Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 22 (1874)

Artikel: Fünfter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft über die Unternehmung der

Bötzbergbahn umfassend das Jahr 1874

Autor: Peyer, J.F.

Kapitel: An das Tit. Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Zentral-

und Nordostbahn

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730545

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: 30.10.2025

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

Un das Tit.

Berwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Zentral- und Nordostbahn.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen mitsolgend die fünfte, das Jahr 1874 umfassende Rechnung über den Bau ber Böthergbahn vorzulegen, und erstatten Ihnen gleichzeitig einen übersichtlichen Bericht über unsere einschlägige Gesichäftssührung.

I. Technische Borarbeiten.

Nachdem im Laufe bes letten Berichtsjahres die hauptsächlichsten technischen Vorarbeiten vollendet worden, gelangten im Jahre 1874 noch einige nicht unwesentliche Fragen zur Erledigung, unter denen wir zunächst die Erweiterung der Station Brugg und Vermehrung der dortigen Bahnhosgeleise, behuß selbständiger Einführung der verschiedenen Linien und Aufnahme größerer Güterzüge, erwähnen müssen.

Diese Stationserweiterung bedingte umfangreiche technische Vorarbeiten, indem der Bahnhof Brugg durch Einmündung der Böhderg: und Sübbahntinien zu einer bedeutenden Auswechslungsstation sich gestalten wird, deren Versehr vorerst 10 durchtausende Geleise von mehr als doppelter Länge der disher bestandenen ersordert. Bei den gegebenen lokalen Bershältnissen war eine Ausdehnung nur westwärts, mit überdrückung des Süßdachs und Verlegung des Weges Bruggs Hausen möglich. In unmittelbarer Verbindung damit machte die Erstellung des großen Süddahneinschnittes Vruggs Hausen eine etwelche Abweichung von dem diessalls ansänglich projektirten Vorgehen um so mehr nöthig, als sich dort im Laufe der Arbeiten zeigte, daß das Ansangs zu Tag gesörderte gute und deßhalb zur Ausschlättung des Altenburger Dammes verwendete Material nicht anhaltend im Einschnitt vorhanden war, indem vielmehr im odern Ende des Einschnittes zu Ansang August 1874 nasse Lehmschichen, welche sich zur Anschüttung des großen Dammes als durchaus undrauchbar erwiesen, angeschnitten wurden; es mußte deßhalb die Erweitung des Kiessigen Voreinschnittes zu einer großen Materialgrube vorgenommen werden, welche nicht allein zur völligen Anschüttung des Altenburger Dammes, sondern auch zur Beschotterung des Bahnkörpers und des Stationsplateau selbst ein vortressliches Material liesert. Die gemäß Bereinbarung vom 29. Juli 1873 zwischen der Schweizerischen Zentralbahn: und der herwärtigen Gesellschaft von letzterer übernommene Ausssührung des großen Einschnittes selbst wurde vertraglich dem Bauunternehmer des 1. Looses der I. Sektion, Herrn B. Schmidtlin, übertragen.

Weitere Vorarbeiten veranlaßten die Anlage eines Salzmagazins auf der Station Möhlin, sowie einer Zusahrtstraße zwischen dieserischen Und der Saline Ryburg, nachdem die Direktion der schweizerischen Rheinsalinen von dem anfänglichen Projekte der Errichtung eines Salzmagazins auf der Station Rheinselden und der Anlage eines Verzbindungsgeleises mit der Saline Rheinselden Abstand genommen und sich für die Ausführung einer Fahrstraße entsschlossen hatte.

II. Expropriation.

Die noch schwebenden Expropriationen von untergeordneter Bedeutung wurden im Berichtsjahr 1874 vollständig durchgeführt und ebenso die im Fortgang der Bauarbeiten weiter ersorderlichen, im Allgemeinen nicht belangreichen Landserwerbungen für Materialgewinnung, Depotanlagen, Wege er. zum Abschluß gebracht.

