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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 18 (1870)

Artikel: Erster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft über die Unternehmung der Bötzbergbahn umfassend das Jahr 1870

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730572

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

Beilage IV.

Erster Geschäftsbericht und Rechnung

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

Unternehmung der Bötzbergbahn

umfassend das Jahr

1870.

An das Tit. Komite der Bötzbergbahn.

Tit.!

Nachdem der Vertrag betreffend den gemeinschaftlichen Bau und Betrieb der Bötzbergbahn, sowie betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Basel, einer an denselben angrenzenden Strecke der Zentralbahn und des Bahnhofes Brugg durch die Bötzbergbahnunternehmung, wie ihn die Direktionen der schweizerischen Nordostbahn und der schweizerischen Zentralbahn am 20. Mai 1870 unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen haben, von den beidseitigen Verwaltungsräthen gutgeheißen worden war, begann die Direktion der Nordostbahn, welcher gemäß dem erwähnten Vertrage die Leitung des Baues der Bötzbergbahn obliegt, ohne Verzug ihre Wirksamkeit und es trat sodann auch das Komite, welches Kraft desselben Vertrages von den beiden Verwaltungsräthen zum Zwecke der Entscheidung von Baufragen besonders wichtigen Belanges, sowie zur Begutachtung der den Bau der Bahn beschlagenden Jahresrechnungen behufs ihrer endlichen Abnahme durch die von den beiderseitigen Verwaltungsräthen hiefür besonders zu bestellende Kommission gewählt wird, am 13. Juni 1870 zu seiner Konstituierung zusammen.

Es liegt uns nunmehr ob, dem Tit. Komite die erste, das Jahr 1870 umfassende Rechnung über den Bau der Bötzbergbahn zur Begutachtung vorzulegen.

Indem wir in der Beilage dieser Verpflichtung ein Genüge leisten, glauben wir gleichzeitig über unsere einschlägige Geschäftsführung in möglichst übersichtlicher Weise Bericht erstatten zu sollen. Wir fassen dabei den Zeitraum in's Auge, welcher mit dem Inkrafttreten des der Bötzbergbahnunternehmung zu Grunde liegenden Vertrages beginnt und sich bis auf die letzten Tage erstreckt. Wir dehnen unsere Berichterstattung bis auf diesen Zeitpunkt aus, weil wir dafür halten, daß sie dadurch an Interesse nur gewinnen dürfte.

I. Konzessionen.

Die Konzession des hohen Standes Aargau für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bötzberg und das Frickthal nach Basel, welche fast gänzlich und jedenfalls in allen wichtigeren Punkten mit der aargauischen Konzession für die gegenwärtig bestehenden Linien der Nordostbahn übereinstimmt, ist nur „unter der Voraussetzung, daß „die dem aargauischen Komite für Anstrebung einer Bötzbergbahn am 27. Wintermonat 1869 für den Bau und Betrieb „der Bötzbergbahn ertheilte Konzession dahinfalle", der Nordostbahn- und der Zentralbahngesellschaft ertheilt worden. Der Regierungsrath des Kantons Aargau hat nun, nachdem die den beiden eben genannten Gesellschaften verliehene Konzession die Bundesgenehmigung erhalten hatte und die Annahme derselben erklärt worden war, durch Schlußnahme vom 12. Heumonat

1870 die dem aargauischen Komite für Anstrebung einer Bötzbergbahn am 27. Wintermonat 1869 ertheilte aargauische Konzession im Einverständnisse mit diesem Komite als dahin gefallen erklärt. In Folge dessen ist nunmehr Alles, was auf die aargauische Konzession für die Bötzbergbahn Bezug hat, als gänzlich bereinigt und abschließlich geordnet anzusehen.

