

Erster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn- Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein umfassend das Jahr 1874

Autor(en): **Peyer, J.F.**

Objekttyp: **Article**

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

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

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730550>

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.

Beilage V.

Erster Geschäftsbericht und Rechnung

der

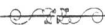
Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

über die

Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein

umfassend das Jahr

1874.



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 Projektierungsarbeiten für diese Bahnlinie, für welche die Nordostbahn in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft die Konzession besitzt, wurden im verfloffenen Berichtsjahre fortgesetzt und zu Ende geführt.

Die hienach zur Ausführung bestimmte Linie beginnt mit der Station Koblenz, welche, um sie für den Rheinverkehr als Durchgangstation zu gestalten, thalaufwärts verlassen wird; dabei überschreitet die Bahn in starkem Bogen das breite Marthal und wendet sich wieder thalabwärts, um hart am Fuße den vorgeschobenen Gebirgsausläufer von Neuenthal zu umziehen. Von Füll über Leibstatt bis Schwaderloch bleibt das Bahntracé auf dem Rheinplateau mehr landeinwärts und tritt nur bei Leibstatt auf kurze Länge an das Rheinufer selbst; in der Fortsetzung dagegen über Schwaderloch, Eggen und Rheinfulz 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 Bözbergbahn.

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

Als Zwischenstationen sind vorgesehen: Leibstatt, Eggen 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 Füll gezogen, sondern die kürzere und nach Anschauung der Gefuchsteller billigere, direkte Linie mit Übergang der Mure 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 Neuenthal 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 Projektierungsarbeiten 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, Rheinfulz und Eszen. Dieselben waren bis Ende Oktober fertig ausgeführt. Im August wurden die Katasteraufnahmen in den Gemeinden Münchweilen, Eiken, Raisten und Laufenburg vollzogen und im Oktober die in der Gemeinde Koblenz noch erforderlichen Aufnahmen ebenfalls vollendet. Beim Jahreschluß waren die Katasterpläne der Gemeinden Stein, Münchweilen, Eiken und Raisten, sowie die Konzeptentwürfe für Laufenburg, Rheinfulz und Eszen fertig ausgearbeitet. Außerdem wurden die zur Beurtheilung der Bodenbeschaffenheit des Bahnterrains erforderlichen Sondirgruben ausgeführt und aufgenommen. Beim Jahreschluß 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 Argau zu Gunsten der Schweizerischen Centralbahn- 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 Fristerweiterung 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 erlassenen 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 Eisenbahnmunternehmung Koblenz-Stein entfallenden Antheil an den Emissionskosten der ersten 30 Millionen des Gemeinschaftsanleihe der Schweizerischen Central- und Nordostbahngesellschaft, sowie die Auslagen für das mit den technischen Vorarbeiten betraute Personal. Die sämtlichen Bauausgaben sind für das Berichtsjahr von der Nordostbahn vorchußweise 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. Meyer im Hof.

Rechnung .

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

über den

Bau der Eisenbahnlinie Koblenz-Stein

umfassend das Jahr 1874.

Rechnung über den Bau der Eisenbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
—				
I. Einzahlungen der beiden beteiligten Bahngesellschaften auf das Baukapital der Eisenbahnlinie Koblenz-Stein
II. Pacht- und Mietzins, Erlös von entbehrlichen Landabschnitten u. dgl.
III. Verschiedenes
Total der Einnahmen

Linie Koblenz-Stein vom Jahre 1874.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
I. Bauverwaltung.							
A.	Verwaltungs-Komitee der Gemeinschaftsbahnen	.	.	—	—		
B.	Entschädigung der Nordostbahngesellschaft für die ihr vertragsgemäß beim Baue der Linie Koblenz-Stein obliegenden Verrichtungen	.	.	1,078	71		
C.	Antheil an den Emissionskosten des Gemeinschaftsanleiheus:						
a.	Herstellung der Titel	3,439	64				
b.	Kursverluste und Provisionen	80,533	61	83,973	25		
D.	Technisches Personal:						
a.	Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	22,032	48				
b.	Inventarstücke	153	57				
c.	Materialien	544	77				
d.	Büreaufkosten	860	38				
e.	Verschiedenes	—	—				
				23,591	20	108,643	16
II. Expropriation.							
A.	Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	—	—		
B.	Entschädigungen	.	.	—	—		
C.	Schätzungs- und Gerichtskosten	.	.	—	—		
D.	Verschiedenes	.	.	—	—		
III. Bahnbau.							
A. Unterbau:							
a.	Erdarbeiten	—	—				
b.	Stützmauern	—	—				
c.	Tunnels	—	—				
d.	Brücken, Durchlässe und Kanäle	—	—				
e.	Begbauten	—	—				
f.	Uferbauten	—	—				
g.	Bettung	—	—				
h.	Verschiedenes	—	—				
	Uebertrag	.	.	—	—	108,643	16

