

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

**Band:** 22 (1874)

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

**Kapitel:** An das Tit. Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Zentral- und Nordostbahn-Gesellschaft

**Autor:** Peyer, J.F.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730550>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

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 Berichtsjahre 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, Rheinulz und Eßgen. 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, Rheinulz und Eßgen 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.**