Dagegen sind die Verhandlungen mit dem hohen Stande Basellandschaft betreffend Ertheilung einer Konzession für die Bötzbergbahn auf basellandschaftlichem Gebiete noch nicht zum Abschlusse gelangt. Wir haben unter dem 16. Juni 1870 in Vollziehung eines von Ihnen gefaßten Beschlusses um die Konzession für die Strecke von Pratteln bis zur Kantonsgrenze bei Augst nachgesucht und dabei den Wunsch geäußert, daß die basellandschaftliche Konzession im Interesse der Einheit der Unternehmung mit der aargauischen in thunlichste Uebereinstimmung gebracht werden möchte. Es haben sodann sachbezügliche Verhandlungen in einer Konferenz von Abordnungen der hohen Regierung von Baselland und Ihres Tit. Komite's stattgefunden, bei welchen eine Einigung mit Bezug auf alle Punkte der Konzession bis auf einen, der jedoch von besonderer Wichtigkeit ist, erzielt wurde. Dieser eine Punkt, hinsichtlich dessen noch kein Uebereinkommen erreicht werden konnte, betrifft die Stelle, an welcher die Bötzbergbahn in die Zentralbahn einmünden soll. Während von basellandschaftlicher Seite verlangt wurde, daß die Bötzbergbahn von Augst über Schweizerhalle gezogen werde und auf der Station Muttenz in die Zentralbahn einmünde, wurde von Seiten der Abordnung Ihres Tit. Komite's daran festgehalten, daß diese Einmündung auf der Station Pratteln stattzufinden habe, wobei übrigens zu erkennen gegeben wurde, daß, falls der hohe Stand Basellandschaft hiezu auf dem Wege gütlicher Uebereinkunft und somit ohne Dazwischenkunft des Bundes Hand bieten würde, die bei der Bötzbergbahnunternehmung betheiligten Bahngesellschaften sich bereit finden lassen würden, für den Fall, daß die Saline Schweizerhalle, beziehungsweise die dortigen industriellen Etablissemente im Interesse ihres Güterverkehres eine Zweigbahn mit Pferdebetrieb von Pratteln bis Schweizerhalle sollten zur Ausführung bringen wollen, die Verwirklichung dieses Vorhabens durch einen angemessenen Beitrag zu unterstützen. Wir haben nicht unterlassen, den von Ihrer Abordnung in der Konferenz eingenommenen Standpunkt noch in einem Memoriale, welches wir unter dem 8. Oktober 1870 an die hohe Regierung von Baselland richteten, in eingehender Weise darzulegen und zu rechtfertigen. Diese Angelegenheit nahm aber plötzlich eine andere Wendung, indem die Regierung von Basellandschaft sich mit Schreiben vom 7. November auf ein schiedsgerichtliches Urtheil vom 17. März 1862 in Sachen des Standes Basellandschaft gegen die schweizerische Zentralbahngesellschaft berief, laut welchem die der letzteren unter dem 26. August 1856 für den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Muttenz an die aargauische Grenze bei Augst ertheilte Konzession, sowie der gleichzeitig abgeschlossene Annexvertrag in Folge der nunmehr in Aussicht stehenden Erbauung der Bötzbergbahn auf dem Gebiete des Kantons Aargau in Kraft zu treten hätte und demnach die Vereinbarung einer neuen Konzession sich als überflüssig herausstellen würde. Bei dieser Sachlage hat es das Direktorium der Zentralbahn übernommen, zunächst seinerseits mit den Behörden von Basellandschaft über die Einmündungsstelle der Bötzbergbahn in die Zentralbahn in Unterhandlung zu treten und sodann das Ergebniß Ihrem Tit. Komite, beziehungsweise der Direktion der Nordostbahn zu weiterer Behandlung vorzulegen. Bis zur Stunde hat sich indessen das Direktorium der Zentralbahn noch nicht in den Fall gesetzt gesehen, einen sachbezüglichen Bericht an uns gelangen zu lassen.

II. Technische Vorarbeiten.

Sie haben auf unsern Antrag Herrn Baurath A. Beckh von Stuttgart, gewesenem Oberingenieur der Nordostbahn, die Projektierung der Bötzbergbahn übertragen und einem Vertrage, den wir hierüber mit Herrn Beckh abgeschlossen haben, Ihre Genehmigung ertheilt.

