

Bahnbau

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **42 (1894)**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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 Schweiz. Nordostbahn und der Schweiz. Centralbahn.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen im folgenden den das Jahr 1894 umfassenden Bericht nebst Rechnungen über die Bötzbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein vorzulegen.

I. Allgemeines.

Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn unterbreitete unterm 9. Oktober dem Eisenbahndepartement unter Mitteilung an die mitbeteiligten Bahnen eine generelle Planvorlage betreffend den Umbau des Bahnhofes Basel, welche auf Grund von Verhandlungen mit dem Regierungsrate des Kantons Basel-Stadt und den mitbeteiligten Bahnverwaltungen eine den Bedürfnissen entsprechende Erweiterung des Personenbahnhofes und die dadurch bedingte Verlegung des Güterbahnhofes auf den Wolf mit einem auf ca. 15 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken veranschlagten Gesamtkostenaufwand vorsieht. Über das hierauf im Auftrage des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt aufgestellte Gegenprojekt, dessen Hauptzweck die Beseitigung aller Niveauübergänge und Vermeidung aller Strassen-Über- oder Unterführungen mit verlorenem Gefäll ist, und die daherigen weitem Verhandlungen ist im nächsten Geschäftsberichte das Nähere mitzuteilen. Bemerket sei hier bloss, dass gegen dieses Projekt im besondern gewichtige betriebstechnische Gründe sprechen, und dass bahnsseitig die enormen Mehrkosten, welche die im allgemeinen als bestimmend für die Bahnhöferweiterung verlangte Rücksichtnahme auf die Bequemlichkeit der Strassenverbindungen und die Ausgestaltung des Stadtplanes bedingt, selbstverständlich nicht übernommen werden können.

II. Bahnbau.

1. Bötzbahn.

Die laut Rechnung II pro 1894 ausgewiesenen Verwendungen zu Bauzwecken auf der Bötzbahn betreffen folgende Objekte:

1. Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben auf den sämtlichen Stationen ohne Effingen	Fr. 2,491. 67 Cts.
2. Erstellung einer Verkleidungsmauer bei km 42 Effingen	„ 3,649. 82 „
abzüglich:	Fr. 6,141. 49 Cts.
3. Erlöse für verkauftes Land und Rekognitionsgebühren	Fr. 58. 70 Cts.
4. Gutschrift für zurückgezogenes Inventar ab den Stationen Bötzenegg und Effingen	„ 137. — „
	„ 195. 70 „
Netto-Ausgaben	Fr. 5,945. 79 Cts.

Bezüglich der Ausgabe unter Ziffer 2 ist zu bemerken, dass diese Verrechnung auf Baukonto vom schweizerischen Eisenbahndepartement unter Hinweis darauf, dass die fragliche Anlage nur als Ersatz einer an dieser Stelle bereits bestandenen, im Frühjahr 1894 aber eingestürzten Mauer zu betrachten sei, beanstandet wurde. Wir haben dem Begehren des Eisenbahndepartements entsprochen, und es wird der fragliche Betrag daher pro 1895 vom Baukonto abgeschrieben und auf die gemeinschaftliche Betriebsrechnung der Bötzbahn getragen werden.

Für die Anlage des zweiten Geleises der Strecke Stein-Pratteln wurden die Unterbauten, Beschottung etc. vollendet, die Eisenkonstruktion der Mühlebachbrücke bei Mumpf mit zwei Öffnungen von je 28 m Stützweite, der Strassenbrücke bei Mumpf von 10.04 m Stützweite, der Ergolzbrücke bei Augst mit vier Öffnungen von 30.5, 37.2, 37.2 und 30.5 m Stützweite, sowie der Strassenbrücke bei Augst von 13.75 m Stützweite, ferner elf Eisenkonstruktionen für Durchlässe unter 10 m fertig erstellt.

Um die Verstärkung der bestehenden Brücken vornehmen zu können, ist das erste Geleise ausser Betrieb gesetzt worden, und es muss die Strecke Stein-Pratteln bis nach Erstellung von neuen stärkeren Brücken für dieses Geleise noch einspurig befahren werden.

