

An das Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **39 (1891)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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 Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen die neunte, das Jahr 1891 umfassende Rechnung über den Bau der Linie Koblenz-Stein nebst einem Bericht über unsere bezügliche Geschäftsführung vorzulegen.

Im Laufe des Jahres 1892 wird die Linie Koblenz-Stein dem Betrieb übergeben werden und mithin von da an auch über deren Betriebsverhältnisse Auskunft zu geben sein. Der Hinblick hierauf hat uns zur Erwägung veranlasst, ob ausreichende Gründe zur Fortführung der bisherigen getrennten Rechnungsstellung und Berichterstattung über diese Linie vorliegen, oder ob nicht statt dessen sich empfehle, künftig die Linie Koblenz-Stein und die Bötzbahn in der jährlichen Berichterstattung zusammenzufassen. Wir sind zur Beantwortung der Frage in letzterm Sinne gelangt. Rechtlich stehen die beiden Linien sich völlig gleich, indem sowohl das Eigenthum daran als deren jährlicher Reinertrag der Nordostbahn und der Centralbahn je zur Hälfte zukommt. Die darüber bestehenden Betriebsvereinbarungen unter den beiden Gesellschaften sind ebenfalls identisch. Kommerziell besteht zwischen ihnen der engste Zusammenhang, und insbesondere mangelt der Linie Koblenz-Stein diesfalls nahezu jede selbständige Bedeutung, indem ihr ganzer Verkehr, mit Ausnahme des geringen Eigenverkehrs ihrer Stationen mit Koblenz und dem jenseits liegenden Gebiete, sich ab Stein der Bötzbahn zu bedienen haben wird. Daher sahen wir uns bewogen, beim Direktorium der Schweizerischen Centralbahn die Verschmelzung der Rechnungsstellung und Berichterstattung über die Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892 an mit derjenigen über die Bötzbahn zu beantragen, und dasselbe gab nach eingehender Prüfung hiezu seine Zustimmung. Die gegenwärtige Vorlage wird also die letzte selbständige über die Linie Koblenz-Stein sein, und wir verweisen für die Zukunft diesfalls auf die Rechnungen und Berichte betreffend die um Koblenz-Stein erweiterte Unternehmung der Bötzbahn. Dabei ist immerhin die fernere Getrennthaltung der Bauausgaben vorgesehen, und ausserdem wird der Bericht das approximative Betriebsergebniss in summarischer Darstellung für jede Linie getrennt darstellen.

Eine Verständigung über die in der Übereinkunft vom 25. Februar 1872 durch den Kanton Aargau ertheilte Zusicherung, dass Staat und Gemeinden ihr zum Bahnbau beanspruchtes Grundeigenthum unentgeltlich abtreten werden, hat, wie schon im letzten Jahresberichte berührt worden ist, auch bei weitern Verhandlungen nicht stattfinden können, und es ist daher für die Austragung dieser Sache nun der Gerichtsweg betreten worden.

Zu vielfachen Verhandlungen gab auch die Bethheiligung der Bahnunternehmung Koblenz-Stein an der Aare-Korrektion Anlass. Schliesslich fand eine Verständigung in der Weise statt, dass die Bahn sich zur Übernahme der Ausführung eines Leitwerkes von 100 Meter Länge am linken Ufer der Aare, wo dasselbe noch nicht erstellt war, verpflichtete.

Die Expropriation des übrigen zum Bau der Bahn erforderlichen Landes konnte schon zu Anfang des Jahres nahezu ganz durchgeführt werden.

In Folge des aussergewöhnlich strengen und langen Winters 1890/91 blieben die Bauten in den Monaten Januar, Februar und grösstentheils noch März gänzlich eingestellt, und da auch die Witterungsverhältnisse der folgenden Monate nichts weniger als günstige waren, wurden gegen Erwarten bis zum Jahresschluss die Unterbauarbeiten der Linie nicht gänzlich, sondern nur zu ca. 91⁰/₀ vollendet.

Einen guten und regelmässigen Fortschritt nahmen die Arbeiten in Koblenz bei der pneumatischen Foundation der Aarebrücke. Bis zum 10. August waren sowohl die 4 Pfeiler als die beiden Widerlager vollständig versenkt und bis Ende September auch die Mauerungsarbeiten vollendet. Das linksseitige Widerlager und der folgende Stropfpfeiler sind bei 6 und 9 Meter Tiefe unter Niederwasser auf Felsen, die 3 andern Pfeiler dagegen 12 Meter tief im Flussgeschiebe fundirt worden. Beim rechtsseitigen Widerlager konnte in Folge des groben Geschiebes die vorgesehene Pfahlfundirung nicht zur Ausführung kommen; es ist desshalb auch dieses Widerlager auf pneumatischem Wege, jedoch nur auf eine Tiefe von 10 Meter, versenkt worden.

Gleichzeitig mit den Mauerungsarbeiten der Aarebrücke sind auch diejenigen der Stütz- und Futter-Mauern, Brücken und Durchlässe auf der übrigen Linie noch vor Eintritt des Winters gänzlich beendigt worden.

Die Eisenkonstruktionen mit einem Gesamtgewicht von ca. 1200 Tonnen wurden im Juli ausgeschrieben und im August vergeben; erst Ende Dezember jedoch trafen die ersten Eisentheile für die Aarebrücke bei Koblenz auf der Baustelle ein. Trotz vielfacher Mahnungen wurden diese Arbeiten nicht mit der erforderlichen Energie aufgenommen, so dass eine Einhaltung des festgesetzten Vollendungstermines nicht möglich war.