Außerdem wurden eine Anzahl Reklamationen betreffend Wege und Wasserrechte von Gemeinden, beziehungsweise Brivaten theils durch gütliche Berständigung, theils durch bundesgerichtliche Entscheid erledigt, und es blieben nur noch wenige schwebend, wie namentlich mit den Gemeinden Möhlin und Hornuffen.

III. Bahnban.

Die Bauausführung wurde im Laufe bes Berichtsjahres sowohl im Böthbergtunnel, wie auch auf ben fammtlichen Loosen ber übrigen brei Sektionen mit anhaltender Energie und im Allgemeinen ohne Unterbrechungen fortgesetzt.

Wie in ben Borberichten, laffen wir zunächst bie Angaben über ben Fortschritt ber Arbeiten im großen Böhbergtunnel folgen, von welchem am 1. Januar 1874 noch 1139 laufende Bug burchzubrechen blieben.

Der Stollenfortschritt betrug durchschnittlich 170 Fuß per Monat und erreichte im letten Monate vor dem Durchbruch im Maximum 205 Fuß. Der in dem Sohlstollen erzielte Fortschritt ergibt fich genauer aus ber folgenden Tabelle:

						füdlid):			nördlich:		
Januar						105	Fuß			80	Fuß
Februar						75	"		,	78	"
März						60	"			108	"
April		*				75	"			91	"
Mai .	4					43	"			101	"
Juni .		*				99	"			106	"
Juli .					*	62	"			56	"
			oder	zuso	ımmen	519	Fuß			620	Fuß

1139 Fuß.

Der Stollendurch bruch bes am Einschnitte auf der Sübseite am 24. Mai 1871, beziehungsweise am Hauptschacht bei Linn am 1. Juni 1871 in Angriff genommenen Tunnels erfolgte ziemlich übereinstimmend mit dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt am 18. Juli 1874, in seierlicher und der Wichtigkeit dieses schwierigen Werkes entsprechenden Weise. Die hierauf vorgenommene Kontrole ergab in Betreff der Richtung absolut keine Abweichung und in der Höhe eine nicht in Betracht sallende Differenz von nur 16 Linien gegenüber dem früher über den Berg geführten Rivellement. In Bezug auf die geologische Gestaltung der vom Tunnel durchbohrten Formationen wird bemerkt, daß im

fühlichen Stollen im Februar sehr harte Kalkbänke des weißen Jura angeschnitten wurden, welche allmälig als sehr zerklüftet und start Wasser führend sich zeigten, wobei aber mehr die Zerklüftung als die Härte des Gesteins einem normalen Fortschritt der Arbeiten hindernd entgegentrat; im Juni traf hier jedoch der Stollen wieder auf Molasse mit Mergel und verblieb bis zum Durchbruch in dieser leicht zu gewinnenden Gesteinsart. Auf der Nordseite hemmte das Auftreten von Wolasse mit Wasser, welches letztere bei weiterem Vordringen immer reichlicher sich zeigte, ebenfalls häusig ein normales Fortschreiten der Arbeiten.

Der Fortschritt beim Stollenausbruch, beziehungsweise die Erweiterung des Stollens auf da	3 volle Tunnel:
profil ftieg im Berichtsjahr auf	3638 Fuß,
welche mit den vorjährigen	4236 "
eine Gesammtlänge von	7874 Ծաğ
für den Stollenausbruch auf Ende 1874 ergeben.	
Die Ausmauerung betrug bis zur Vollendung bes Durchbruches im Juli	
füblidy	. 776 Էսწ
und nördlich	. 1325 "
also im Ganzen	. 2101 Fuß
hiezu kommen von Juli bis Dezember:	. 1680 "
Gesammtlänge ber Mauerung pro 1874	. 3781 Fuß
was mit der früheren Gesammtmauerung von	. 3805 "
am 1. Januar 1875 eine Gesammtlänge ber Mauerung von	. 7586 Fuß

