

# Bahnbau

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **40 (1892)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

## II. Bahnbau.

### 1. Bötzberrbahn.

Auf der Station Stein-Säckingen wurden die Geleiseanlagen, Lokomotiv-Drehscheibe, Lokomotiv- und Wagenremisen und das Unterkunftslokal für das Zugs- und Maschinenpersonal fertig erstellt und naht das neue Aufnahmegebäude der Vollendung. Ferner wurde die centrale Weichen- und Signalstellung ausgeführt. Die bisher hierfür erlaufenen Kosten, mit Ausnahme derjenigen für das neue Aufnahmegebäude, sind, weil durch die Einführung der Linie Koblenz-Stein veranlasst, der Baurechnung dieser Linie belastet worden.

Die in der Rechnung III ausgewiesenen Netto-Bauausgaben für die Bötzberrbahn pro 1892 haben für nachbezeichnete Objekte Verwendung gefunden:

1. Für die schon im letztjährigen Berichte erwähnten Verriegelungen der Weichen und Signale auf den Stationen Hornussen, Eiken und Mumpf . . . . .	Fr. 23,090. 55 Cts.
2. Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station Rheinfeldern . . . . .	„ 2,617. 10 „
NB. Die Erstellungskosten der bisher bestandenen Petrol-Beleuchtungseinrichtungen gelangen im Jahr 1893 zur Abschreibung.	
3. Verbindung des 3. mit dem 1. Geleise mittelst englischer Weiche auf der Station Rheinfeldern . . . . .	„ 4,589. 56 „
4. Verbindung des Rampengeleises mit dem 1. durchgehenden Geleise auf der Station Augst, unter Beseitigung der Kopframpe . . . . .	„ 11,367. 89 „
5. Legen eines 7 adrigen Telegraphenkabels im Bötzberrtunnel . . . . .	„ 10,358. 87 „
6. Erstellen von zwei Wärterwohnhäusern bei Kil. 37.170, zwischen Brugg und Bötzenegg, und bei Kil. 64.784, zwischen Mumpf und Möhlin, ersteres mit laufendem Brunnen	„ 19,547. 89 „
7. Vermehrung des Stationsinventars in Stein-Säckingen, wegen Einführung der Linie Koblenz-Stein . . . . .	„ 835. 72 „
8. Anschaffung von 2 Draisinen für Bahnaufsichtspersonal . . . . .	„ 613. 20 „
	<hr/>
	Fr. 73,020. 78 Cts.

abzüglich:

9. Erlöse für verkauftes Land . . . . .	Fr. 100. -- Cts.
10. Abschreibung einer auf die Linie Koblenz-Stein versetzten Wärterbude . . . . .	„ 906. 14 „
11. Gutschrift für das zurückgezogene Inventar eines aufgehobenen Wärterpostens in Hornussen . . . . .	„ 214. 10 „
	<hr/>
	„ 1,220. 24 „
	<hr/>
Netto-Ausgaben	Fr. 71,800. 54 Cts.

Zur Deckung dieser Ausgaben und für die Ausführung weiterer, zu Ende des Berichtsjahres noch unvollendet gebliebener Objekte haben die beiden beteiligten Bahngesellschaften auf 1. Juli 1892 eine neue Einzahlung von zusammen Fr. 170,000 auf das Baukapital der Bötzberrbahn gemacht, womit dasselbe den Betrag von Fr. 23,628,000 erreicht hat.

### 2. Koblenz-Stein.

Die im letzten Berichte schon erwähnten Expropriationsstreitigkeiten mit der Regierung des Kantons Aargau bzw. den beteiligten Gemeinden haben zwar ihre vollständige Erledigung noch nicht gefunden;

doch ist immerhin der mit der Gemeinde Eiken in dieser Sache geführte Prozess über die Frage, ob diese Gemeinde auf Grund von Art. 2 des von der Centralbahn und der Nordostbahn mit dem aargauischen Regierungsrate unterm 25. Februar 1872 abgeschlossenen Vertrags pflichtig sei, ihr zum Bahnbau beanspruchtes Eigentum unentgeltlich abzutreten, schliesslich vom Obergerichte des Kantons Aargau entgegen dem Entscheide der ersten Instanz zu Gunsten der Gesellschaften entschieden worden. Das von der Gegenpartei angerufene Bundesgericht hat sich in Sachen als nicht kompetent erklärt. Der Ausgang dieses Prozesses ist für die übrigen beteiligten Gemeinden selbstverständlich präjudizierlich. Zu bemerken ist noch, dass nach dem gerichtlichen Urteile die unentgeltliche Abtretung nicht nur den Landbedarf, sondern auch alle damit verbundenen Inkonvenienzen in sich schliesst.

