

Bahnbau

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **29 (1881)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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 anmit, Ihnen den zehnten Geschäftsbericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Aargauischen Südbahn pro 1880 vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Am 1. Dezember 1881 wurde die Strecke Muri-Rothkreuz dem Betriebe übergeben.

Auf diesen Zeitpunkt mußten wir laut Vorschrift der Concession ein rechtliches Domicil für den Kanton Zug verzeigen und haben im Einverständniß mit der Schweizerischen Nordostbahn als Domicilträger den jeweiligen Stationsvorstand in Rothkreuz bezeichnet.

Die Betriebsrechnung der Aargauischen Südbahn ergibt für das Betriebsjahr ein wesentlich ungünstigeres Resultat als für 1880, was theilweise den verminderten Betriebseinnahmen, theilweise aber einem ausnahmsweisen Ausgabeposten zuzuschreiben ist. Es ist nämlich die Differenz zwischen den ursprünglichen Kosten der von der Station Muri nach der Station Rothkreuz veretzten Einrichtungen (Remisen nebst Wasserstation, Drehscheibe und Geleiseanlagen) und demjenigen Betrage, zu welchem dieselben von der Depotstation Rothkreuz übernommen werden, der Betriebsrechnung der Aargauischen Südbahn belastet worden und bildet fast den ganzen Ausgabeposten „Verschiedenes“.

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Ebenso befriedigend, wie für die Strecke Muri-Rothkreuz, gelangten die Expropriationsverhandlungen für die Linien Rothkreuz-Zimmensee und Brugg-Mendschikon zum raschen Abschluß. Die bezügliche Thätigkeit unseres Expropriations-Commissärs, Herrn Bezirksrichter Füglistaller in Zonen, verdient mit voller Anerkennung erwähnt zu werden.

Für die Strecke Rothkreuz-Zimmensee wurden nachträglich noch vier freiwillige Käufe abgeschlossen, und 3 Fälle (auf Total 67) durch die eidgenössische Schätzungscommission beurtheilt. Ein Fall, welcher vor Bundesgericht weitergezogen wurde, hat seinen Abschluß im Berichtsjahre noch nicht gefunden.

Von 367 Fällen der Linie Brugg-Mendschikon wurden 302 durch gütlichen Kauf und die übrigen 65 durch den Entscheid der eidgenössischen Schätzungscommission erledigt.

Da nun die Expropriation auch für diese beiden Linien in der Hauptsache abgeschlossen ist, lassen wir am Schlusse dieses Abschnittes eine Gesamtübersicht über dieselbe folgen, in welcher die nach Jahreschluß, jedoch vor Erstattung dieses Berichts bezahlten Beträge mitberücksichtigt sind.

Für die Linie Muri-Rothkreuz waren nachträglich noch Entschädigungen zu bezahlen, weil der Hochwald längs der Bahn gemäß späterer Vereinbarung mit der Bundesdirektion des Kantons Aargau tiefer zurückgehauen werden mußte, als bei der Planaufgabe vorgesehen war. Dieser Strecke wurden ferner die Expropriationen für die Anlage einer Depot-Station in Rothkreuz belastet.

Mit Jahreschluß waren folgende Landwerbungen und Veräußerungen vollzogen:

a) Landwerbungen.