Wir übergaben Herrn Beckh zu seiner Orientierung das auf Veranstaltung der aargauischen Regierung durch Herrn Ingenieur Zschokke ausgearbeitete Projekt einer Bötzbergbahn. Dasselbe stützt sich im Allgemeinen auf die Michaelis'sche

Karte des Kantons Aargau. Es vermehrt jedoch die wenigen Höhenzahlen, die jene Karte enthält, um weitere, welche die Umgebung der Mündungen des Bötzbergtunnels betreffen. Diese Höhenpunkte waren gerade ausreichend, um über die Tracéverhältnisse, wie sie sich bei der Anwendung der verschiedenen bei der Bötzbergbahn in Frage kommenden Steigungen herausstellen, ein im Großen und Ganzen ziemlich sicheres Urtheil zu ermöglichen. Um für eine endgültige Entscheidung als Grundlage zu dienen, war indessen dieses Material natürlich nicht genügend. Es wurden daher neue topographische Aufnahmen und zwar in dem größeren Maaßstabe von 1 : 5,000 mit Horizontalkurven in Abständen von je 10 Fuß veranstaltet und auf Grundlage dieser Erhebungen die umfassendsten Untersuchungen über das zu wählende Tracé angestellt.

Behufs Bestimmung des Tracé's war namentlich die Frage zu erörtern, welches Steigungsmaximum durchgeführt werden solle. Die Bötzbergbahn darf nicht als eine Bahn, welche vorherrschend den Verkehrsinteressen der in ihrer Nähe befindlichen Gemeinden Rechnung zu tragen hat, oder mit einem Worte als eine bloße Lokalbahn aufgefaßt werden: sie ist vielmehr als eine internationale Bahn zu betrachten, welche zur Vermittlung eines großartigen Waarenverkehres bestimmt ist, dabei aber mit theilweise mächtigen und in besonders günstigen Steigungsverhältnissen befindlichen Konkurrenzbahnen zu kämpfen hat. Wird die Bötzbergbahn von diesem allein richtigen Standpunkte aus beurtheilt, so ist bei der Tracierung derselben vor Allem aus darauf Bedacht zu nehmen, daß sie für den einstigen Betrieb möglichst günstig angelegt, beziehungsweise die Steigung so weit reduziert werde, als es geschehen kann, ohne eine unverhältnißmäßige Vermehrung der Baukosten und eine nicht gerechtfertigte Verlängerung der Bahnlinie herbeizuführen. Es konnte daher kein Zweifel darüber walten, daß ein Tracé gewählt werden müsse, welches sich von den Steigungsverhältnissen der Konkurrenzbahnen nicht in allzu ungünstiger Weise unterscheidet und, wenn immer möglich, das Steigungsmaximum der Nordostbahn nicht überschreitet. Die angestellten Untersuchungen haben nun ergeben, daß vermöge der Gestaltung des Terrains auf der Südseite des Bötzberges und weil die Station Brugg als fester Punkt für den Anschluß an die Nordostbahn gegeben ist, einzig und allein ein Steigungsmaximum von 10, oder 12, oder 16, oder 18 ‰ in Frage kommen kann. Unter diesen würde dasjenige von 10 ‰ ganz unverhältnißmäßig große Baukosten verursachen und das Tracé mit 18 ‰ Steigung als allzu steil die Bötzbergbahn in ihrer Konkurrenzfähigkeit schwächen. Von den beiden übrig bleibenden stellt sich dasjenige von 12 ‰ auf Grundlage eingehender Berechnungen als das entschieden vortheilhaftere heraus.

Das Tracé erhält ein undulierendes Profil, indem drei Wasserscheiden zu überschreiten sind. Von diesen ist die erste und hauptsächlichste der Bötzberg, die zweite die Höhe des Möhlinfeldes, die dritte die Anschlußstelle an die Zentralbahn, ob nun Pratteln oder Muttenz endschaftlich für dieselbe gewählt werde. Eine vierte ergibt sich sodann noch für den Betrieb in der Ersteigung des Bahnhofes Basel nach vorheriger Senkung der Linie bei der Ueberschreitung des Birsthales.

Die Lage des Bötzbergtunnels wird durch das in Anwendung zu bringende Steigungsmaximum von 12 ‰ bestimmt. Er erhält eine Länge von zirka 8,400 Fuß.