Die Bauarbeiten, welche nach dem letzten Berichte noch zu bewältigen waren, und welche nur 90/0 betrogen, sind nach Eintritt besserer Witterung rasch vollendet worden, so dass solche schon im April mit Ausnahme einiger Nachschotterungs- und Planierungsarbeiten und dem Montieren der eisernen Brücken als vollendet angesehen werden konnten. Der Transport des gesamten Oberbaumaterials wurde vom Lagerplatz in Stein mit der Rollbahn, kleinen Lokomotiven und Wagen besorgt, so dass nach dessen Beendigung im Februar an verschiedenen Stellen gleichzeitig mit dem Legen des Oberbaues begonnen werden konnte.

Im Mai war die Bahnanlage in allen Teilen, mit Ausnahme der eisernen Brücken, vollendet; die Montierung der eisernen Brücken, namentlich der grossen Aarebrücke in Koblenz, verzögerte sich aber trotz frühzeitiger Mahnung und bildete das einzige Hindernis für die rechtzeitige Eröffnung der Bahn. Die Erprobung der Sisselbachbrücke konnte am 27. Juni und diejenige der Aarebrücke gar erst am 22. Juli vorgenommen werden.

Am 11. und 12. Juli fand die Vorkollaudation durch den eidgenössischen Kontrollingenieur und am 26. die offizielle Kollaudationsfahrt statt, welche sich, da von einer Eröffnungsfeierlichkeit Umgang genommen wurde, unter zahlreicher Beteiligung der Bevölkerung zu einer förmlichen Festfahrt gestaltete. Die auf den 1. August beantragte Betriebseröffnung der Bahn wurde nahezu vorbehaltlos bewilligt und zur allseitigen Befriedigung ein Zustand konstatiert, wie er noch selten bei einer neuen Bahn vorhanden gewesen sein wird.

Im Laufe des Jahres sind sämtliche Abrechnungen mit Ausnahme derjenigen des Unterbaues, deren Abschluss erst im Anfang des nächsten Jahres möglich sein wird, vollendet und von den Unternehmern auch anerkannt worden. Ebenso hat die Übernahme der verlegten Strassen und Wege seitens des Kantons und einer Anzahl von Gemeinden anstandslos stattgefunden, wogegen einige Gemeinden noch im Rückstande sind und trotz aller Mahnungen von denselben meist nicht einmal eine Antwort zu erhalten war. Es wird wahrscheinlich auch hier den Gesellschaften nichts anderes übrig bleiben, als den Rechtsweg zu betreten.

Wir legen diesem Bericht einen Situationsplan der neu eröffneten Linie nebst Längenprofil bei.

Zur Bestreitung der Baubedürfnisse für die Linie Koblenz-Stein wurde das Anlagekapital der letzteren durch zwei neue Einzahlungen von je Fr. 900,000 per 1. Februar und 1. Juli 1892 von Fr. 2,700,000 auf Fr. 4,500,000 erhöht.

Die Verwendungen für diese Linie betragen per Ende 1891 . . . . .	Fr. 2,663,276. 16 Cts.
Hiezu die Ausgaben im Jahr 1892, laut Rechnung III . . . . .	„ 1,757,335. 94 „
Zusammen per 31. Dezember 1892	Fr. 4,420,612. 10 Cts.
Von den bisherigen Kapitaleinzahlungen der beiden beteiligten Bahngesellschaften von	„ 4,500.000. — „
verbleibt somit noch ein disponibler Saldo von . . . . .	Fr. 79,387. 90 Cts.