Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 22 (1874)

Artikel: Erster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft über die

Eisenbahnunternehmung Koblenz-Stein umfassend das Jahr 1874

Autor: Peyer, J.F.

Kapitel: An das Tit. Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der

Schweizerischen Zentral- und Nordostbahn-Gesellschaft

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730550

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 30.10.2025

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

An das Tit. Verwaltungskomite

der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Zentral- und Hordostbahn-Gesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen mitfolgend die erste, das Jahr 1874 umfassende Rechnung über die Vorarbeiten für ben Bau der Gisenbahn Koblenz-Stein vorzulegen, indem wir Ihnen gleichzeitig einen kurzen Vericht über unsere bezügsliche Geschäftsssührung erstatten.

Die generellen Projektirungsarbeiten für diese Bahnlinie, für welche die Nordostbahns in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft die Konzession besitht, wurden im verflossenen Berichtsjahre fortgesetht und zu Ende geführt.

Die hienach zur Ausführung bestimmte Linie beginnt mit der Station Koblenz, welche, um sie für den Rheinsverkehr als Durchgangsstation zu gestalten, thalauswärts verlassen wird; dabei überschreitet die Bahn in starkem Bogen das breite Aarthal und wendet sich wieder thalabwärts, um hart am Fuße den vorgeschobenen Gebirgsausläuser von Reuenthal zu umziehen. Bon Full über Leibstatt dis Schwaderloch bleibt das Bahntrace auf dem Rheinplateau mehr landeinwärts und tritt nur bei Leibstatt auf kurze Länge an das Rheinuser selbst; in der Fortsehung dagegen über Schwaderloch, Etgen und Rheinsusz dies vor Lausendurg nöthigen die nahe an den Rhein tretenden Ausläuser des Jura zum schwierigen Bau an den oft steilen Rheinsehnen. Vor Lausendurg entsernt sich die Linie gänzlich vom Rhein, senkt sich langen Geraden auf das Plateau des Hartendles und mündet vor Stein in die bereits ausgeführte Böhbergbahn.

Die Länge biefer Linie beträgt 26.3 Kilometer, ihre Maximalsteigung 6 %0; bie Richtungs: und Steigungs: verhältniffe find sehr gunftig.

Mis Zwischenstationen find vorgeschen: Leibstatt, Stygen und Laufenburg.

Aus Anlaß des von Seiten des Regierungsrathes des Kantons Aargau auf Ansuchen von Gemeinden und Privaten Beäußerten Bunsches, daß die Bahnlinie nicht um den Berg gegen Full gezogen, sondern die kürzere und nach Anschauung der Gesuchsteller billigere, direkte Linie mit Übergang der Aare bei den Auhösen und mit Tunnel gegen Leibstatt gewählt werde, fanden spezielle Studien mit vergleichenden Boranschlägen in umfassender Beise statt und wurde das in Frage kommende Terrain im Maßstad von 1:5000 mit horizontalen Kurven ausgenommen; diese Ausnahmen ergaben jedoch sür 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 dis Koblenz nicht über 6000, und in der Fortsetung dis Vinterthur im Maximum nur $7.5\,0$ 00 ausweist.

Gbenso mußte ein weiteres Projekt durch das Neuenthal wegen stärkerer Steigungen, weil es einen Mehrkostens aufwand 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 ausweist.

Die sofort an Hand genommenen besinitiven Projektirungsarbeiten bestanden im Berichtsjahr in Absteckung des Trace, sowie in Verpsschung, Nivellement und Duerprosilaufnahmen, einerseits von Koblenz aus in der Richtung über Bernau und Schwaderloch, anderseits von Stein gegen Lausenburg, Rheinsulz und Etzen. Dieselben waren die Ende Oktober fertig ausgeführt. Im August wurden die Katasterausnahmen in den Gemeinden Münchweilen, Siken, Kaisten und Lausenburg vollzogen und im Oktober die in der Gemeinde Koblenz noch erforderlichen Aufnahmen ebenfalls vollendet. Beim Jahresschluß waren die Katasterpläne der Gemeinden Stein, Münchweilen, Eiken und Kaisten, sowie die Konzeptsentwürfe für Lausenburg, Rheinsulz und Etzen fertig ausgearbeitet. Außerdem wurden die zur Beurtheilung der Bodens beschaffenheit des Bahnterrains erforderlichen Sondirgruben ausgesührt und ausgenommen. Beim Jahresschluß war das de finitive Projekt der ganzen Bahnstrecke, nebst demjenigen der Erweiterung der Station Koblenz und der Einsmündung der Linie Koblenz Stein in diese Station, in der Aussschlung begriffen.

Die vom Großen Rathe des Kantons Aargan zu Gunften der Schweizerischen Zentralbahn: und der Schweizerischen Rordostbahngesellschaft 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 Borarbeiten schon ziemlich vorgeschritten waren, haben wir es für eine zweckmäßige Einleitung und Aussiührung des Baues dennoch für entsprechender erachtet, für die technischen Borarbeiten eine etwas verlängerte Frist zu erwirken. Wir sind zu dem Ende bei der Bundesbehörde um eine Frist erstreckung eingekommen, welche uns dann auch, und zwar für die technischen und sinanziellen Borlagen bis zum 31. Dezember 1875 und sür den Beginn der Erdarbeiten bis zum 31. März 1876 eingeräumt worden ist. Der ursprünglich angenommene Bollendungstermin, Dezember 1877, soll hievon nicht berührt werden.

Die laut ber angeschlossenen Rechnung im Berichtsjahre erlaufenen Bauausgaben im Betrage von Fr. 108,949. 26 Ets. umfassen außer ber Entschädigung ber Nordostbahngesellschaft für die Bauleitung und der Berzinsung des aufgewendeten Kapitals den auf die Eisenbahnunternehmung Koblenzestein entsallenden Antheil an den Emissionse kosten der ersten 30 Millionen des Gemeinschaftsanleihens der Schweizerischen Zentrale und Nordostbahngesellschaft, sowie die Auslagen für das mit den technischen Borarbeiten betraute Personal. Die sämmtlichen Bauausgaden sind für das Berichtssahr von der Nordostbahn vorschufzweise bestritten worden.

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

Bürich, ben 16. Juni 1875.

Namens der Direktion der Schweizerischen Aordostbahngesellschaft, Der Präsibent:

J. F. Pener im Sof.