Kanton.	Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen.	Gr ö ß e.			Kaufsumme.		Erwerbsart.			Bemerkungen.	
			ha.	a.	m ² .	Fr.	Sts	Kauf.	Schlichtungscommission.	Bundesgericht.		
a. Rapperswil-Muri.												
Aargau . .	Lenzburg . .	1	—	—	—	546	90	1	—	—	Anteil der N.O.B. an einem Landverkauf.	
b. Muri-Rothkreuz.												
" . .	Muri	6	—	60	48.1	12,905	25	1	—	5	2.13 ₇₃	1 Kauf Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Benzenschwil .	10	—	—	—	2,053	03	10	—	—	—	Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Mühlau . . .	18	—	—	—	1,482	20	18	—	—	—	Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Weienberg . .	5	—	2	27.7	439	95	5	—	—	1.93 ₇₂	Teilweise Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Oberrüti . .	7	—	55	20.3	6,667	78	5	—	2	1.20 ₇₇	Teilweise Entschädigung für Schutzstreifen.
Zug	Riisch	4	—	78	19.1	22,743	16	3	—	1	1.13 ₇₆	incl. Fr. 13,856 75, für Depotstation Rothkreuz.
	Total . .	50	1	96	15.8	46,291	37	42	—	8	2.36	
c. Rothkreuz-Zimmensee.												
Zug	Riisch	1	—	9	65.8	1,302	90	—	1	—	1.34 ₇₃	
Luzern . .	Weierstappel	1	—	—	—	25	—	1	—	—	—	
Schwyz . .	Rüschnacht . .	5	—	61	76.3	11,277	65	3	2	—	1.82 ₇₅	
	Total . .	7	—	71	42.1	12,605	55	4	3	—	1.76 ₇₄	
d. Brugg-Sendschiken.												
Aargau . .	Hausen . . .	106	3	44	17	45,899	55	87	19	—	1.33 ₇₃	
" . .	Lupfig	112	5	12	65.2	46,044	72	95	17	—	0.89 ₇₈	
" . .	Birr	60	2	78	84.3	24,061	64	52	8	—	0.86 ₇₅	
" . .	Braunegg . .	16	—	70	19.7	7,379	22	2	14	—	1.05	
" . .	Mägenwil . .	47	4	64	91.2	31,241	32	42	5	—	0.73 ₇₆	
" . .	Dthmarfingen	17	—	49	39.3	5,098	13	15	2	—	1.03 ₇₂	
" . .	Sendschiken .	9	—	52	49.1	4,926	63	9	—	—	0.93 ₇₈	
	Total . .	367	17	72	66	167,651	21	302	65	—	0.94 ₇₆	
Gesamt-Total		425	20	40	23.3	227,095	03	349	68	8	1.11 ₇₅	

b) Landveräußerungen.

Kanton.	Gemeinden.	Anzahl der Veräußerungen.	Größe.		Kaufsumme.		Durchschnitts- preis per m ² .	Bemerkungen.
			a.	m ² .	Fr.	Gts.		
Rupperstwi-Muri.								
Margau	Lenzburg	8	23	42.6	1,538	92	0,65	Die Kaufpreise werden theilweise in vier jährlichen Terminen bezahlt, von welchen der erste rechnete der erste ist.
"	Wohlen	24	82	81.3	1,603	41	0,24	
"	Waltenschwil . .	13	44	70.3	442	50	0,39	
"	Boswil	48	119	39.4	2,536	58	0,38	
"	Waldbäusern . .	3	3	94.2	24	—	0,24	
	Total .	96	274	28.3	6,145	41	—	
Brugg-Sendshofen.								
"	Hausen	7	8	54.8	285	—	0,48	wie oben.
	Total .	103	282	83.1	6,430	41	—	

I. Zusammenstellung

der Kosten des Grunderwerbes für die Strecke Rothkreuz-Zimmensee [kil. 7,835]*).

	Anzahl der erworbenen Parzellen, resp. Rechte.	Flächenmaß.			Kostenbeträge.		Durchschnittlicher Einheitspreis per m ² .	Erwerbseart.		
		ha.	a.	m ² .	Fr.	Gts.		Vertrag.	Urtheil der Schätzungs-Commission.	Urtheil des Bundesgerichts.
1. Entschädigung für Abtretung von Grundstücken und Gebäuden sammt Inconvenienzen:										
Gemeinde Rüsch	27	9	45	12.1	68,713	93	0.72 ₇₇	26	1	—
" Weierstappel	4	1	43	61.8	10,249	50	0.71 ₇₄	4	—	—
" Rüschnacht	44	5	32	45.8	56,820	72	1.06 ₇₇	41	2	1
Summa	75	16	21	19.7	135,784	15	0.83₇₇	71	3	1
Hiezu kommen:										
2. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne					2,657	32				
3. Schätzungs- u. Gerichtskosten					813	85				
4. Verschiedenes					216	15				
Total .	75	16	21	19.7	139,471	47	86	71	3	1

*) Zuegriffen 8 Anfangs 1882 erledigte Fälle.

Es ergibt sich somit für die Strecke Rothkreuz-Zimmensee ein Durchschnittspreis von **Gts. 86 per m²** = Gts. 7.74 per □' und von **Fr. 17,801.08 per Kilometer**. Gegenüber dem Vorausschlag von Fr. 156,213.— erzeigt sich eine Ersparniß von Fr. 16,741.53, gleich ungefähr 10,7%.

