Allgemeines

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **28 (1880)**

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. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.

Wir beehren uns anmit, Ihnen den neunten Geschäftsbericht mit der Jahresrechnung über die Unternehmung der Aargauischen Südbahn pro 1880 vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Wie wir Ihnen bereits früher zur Kenntniß gebracht haben, wurden vom 1. Januar 1877 an mit Rücksicht auf die nothwendig gewordene Hinausschiebung des ursprünglich festgesetzten Bautermins der Aarg. Südbahn die bis dahin deren Baukonto belastete Verzinsung der auf dieselbe verwendeten Capitalien und die Betriebsdeficite auf die Betriebsrechnungen der beiden Eigenthumsverwaltungen übernommen.

Nach der in der zweiten Hälfte des Jahres 1879 erfolgten Inangriffnahme des Baues der Strecke Muri-Rothkreuz wurde im Berichtsjahre Wiederaufnahme dieser Verzinsung vom 1. Juli 1879 an in dem Sinne beschlossen, daß die auf die Linien Muri-Rothkreuz, Rothkreuz-Immensee und Brugg-Hendschikon verwendeten Gelder bis zur Inbetriebsetzung jeder dieser Linien nach Vorschrift von Artikel 4 des Vertrags, betreffend die Gemeinschaftsbahnen vom 4. April 1874, mit $4^1/_2$% jährlich zu Lasten des Baukontos zu verzinsen sind.

Der Beginn der Bauarbeiten auf der Strecke Muri-Rothkreuz bedingte im weitern die Einforderung der auf diesen Zeitpunkt zu leistenden zweiten und letzten Rate im Betrage von 1,000,000 Fr. des von den Südbahngemeinden zugesicherten $3^1/_4$%igen Anleihens von 2,500,000 Fr. In Folge einer mit dem Executivcomite der Aargauischen Südbahn getroffenen Verständigung wurde der Einzahlungstermin hiefür auf den 1. November 1880 angesetzt, und an diesem Tage auch gegen Ausstellung eines bezüglichen Schuldscheins beider Gesellschaften jeder derselben der ihr anfallende hälftige Antheil mit 500,000 Fr. entrichtet.

Nachdem durch Beschluß des Bundesrathes vom 13. September 1876 der für die Strecke Wohlen-Brugg gewünschte Anschluß der Abzweigung in Hendschikon an die Bedingung der Anlage einer zweiten Spur auf dem Theilstück Wohlen-Hendschikon geknüpft worden war, die Ausführung der letztern uns jedoch vor der Hand als überflüssig erschien, glaubten wir bei genannter Behörde um einstweilige Entbindung von dieser Verpflichtung einkommen zu sollen. Nach einer unter dem Vorsitz des Schweiz. Eisenbahndepartements abgehaltenen Conferenz mit Delegirten der Aargauischen Regierung und des genannten Executivcomites erklärte sich das erstere damit einverstanden, daß die Ausführung der zweiten Spur auf so lange verschoben werde, als nicht das Bedürfniß einer solchen technisch nachgewiesen wird, worüber im Streitfalle der schweizerische Bundesrath endgültig zu entscheiden hat.

In Folge der im Jahre 1877 nothwendig gewordenen Reduktion des Bauprogrammes der Gotthardbahn wurde auch die Ausführung der direkten Linie Luzern-Immensee über Küßnacht bis auf weiteres verschoben, jedoch in der am 6. Okt. gl. J. in Bern abgehaltenen Conferenz der Gotthardbahn, um ihr den direkten Anschluß an das Netz unserer Gesellschaft und an die Bern-Luzern-Bahn in Luzern zu sichern, die pachtweise Ueberlassung der Strecke Rothkreuz-Immensee und das Mitbenützungsrecht der Linie Rothkreuz-Luzern eingeräumt.

Die im Berichtsjahr behufs vertraglicher Festsetzung der damals erst grundsätzlich getroffenen Vereinbarungen wieder aufgenommenen Verhandlungen führten zum Abschluß eines Vertrages über die Verpachtung der Strecke Rothkreuz-Immensee, nach welchem der Gotthardbahn einerseits die ausschließliche Befahrung der Strecke Rothkreuz-Immensee mit ihren Zügen und das Recht des Bezugs aller direkten und indirekten Transporteinnahmen unter Anwendung ihrer eigenen Tarife und Reglemente, und der sonstigen aus der Verwaltung der Bahn resultirenden Nutzungen zugestanden und ihr anderseits der Unterhalt und die Verwaltung der Strecke mit allen dazu gehörigen Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen (mit Ausnahme des von den Eigenthümerinnen gegen eine Entschädigung von Fr. 1000. — per Betriebsjahr und Bahnkilometer zu liefernden Oberbaumaterials), sowie die Tragung der auf das Pachtobjekt entfallenden Erwerbssteuern überbunden wurde.

Die der Bahneigenthümerin (Aarg. Südbahn) zu leistende Entschädigung wurde auf eine 6 %ige Verzinsung des Gesammtbetrages der aufgewendeten Baukosten, jedoch ohne Zuschlag für Geldbeschaffungskosten fixirt und überdies hat die Gotthardbahn der Aarg. Südbahn einen Dritttheil des Bruttoertrages von den auf der Strecke sich ergebenden und jährlich für dieselbe separat zu berechnenden Transporteinnahmen zu entrichten, insoweit derselbe den Betrag von Fr. 35,000. — per Betriebskilometer übersteigt.

