Allgemeines

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **43 (1895)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn (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 Bötzbergbahn, 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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn auf 1. Januar 1896 erfolgen, hat also das Ergebnis des vorliegenden Berichtsjahres nicht mehr beeinflusst.

II. Bahnbau.

1. Bötzbergbahn.

Die laut Rechnung II ausgewiesenen Verwendungen zu Bauzwecken auf der Bötzbergbahn 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.