Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **39 (1891)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

angehalten werde, den Betriebsanschluss an die Gotthardbahn in einer Gemeinschaftsstation Arth-Goldau zu suchen, wie auch die Nordostbahn für ihre Linie Thalweil-Zug. Mit Vernehmlassung vom 10. November bestritten wir das Begehren der Gotthardbahn als unbegründet. Die weiteren Erörterungen in dieser Angelegenheit fallen über das Berichtsjahr hinaus.

2. Am 19. März 1891 legte uns der Regierungsrath des Kantons Aargau ein Project für Erstellung einer Strassenbrücke über die Aare bei Döttingen in Eisenconstruction vor, worauf die Schweizerische Nordostbahn im Einvernehmen mit uns durch Zuschrift vom 18. April erklärte, dass gegen Ausführung desselben hierseits keine Einwendung bestehe. Die Brücke wird nun gebaut werden, und es haben die Centralbahn und die Nordostbahn an dieselbe laut Vertrag mit dem Kanton Aargau vom 25. Februar 1872 einen Beitrag von je Fr. 50,000 zu leisten, welchen wir dem Bauconto der Aargauischen Südbahn belasten werden, da diese Subvention als Gegenleistung für die Ertheilung der Concession für letztere überbunden wurde.

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Im Grundbesitze der Unternehmung sind während des Berichtsjahres die in nachstehender Tabelle verzeichneten Aenderungen eingetreten:

Kanton.	Gemeinde.	Anzahl der Parcellen.	Grösse.		Kaufsumme.		Durchschnittl. Einheitspreis pr. m². Fr.	Bemerkungen.
			Aren	m².	Fr.	Cts.		
			a. Landerwerbungen.					
Aargau	Birr	1	—	31,7	25	40	—. 80	zur Sicherung eines Grünhages.
„	Wohlen	—	—	—	500	—	—	Entschädigung für Uebernahme der Unterhaltung des Parallelweges in der Wylerzelg.
Schwyz	Küssnach . . .	1	—	98	236	—	2. 40	zur Sicherung einer Einschnittsböschung.
	Total .	2	1	29,7	761	40		
			b. Landveräusserungen.					
Aargau	Wohlen	4	6	44	121	90	—. 19	
„	Boswyl	1	4	35	467	80	1. 07	
„	Muri	3	6	04	240	75	—.39,8	
„	Mühlau	1	18	84	471	—	—. 25	
	Total .	9	35	67	1301	45		

2. Bauausführung.

Wir lassen hier einen Nachweis über die dem Bauconto belasteten Verwendungen zu Bauzwecken pro 1891 folgen:

Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Einnahmen. Fr.	Einnahmen. Cts.	Ausgaben. Fr.	Ausgaben. Cts.
1. Perrondach auf der Station Lenzburg			7,181	32
2. Landerwerb zur Sicherung der Bahnböschung in der Gemeinde Küssnach			236	—
3. 4 Wärterhäuser auf der Strecke Hendschikon-Rothkreuz . .			34,308	44
4. Verbesserung und Vervollständigung der Weichensignale auf den Stationen Lenzburg, Wohlen und Boswyl			310	10
5. Erlös von Land in der Gemeinde Wohlen	85	—		
Total	85	—	42,035	86
Ab: Einnahmen . . .			85	—
Vermehrung des Bauconto			41,950	86

III.

Bahnbetrieb.

1. Commercieller Betrieb.

a. Allgemeine Bemerkungen.

Die Gesammttransporteinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr wieder etwas gebessert, indem dieselben rund Fr. 36,000 oder 2.76 % mehr betragen haben als im Jahr 1890; immerhin bleiben sie noch um ca. Fr. 36,000 unter dem bis jetzt höchsten Ertrage des Jahres 1889 (rund Fr. 1,373,000). Die Mehreinnahme rührt mit Fr. 14,000 vom Personen- und Gepäckverkehr, und mit Fr. 28,000 vom Güterverkehr her, während der Viehverkehr eine Mindereinnahme von Fr. 6,000 aufweist.

Die Einfuhr von italienischen Schweinen ist im Berichtsjahre bedeutend zurückgegangen, und es sind von der III. Tarifclasse (Kälber und Schweine) nur rund 18,000 Stück (1890: 40,000 Stück) transportirt worden; der daherige Ausfall konnte nur zum kleinen Theil durch eine etwelche Zunahme der Grossviehtransporte (8,900 Stück gegen 7,200 Stück) compensirt werden.

Im Güterverkehr constatiren wir trotz der Mehreinnahme von Fr. 28,000 eine allerdings unbedeutende Verminderung des Transportquantums um rund 4,000 Tonnen; dieses anscheinende Missverhältniss erklärt sich wie letztes Jahr aus dem Umstande, dass erheblich weniger Kohlen, die zu äusserst niedrigen Taxen gefahren werden, nach Italien gegangen sind, während verschiedene besser zahlende Artikel in grössern Quantitäten befördert wurden.

Es ist auch diesen Verhältnissen, und nicht etwa einer Erhöhung der Tarife, zuzuschreiben, dass die Durchschnittseinnahme per Tonne und Kilometer sich wieder etwas höher stellt als im Vorjahre, nämlich auf 5.92 Cts. gegen 5.66 Cts. im Jahre 1890.