Allfällige ihrer Natur nach auf Baukonto fallende Neuanlagen sind nach vorausgegangener Verständigung der Contrahenten von der Gotthardbahn auf Rechnung der Eigenthumsverwaltungen auszuführen, und ist deren Kostenbetrag dem zu verzinsenden Baukapital zuzuschlagen. Die Pächterin übernimmt im weitern die Haftbarkeit für allen während der Vertragsdauer auf dem Pachtobjekt sich ereignenden und nicht durch höhere Gewalt veranlaßten Schaden.

Der Vertrag ist auf Conzessionsdauer abgeschlossen, immerhin mit der Beschränkung, daß er mit dem Zeitpunkt einer allfälligen Betriebseröffnung der direkten Linie Luzern-Küßnacht-Immensee ipso jure erlischt und daß bezüglich der Bestimmungen über Entschädigung nach Ablauf von fünf Jahren, von der Betriebseröffnung an gerechnet, von jedem der kontrahirenden Theile eine Revision verlangt werden kann.

Die vertragsmäßige Beordnung der Mitbenützung der Station Rothkreuz Seitens der Gotthardbahn und der Aarg. Südbahn erfolgte durch den Abschluß einer Uebereinkunft zwischen unserer Verwaltung, Namens der Aarg. Südbahn und der Nordostbahn über die Erweiterung und gemeinschaftliche Benützung der erwähnten Station, sowie durch eine weitere Vereinbarung zwischen der Nordostbahn und der Gotthardbahn über die Mitbenützung der Bahnstrecke Rothkreuz-Luzern mit Inbegriff der Station Rothkreuz durch die letztere.

Durch diese Verträge übernahm jede der betheiligten Verwaltungen an der Verzinsung des Anlagekapitals und an den Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Gemeinschaftsstation einen Dritttheil und im weitern wurde die Haftpflicht für Unfälle im Wesentlichen nach dem Grundsatz der getrennten Haftbarkeit jeder Verwaltung für ihr Transportmaterial und die in ihren Zügen befindlichen Personen und Frachtobjekte geregelt.

An der Geldbeschaffung für das Baukapital der genannten Station, welches sich folgendermaaßen zusammensetzt:

1. Jetzige Anlage	Fr. 120,000. —
2. Sofort nothwendige Erweiterungsbauten für Gemeinschaftszwecke .	„ 413,600. —
3. Separatanlage für die Einmündung der Aarg. Südbahn . .	„ 195,900. —
	Fr. 729,500. —

hat sich die Aarg. Südbahn

bei Pos. 2 zur Hälfte . . . . . $\frac{\text{Fr. } 413{,}600. —}{2}$ mit Fr. 206,800. —

und bei Pos. 3 ganz mit . . . . . „ 195,900. —

Fr. 402,700. —

zu betheiligen.

Die sub. 3 bezeichneten Separatanlagen der Aarg. Südbahn betreffen die Errichtung einer Depotstation für Lokomotiven und Wagen nebst zugehörenden Geleiseanlagen, Lagerräumen und Räumlichkeiten zum Unterbringen des Fahrpersonals.

Diese Depotstation soll zugleich auch für den Dienst der Gotthardbahn eingerichtet werden, welche in Folge der hier nöthigen Zusammensetzung, beziehungsweise Decomponirung ihrer Züge ähnlicher Einrichtungen bedarf.

Der benannte Voranschlagsbetrag von Fr. 195,900. — enthält auch die nöthigen Anlagen für diese beiden Bahnverwaltungen. Wir haben uns bereits mit der Direktion der Gotthardbahn über die gemeinschaftliche Erstellung, Benützung und Unterhaltung derselben grundsätzlich verständigt.

Der Abschluß eines bezüglichen Vertrages fällt über den Rahmen dieses Berichtes hinaus.

Die auf die Repartition der Capitalverzinsung und der Stationskosten bezüglichen Vertragsbestimmungen sind gegenüber der Nordostbahn auf Jahresfrist, soweit jedoch hierbei die Gotthardbahn in Betracht kommt, erst nach Ablauf eines Zeitraumes von fünf Jahren kündbar.

Die letztere hat, sofern ihre Mitbenützung nicht mindestens fünf Jahre dauert (für das bezügliche Vertragsverhältniß ist ebenfalls die ipso jure eintretende Erlöschung mit dem Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der direkten Linie Luzern-Küßnacht-Immensee vorgesehen), billige Entschädigung für Einrichtungen auf der Station Rothkreuz zu leisten, welche dannzumal für die Eigenthümerinnen derselben entbehrlich werden.

Die übrigen Bestimmungen der angeführten Verträge bieten, als im wesentlichen mit den in andern analogen Vereinbarungen enthaltenen übereinstimmend, zu keinen besondern Bemerkungen Veranlassung.

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Nachdem im Oktober 1879 die Katasterpläne für die Strecke Muri-Rothkreuz aufgelegt worden waren, nahmen im Berichtsjahre die Expropriationsverhandlungen einen so befriedigenden Verlauf, daß beinahe sämmtliche Landerwerbungen durch freiwilligen Kaufsabschluß zu billigen Preisen bewerkstelligt werden konnten. Der Gang dieser Verhandlungen war auch ein so rascher, daß nach Vergebung der Bauarbeiten an die Unternehmer die ganze Strecke sofort in Angriff genommen werden konnte. Nur 11 Fälle mußten von der eidgen. Schätzungscommission behandelt werden, von denen 8 an das Bundesgericht weitergezogen wurden. Von den Anträgen der Instructionscommission des Bundesgerichts wurden 7 von den Parteien angenommen, und nur bezüglich eines Falles vom Expropriaten der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen, welches jedoch den Antrag der Commission bestätigte. Diese bundesgerichtlichen Entscheide wurden erst im Jahre 1881 getroffen und es erfolgte daher die Auszahlung