An das Tit. Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Zentral- und Nordostbahn-Gesellschaft

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **22 (1874)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

An das Tit. Verwaltungskomite
der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Zentral- und Nordostbahn-Gesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen mitfolgend die erste, das Jahr 1874 umfassende Rechnung über die Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahn Koblenz-Stein vorzulegen, indem wir Ihnen gleichzeitig einen kurzen Bericht über unsere bezügliche Geschäftsführung erstatten.

Die generellen Projektirungsarbeiten für diese Bahnlinie, für welche die Nordostbahn- in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft die Konzession besitzt, wurden im verflossenen Berichtsjahre fortgesetzt und zu Ende geführt.

Die hienach zur Ausführung bestimmte Linie beginnt mit der Station Koblenz, welche, um sie für den Rheinverkehr als Durchgangsstation zu gestalten, thalaufwärts verlassen wird; dabei überschreitet die Bahn in starkem Bogen das breite Aarthal und wendet sich wieder thalabwärts, um hart am Fuße den vorgeschobenen Gebirgsausläufer von Reuenthal zu umziehen. Von Full über Leibstatt bis Schwaderloch bleibt das Bahntrace auf dem Rheinplateau mehr landeinwärts und tritt nur bei Leibstatt auf kurze Länge an das Rheinufer selbst; in der Fortsetzung dagegen über Schwaderloch, Etzgen und Rheinsulz bis vor Laufenburg nöthigen die nahe an den Rhein tretenden Ausläufer des Jura zum schwierigen Bau an den oft steilen Rheinlehnen. Vor Laufenburg entfernt sich die Linie gänzlich vom Rhein, senkt sich in langen Geraden auf das Plateau des Hardwaldes und mündet vor Stein in die bereits ausgeführte Bötzbergbahn.

Die Länge dieser Linie beträgt 26.3 Kilometer, ihre Maximalsteigung 6 ‰; die Richtungs- und Steigungsverhältnisse sind sehr günstig.

Als Zwischenstationen sind vorgesehen: Leibstatt, Etzgen und Laufenburg.

Aus Anlaß des von Seiten des Regierungsrathes des Kantons Aargau auf Ansuchen von Gemeinden und Privaten geäußerten Wunsches, daß die Bahnlinie nicht um den Berg gegen Full gezogen, sondern die kürzere und nach Anschauung der Gesuchsteller billigere, direkte Linie mit Übergang der Aare bei den Auhöfen und mit Tunnel gegen Leibstatt gewählt werde, fanden spezielle Studien mit vergleichenden Voranschlägen in umfassender Weise statt und wurde das in Frage kommende Terrain im Maßstab von 1 : 5000 mit horizontalen Kurven aufgenommen; diese Aufnahmen ergaben jedoch für die direkte Linie nach Leibstatt sehr ungünstige Verhältnisse, indem dieselbe, neben einem ganz bedeutenden Tunnel von 1.6 Kilometer Länge mit Steigungen von 12 ‰ belastet worden wäre, während sie von Stein bis Koblenz nicht über 6 ‰, und in der Fortsetzung bis Winterthur im Maximum nur 7.5 ‰ aufweist.

Ebenso mußte ein weiteres Projekt durch das Reuenthal wegen stärkerer Steigungen, weil es einen Mehrkostenaufwand von über einer Million Franken herbeiführen würde, gegen das Projekt der Umgehung des Berges zurückstehen. Allerdings ist mit letzterem eine Bahnverlängerung von 1.6 Kilometer verbunden; aber dafür liegt nach demselben die Linie annähernd horizontal, wogegen das andere Projekt 32 Meter Steigen und Fallen aufweist.

Die sofort an Hand genommenen definitiven Projektirungsarbeiten bestanden im Berichtsjahr in Absteckung des Trace, sowie in Verpflockung, Nivellement und Querprofilaufnahmen, einerseits von Koblenz aus in der Richtung über Bernau und Schwaderloch, anderseits von Stein gegen Laufenburg, Rheinsulz und Etzgen. Dieselben waren bis Ende Oktober fertig ausgeführt. Im August wurden die Katasteraufnahmen in den Gemeinden Münchweilen, Eiken, Kaisten und Laufenburg vollzogen und im Oktober die in der Gemeinde Koblenz noch erforderlichen Aufnahmen ebenfalls vollendet. Beim Jahresschluß waren die Katasterpläne der Gemeinden Stein, Münchweilen, Eiken und Kaisten, sowie die Konzeptentwürfe für Laufenburg, Rheinsulz und Etzgen fertig ausgearbeitet. Außerdem wurden die zur Beurtheilung der Bodenbeschaffenheit des Bahnterrains erforderlichen Sondirgruben ausgeführt und aufgenommen. Beim Jahresschluß war das definitive Projekt der ganzen Bahnstrecke, nebst demjenigen der Erweiterung der Station Koblenz und der Einmündung der Linie Koblenz-Stein in diese Station, in der Ausführung begriffen.

Die vom Großen Rathe des Kantons Aargau zu Gunsten der Schweizerischen Zentralbahn- und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ertheilte Konzession für die Eisenbahn Koblenz-Stein enthält in ihrem Art. 6 die Bestimmung, daß diese Bahn bis zum 8. Juni 1875 in Angriff zu nehmen und bis Ende Dezember 1877 zu vollenden sei; der bezügliche Bundesgenehmigungsbeschluß bestimmt erstern Termin auch für die Leistung des Finanzausweises. Obwohl nun, wie sich aus der vorangehenden Darstellung ergibt, die bezüglichen Vorarbeiten schon ziemlich vorgeschritten waren, haben wir es für eine zweckmäßige Einleitung und Ausführung des Baues dennoch für entsprechender erachtet, für die technischen Vorarbeiten eine etwas verlängerte Frist zu erwirken. Wir sind zu dem Ende bei der Bundesbehörde um eine Fristerstreckung eingekommen, welche uns dann auch, und zwar für die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 31. Dezember 1875 und für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 31. März 1876 eingeräumt worden ist. Der ursprünglich angenommene Vollendungstermin, Dezember 1877, soll hievon nicht berührt werden.

Die laut der angeschlossenen Rechnung im Berichtsjahre erlaufenen Bauausgaben im Betrage von Fr. 108,949. 26 Cts. umfassen außer der Entschädigung der Nordostbahngesellschaft für die Bauleitung und der Verzinsung des aufgewendeten Kapitals den auf die Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein entfallenden Antheil an den Emissionskosten der ersten 30 Millionen des Gemeinschaftsanleihens der Schweizerischen Zentral- und Nordostbahngesellschaft, sowie die Auslagen für das mit den technischen Vorarbeiten betraute Personal. Die sämmtlichen Bauausgaben sind für das Berichtsjahr von der Nordostbahn vorschußweise bestritten worden.

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

Zürich, den 16. Juni 1875.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
Der Präsident:
J. F. Peyer im Hof.