II. Zusammenstellung

der Kosten des Grunderwerbes für die Strecke Brugg-Hendlschikon seit 1879 [kil. 6,85] *)

	Anzahl der erworbenen Parzellen, resp. Rechte.	Flächenmaß.			Kostenbeträge.			Durchschnittlicher Einheitspreis per m ² .	Erwerbsart.		
		ha.	a.	m ² .	fr.	Sts.	fr.		Betrag.	Urtheil der Schlichtungs-Commission.	Urtheil des Bundesgerichts.
1. Entschädigung für Abtretung von Grundstücken und Gebäuden sammt Inconvenienzen:											
Gemeinde Windisch . . .	1	—	—	—	10	—	—	1	—	—	
" Hausen . . .	107	3	45	70 ₉	48,699	55	1.40 ₇₈	88	19	—	
" Lupfig . . .	112	5	12	65 ₂	46,044	72	0.89 ₇₈	95	17	—	
" Birr	60	2	78	84 ₃	24,061	64	0.86 ₇₃	52	8	—	
" Braunegg . .	16	—	70	19 ₇	7,379	22	1.05	2	14	—	
" Wägenwil . .	47	4	64	91 ₂	31,291	32	0.73 ₇₈	42	5	—	
" Othmarfingen	17	—	49	39 ₅	5,098	13	1.03 ₇₂	15	2	—	
" Hendlschikon .	9	—	52	49 ₁	4,926	63	0.93 ₇₈	9	—	—	
Summa .	369	17	74	19 ₅	170,511	21	0.96 ₇₁	304	65	—	
Hierzu kommen:											
2. Gehalte, Reise-Auslagen und Löhne					4,381	80					
3. Schätzungs- und Gerichtskosten					33	50					
4. Verschiedenes					657	87					
Total .	369	17	74	19 ₉	175,584	38	0.99	304	65	—	

*) Inbegriffen 2 Anfangs 1882 erlebte Fälle; die Länge der 6,85 km. bezieht sich auf die 1881 im Bau begriffene Theilstrecke.

Es ergibt sich somit für die zweite Bauperiode der Strecke Brugg-Hendlschikon ein Durchschnittspreis von Sts. 99 per m² = Sts. 8₀₁ per □' und von fr. 25,632. 75. per Kilometer. Gegenüber dem Voranschlag von fr. 207,100. — erzeigt sich eine Ersparniß von fr. 31,515. 62, gleich ungefähr 15,2 %.

Werden zu obigem Betrage von fr. 175,584. 38 die bis Ende 1878 verausgabten Kosten hinzugerechnet mit fr. 164,415. 76, so ergibt sich auf die Gesamtlänge der Strecke Brugg-Hendlschikon von 10,827 km. ein Kostenbetrag für Expropriation von fr. 340,000. 14 oder per Kilometer fr. 31,402. 97., gegenüber dem Voranschlag von fr. 311,000. —, somit eine Mehrausgabe von fr. 29,000. —, gleich ungefähr 9,3 %.

2. Bauausführung.

a. Muri-Rothkreuz.

Diese Strecke ist bis auf einige Ergänzungs- und Consolidierungsarbeiten, welche im Frühjahr 1882 zur Ausführung kommen, vollendet.

Die amtliche Collaudation fand am 21. November und die Betriebsöffnung am 1. Dezember statt. Die letztere mußte um einen Monat verschoben werden, weil die im Monat September eingetretenen außerordentlichen Regengüsse nicht unerhebliche Abrutschungen an Damm- und Einschnittsböschungen verursacht haben, welche vor Eröffnung des Betriebs wieder in guten Stand gesetzt werden mußten.

Die Stationsgebäude wurden sämmtlich rechtzeitig vollendet, so daß sie auf den Zeitpunkt der Betriebsöffnung bezogen werden konnten.

b. Erweiterung der Station Rothkreuz.

Zu den in unserm letzten Jahresberichte angegebenen Baukosten von circa Fr. 206,800. — für die Erweiterung der Station Rothkreuz hat sich noch ein fernerer Ausgabenposten für verschiedene Aenderungen und Vergrößerungen der bestehenden Stationsgebäude gesellt. Bei Anlaß der Genehmigung der Pläne für die Erweiterung dieser Station hat nämlich das Schweizerische Eisenbahndepartement den Vorbehalt gemacht, auf die Frage über Errichtung von Vorkehrungen zum Schutze der aussteigenden Reisenden zurückzukommen und verlangte nun im verfloßenen Juli von der Direction der Schweizerischen Nordostbahn die beförderliche Vorlage eines Bau-Projektes über die Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes nebst Dependenzen. Angesichts der Unsicherheit über das Zustandekommen der von Seite der Stadt Luzern so lebhaft befürworteten directen Linie Luzern-Rüschnacht-Zimmensee, mit deren Eröffnung die Station Rothkreuz ihre Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt größtentheils einbüßen würde, glaubte die Schweizerische Nordostbahn im Einverständniß mit uns, sich vorerst mit einer bescheidenen Erweiterung der bestehenden Stationsgebäude behelfen zu können.

