Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **35 (1887)**

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

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Die Veränderungen im Grundbesitze während des Berichtsjahres sind in nachstehender Tabelle verzeichnet:

Landerwerbungen.

Kanton.	Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen resp. Veräußerungen.	Größe. a.	Größe. m².	Kaufsumme. Fr.	Kaufsumme. Cts.	Durchschnittspreis per m².	Bemerkungen.
				a. Rupperswil-Muri.				
Aargau	Wohlen	—	—	—	—	—	—	Quellen gegen Uebernahme von Entwässerungsbauten.
				b. Brugg-Hendschikon.				
Aargau	Lupfig	1	—	62.5	—	—	—	Tauschweise, vide Verkäufe.
„	Birr	13	2	51.5	209	45	0.83	
	Total	14	3	14	209	45	—	
				c. Muri-Rothkreuz.				
Zug	Risch	1	4	—	376	08	0.94	Zum Bau eines Wärterhauses.
	Gesammt-Total	15	7	14	585	53		

Landveräußerungen.

Kanton.	Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen resp. Veräußerungen.	Größe. a.	Größe. m².	Kaufsumme. Fr.	Kaufsumme. Cts.	Durchschnittspreis per m².	Bemerkungen.
				a. Rupperswil-Muri.				
Aargau	Rupperswil	1	38	80	215	55	0.05	Ausgebeutete Materialgrube.
				b. Brugg-Hendschikon.				
Aargau	Hausen	1	15	90	—	—	—	Wege und Abschnitte gegen Uebernahme des Wegunterhalts.
„	Mägenwil	1	—	—	—	—	—	Diverse Wege gegen Uebernahme der Unterhaltspflicht.
„	Lupfig	1	—	62.5	—	—	—	Tauschweise, vide Käufe.
	Total	3	16	52.5	—	—	—	
	Gesammt-Total	4	55	32.5	215	55	—	

2. Bauausführung.

Wir lassen hier einen Nachweis über die dem Bauconto belasteten Verwendungen zu Bauzwecken pro 1887 folgen:

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.				
1. Büreauanbau am Güterschuppen der Station Lenzburg			6,432	28
Beitrag des Betriebsconto	568	35		
2. Brückenwaagen auf den Stationen Hendschikon und Boswyl . . .			5,777	80
Rückerstattungen	7	76		
3. Wasserkrahn auf Station Wohlen			2,153	97
4. Abtritt beim Maschinenhaus auf Station Wohlen (vide Einnahmeposten II. Nr. 2)			350	—
5. Fünf Wärterhäuser auf der Strecke Wohlen—Muri			33,600	89
6. Deckungs- und Vorsignale auf den Stationen Muri, Benzenschwyl, Mühlau und Oberrüti			3,771	04
Rückerstattungen	101	60		
7. Centrale Verriegelung der Weichen und Signale auf den Stationen Muri, Benzenschwyl und Oberrüti			10,533	27
Rückerstattungen	24	73		
8. Centrale Verriegelung der Weichen und Signale auf der Station Rothkreuz, Total-Kosten Fr. 9,297. 05, hievon die Hälfte			4,648	52
9. Contact-Apparate zu den Wendescheiben der Stationen Lenzburg, Hendschikon, Dottikon, Wohlen, Boswyl, Muri, Benzenschwyl, Sins und Oberrüti .			4,110	02
Total . . .	702	44	71,377	79
Ab: Einnahmen .			702	44
Netto-Ausgaben .			70,675	35
II. Mobiliar und Geräthschaften.				
1. Geräthschaften zu den Signal-Apparaten auf den Stationen Muri, Benzenschwyl und Oberrüti (zu Posten I. Nr. 7 gehörend)			49	80
2. Rückerstattung für 1 Wärterbude (vide Ausgabeposten I. Nr. 4) . .	350	—		
3. Rückerstattung für 2 Wärterbuden	700	—		
Total . . .	1,050	—	49	80
Ab: Einnahmen .			1,050	—
Netto-Einnahmen .			1,000	20

Recapitulation.	Einnahmen. Fr.	Einnahmen. Ct.	Ausgaben. Fr.	Ausgaben. Ct.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.				
Netto-Ausgaben			70,675	35
II. Mobiliar und Geräthschaften.				
Netto-Einnahmen			1,000	20
Vermehrung des Bau-Conto . .			69,675	15

III.

Bahnbetrieb.

1. Commercieller Betrieb.

a. Allgemeine Bemerkungen.

Die Transport-Einnahmen weisen gegen das Vorjahr die bedeutende Zunahme von rund Fr. 114,000 oder 9.9 % auf, welche einzig dem Güterverkehr zuzuschreiben ist, indem die Mehr-Einnahme aus demselben rund Fr. 129,000 betrug, während sich auf dem Personen-, Gepäck- und Viehverkehr eine Minder-Einnahme von rund Fr. 15,000 ergab.

Die Minder-Einnahme im Personenverkehr rührt nicht von einer Abnahme des Verkehres her, indem die Anzahl der Reisenden fast genau die gleiche ist wie im Vorjahre, und die III. Classe, sowie der Hin- und Rückfahrtsverkehr, welche den Maßstab für den Localverkehr bilden, sogar größere Ziffern aufweisen; sie ist vielmehr einzig der veränderten Berechnungsweise des Verkehrs zwischen Basel und weiter und der Gotthardbahn zuzuschreiben, für welchen bekanntlich die Billets nicht nur über Olten — Luzern, sondern auch über Aarau — Muri und über Brugg — Muri gültig sind. Während nun bei Eröffnung der Gotthardbahn angenommen worden war, es werde von je 3 Billeten eines über die Route der Aargauischen Südbahn benützt werden, und die Verkehrsquantitäten wie die Einnahmen in diesem Verhältnisse zur Verrechnung gelangten, zeigte die Erfahrung, daß diese Theilung für die Aargauische Südbahn zu günstig sei; es einigten sich daher die betheiligten Verwaltungen dahin, vom 1. Januar 1887 an die Quote der Route via Muri auf ungefähr $^1/_6$ (genauer auf $^1/_5$ im Verkehr mit Basel loco und auf $^1/_{10}$ im Verkehr mit Basel transit) herabzusetzen, und es erklären sich hieraus die bedeutenden Ausfälle sowohl der Anzahl Reisender, als der Einnahmen in der I. und II. Classe.

Die Minder-Einnahme aus dem Gepäckverkehr ist auf die gleiche Ursache zurückzuführen, da der durchgehende Gepäckverkehr in gleicher Weise getheilt wird, wie der Personenverkehr.

Der Ausfall im Viehverkehr endlich ist der Abnahme des Importes von Schlachtvieh aus Italien zuzuschreiben.