Rechnung über den Bau der Eisenbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Uebertrag	108,643	16
B. Oberbau:						
a. Schwellen	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger, Abtheilungszeichen, Kontrollstöcke, Pflanzungen, Vermarkung, Telegraphenleitung zc.	—	—				
f. Verschiedenes	—	—				
C. Stationplätze:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	—	—				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen zc.	—	—				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen zc.	—	—				
d. Hebekrahnen und Brückenwagen	—	—				
e. Verschiedenes	—	—				
IV. Betriebsinventar	—	—
V. Verzinsung des auf den Bau der Linie Koblenz-Stein verwendeten Kapitals während der Bauzeit	306	10
Total der Ausgaben	108,949	26

Linie Koblenz-Stein vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rechnungs-Abschluß.				
Summa der Einnahmen	—	—
Summa der Ausgaben	108,949	26
Passiv-Saldo auf neue Rechnung	.	.	108,949	26

Rechnungen

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

für die

Eisenbahn-Gesellschaft Effretikon-Metzikon-Binwil

umfassend das Jahr 1874.

I. Rechnung über den Bau der Linie

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
—				
I. Einzahlungen auf das Aktienkapital der Eisenbahngesellschaft Effretikon- Wegikon-Hinweil:				
Erste Einzahlung vom 22. April 1874	284,400	—		
Zweite Einzahlung vom 22. Juni 1874	284,400	—		
Dritte Einzahlung vom 5. November 1874	284,400	—		
			853,200	—
II. Pacht- und Mietzins , Erlös von entbehrlichen Landabschnitten u. dgl.				
	.	.	—	—
III. Verschiedenes				
	.	.	—	—
			853,200	—
Sievon ab:				
Passiv-Saldo vom Jahre 1873 . . . . .	.	.	18,232	88
Total der Einnahmen			831,967	12

Effelikon-Weßikon-Ginweil vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . . . . .	.	.	163	30		
B. Provisionen und Kursvergütungen . . . . .	.	.	173	05		
C. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen . . . . .	.	.	250	—		
D. Administrative Leitung des Baues . . . . .	.	.	4,550	24		
E. Technisches Personal.						
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	43,392	86				
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen zc.	517	37				
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien zc.)	1,460	58				
d. Miethzins, Beheizung und Beleuchtung der Büreau	695	99				
e. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti	4,437	93				
f. Verschiedenes	319	50				
			50,824	23	55,960	82
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	213	60		
B. Entschädigungen . . . . .	.	.	112,566	98		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	2,653	45		
D. Verschiedenes . . . . .	.	.	241	—	115,675	03
III. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	—	—				
b. Stützmauern	—	—				
c. Tunnel	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	—	—				
e. Wegbauten	—	—				
f. Uferbauten	—	—				
g. Bettung	—	—				
h. Verschiedenes	301	25				
			301	25		
Uebertrag . . . . .	.	.	301	25	171,635	85

I. Rechnung über den Bau der Linie

	Dr.	Cts.	Dr.	Cts.	Dr.	Cts.
Ausgaben.						
Uebertrag	301	25	171,635	85
B. Oberbau.						
a. Schwellen	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger, Abtheilungszeichen, Kontrollstöcke, Pflanzungen, Vermarkung, Telegraphenleitung zc.	—	—				
f. Verschiedenes	—	—				
C. Stationsplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	—	—				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen zc.	—	—				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen zc.	—	—				
d. Hebrahnen und Brückenwaagen	—	—				
e. Verschiedenes	—	—				
D. Baugeräthschaften	—	—	301	25
IV. Betriebsinventar	—	—
V. Verzinsung des Aktien- und Obligationen-Kapitals während der Bauzeit	18,621	55
Total der Ausgaben	190,558	65

Effretikon-Wehikon-Hinweil vom Jahre 1874.

	fr.	Cts.	fr.	Cts.
Rechnungs-Abschluß.				
Summa der Einnahmen . . . . .	.	.	834,967	12
Summa der Ausgaben . . . . .	.	.	190,558	65
			644,408	47
Saldo-Vortrag auf neue Rechnung				
Refapitulation				
der Netto-Ausgaben für den Bau der Linie Effretikon-Wehikon-Hinweil.				
Netto-Ausgaben im Jahre 1873 laut Jahresrechnung	18,232	88		
idem " " 1874 " "	190,558	65		
Summa der Netto-Ausgaben per 31. Dezember 1874	.	.	208,791	53
Hiezu: Saldo-Vortrag auf das Jahr 1875 wie oben . . .	.	.	644,408	47
Summa der Einzahlungen auf das Aktienkapital der Linie Effretikon-Wehikon-Hinweil per 31. Dezember 1874 .	.	.	853,200	—

II. Rechnung über den Reservefond

der Eisenbahngesellschaft Gfretikon-Dezikon-Sinwil vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
3% Zinse für die Einzahlungen auf das Aktienkapital laut § 6 der Statuten	10,925	70
Summa .	10,925	70
Ausgaben.		
Keine	—	—
Vortrag auf neue Rechnung	10,925	70
Summa .	10,925	70