Für Erstellung der II. Spur Stein-Pratteln, für Vorarbeiten zu den Brückenverstärkungen und die Verriegelungen der Weichen und Signale auf den Stationen Bötzenegg und Effingen, sowie endlich für Ergänzung der Einfriedigung zwischen Eiken und Stein sind im Berichtsjahr weitere Fr. 259,419. 83 Cts. verausgabt worden, welche bis zur Vollendung der bezeichneten Bauten auf den Separatkonto „Unvollendete Bauobjekte“ gebucht wurden. Der letztere ist auf Ende des Jahres auf Fr. 724,926. 11 Cts. angewachsen, wovon der Hauptbetrag mit Fr. 720,933. 71 Cts. auf die Baukosten der II. Spur Stein-Pratteln, und der Rest auf die übrigen vorstehend aufgeführten Objekte entfällt.

Zur Bestreitung der Baubedürfnisse leisteten die beiden beteiligten Bahngesellschaften auf 1. Dezember 1894 eine weitere Einzahlung von Fr. 50,000 auf das Baukapital der Bötzbahn, wodurch letzteres auf Ende 1894 den Betrag von Fr. 24,350,000 erreicht hat.

2. Linie Koblenz-Stein.

Wie im vorjährigen Bericht hervorgehoben, ist dem Bundesrat die in seiner Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorgeschriebene, zusammenfassende Rechnung über die erlaufenen Baukosten, abgeschlossen auf 31. Dezember 1893, eingereicht worden, und es hat sodann eine Prüfung des einschlägigen Rechnungsmaterials durch Organe des Eisenbahndepartements stattgefunden. Das Resultat dieser Untersuchung bildete eine Reihe von Beanstandungen seitens der Aufsichtsbehörde, derzufolge ein Betrag von Fr. 17,329. 03 Cts. von der Baurechnung abgeschrieben, bzw. auf Betriebsrechnung übertragen wurde.

Hiezu kommen folgende weitere Einnahmen zu Gunsten der Baurechnung pro 1894:

- | | |
|--|------------------|
| 1. Gutschrift für vom Bau übriggebliebenes Material | Fr. 327. 70 Cts. |
| 2. Zahlung der Aarg. Regierung an die Kosten des Rheinufer-schutzes | |
| zwischen Rheinsulz und Eitzgen km $12 \cdot \frac{238}{798}$ | „ 3,000. — „ |
| 3. Zahlung der Gemeinde Münchwylen für Umänderung eines Feld-
weges | „ 150. — „ |

„ 3,477. 70 „

Übertrag Fr. 20,806. 73 Cts.

Übertrag Fr. 20,806. 73 Cts.

Diesen Einnahmen stehen gegenüber folgende Ausgaben im Jahre 1894, welche noch die eigentliche Bauperiode berühren:

4. Technisches Personal	Fr.	73. 90 Cts.
5. Expropriation, Abrechnung mit dem Expropriationskommissär	„	1,695. 55 „
6. Abrechnung über Mehr- und Minderbedarf von Land	„	8,951. 70 „
7. Schätzungs- und Gerichtskosten	„	112. 20 „
8. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	„	10,054. 96 „
9. Liquidations- und Fertigungsgebühren an Fertigungsaktuarate und Bezirksamter	„	335. 90 „
10. Restzahlung für Anpflanzung und Grünhecken	„	1,897. — „
11. Inventarvermehrung	„	1,235. 33 „
		„ 24,356. 54 „

Somit Netto-Ausgaben Fr. 3,549. 81 Cts.

Einschliesslich einer Einzahlung von Fr. 20,000 auf 1. Dezember 1894 beträgt das von den beiden Eigentümerinnen aufgebrauchte Baukapital der Linie Koblenz-Stein zu Ende 1894	Fr.	4,570,000. — Cts.
Dagegen belaufen sich die Bauverwendungen auf den gleichen Zeitpunkt auf	„	4,549,152. 54 „
Verbleiben als disponibler Saldo laut Rechnung	Fr.	20,847. 46 Cts.