen Mitteln gefördert werden. Der hohe Große Rat möchte durch sofortige Konzessionserteilung den Wünschen und Hoffnungen der betreffenden Landesteile, welche sich bei dem Unternehmen in ebenso großartiger als patriotischer Weise beteiligt haben, gerecht werden.

Nun war also die Ausführung der Bötzbahnprojekte in greifbare Nähe gerückt. Indessen erblickten die beiden großen Bahngesellschaften SCB und NOB in diesem Unternehmen eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz. Daher anerbten die beiden gemeinsam ihre finanzielle Unterstützung, um sich dadurch auch ein gewisses Mitspracherecht zu sichern.

Die Konzession sah den Baubeginn am 8. Juni 1871 vor und dessen Beendigung am 8. Juni 1875. Noch konnte aber mit dem Bau nicht begonnen werden. Es waren einige schwere Meinungsverschiedenheiten über die Linienführung und über den Anschluß an die Centralbahn (Pratteln oder Muttenz) zu bereinigen. Am 24. Februar 1871 wurde der endgültige Trasseplan der aargauischen Regierung vorgelegt und erhielt am 27. Mai deren «hoheitliche Bestätigung», jedoch nur unter verschiedenen Bedingungen.

Termingemäß konnte der Bau am 8. Juni 1871 begonnen werden. Die größten Schwierigkeiten bot naturgemäß der Tunnelbau mit einer Bauzeit von fast genau vier Jahren. Die Länge des Tunnels beträgt 2966 Meter und erforderte einen Kostenaufwand von Fr. 4 Mio. Durch unvorhergesehene Störungen, hier sei nur der Rutsch des Ueker Dammes bei Frick erwähnt, konnte der konzessionsmäßig vorgeschriebene Eröffnungstag nicht eingehalten werden. Das ganze Trasse war von Anfang an für die Doppelspur gebaut, wurde aber vorläufig im Oberbau nur einspurig ausgeführt. Doch endlich war es am 31. Juli 1875 so weit, daß die feierliche Eröffnung stattfinden und der Betrieb am 2. August offiziell aufgenommen werden konnte.

Aus dem «Fahrtenplan der Schweizer Eisenbahnen, Posten und Dampfbooten» Winterabschnitt 1875/76, im Verlag David Bürkli, finden wir für den ganzen Tag nur die folgenden Züge:

km		151	155	157	309	163	167	169
		1.2.3.	1.2.	1.2.3.	2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.
		M	M	M	M	A	A	A
—	ab Basel dép.	5.40	7.35	10.10	9.15	2.30	5.32	6.55
5	— Muttenz	5.50	—	—	9.27	2.40	—	7.05
8	— Pratteln	5.57	7.48	10.23	9.36	2.47	—	7.12
12	— Augst	6.04	—	—	9.46	2.54	—	7.19
17	— Rheinfelden	6.15	8.02	10.36	10.02	3.05	5.57	7.30
20	— Möhlin	6.23	—	—	10.14	3.13	—	7.38
27	— Mumpf	6.36	—	—	10.35	3.27	—	7.51
30	— Stein	6.44	8.20	10.55	11.00	3.35	6.17	7.59
33	— Eiken	6.52	—	—	11.12	3.43	—	8.07
37	— Frick	7.02	8.33	11.09	11.26	3.52	6.31	8.15
42	— Hornussen	7.15	—	—	11.44	4.05	—	8.27
46	— Effingen	7.27	—	—	12.01	4.17	—	8.38
49	— Bötzenegg	7.35	—	—	12.12	4.25	—	8.46
57	in Brugg arr.	7.49	9.11	11.43	12.33	4.39	7.04	9.00

Zeichenerklärung: M = Morgen, A = Abend

So haben wir in großen Zügen die Entwicklung der heute internationalen Bözbergstrecke kennengelernt.

Aus dem Buch «100 Jahre Schweizer Bahnen» von E. Mathys, alt Bibliothekar SBB, lesen wir weiter über die Linie: Bis zum Jahre 1901 wurde die Strecke als Privatbahn betrieben und am 1. Januar 1902 durch den Bund als eine der ersten Strecken übernommen. Der Ausbau auf die Doppelspur erfolgte ebenfalls um die Jahrhundertwende, und zwar nur etappenweise. Es wurden zweigleisig in Betrieb genommen: Pratteln—Stein 24. März 1895, Stein—Frick am 24. November 1904, Frick—Schinznach-Dorf am 1. September 1905 und das Reststück Schinznach-Dorf—Brugg am 30. April 1905. Auf doppelspuriger Strecke ist natürlich eine viel flüssigere Verkehrsabwicklung möglich, und dementsprechend war auch die Zunahme des Verkehrs. Aber immer noch erfüllten

