

Allgemeines

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **39 (1891)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

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

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen die zweiundzwanzigste, das Jahr 1891 umfassende Rechnung über den Bau und Betrieb der Bötzbahn vorzulegen und damit einen Bericht über unsere bezügliche Geschäftsführung zu verbinden.

I. Allgemeines.

Die Bundesbehörden haben in mehreren Richtungen bauliche Anforderungen an die Unternehmung der Bötzbahn gestellt, welche eine sehr erhebliche Vermehrung des darin engagirten Baukapitals herbeiführen werden.

Einmal sah sich das Eisenbahndepartement am 14. November 1891 zur Anregung der Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Stein-Pratteln veranlasst. Obwohl diese Anregung nicht auf dem gesetzlich für derartige Begehren vorgesehenen Wege erfolgte, gaben wir ihr doch Folge, weil wir sie bei der grossen Zahl von Zügen über die genannte Bahnstrecke als zweckmässig erachteten, und beantragten der Centralbahn die Bewilligung des hiefür erforderlichen, von den beiden Gesellschaften je zur Hälfte zu deckenden Kredites von Fr. 959,000. Dieselbe erklärte sich hiemit in dem Sinne einverstanden, dass die bezüglichen Bauten im Jahr 1893 ausgeführt und inzwischen alle zu deren rascher Durchführung nöthigen Vorbereitungen stattfinden sollen.

Sodann ergingen an uns zwei Erlasse des Bundesrathes vom 25. September 1891, deren einer die Vollständigkeit der Weichen- und Signalverriegelung auf den Stationen der Bötzbahn, der andere die Erstellung von Glockensignalen auf der ganzen Linie verlangte. Die beiden Bahngesellschaften einigten sich, auch diesen Forderungen zu entsprechen, immerhin in der Meinung, dass die noch ausständigen Verriegelungen der Bahnsektion Stein-Pratteln erst anlässlich der dortigen Legung des zweiten Geleises ausgeführt werden sollen, um nutzlose Kosten zu vermeiden.

Erwähnt mag hier auch noch werden, dass anlässlich der Einführung der neuen Linie Koblenz-Stein die Station Stein-Säckingen eine bedeutende Erweiterung erfährt und ein neues Personen-Aufnahmsgebäude erhält. Gemäss Beschluss des Gemeinschaftskomitee fallen die Kosten des letztern und einiger Geleiseverbesserungen, zusammen auf Fr. 54,400 veranschlagt, zu Lasten der Bötzbahn, während die übrigen Kosten der Baurechnung der Linie Koblenz-Stein belastet werden.

II. Bahnbau.

Bei der vorstehend erwähnten Vergrösserung der Station Stein-Säckingen werden ausser dem Gütergeleise vier durchgehende Geleise erstellt und ist die Anlage einer grössern Wagen- und Lokomotivremise mit Einrichtung zum Wasserfassen, sowie einer Drehscheibe von 14 m Durchmesser vorgesehen; ferner ist die Erstellung eines geräumigen Unterkunftslokals für das Zugs- und Maschinenpersonal und eines definitiven Aufnahmsgebäudes projektirt. Die Pläne für die Stationserweiterung wurden unterm 13. Juli 1891 dem Eisenbahndepartement vorgelegt und unter verschiedenen Vorbehalten am 3. September 1891 genehmigt; die Pläne für die übrigen Bauten wurden der genannten Behörde am 5. November unterbreitet und erhielten am 26. Januar/17. Februar 1892 die Genehmigung. Die Unterbauarbeiten und Geleiseanlagen sind im Berichtsjahr grösstentheils fertig erstellt worden.

Die Schweizerischen Rheinsalinen erstellten in ihren Kosten ein Verbindungsgeleise von der Station Möhlin nach den Salinen Ryburg und Rheinfelden; im Anschluss an das Verbindungsgeleise wurde die Geleiseanlage auf genannter Station erweitert.

Auf den Stationen Hornussen, Eiken und Mumpf wurde die Verriegelung der Weichen und Signale ausgeführt. Die Verrechnung der bezüglichen Kosten erfolgt aber erst im Jahr 1892.

Die laut Rechnung III pro 1891 zur definitiven Verbuchung gelangten Netto-Bauausgaben werden ausgewiesen, wie folgt:

1. Für die vorerwähnte Geleiseerweiterung auf der Station Möhlin	Fr. 11,950. 98 Cts.
abzüglich:	
2. Erlös für verkaufte, bisher noch auf dem Baukonto gestandene Landabschnitte	Fr. 357. 40 Cts.
3. Mehrerlöse auf verkauften, s. Z. auf den Liegenschaftenkonto übertragenen Landabschnitten	„ 284. — „
4. Einmalige Rekognitionsgebühr für Bewilligung zur Legung einer Wasserleitung durch den Bahnkörper	„ 20. — „
5. Abschreibung des auf Abbruch verkauften, vom Tunnelbau herführenden Gebäudes auf der Station Effingen	„ 1,500. — „
	„ 2,161. 40 „
Netto-Ausgaben	Fr. 9,789. 58 Cts.