

Allgemeines

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **25 (1877)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

An das

Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen hiemit den sechsten Geschäftsbericht mit Jahresrechnung über die Unternehmung der Aargauischen Südbahn, das Jahr 1877 umfassend, vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Das Fristerstreckungsgesuch für die Strecke Muri-Rothkreuz, von dessen Einreichung wir Ihnen im letzten Geschäftsbericht Kenntniß gegeben haben, wurde von uns nach erfolgter Rückäußerung des Regierungsrathes des Kantons Aargau und des Executivcomités der Aarg. Südbahn auf dasselbe in der Vernehmlassung an den Schweiz. Bundesrath dahin präcisirt, daß das Tracé der Südbahn von Muri aufwärts und dessen Kreuzung mit der Zürich-Zug-Luzern-Bahn als ein solches zu behandeln sei, welches einen integrirenden Theil der in directer ununterbrochener Linie mit der Gotthardbahn vertragsgemäß in Verbindung zu setzenden Südbahn zu bilden habe, daß daher der hoheitliche Entscheid über das vorgelegte Tracé, wie auch der Baubeginn für einmal so lange verschoben bleiben müsse, bis über die in neue Erwägung gezogene Richtung der Gotthardbahn von Goldau abwärts und deren Anschluß an die Aarg. Südbahn und die Zürich-Zug-Luzern-Bahn entschieden sei.

Bevor in dieser Angelegenheit ein Entscheid Seitens der Bundesbehörden erfolgt war, eröffnete uns die Schweiz. Nordostbahn, daß ihre finanziellen Verhältnisse eine Beschränkung ihrer Bauverpflichtungen nothwendig machen und daß das diesfalls aufgestellte Programm sich auch auf die Aarg. Südbahn und die Linie Coblenz-Stein erstrecke. Wir erklärten uns bereit, die bezüglichen Bemühungen der Schweiz. Nordostbahn zu unterstützen. Die Verhandlungen, welche unter dem Vorfitz des Herrn Bundesrath Anderwert

stattfanden, führten für die Arg. Südbahn zum Abschluß eines Zusatzvertrages zum Vertrag vom 25. Februar 1872 mit dem Executivcomité, welcher nachstehende Bestimmungen enthält:

Bezüglich der Linie Muri-Rothkreuz werden folgende Fristverlängerungen gewährt:

- a. für den Beginn des Baues bis zum 1. April 1880;
- b. für die Vollenbung und die Uebergabe an den öffentlichen Verkehr bis zum 1. November 1881.

Die beiden Bahngesellschaften verpflichten sich, das ihnen von den Arg. Südbahngemeinden gemäß dem Hauptvertrage bereits geleistete Subventionsdarlehen von Fr. 1,500,000 und die noch einzuzahlende Quote von Fr. 1,000,000 rechtlich gleich zu behandeln, wie die auf jede der Gesellschaften auszugebenden Partialobligationen, im Falle einer Verpfändung also dem bezeichneten Subventionsdarlehen das gleiche Pfandrecht, wie dem Obligationencapital, einzuräumen. Dadurch, daß die eine oder andere Bahngesellschaft die Hälfte des Subventionsdarlehens der Arg. Südbahn durch Verpfändung sicher stellt, geschieht der Solidarhaft, welche zwischen der Schweiz. Centralbahn und der Schweiz. Nordostbahn für die Verpflichtungen aus dem Südbahnvertrag besteht, keinerlei Eintrag.

In Uebereinstimmung mit diesem Vertrage sind sodann durch Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 die Fristen für die Arg. Südbahn verlängert, resp. neu festgesetzt worden, wie folgt:

- a. Bis zum 1. Januar 1880 sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Sectionen Muri-Sins-Rothkreuz, Rothkreuz-Zimmensee und Brugg-Hendschikon einzureichen.
- b. Vor dem 1. April 1880 ist der Anfang mit den Erdarbeiten auf jeder der drei vorgenannten Sectionen zu machen.
- c. Bis zum 1. November 1881 ist die Section Muri-Sins-Rothkreuz zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die Strecken Rothkreuz-Zimmensee und Brugg-Hendschikon verbleibt es bei der durch die Concessionen festgestellten Vollendungsfrist (Zeitpunkt der Vollenbung des großen Gotthardtunnels).