Diese Anlage sieht einen Anbau an das jetzige Aufnahmsgebäude in östlicher Richtung vor, wodurch Raum für Dienstlocalitäten und eine Restauration geschaffen wird; Güterschuppen mit Krahn und Brückenwaage mußten in Folge dieses Anbaues an eine andere Stelle versetzt werden. Die Kosten dieses vom Schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigten Projektes sind auf Fr. 47,000 veranschlagt, wovon die Hälfte mit Fr. 23,500 der Murgauischen Südbahn anfällt.

c. Depotstation Rothkreuz.

Wie wir im letztjährigen Bericht mitgetheilt haben, ist für den Dienst der Murgauischen Südbahn und der Gotthardbahn auf Station Rothkreuz eine Locomotiv- und Wagenremise nebst Wasserstation, Drehscheibe und entsprechenden Geleiseanlagen nothwendig, deren Erstellung wir im Einverständniß mit der Gotthardbahn auf gemeinschaftliche Kosten übernommen haben. Wir haben uns dabei die Verwendung der in Muri disponibel gewordenen Remisen und der dortigen Drehscheibe gegen Vergütung des Schätzwertes vorbehalten.

Die Gesamtkosten dieser Depotstation sind zu Fr. 195,000. — veranschlagt und werden vertragsgemäß zur Hälfte von der Gotthardbahn und zur Hälfte von der Murgauischen Südbahn getragen.

Am Schlusse des Jahres war die Drehscheibe versetzt und der Rohbau der Remise erstellt.

d. Rothkreuz-Zimmensee.

Die Erdarbeiten sind bis Mitte Januar 1882 mit Ausnahme der Planirung der Böschungen zur Vollendung gelangt, so daß im Monat März das Geleise gelegt werden konnte. Mit Ende April waren sämmtliche Arbeiten vollendet, und fand die Uebergabe der Bahn an die Gotthardbahn statt.

Die einzige Bau Schwierigkeit von Bedeutung zeigte sich bei der gewölbten Durchfahrt für die Straße von Nisch nach Rüßnacht, woselbst in Folge des außerordentlich ungünstigen Untergrundes statt des vorgesehenen Betonfundamentes eine Pfahlfundation auf bedeutende Tiefe erstellt werden mußte.

e. Brugg-Schöndorfikon.

Die Ausführung der Unterbauarbeiten wurde im Monat April nach vorheriger Concurrenzausschreibung dem Mindestfordernden, Herrn Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, übertragen. Derselbe begann am 16. Mai mit den Bauarbeiten und erzielte bis Ende Jahres folgende Leistungen:

an Erdarbeiten	77	%	des	Voranschlages.
„ Brücken und Durchlässe	120. ⁶	„	„	„
„ Straßen und Wegen	33. ⁶	„	„	„
„ Fluß- und Uferschutzbauten	49. ⁹	„	„	„
„ Beschotterung	5. ⁹	„	„	„
und im Ganzen	67. ⁹	„	„	„

Diese Fortschritte berechtigen zur Annahme, daß auch diese Strecke bis 1. Juni, dem vertraglichen Endtermin, vollendet sein wird.

Technische Schwierigkeiten bei der Bauausführung sind auf dieser Strecke nur beim Aushub des Bahneinschnittes bei Hausen zu Tage getreten, welcher zum größten Theil aus Mergel und sandigem Thon besteht und von zahlreichen Wasseradern durchzogen ist, was den Boden sehr zu Abrutschungen geneigt macht. Bei den starken Regengüssen in der ersten Hälfte des Monats September haben in der That mehrfache Abrutschungen längs der beidseitigen Böschungen stattgefunden, welche mittelst Entwässerungen und Steinmägen consolidirt werden mußten. Auch seither noch sind trotz der vorherrschend trockenen Witterung neue Bodenablösungen vorgekommen, so daß ein großer Theil der Einschnittsböschungen mit Steinmägen verbaut werden mußte. Bei der sehr ungünstigen Bodenbeschaffenheit ist zu befürchten, daß während der ersten Betriebsjahre noch verschiedene Consolidirungsarbeiten nöthig werden.

