

Bahnbau

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.

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	

II. Landverkäufe.

Gemeinden.	Anzahl der erworbenen Parzellen, resp. Rechte.	Größe.		Kaufsumme.		Durchschnittl. Einheitspreis per □' Cts.	Erwerbsart.			Bemerkungen.
		Indiarten.	□'	Fr.	Cts.		Vertrag.	Urtheil der Schätzungs-Commission.	Urtheil des Bundesgerichts.	
Ruppertschwyl . . .	—	—	1755	—	—	—	—	—	—	} unentgeltlich gegen besondere Verpflichtungen.
Lenzburg	—	—	13625	1111	82	8,1	—	—	—	
Wohlen	—	—	600	—	—	—	—	—	—	} unentgeltlich gegen besondere Verpflichtungen.
Summa	—	—	15980 (14 Ares 882 □ Meter.)	1111	82	—	—	—	—	

Der im vorigen Jahresberichte erwähnte, die Grundeinlösung zur Einführung der Nationalbahn in die Station Lenzburg betreffende Expropriationsfall, in welchem die Expropriatin (die Gasactienanstalt Lenzburg) Berufung an das Bundesgericht einlegte, ist im Laufe des Berichtsjahres in der Weise zum Austrag gelangt, daß der Antrag des Instructionsrichters (Reduction der von der eidg. Schätzungscommission zugesprochenen Entschädigung) zum Beschluß erhoben wurde.

Das für die Linie Brugg-Hendschiken in den Gemeinden Windisch und Hausen s. Zt. angekaufte und noch nutzbare Land wurde verpachtet.

Nachdem nunmehr für die Linie Ruppertschwyl-Muri das Expropriationsgeschäft, mit Ausnahme der Regelung der aus der Vermarkung und Endvermessung sich ergebenden Differenzen, zum Abschluß gelangt ist, so beehren wir uns, Ihnen in nebenstehender Tabelle das Ergebnis desselben vorzuführen.

Es ergibt sich aus derselben eine Ueberschreitung des generellen Kostenvoranschlags um **Fr. 357,177. 54 Ct.** oder **Fr. 15,476. 27 Ct.** per Kilometer.

Zur theilweisen Begründung dieser Ueberschreitung mag dienen, daß wie die Tabelle zeigt, nur ca. $\frac{1}{6}$ der sämtlichen Parzellen auf gültlichem Wege angekauft werden konnten, während die übrigen $\frac{5}{6}$ auf dem Expropriationswege erworben werden mußten.

Zusammenstellung

der Kosten des Grunderwerbs für die Strecke Rapperswyl-Muri der Arg. Südbahn (23,079 Kilometer).

Gemeinden.	Anzahl der erworbenen Parzellen, resp. Rechte.		Kostenbeträge.				Durchschnittl. Erbschaftspreis per □ Cts.	Erwerbsart.			Genereller Voranschlag vom Jahr 1872.
	Zufuchten.	□'	Fr.	Et.	Fr.	Et.		Vertrag.	Urtheil der Schöff.-Commission.	Urtheil des Appellationsgerichts.	Fr.
1. Entschädigungen für Abtretung von Grundstücken und Gebäuden:											
Gemeinde Rapperswyl	106	13	15,016	27,898	82	—	5,21	3	103	—	—
„ Lenzburg	161	44	19,099	229,155	88	—	12,82	24	114	23	—
„ Hendschikon	99	20	13,042	62,864	24	—	7,73	1	89	9	—
„ Dthmarsingen	7	—	16,978	1,657	53	—	9,76	—	2	5	—
„ Dintikon	5	—	22,990	2,035	11	—	8,85	—	5	—	—
„ Willmergen	90	23	29,214	65,774	30	—	6,92	54	21	15	—
„ Wohlen	162	30	14,893	114,146	49	—	9,39	68	58	36	—
„ Walthenschwyl	74	9	30,221	24,490	09	—	6,27	5	60	9	—
„ Waldhäusern	21	1	16,460	4,152	33	—	7,35	1	8	12	—
„ Boswyl	247	33	34,444	124,901	89	—	9,22	9	129	109	—
„ Muri	36	17	428	85,098	17	—	12,5	5	9	22	—
Summa:	1,008	195	12,785	742,175	35	—	—	170	598	240	—
Hiezu werden noch kommen:											
Nachzahlungen für Mehrmaß laut Schlußvermessung, für circa	—	1	—	4,000	—	—	746,175	35	—	—	—
2. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne .	—	—	—	—	—	—	13,287	51	—	—	—
3. Schätzungs- und Gerichtskosten . . .	—	—	—	—	—	—	15,596	05	—	—	—
4. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	3,698	63	—	—	—
Ferner wird hinzugerechnet:											
5. Ungefährer Betrag der Kosten für solche bauliche Anlagen (Unterbauarbeiten), welche in den Bauplänen nicht vorgesehen waren und bei den Expropriations-Verhandlungen übernommen werden mußten	—	—	—	—	—	—	40,000	—	—	—	—
Total:	1,008	196	12,785	—	—	—	818,757	54	170	598	240
			(70 Sect. 67 Kreis 506 □ m.)								461,580 (Fr. 20,000 per Kilometer.)
vide nachstehende Anmerkung.											

gleich 10,12 Cts. per □' und Fr. 35,476. 27 Et. per Kilometer.