Anläßlich des Abschlusses eines Vertrages mit der Schweiz. Nationalbahn über Mitbenützung der Station Zofingen ist auf hierseitiges Verlangen Art. 22. des Vertrages vom 15/29. December 1875 zwischen der Arg. Südbahn und der Schweiz. Nationalbahn, betreffend den Bau und Betrieb der gemeinsamen Stationen Dthmarsingen und Lenzburg und angrenzender Bahnstrecken, über welchen wir im vierten Jahresbericht referirt haben, dahin abgeändert worden, daß vom Tage der Betriebsöffnung der Nationalbahn an die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Station Lenzburg nach der Zahl der ein- und auslau-

fenden Züge (statt, wie ursprünglich festgesetzt war, nach der Zahl der einlaufenden Locomotiv- und Wagenachsen) von den beiden mitbenützenden Gesellschaften getragen werden sollen, in der Meinung, daß jede Gesellschaft für ein Minimum von vier Zügen in jeder Richtung einzustehen und zu zahlen hat, selbst dann, wenn von derselben weniger als diese vier Züge geführt werden sollten.

Durch die Eröffnung der zweiten Section der Schweiz. Nationalbahn Winterthur-Baden-Lenzburg-Zofingen und Suhr-Marau, welche im Laufe der Monate September und October erfolgte, ist der Strecke der Arg. Südbahn Lenzburg-Kupperzwyl-Marau eine Concurrenz erwachsen und zwar durch die Strecke Lenzburg-Baden für den Verkehr nach dem Osten der Schweiz über Baden hinaus und durch die Strecke Lenzburg-Suhr-Marau für den Verkehr nach Marau und westlich über Marau hinaus. Ein Versuch, diese Concurrenz durch einen Vertrag zu regeln, war nicht vom gewünschten Erfolge begleitet. Thatsächlich hat sich die Sache so geordnet, daß für den Verkehr zwischen Marau und Lenzburg Personen- und Gütertaren von den beiden concurrirenden Bahnen gleichgehalten werden.

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Im Berichtsjahre sind nachverzeichnete Landerwerbungen und Verkäufe effectuirt worden:

I. Landerwerbungen.

| Gemeinden. | Anzahl der erworbenen Parzellen, resp. Rechte. | Größe. | | Kaufsumme. | | Durchmittl. Einheitspreis per □ Cts. | Erwerbsart. | | | Bemerkungen. |
|------------------|--|-----------|--------------------------------|------------|------|--------------------------------------|-------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| | | Andarten. | □' | fr. | Cts. | | Vertrag. | Urtheil der Schlichtungs-Commission. | Urtheil des Bundesgerichts. | |
| Kupperzwyl. . . | 1 | — | — | 50 | — | — | 1 | — | — | für ein Wegrecht. |
| Lenzburg | 42 | 3 | 25921 | 15717 | 53 | 10,77 | — | 41 | 1 | für Einmündung der Nationalbahn. |
| Willmergen . . . | 2 | 1 | 9450 | 2452 | 96 | 4,96 | 2 | — | — | zur Anlage v. Seitengraben. |
| Wohlen | 1 | — | — | 49 | 50 | — | 1 | — | — | für Umweg zc. |
| Muri | 5 | — | 8460 | 336 | 80 | 3,98 | 5 | — | — | zur Weganlage. |
| Summa | 51 | 5 | 3831 (188 Ares 44 □ Meter.) | 18606 | 79 | — | 9 | 41 | 1 | |