Um den Bahneinschnitt gegen Hochwasser und Ueberschwemmungen des Süßbaches zu sichern, mußten 3 Durchlässe in größern Dimensionen, als ursprünglich projectirt war, erstellt und der rechtzeitige Bahngraben auf eine Länge von nahezu 2 Kilometern ausgemauert werden, was die oben signalisirte Ueberschreitung des Voranschlages für Brücken und Durchlässe zur Folge hatte.

Das Legen des Oberbaues haben wir dem Unternehmer Munding in Basel mit Vollendungstermin bis 1. Mai 1882 übertragen.

Die Hochbauarbeiten für die einzige auf dieser Strecke zu erstellende Station Birrfeld sind nach vorausgegangener Concurrenzeröffnung dem Herrn Garnin, Baumeister in Zug, zugeschlagen worden, welcher die Arbeiten in der Weise förderte, daß der Rohbau des Aufnahmsgebäudes, des Güterschuppens und des Nebengebäudes Anfangs Dezember vollendet war.

Der Personalbestand des Sektionsbureau's war Ende 1881 folgender:

- 1 Sektionsingenieur.
- 4 Ingenieure und Bauführer.
- 1 Architekt.
- 1 Geometer.
- 1 Sekretär.
- 1 Zeichner.
- 1 Bureaudiener.

Total 10 Beamte.

Mit Rücksicht auf den Fortschritt der Bauarbeiten haben wir uns veranlaßt gesehen, zwei Bauführern den Dienst zu kündigen und den Architekten vom 1. Januar 1882 an nach Luzern zu versetzen, um dort neben den Abrechnungen über die Stationsgebäude der Strecken Muri-Rothkreuz und Brugg-Hendschiken gleichzeitig auch den Umbau der Hochbauten im dortigen Bahnhof zu überwachen, wofür ein entsprechender Theil seines Gehaltes durch die Schweizerische Centralbahn übernommen wurde.

III.

Betrieb.

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

a. Allgemeine Bemerkungen.

Ungeachtet der Vermehrung der durchschnittlichen Betriebslänge von 29 Kilometer auf 31 Kilometer, welche durch die am 1. Dezember erfolgte Eröffnung der Strecke Muri-Rothkreuz (18 Kilometer) eingetreten ist, weisen die Betriebseinnahmen eine Abnahme gegen das Vorjahr auf von rund Fr. 7000. —, welche beinahe ausschließlich vom Personenverkehr herrührt, da die Mindereinnahmen auf dem Eilgut und auf Verschiedenem durch die Mehreinnahmen auf dem Gepäck- und Viehtransport und auf gewöhnlichem Gute nahezu ausgeglichen werden.

Eine Besserung der finanziellen Resultate der Aargauischen Südbahn ist von der bevorstehenden Eröffnung der Gotthardbahn, zu welcher sie eine der hauptsächlichsten Zufahrtslinien bildet, mit Sicherheit zu erwarten.

b. Statistische Erhebungen.

1. Einnahmen.

1880. 29 Kilometer.				A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	1881. Auf das ganze Jahr bezogen: 31 Kilometer.				Mehr- Einnahme		Minder- Einnahme	
Fr.	cts.	Prozente.			Fr.	cts.	Prozente.		gegenüber 1880.			
Fr.	cts.	Fr.	cts.		Fr.	cts.	Fr.	cts.	Fr.	cts.	Fr.	cts.
88,830	55	54.74	47.98	1. Personentransport . . .	81,951	06	52.80	46.16	—	—	6,879	49
4,174	88	2.57	2.26	2. Gepäcktransport . . .	4,509	24	2.91	2.54	334	36	—	—
2,958	13	1.82	1.60	3. Viehtransport . . .	3,225	76	2.08	1.82	267	63	—	—
11,599	18	7.15	6.26	4. Transport von Eilgütern	10,939	88	7.06	6.16	—	—	659	30
50,104	19	30.87	27.05	5. Transport von gewöhn- lichen Gütern . . .	50,477	71	32.53	28.43	373	52	—	—
4,622	19	2.85	2.50	6. Verschiedenes . . .	4,057	34	2.62	2.29	—	—	564	85
162,289	12	100.—			155,160	99	100.—		—	—	7,128	13
22,870	61		12.35	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	22,353	46		12.60	—	—	507	15
185,159	73		100.—	Total-Einnahmen	177,524	45		100.—	—	—	7,635	28