Anmerkung. In vorstehender Zusammenstellung sind die Kosten für Expropriation des zufolge Vertrages mit der Schweiz. Nationalbahn vom 15./29. December 1875 erstellten zweiten Geleises auf der Strecke Lenzburg-Gezi und für die Erweiterung der Station Lenzburg inbegriffen, und zwar sind hiefür vorausgabt worden:

1) a. für 2 Zuch. 2756 □' zur Anlage der II. Spur Lenzburg-Gezi	Fr. 10,510. 94 Ct.
b. an Spesen	430. 75 "
2) a. für 2 Zuch. 445 □' zur Erweiterung der Station Lenzburg	7,430. 34 "
b. an Spesen	285. 37 "
	<u>Summa Fr. 18,657. 40 Ct.</u>

Dagegen hatte die Schweiz. Nationalbahn der Arg. Südbahn auf Conto Grunderwerb zu vergüten:

a. Hälfte der Kosten für Expropriation zur I. Spur Gezi-Lenzburg mit Fr. 75,184. 27 Ct.	
b. Hälfte der Kosten für Expropriation zur II. Spur Gezi-Lenzburg mit "	5,516. 45 "
c. die Kosten für Grunderwerb zur Erweiterung der Station Lenzburg mit "	8,573. 31 "
	<u>Summa Fr. 89,274. 03 Ct.</u>

Wird dieser Betrag, welcher den Werth für eine Fläche von 14 Zuch. 10,848 □' repräsentirt, von vorstehender Gesamtsumme von Fr. 818,757. 54 Ct. abgezogen, so reducirt sich die Gesamtausgabe für Grunderwerb zu der Linie Rapperswyl-Muri auf Fr. 729,483. 51 Ct. oder Fr. 31,608. 10 Ct. per Kilometer und (bei einer Gesamtfläche von 182 Zucharten 1937 □') gleich 10.0r Ct. per Quadratfuß. Seitens der Schweiz. Nationalbahn, welche die Gemeinschaftsstrecke bei Dthmarsingen zu erstellen hatte, ist der Arg. Südbahn für den ihr anfallenden hälftigen Theil an die Kosten des Grunderwerbs Rechnung gestellt worden im Betrage von Fr. 45,278. 54 Ct. Da dieser Posten aber, wie bereits erwähnt, die Linie Brugg-Henbschikon betrifft, so wird die vorstehende Zusammenstellung dadurch nicht alterirt.

2. Bauausführung.

Die Bauarbeiten beschränkten sich im Berichtsjahre auf die Erstellung des zweiten Geleises Lenzburg-Gezi und die Erweiterung der Station Lenzburg für den Anschluß der Nationalbahn, welche Arbeiten im Monat August vollendet wurden. Die Nationalbahn hatte die gemeinschaftliche Strecke bei Dthmarsingen Ende August ebenfalls bis auf einige Nacharbeiten vollendet und es erfolgte die Eröffnung dieser Bahn am 6. September.

Die Abrechnung über die gegenseitigen Bau-Guthaben fällt in das Jahr 1878; zur Vermeidung von Mißverständnissen sei hier bemerkt, daß unser bisheriges Guthaben durch den Conkurs der Nationalbahn nicht gefährdet ist, indem wir uns dafür rechtzeitig Deckung verschafft haben.

Da vor der Hand in Folge des erlangten Baumoratoriums für die Linie Muri-Rothkreuz bis Ende 1880 keine Bauarbeiten in Aussicht standen, sahen wir uns veranlaßt, das Sektionsbureau Narau auf Ende October aufzuheben. Um der Gemeinschaft die Dienste des mit den rechtlichen und technischen Verhältnissen der Unternehmung vertraut gewordenen bisherigen Sektions-Ingenieurs für die spätere Wiederaufnahme der Bauarbeiten zu sichern, übertrugen wir demselben für die Zwischenzeit im Einverständniß mit der Nordostbahnverwaltung die Stelle eines Bahn-Ingenieurs für die Strecke Rapperswyl-Muri und die Bahn Wohlen-Bremgarten, wobei er gleichzeitig alle während der Dauer des Baumoratoriums vorkommenden auf die Arg. Südbahn bezüglichen Geschäfte zu besorgen hat.

Mit Rücksicht auf den concessionsmäßigen Endtermin, wonach die Bahnstrecke von Muri nach Rothkreuz auf den 1. Juni 1878 hätte in Betrieb gesetzt werden sollen, sicherten wir uns schon gegen Ende 1876 den für dieses Tracestück erforderlichen Bedarf an Schienen. Leider konnte der bezügliche Lieferungsvertrag nicht mehr rückgängig gemacht werden, als die rechtzeitige Herstellung dieser Linie zweifelhaft zu werden begann, und da die beiden beteiligten Bahngesellschaften für die Bedürfnisse der eigenen Linien mit großen Schienenvorräthen versehen waren, so verbleibt nun das bezeichnete Material während der Dauer des Baumoratoriums in unserm Depot.