Da sich im Lause bes Berichtsjahres 1874 herausstellte, daß aus dem in der Sägemühle bei Schinzenach erworbenen Steinbruche nicht das ausreichende Steinquantum für die Tunnelwöldung gewonnen werden könne, wurde der Steinbruch in der Ibergwag bis zum Monat Mai derart erweitert, um noch zirka 200,000 Kubitssuß Quader daselbst gewinnen zu können. Der beträchtliche Abraum und Steinbruchschutt konnte indessen, nach den örtlichen Berhältnissen, in dem engen Thale nur direkt über dem noch zu vollendenden Boreinschnitt gelagert werden; da nun die Ausbeutung dieses Steinbruches, abgesehen von den dabei resultirenden Bortheiten, sich als dringend nothwendig erwies, der Einschnitt aber erst nach Sistirung des Bruches, beziehungsweise nach gänzlicher Bollendung des Tunnels hätte sertiggestellt werden können, wurde eine entsprechende Berlängerung des Tunnels um beiläusig 150—170 Fuß statt des noch auf eine Länge von 149 Fuß auszuhebenden Boreinschnittes als geboten erachtet und um so eher ausgesührt, als hiedurch dem gebotenen Bortheil gegenüber eine wesentliche Mehrausgabe nicht veranlaßt wurde. Demzusolge beträgt nunmehr, zuzüglich einer in Folge von Autschungen nothwendig gewordenen kleinen Berschiedung des Südportals, die ganze Tunnellänge 8419 Kuß oder 2,5257 Kilometer.

Da die ausgeführten Entwässerbeiten nicht alles Quellwasser aus den Einschnitten abzuleiten vermochten, so wurde im Mai 1874 über dem Tunnel zirka 150 Fuß vom südlichen Portale ein Schacht abgeteuft und aus demselben in die wasserschrenden Schichten Stollen getrieben, um alles dem Tunnel zusließende Wasser abzusangen.

Außer ben inneren Tunnelarbeiten wurden die Voreinschnitte, nachdem die Einschnittsböschungen den aufgeführten Futtermauern entsprechend abgeböscht worden waren, angedeckt, angesäet, planirt und dis September gänzlich vollendet; ebenso wurden die beiden Tunnelportale ausgebrochen und vor Eintritt des Frostes mit Steinen von Othmarfingen fertig gemauert.

Hier wie auf ben übrigen brei Sektionen wurden die Arbeiten in allen Bauloosen im Allgemeinen mit Energie fortgeführt; die Arbeiterzahl, welche Ende 1873 zirka 2000 Mann betrug, stieg allmätig dis Ende Mai 1874 auf 4600, um von da ab wieder allmätig dis Ende Dezember 1874 auf 2077 Mann zurückzusinken. Die Jahl der Rollswagen stieg von 760 Stück zu Ansang des Jahres auf 885 zu Ende Mai 1874; sie bezisserte sich Ende Dezember 1874 auf 425 Stück, während die Jahl der zur Arbeit verwendeten Pserde von 105 Stück im Januar auf 190 Stück Ende Mai stieg und Ende des Jahres noch 75 betrug. Die Jahl der Arbeits: (Tender:) Lokomotiven, wovon ein Theil durch Bermittlung der Bauleitung aus der Schweizerischen Lokomotive und Maschinensabrik Winterthur bezogen worden war, stieg von 1 Stück zu Ansang des Jahres auf 10 Stück zu Ende des Jahres.

Nachbem ber Durchschlag bes Sohlenftollens bes 615' langen Tunnels bei Villnachern im 2. Bauloose ber I. Sektion bereits im November 1873 erfolgt war, wurde am 2., beziehungsweise 4. Januar 1874 ber Firststollen ebenfalls durchgetrieben und sodann an vier Stellen mit dem Totalausbruch begonnen, welcher am 20. September vollendet wurde. Beim Jahresschluß war der Tunnel selbst, sowie der Abzugskanal und das östliche Portal gänzlich vollendet und das westliche Portal bis an die Brüstung versetzt.

