

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 43 (1895)

**Artikel:** Sechszwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Unternehmung der Bötzenbergbahn, einschliesslich der Linie Koblenz-Stein, umfassend das Jahr 1895

**Autor:** Birchmeier

**Kapitel:** 2: Bahnbau

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730563>

### **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:** 31.12.2025

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

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 Bötzberrgahn, 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 Bötzberrgahn 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 Bötzberrgahn auf 1. Januar 1896 erfolgen, hat also das Ergebnis des vorliegenden Berichtsjahres nicht mehr beeinflusst.

## II. Bahnbau.

### 1. Bötzberrgahn.

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

Übertrag . Fr. 1,045,364. 52 Cts.

### III. Mobiliar und Gerätschaften.

12. Abgabe eines Stationsumladwagens an die Station Mumpf . . . . .	„ 1,064. 65 „
	Fr. 1,046,429. 17 Cts.

Abzüglich folgende Einnahmen:

#### I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

13. Übertragung der vom schweizerischen Eisenbahndepartement be- anstandeten Bauausgaben pro 1894 für Erstellung einer Ver- kleidungsmauer bei Kil. 42 bei Effingen auf Betriebsrechnung	Fr. 3,649. 82 Cts.
14. Erlöse für verkauftes Land . . . . .	„ 220. — „
15. Abschreibung des infolge Erstellung der Centralanlage auf Station Brugg ausgefallenen elektr. Signalscheibe gegen Bötzenegg .	„ 2,355. — „
16. Abschreibung ausgefallener Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen für mechanische Signalscheiben, sowie Weichenböcke infolge Erstellung von Centralanlagen auf den Stationen Bötzenegg . . . . .	Fr. 790. — Cts.
Effingen . . . . .	„ 790. — „
Rheinfelden . . . . .	„ 810. — „
Augst . . . . .	„ 750. — „
	„ 3,140. — „
17. Abschreibung des infolge Anlage der II. Spur Stein-Pratteln um 70 m verkürzten Stumpengeleises auf Station Augst .	„ 1,227. 56 „
18. Abschreibung der infolge Erstellung neuer Konstruktionen be- seitigten Brücken der I. Spur Stein-Pratteln:	
a) Mühlebachbrücke bei Mumpf . . . . .	Fr. 32,924. 15 Cts.
b) Ergolzbrücke bei Augst . . . . .	„ 77,539. — „
	„ 110,463. 15 „
	Fr. 121,055. 53 Cts.

### III. Mobiliar und Gerätschaften.

19. Gutschrift für an die Station Müllheim abgegebene Viehverlad- brücke der Station Hornussen . . . . .	Fr. 250. — Cts.
	„ 121,305. 53 „
Netto-Ausgaben	Fr. 925,123. 64 Cts.

Die Arbeiten für Anlage des II. Geleises Stein-Pratteln waren auf Anfang des Berichtsjahres soweit vor-  
geschritten, dass die Befahrung der neuen Anlage mit fahrplanmässigen Zügen bereits mit 24. März erfolgen und  
nunmehr auch die Verstärkung der bestehenden Brücken begonnen werden konnte. Da die angestellten Berech-  
nungen nur unwesentliche Mehrkosten bei Beschaffung neuer Konstruktionen gegenüber der blossen Verstärkung der  
bisherigen Mühlebachbrücke bei Mumpf und der Ergolzbrücke bei Augst ergaben und zudem noch  
andere wichtige Gründe für die totale Auswechslung dieser Konstruktionen sprachen, wurden für die genannten

beiden grösseren Brücken der I. Spur neue Eisenkonstruktionen beschafft und dagegen die bisherigen zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung vom Baukonto abgeschrieben. Nach Abzug des Altmaterialerlöses und zuzüglich der Abbruchkosten beträgt der Verlust für beide Brücken Fr. 110,437. 83 Cts., welcher mit Zustimmung des Schweiz. Eisenbahndepartements von den beiden beteiligten Verwaltungen mit ihrem hälftigen Anteil von je Fr. 55,218. 91 Cts. auf den Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ getragen wird.

Unter Ziffer 13 ist die bereits im vorjährigen Bericht erwähnte, vom Schweiz. Eisenbahndepartement beanstandete Ausgabe aus dem Jahre 1894 für Erstellung einer Verkleidungsmauer bei km 42 Effingen vom Baukonto abgesetzt und auf die gemeinschaftliche Betriebsrechnung der Bötzbahn getragen worden.

Durch die definitive Verbuchung der vorstehend unter Ziffer 1—11 aufgeführten Bauobjekte ist der Konto „Unvollendete Bauobjekte“ von Fr. 724,926. 11 Cts. per Ende 1894 auf wenige Fr. 107. 05 Cts. auf Ende des Berichtsjahres zurückgegangen. Letzterer Betrag repräsentiert Ausgaben für die im Jahre 1896 zur Ausführung gelangende Verriegelung der Weichen und Signale auf den Stationen Frick und Möhlin.

Zur Bestreitung der Baubedürfnisse war auf 1. Juni 1895 eine Einzahlung der beiden beteiligten Verwaltungen von Fr. 100,000 und auf 1. Juli eine weitere solche von Fr. 150,000 auf das Baukapital der Bötzbahn erforderlich, wodurch letzteres auf Ende 1895 auf Fr. 24,600,000 angewachsen ist.

## 2. Linie Koblenz-Stein.

Die für diese Linie in Rechnung gestellten Bauverwendungen betreffen:

### I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

1. Mehrbedarf an Land infolge Katasterbereinigung . . . . .	Fr. 463. 25 Cts.	
2. Verlängerung des Stumpengeleises auf Station Felsenau um 36 m „	1,741. 92 „	
3. Beitrag an die Aarekorrektur im Gebiete der Gemeinden Koblenz und Leuggern . . . . .	1,827. 50 „	
		Fr. 4,032. 67 Cts.

### III. Mobiliar- und Gerätschaften.

4. Abgabe von zwei neuen Rollwagen ins Inventar des Bahnmeisters	Fr. 1,406. 75 Cts.	
5. Zuteilung eines Stationsumladewagens an die Station Leibstatt „	1,064. 65 „	
		„ 2,471. 40 „
		Fr. 6,504. 07 Cts.

Abzüglich:

Einnahmen für Minderbedarf an Land infolge Katasterbereinigung . . . . .	„ 1,066. 60 „
--	---------------

Netto-Ausgaben: Fr. 5,437. 47 Cts.

Das zu Ende 1894 mit Fr. 4,570,000 ausgewiesene Baukapital ist im Berichtsjahr unverändert geblieben, dagegen ist infolge der vorstehend ausgewiesenen Bauausgaben der disponible Saldo von Fr. 20,847. 46 Cts. auf Fr. 15,409. 99 Cts. per Ende 1895 zurückgegangen.