Vom Standpunkte des Betriebes aus erscheint die Anlegung einer Station auf dem Kulminationspunkte der Bahn, welcher sich an der nördlichen Tunnelmündung befindet, als eine Nothwendigkeit. Ebenso kann von der Herstellung einer Station auf der Südseite des Bötzberges zur Bedienung der Dörfer von Schinznach, Veltheim, Oberflachs und Thalheim nicht wohl Umgang genommen werden. Eine solche läßt sich aber nur in der Nähe der südlichen Tunnelmündung im Hintergrunde der nördlich von Schinznach befindlichen Bergeinbuchtung anbringen und wird insofern eine für die genannten Ortschaften etwas unbequeme Lage erhalten. Es darf indessen nicht übersehen werden, daß sich dies nicht vermeiden läßt, wenn die Bahn mit einer möglichst geringen und darum auf die ganze Strecke von Brugg bis zur südlichen Tunnelmündung thunlichst gleichmäßig zu vertheilenden Steigung den Bötzberg überschreiten soll, und vielleicht ist auch wenigstens etwelches Gewicht dem Umstande beizumessen, daß ein Projekt besteht, nach welchem die im Wurfe liegende Lenzburg-Wildeggerbahn an die Bötzbergbahn angeschlossen werden soll. Sollte dieses Projekt verwirklicht werden, so würden die

eine gegenwärtig in den Vordergrund tretende Konkurrenzlinie der Bötzbergbahn im Besondern als angezeigt erscheine, muß noch weiterer Erwägung vorhalten bleiben. Daß, wenn zunächst bloß bei der Expropriation und bei dem Tunnelbaue, oder nur in diesen beiden Richtungen und bei den Kunstbauten, beziehungsweise einem Theile derselben eine doppelspurige Anlage der Bötzbergbahn im Auge behalten wird, erhebliche Ersparnisse an den in Aussicht genommenen Baukosten werden gemacht werden können, bedarf wohl kaum der Erwähnung.

Nach Ausweis der beiliegenden, das Jahr 1870 beschlagenden Rechnung über den Bau der Bötzbergbahn haben die beiden Eisenbahngesellschaften, welche sich zu der Ausführung dieser Bahn vereinigt und die Kosten des Bahnbaues zu gleichen Theilen zu bestreiten übernommen haben, im Jahre 1870 blos zwei Einzahlungen im Gesammtbetrage von Fr. 40,000 zu leisten gehabt.

Die in der erwähnten Rechnung erscheinenden Ausgaben geben uns nur mit Beziehung auf drei Posten zu erläuternden Bemerkungen Anlaß.

Unter der Rubrik: „Bauverwaltung" „Komite der Bötzbergbahn" ist eine Ausgabe von Fr. 9,029. 39 aufgeführt. Das aargauische Komite für Anstrebung einer Bötzbergbahn hat, am Schlusse seiner Thätigkeit angelangt, eine Rechnung über seine Baarauslagen und die verschiedenen Verrichtungen der einzelnen Komitemitglieder im Betrage von Fr. 9,029. 39 Ihrem verehrlichen Komite übermittelt und Sie haben diese Rechnung zu bezahlen beschlossen.

In der Rechnung erscheint ferner als „Entschädigung der Nordostbahngesellschaft für die ihr vertragsgemäß beim Baue der Bötzbergbahn obliegenden Verrichtungen" ein Betrag von Fr. 419. 70. Diese Summe ergibt sich in Vollziehung der Schlußnahme, welche Ihr Tit. Komite am 26. November 1870 gefaßt hat und welche folgendermaßen lautet: „Alle Ausgaben für die administrative und technische Bauleitung, welche ausschließlich für die Bötzbergbahn erfolgen, sind der Bötzbergbahnunternehmung nach ihrem wirklichen Betrage zu verrechnen und ferner hat diese Unternehmung der Nordostbahngesellschaft für alle diejenigen Ausgaben der erwähnten Art, welche für die Nordostbahn und die Bötzbergbahn gemeinschaftlich und ohne daß sich die auf jede dieser beiden Bahnen entfallende Quote derselben mit Bestimmtheit ausscheiden ließe, erlaufen, eine Entschädigung von 1% der Baukosten der Bötzbergbahn zu leisten, wobei es übrigens die Meinung hat, daß, wenn die Gesammtausgaben für die administrative und technische Leitung des Baues der Bötzbergbahn 4½% der Baukosten übersteigen würden, die der Nordostbahngesellschaft zu leistende Entschädigung soweit reduziert werden soll, als nothwendig ist, um diesen Prozentsatz nicht zu überschreiten, beziehungsweise ganz wegzufallen hat, wenn die ausschließlich für die Bötzbergbahn erfolgten, nach ihrem wirklichen Betrage in Rechnung gebrachten Ausgaben allein schon 4½% der Baukosten oder mehr ausmachen sollten".