Bon den größeren Einschnitten beziehungsweise Dämmen verdienen besonders Erwähnung: der Felse oder Mergels Einschnitt bei Zeihen im 1. Bauloose der III. Settion, welcher 45,843 Schachtruthen mißt und im November vollendet wurde; der Einschnitt im sogenannten Möhlinfeld dei Möhlin in 2. Loose der IV. Settion, eines der bedeutendsten Objekte, 214,000 Schachtruthen messend, welches sehr energisch nach dem sogenannten englischen System durch Stollen mit 5 Arbeitslotomotiven betrieben wurde, die im Monat April das kolossale Quantum von 26,000 Schachtruthen son das der Einschnitt am 21. Oktober gänzlich vollendet war; der große Schwierigkeiten bietende Bahn damm am sogenannten Galgenhübel im Ückerthale (118,752 Schachtruthen). Bei diesem Damm kamen bedeutende Rutschungen vor, welche nur durch Ausssührung größerer Entwässerungsarbeiten bewältigt und gehoben werden konnten; zu diesem Zwecke wurde ein Stollen unter demselben vorgetrieben und auf der Bergseite des an der Halbe liegenden Dammes große Sickerschliße angelegt, die viel Wasser sammelten, so daß gegen Ende September die Bewegungen und Rutschungen des die Unterlage des Dammes bildenden Terrains als gehoben betrachtet werden konnten. Die im laufenden Jahre neu ausgetretenen Bewegungen, deren Erwähnung schon jetzt angezeigt sein dürzte, waren größtentheils anderer Natur und muß deren Austreile dem ungünstigen, überdies zur Winterszeit eingebrachten Material zugeschrieben werden.

Der bebeutendste Kunftbau ber Bahn ist, wie bereits im vorgängigen Bericht hervorgehoben, die Aarbrücke obers halb Brugg im 1. Bauloose der I. Sektion, 100 Fuß über dem Wasserpiegel der Nare, 800 Fuß lang und in einer Kurve von 1600 Fuß Radius mit 12 % ansteigend, mit vier Pfeilern und zwei Widerlagern. Bon den Pfeilern wurden der erste im April, der zweite im August, der dritte im September und der vierte im Juni, die Widerlager im April vollendet und der letzte Auslagsquader am 29. September versetzt, sowie das ganze Mauerwerk dis zum 29. Oktober sertig erstellt. Im Mai war das Eisenwerk sür die erste Spannung gänzlich zur Stelle, im August die Eisenkonstruktion im ersten und sünsten Felde vollendet, im September im zweiten Felde montirt und dis zum November der eiserne Unterbau vom ersten dis zum fünsten Felde erstellt, worauf das Vorschieben des hölzernen Gerüstes für die 60 Meter weite Mittelössung, dei welchem in Folge der Beschafsenheit des Flußbettes eine Stühung nicht möglich war, in Angrissgenommen wurde. Bis Ende des Jahres war diese Gerüstbrücke für das Mittelseld plazirt, und es konnte zu Ansang 1875 mit Montirung der letzten Öffnung ungesäumt begonnen werden.

Die Brücke über die Ergolz nebst Poststraßendurchfahrt in 4. Loose der IV. Sektion ist, mit drei Pfeilern und zwei Widerlagern, das nächst bedeutendste Objekt. Mit dem Fundamentaushub der zwei Pfeiler, welche auf Fels

stehen, wurde am 2. Januar, beziehungsweise 17. März begonnen. Zu Ende des Jahres war der erste Pfeiler, sowie ein Widerlager vollendet; überhaupt sehlten zur gänzlichen Ferfigstellung nur noch die Auflagsquader des zweiten und dritten Pfeilers, sowie Rüchwand und Flügel des ersten Widerlagers.

Die Mühlethalbrücke bei Mumpf mit einem Pfeiler und zwei Wiberlagern wurde im April in Angriff genommen und war zu Ende bes Jahres bis auf Deckschichte vollendet.

