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

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **38 (1890)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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 Centralbahn- und der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit die achte, das Jahr 1890 umfassende Rechnung über den Bau der Linie Koblenz-Stein vorzulegen. Derselben haben wir nachfolgende Mittheilungen über unsere bezügliche Geschäftsführung beizufügen.

Es ist daran zu erinnern, dass von den eidgen. Behörden für die Linie Koblenz-Stein s. Z. folgende Termine festgesetzt wurden:

Eingabe der Pläne	1. Juli 1889.
Beginn der Erdarbeiten	1. Oktober 1889.
Eröffnung der Bahn	1. Mai 1892.

Der Bundesrath ertheilte dem hienach rechtzeitig, d. h. unterm 29. Juni 1889, vorgelegten allgemeinen Bauprojekte der Bahnlinie Koblenz-Stein am 10. Februar 1890 unter einigen Vorbehalten die Genehmigung. Unter den gemachten Vorbehalten war für den Bau, namentlich aber den spätern Betrieb derjenige von Bedeutung, welcher die Einschaltung von drei weitern Haltestellen (Sisseln, Sulz und Felsenau) und einer Station (Leibstadt) verlangte. Es waren alle Bemühungen, in dieser Hinsicht mit Rücksicht auf die dünne Bevölkerung der Gegend und deren ausschliesslich der Landwirthschaft gewidmete Beschäftigung eine Abänderung zu erzielen, leider erfolglos. Unter Einrechnung der beiden Anschlussstationen werden nun an dieser 26 *km* langen Linie nicht weniger als sechs Stationen und drei Haltestellen, wovon eine auch mit Güterdienst, erstellt werden.

Gleich nach erfolgter Genehmigung der Baupläne wurde der Vertrag über das III. Bauloos, wo verhältnissmässig wenig Änderungen nothwendig waren, abgeschlossen und bereits im März mit den Erdarbeiten daselbst begonnen, wobei alsbald drei Lokomotiven zur Anwendung kamen und die Arbeiten einen guten Fortgang nahmen. Auf den beiden ersten Loosen dagegen mussten zuvor in den Plänen die nöthigen Änderungen und Ergänzungen angebracht, und dieselben zum Theil in den Gemeinden neu aufgelegt werden, so dass dort erst im Juni die Bauarbeiten zugleich mit der pneumatischen Fundation der grossen Aarebrücke bei Koblenz zur Ausschreibung gelangen konnten. Im Juli wurden beide Arbeiten vergeben und auch sofort die vorbereitenden Arbeiten begonnen. — Die eigentlichen Versenkungsarbeiten bei der Aarebrücke begannen den 11. Dezember mit dem linksseitigen Strompfeiler, und zwei weitere Caissons wurden bis Ende des Jahres noch montirt. In Folge der früh eingetretenen und anhaltenden Kälte mussten die Arbeiten im Freien auf dem übrigen Theil der Linie allzufrüh eingestellt werden.

Die Leistungen beim Unterbau betrugen im Durchschnitt 23,7 % oder 11,1 % beim I., 8,9 % beim II., 69,7 % beim III. Loos und 14,2 % bei der Aarebrücke. Obschon in Folge der sehr verspäteten Plangenehmigung die Inangriffnahme der Arbeiten nun nahezu sechs Monate verzögert worden ist, so dürfte nach dem Stande der Arbeiten eine rechtzeitige Vollendung immerhin noch möglich sein.

Im November wurden dem Eisenbahndepartement noch die Detailpläne für sämmtliche Stationsanlagen und die Hochbauten vorgelegt, deren Genehmigung ist aber nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres erfolgt.

Die Expropriation konnte im Berichtsjahr nahezu durchgeführt, und es mussten im Ganzen nur wenige vereinzelte Fälle der eidgen. Schätzungskommission zugewiesen werden. Mit der Mehrzahl der Besitzer ist eine gütliche Verständigung möglich geworden.

Einige Schwierigkeiten bot die Abtretung des Gemeinde- und Staatslandes, welche nach den Bestimmungen des bezüglichen Vertrages unentgeltlich zu erfolgen hat. Es scheint, dass diese Bestimmung von der aargauischen Kantonalbehörde s. Z. ohne ausreichende Auseinandersetzung mit den betheiligten Gemeinden in den Vertrag aufgenommen worden ist, und es verweigerten desshalb nahezu alle Gemeinden die unentgeltliche Abtretung. Auch die Regierung suchte die Auslegung möglichst eng zu halten und wollte schliesslich nur für das zur eigentlichen Anlage der Bahn erforderliche Terrain eine solche Abtretung zugestehen, nicht aber für dasjenige, welches ausserhalb der Bahn, z. B. für Materialgruben, Sicherheitsstreifen etc. noch nothwendig sein würde. Der Vertrag enthält aber keinerlei diesbezügliche beschränkende Klauseln, und die fragliche Bestimmung des Vertrages kann unseres Erachtens nur dahin ausgelegt werden, dass Staat und Gemeinden, soweit ihr Grundeigenthum für die Anlage der Bahn Koblenz-Stein erforderlich wird, auf eine Entschädigung gänzlich zu verzichten haben. In der Grunderwerbung ist nun jedenfalls auch die Erwerbung von Servitutsrechten, speziell des sogen. Sicherheitsstreifens, inbegriffen, und ebenso unzweifelhaft gehört zur Unentgeltlichkeit der Abtretung auch die Befreiung von der Entschädigungspflicht für Inkonvenienzen. Eine Erledigung dieser Differenzen hat im Laufe des Berichtsjahres nicht mehr stattgefunden und wird wahrscheinlich auch nicht stattfinden, so dass die Angelegenheit durch die Gerichte wird zum Austrag gebracht werden müssen.

Mit sämmtlichen Gemeinden konnten über die Änderungen, die in Folge Anlage der Bahn an Strassen, Wegen etc. nothwendig geworden sind, Vereinbarungen auf gütlichem Wege getroffen werden, und nur bezüglich der Erstellung einiger mehr verlangter Niveau-Übergänge wurde, wie in diesen Vereinbarungen bestimmt war, der Entscheid des Eisenbahndepartements angerufen, welcher durchwegs im Sinne der Vorlage erfolgte.

Zur Bestreitung der Bauausgaben hatten die beiden betheiligten Bahngesellschaften im Berichtsjahre laut Rechnung über den Kapitalverkehr drei weitere Einzahlungen auf das Baukapital zu leisten, zusammen im Betrage von . . . . . Fr. 696,310. 30 Cts.

Im Vorjahre wurden von denselben einbezahlt, bezw. ihnen durch Wiederbelastung des Baukonto für Verwendungen aus der früheren Bauperiode gutgeschrieben Fr. 160,000. — Cts.
+ Fr. 43,689. 70 Cts. = ... „ 203,689. 70 „

Die Kapitaleinzahlungen betragen demnach Ende 1890 . . . . . Fr. 900,000. — Cts.

Zu Bauzwecken wurden hievon verwendet:

im Jahr 1889 laut Rechnung	Fr. 161,576. 67 Cts.	
„ „ 1890 „ „	„ 699,280. 55 „	
		„ 860,857. 22 „
und es verbleibt als Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1891		Fr. 39,142. 78 Cts.

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

Zürich, den 29. Mai 1891.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. **E. Escher.**