Dampflokomotiven den beschwerlichen Dienst über den «Berg». Doch mit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde auch die elektrische Zugförderung entwickelt. Die ersten Versuche mit dieser Traktion auf Strecken der Bundesbahnen kamen in den Jahren 1905—1909 zur Durchführung. Erst in den Jahren 1920—1930 hatte die Elektrifikation den größten Aufschwung erreicht. Auf der Bötzbbergstrecke fällt die Umstellung ebenfalls in diese Zeit. Am 18. Oktober 1926 konnte der durchgehende elektrische Betrieb auf der ganzen Linie von Basel bis Zürich aufgenommen werden.

Nachfolgend geben wir noch einige Einzelheiten über die Anlagen und Stationsgebäude Rheinfeldens (genauere Angaben waren zur Zeit nicht erhältlich). Mit der Übernahme der Bötzbbergbahn durch den Bund gingen natürlich auch sämtliche Stationsgebäude in dessen Besitz über. Das Stationsgebäude von Rheinfeldens hat erstmals 1915 eine Erweiterung erfahren, und im Laufe der Jahre wurden auch sonst noch bauliche und technische Neuerungen vorgenommen. Die letzte bauliche Änderung im Aufnahmegebäude selbst erfolgte ungefähr um 1943/44.

An Gleisanlagen stehen zur Verfügung: die zwei durchgehenden Streckengeleise, je ein Überholungsgeleise mit 604 und 456 Metern (Gleis 5 und 2) sowie das Rampengeleise. Ferner bestehen die beiden Anschlußgeleise zur Brauerei Feldschlößchen und zum Salmenbräu. Die Durchfahrgeschwindigkeiten der Züge Zürich—Basel betragen bei der Einfahrt 120, bei der Ausfahrt 125 km/h, und umgekehrt ist Ein- und Ausfahrt 100km/h.

Nehmen wir zum Schluß das statistische Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen pro 1956 zur Hand. Daraus entnehmen wir noch einige interessante Zahlen über den Umfang des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs von Rheinfeldens. An Billetten und Abonnements wurden verkauft total 133 214 Fahrausweise, was einen täglichen Durchschnitt von 364 ausmacht. An Gepäck- und Expresßgutsendungen zählte man im Versand und Empfang 55 448 Sendungen im Gewicht von total 1198 Tonnen. Auf der Güterexpedition gelangten 65 860 Frachtbriefe, Ankunft und Abgang, zur Behandlung, mit einem Gesamtgewicht von 105 681

Tonnen Gütern, wovon deren 4604 Tonnen Stückgüter, das Restgewicht nach Wagenladungstarif.

Über den Zugverkehr gibt uns die Statistik folgende Auskunft (Strecke Basel—Stein): An fahrplanmäßigen, das heißt regelmäßigen Reisezügen (es wird unterschieden nach Expres-, Schnell-, Eil-, Tram- und Personenzügen) wurden im Jahre 1956 geführt 28 811. Dazu kommen noch deren 1034 Fakultativ- und Extrazüge. Unter Fakultativzügen verstehen wir solche Züge, die in den Dienstfahrplänen vorgemerkt sind, aber nur bei Bedarf verkehren, so z. B. die Doppelführung von Schnellzügen, Nachführung von verspäteten Auslandabteilungen und im Güterzugsverkehr bei großem Verkehrsanfall, wenn die regelmäßigen Güterzüge nicht ausreichen.

Die Zahl der regelmäßigen Güterzüge betrug 10 790 und es verkehrten 2185 Fakultativ- und Extrazüge. Hierzu kommen noch 904 Dienstzüge (Leerzüge zur Überfuhr von leeren Personen-, Gepäck- und Postwagen, leerfahrende Triebfahrzeuge, Probe- und Hilfszüge usw.). Sämtliche Zugsgattungen zusammengezählt ergibt die erstaunlich große Zahl von total 43 724 Zügen, was pro Tag eine mittlere Zugsdichte von rund 126 Zügen ausmacht.

Gilt auch die Statistik immer als totes Zahlenmaterial, so gibt sie uns doch einen interessanten Aufschluß über Dinge, die wir täglich, oft unbewußt, verfolgen und uns hierüber auch etwa Gedanken machen. Mit diesen Beispielen sehen wir nun, wie der Reisezugsverkehr von zirka 15 im Jahre 1875 auf 82 Züge im Jahre 1956 zugenommen hat. Dieser kleine Bericht soll uns aber auch Aufschluß geben über das Werden der Bötzbbergstrecke und deren Entwicklung bis in die heutige Zeit. *W. Gremlich*