Die übrigen zahlreichen, aber nicht so erheblichen Runftbauten der Bahn waren beim Schluß des Berichtsjahres bis auf einzelne weniger wichtige Objekte fämmtlich fertig erstellt.

Die bis Jahresschluß in den Hauptarbeitsgattungen erzielten Fortschritte geben wir in nachstehender Tabelle in Brozenten bes Voranschlags ausgedrückt:

		Grdarbeiten	Runstbauten	Tunnel	
I. Settion	1. 2008	$70.7^{-0}/o$	93.5 0/0	-	
	2. "	78.2 "	86.4 "	89.1 0/0	
II. Seftion	Bötzbergtunne	ſ		91.5 "	
III. Settion	1. Loos	$92.4^{-0}/o$	$95.7^{-0}/0$		age 6 m
	2. "	93.6 "	90.5 "		
	3. "	91.2 "	99.7 "		
	4. "	95.7 "	91.6 "		a thing and
IV. Settion	1. Loos	$92.3^{-0}/0$	$92.7^{0}/0$		
	2. "	94.8 "	95.6 "		
	3. "	95.3 "	92.5 "		
	4. "	92.5 "	95.6 "		
Eiserner Oberbau			57.3 "		

Totalfortschritt Ende 1874: 87.4%.

Im Juni wurde mit der Zusuhr von Oberbaumaterialien, zunächst nach dem Lagerplatz Brugg, begonnen, und bis Ende August waren dieselben auf diesem Lagerplatz, sowie in Säckingen, Stein und Pratteln vollständig eingeliesert und aufgelagert.

Bon Hochbauten murden im Mai die Grab: und Mauerarbeiten für die Stationsgebäude in Frick, Eiken und Hornuffen in Angriff genommen, und im Juni diese Arbeiten ebenfalls für die Stationen Augst, Rheinfelden, Möhlin, Mumpf und Stein begonnen.

Die Aufstellung der Zimmerarbeiten, in den Monaten Juli und August entsprechend vorbereitet, begannen im Sepstember, und es waren bis Jahresschluß die sämmtlichen Stationsgebäude eingedeckt, die Fenster provisorisch eingesetzt, und die Schreiners und Gypserarbeiten in bestem Fortschritt begriffen.

IV. Bantoften.

Im Berichtsjahre haben sich die Bauausgaben, in Folge Fortschreitens der unter dem Titel "Bahnbau" des Mähern ausgeführten Arbeiten auf der ganzen Linie, auf Fr. 11,630,289: 50 gehoben. Es kommen von dieser Summe jedoch in Abzug für eingenommene Pacht: und Miethzinse Fr. 2,212. 95 sür verkauste Materialien und Wertgeschirre an die Tunnel-Attordarbeiter, sür Erlös aus entbehrlich gewordenen Fuhrpferden am Böhbergtunnel und sür die zusolge Bundesbeschluß vom 10. Oktober 1874 zurückerhaltenen Beträge des schienen Einsuhrzolls auf den zum Bau der Böhbergbahn bestimmten Schienen 2c.

Danach reduziren fich die Ausgaben effettiv auf

Fr. 11,492,207. 74

138,081. 76

Bur Beftreitung biefer Ausgaben wurden, nach Berwendung des Aftivsaldovortrages vom Borjahr im Betrage von Fr. 496,014. 52 Cts., von den beiden Bahngesellschaften vier weitere Einzahlungen von zusammen Fr. 13,500,000 geleistet.

Bis Ende 1874 haben die Einzahlungen der Gesellschaften den Betrag erreicht von Fr. 20,000,000. — Hinwieder sind die Netto-Bauausgaben dis zum nämlichen Termine gestiegen auf "17,496,193. 22 Es verbleiben somit auf 1. Januar 1875 als Uftiv-Saldo Fr. 2,503,806. 78

Genehmigen Sie, Tit.! Die Berficherung unserer volltommenen Sochachtung.

Burich, ben 16. Juni 1875.

Hamens der Direktion der Schweizerischen Hordoftbahngesellschaft,

Der Brafident:

J. F. Pener im Hof.