Endlich beruht der in der Rechnung unter der Rubrik: „Verzinsung des auf den Bau der Bötzbergbahn verwendeten Kapitales während der Bauzeit" erscheinende Posten von Fr. 402. 61 auf Art. 5 des Vertrages zwischen der Nordostbahn- und der Zentralbahngesellschaft betreffend die Bötzbergbahn vom 20. Mai 1870, gemäß welchem bis zur Eröffnung des Betriebes der Bötzbergbahn den beiden Gesellschaften die von ihnen für Rechnung des Bahnbaues geleisteten Einzahlungen mit 5% pr. Jahr zu Lasten des Baukonto's verzinset werden.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 3. April 1871.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Rechnung

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

über den

Bau der Bötzbergbahn

umfassend das Jahr 1870.

Rechnung über den Bau

Einnahmen.

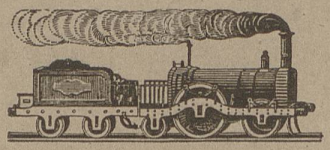
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einzahlungen der beiden betheiligten Bahngesellschaften:				
Erste Einzahlung vom 1. Oktober 1870	20,000	—		
Zweite Einzahlung vom 20. November 1870 . . .	20,000	—		
			40,000	—
Pacht- und Miethzinse, Erlös von entbehrlichen Landabschnitten u. dgl.	. .	.	—	—
Verschiedenes	. .	.	—	—
Summa . .	. .		**40,000**	—

der Bötzbergbahn vom Jahre 1870.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Bauverwaltung.						
Komite der Bötzbergbahn	.	. .	9,029	39		
Entschädigung der Nordostbahngesellschaft für die ihr vertragsgemäß beim Baue der Bötzbergbahn obliegenden Verrichtungen	.	.	419	70		
Technisches Personal.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	27,608	23				
Inventarstücke	2,558	35				
Materialien	861	97				
Bureaukosten	1,082	30				
Verschiedenes	222	24				
			32,333	09		
					41,782	18
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	—	—		
Entschädigungen	.	.	—	—		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	—	—		
Verschiedenes	.	.	204	85		
					204	85
Bahnbau.						
Unterbau.						
Erdarbeiten	—	—				
Stützmauern	—	—				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	—	—				
Wegbauten	—	—				
Uferbauten	—	—				
Bettung	—	—				
Verschiedenes	—	—				
			—	—		
Uebertrag . .	.	.			41,987	03

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Uebertrag . .	.	.	.	.	41,987	03
Oberbau.						
Schwellen	—	—				
Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	—	—				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger, Abtheilungszeichen, Kontrolstöcke, Pflanzungen, Vermarkung, Telegraphenleitung 2c.	—	—				
Verschiedenes	—	—				
			—	—		
Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	—	—				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. . .	—	—				
Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . .	—	—				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—				
Verschiedenes	—	—				
			—	—		
					—	—
Betriebsinventar	.	.	.	.	—	—
Verzinsung des auf den Bau der Bötzbergbahn verwendeten Kapitales während der Bauzeit	.	.	.	.	402	61
Total der Ausgaben . .	.	.	.	.	**42,389**	**64**

der Bötzbergbahn vom Jahre 1870.

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen	40,000	—
Summa der Ausgaben	42,389	64
Passiv-Saldo auf neue Rechnung	**2,389**	**64**