Der Berechnung der eisernen Brücken ist das von einem Ausschuss der bundesrätlich bestellten Techniker-Kommission in Vorschlag gebrachte Bedingnisshft zu Grunde gelegt worden, nach welchem für die Belastung ein Zug von drei der schwersten Lokomotiven in ungünstigster Stellung aneinander gereiht mit einer unbeschränkten Anzahl einseitig angehängter Güterwagen von 3 Tonnen Gewicht per laufenden Meter anzunehmen ist. Da sich der Ausschuss über das Gewicht der Lokomotiven nicht hatte einigen können, wurde mit dem weitestgehenden Vorschlag d. h. mit Maschinen von 96 Tonnen Gewicht, 4 Achsen à 15 Tonnen nebst einem Tender von 3 Achsen à 12 Tonnen, oder einem Gewicht von 6,5 Tonnen per laufenden Meter gerechnet.

In Abweichung von der bisherigen Übung wurden sämtliche Brücken derart konstruirt, dass das Schotterbett der freien Bahn ohne Unterbruch über die Brücken geführt werden kann. Ähnliche Konstruktionen werden in andern Ländern, namentlich England und Frankreich, längst mit Erfolg angewendet und bieten den grossen Vortheil, dass der Oberbau auf der ganzen Bahn ohne Unterbrechung ein gleichartiger ist. Neben der Erleichterung beim Legen und Unterhalt des Oberbaues fällt noch in's Gewicht, dass die Erschütterungen solcher Brücken in Folge der Schotterzwischenlage geringer sind. Das Befahren ist daher ruhiger und geräuschlos, ferner ist absolute Sicherheit gegen das Durchbrechen der Räder vorhanden, und endlich kann eine Entzündung nicht mehr stattfinden, da an der ganzen Brücke keinerlei Holztheile mehr vorkommen. Durch diese vielen Vortheile werden die etwas grösseren Kosten solcher Brücken jedenfalls mehr als aufgewogen, zumal da, wenn die versuchsweise ausgeführte wasserdichte Abdeckung mit Holzzement sich bewährt, in Folge dieses Schutzes auch noch die Dauer der Brücken eine grössere sein wird.

Die übrigen Unterbauarbeiten, wie die Erdarbeiten, die Beschotterung, die Weg- und Uferbauten, waren zu Ende des Jahres, wie schon erwähnt, zwar noch nicht ganz vollendet, aber doch soweit vorgeschritten, dass hier eine Überschreitung des Vollendungstermines nicht zu befürchten war. — Bei den Uferbauten kommt in Betracht, dass

durch die Hochwasser im Juli und September an verschiedenen Stellen die Ufer des Rheines beschädigt wurden, so namentlich unterhalb Schwaderloch und zwischen Rheinsulz und Etzgen, wodurch etwelche Mehrarbeiten nothwendig geworden sind, für deren Ausführung die niedrigeren Winterwasserstände abgewartet werden mussten.

Die Schienen und Schwellen aus Flusseisen, sowie die übrigen Oberbaumaterialien waren Ende des Jahres vollständig abgeliefert und alle Vorbereitungen getroffen, um das Legen des Oberbaues mit Eintritt der geeigneten Witterung beginnen zu können.

Die Ausschreibung der Hochbauten erfolgte, nachdem die Pläne vom Bundesrath im Januar unter unwesentlichen Vorbehalten die Genehmigung erhalten hatten, im März, die Vergebung derselben Mitte April. Bis Ende des Jahres waren sämmtliche Gebäude unter Dach und verputzt.

Über alle andern Arbeiten und Ausrüstungsgegenstände, insbesondere die Ausführung der zentralen Stellung und Verriegelung der Weichen, der Rundholzhäge und Pflanzungen, und die Lieferung von Barrieren, Waagen, Läutewerken, Glocken, Orientirungs- und Ordnungszeichen etc. wurde im September eine öffentliche Konkurrenz eröffnet und bald darauf auch die Vergebung vorgenommen, so dass mit Schluss des Jahres so ziemlich Alles in Arbeit war.

Über die Erstellung der Telegraphenleitung hat eine Verständigung mit der eidg. Verwaltung stattgefunden, welche, wie in andern Fällen, auch hier gleichzeitig ihre jetzt der Strasse folgende Linie an die Bahn verlegen wird.

Wäre nicht der erwähnte Rückstand in den Montirungsarbeiten der eisernen Brücken eingetreten, so hätte trotz der im letztjährigen Bericht erwähnten erheblichen Verzögerung der Plangenehmigung, wodurch die Bauinangriffnahme um wenigstens 6 Monate verspätet worden ist, die Eröffnung der Linie auf den konzessionsgemässen Termin, 1. Mai 1892, mit Sicherheit in Aussicht genommen werden können.

Im Berichtsjahr haben die beiden beteiligten Bahngesellschaften laut Rechnung über den Kapitalverkehr zur Befriedigung der Baubedürfnisse vier weitere Einzahlungen auf das Baukapital gemacht, im Gesamtbetrage von Fr. 1,800,000. — Cts.

Mit Hinzurechnung der Einzahlungen in den beiden vorausgegangenen Baujahren von „ 900,000. — „

belaufen sich die Kapitaleinzahlungen per Ende 1891 auf Fr. 2,700,000. — Cts.

Verwendet wurden für den Bau

im Jahr 1889 laut Rechnung . . . Fr. 161,576. 67 Cts.

„ „ 1890 „ . . „ 699,280. 55 „

„ „ 1891 „ . . „ 1,802,418. 94 „

„ 2,663,276. 16 „

Es verbleibt somit ein Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1892 von Fr. 36,723. 84 Cts.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 28. Mai 1892.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft :

Der Präsident:

Dr. E. Escher.