Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 28 (1880)

Artikel: Neunter Jahresbericht und Rechnung des Directoriums der

Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen

Südbahn für das Jahr 1880

Autor: Vischer, J.J.

Kapitel: 1: Allgemeines

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730526

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

Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.

Wir beehren uns anmit, Ihnen ben neunten Geschäftsbericht mit ber Jahresrechnung über bie Unternehmung ber Aarganischen Sübbahn pro 1880 vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Wie wir Ihnen bereits früher zur Kenntniß gebracht haben, wurden vom 1. Januar 1877 an mit Rücksicht auf die nothwendig gewordene Hinausschiebung des ursprünglich festgesetzten Bautermins der Narg. Südbahn die dis dahin deren Baukonto belastete Verzinsung der auf dieselbe verwendeten Capitalien und die Betriebsdesicite auf die Betriebsrechnungen der beiden Eigenthumsverwaltungen übernommen.

Nach der in der zweiten Hälfte des Jahres 1879 erfolgten Inangriffnahme des Baues der Strecke Muris Rothkreuz wurde im Berichtsjahre Wiederaufnahme dieser Verzinsung vom 1. Juli 1879 an in dem Sinne beschlossen, daß die auf die Linien MurisNothkreuz, Rothkreuz-Immensee und Brugg-Hendschlossen verwendeten Gelder bis zur Jubetriebsetzung jeder dieser Linien nach Vorschrift von Artikel 4 des Vertrags, betreffend die Gemeinschaftsbahnen vom 4. April 1874, mit $4^{1}/_{2}$ % jährlich zu Lasten des Baukontos zu verzinsen sind.

Der Beginn ber Banarbeiten auf der Strecke Muri-Rothkrenz bedingte im weitern die Einforderung der auf diesen Zeitpunkt zu leistenden zweiten und letzten Rate im Betrage von 1,000,000 Fr. des von den Südbahugemeinden zugesicherten 3½ % igen Anleihens von 2,500,000 Fr. des von Volge einer mit dem Executivomite der Aargauischen Südbahu getroffenen Berständigung wurde der Einzahlungstermin hiefür auf den 1. November 1880 augesetzt, und an diesem Tage auch gegen Ausstellung eines bezüglichen Schuldscheins beider Gesellschaften seber derselben der ihr anfallende hälftige Antheil mit 500,000 Fr. entrichtet.

Nachdem durch Beschluß des Bundesrathes vom 13. September 1876 der für die Strecke Wohlen-Brugg gewünschte Anschluß der Abzweigung in Hendschikon an die Bedingung der Anlage einer zweiten Spur auf dem Theilstück Wohlen-Hendschikon geknüpft worden war, die Ausführung der letztern und jedoch vor der Hand als überflüssig erschien, glaubten wir bei genannter Behörde um einstweilige Entbindung von dieser Verpstichtung einkommen zu sollen. Nach einer unter dem Vorsitz des Schweiz. Eisenbahndepartements abgehaltenen Conferenz mit Delegirten der Aargauischen Regierung und des genannten Executivcomites erklärte sich das erstere damit einverstanden, daß die Aussiührung der zweiten Spur auf so lange
verschoben werde, als nicht das Bedürsniß einer solchen technisch nachgewiesen wird, worüber im Streitfalle der
schweizerische Vundesrath endgültig zu entscheiden hat.

In Folge ber im Jahre 1877 nothwendig gewordenen Reduktion des Bauprogrammes der Gotthardbahn wurde auch die Ausführung der direkten Linie Luzern-Immensee über Küßnacht dis auf weiteres verschoben, jedoch in der am 6. Okt. gl. J. in Bern abgehaltenen Conferenz der Gotthardbahn, um ihr den direkten Ausschluß an das Netz unserer Gesellschaft und an die Bern-Luzern-Bahn in Luzern zu sichern, die pachtweise Ueberlassung der Strecke Rothkreuz-Immensee und das Witbenützungsrecht der Linie Rothskreuz-Luzern eingeräumt.

Die im Berichtsjahr behufs vertraglicher Festsetzung der damals erst grundsätlich getroffenen Bereinbarungen wieder ausgenommenen Berhandlungen sührten zum Abschluß eines Bertrages über die Berspachtung der Strecke Rothkreuz-Immensee, nach welchem der Gotthardbahn einerseits die ausschließliche Besahrung der Strecke Rothkreuz-Immensee mit ihren Zügen und das Necht des Bezugs aller direkten und indirekten Transporteinnahmen unter Anwendung ihrer eigenen Tarise und Neglemente, und der sonstigen aus der Berwaltung der Bahn resultirenden Rutzungen zugestanden und ihr anderseits der Unterhalt und die Berwaltung der Strecke mit allen dazu gehörigen Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen (mit Aussnahme des von den Eigenthümerinnen gegen eine Entschädigung von Fr. 1000. — per Betriebsjahr und Bahnstilometer zu liesernden Oberbaumaterials), sowie die Tragung der auf das Pachtobjekt entsallenden Erwerbssteuern überbunden wurde.

Die der Bahneigenthümerin (Aarg. Südbahn) zu leistende Entschädigung wurde auf eine 6 % ige Berzinsung des Gesammtbetrages der aufgewendeten Baukosten, jedoch ohne Zuschlag für Geldbeschaffungskosten sirrt und überdies hat die Gotthardbahn der Aarg. Südbahn einen Dritttheil des Bruttoertrages von den auf der Strecke sich ergebenden und jährlich für dieselbe separat zu berechnenden Transporteinnahmen zu entrichten, insoweit derselbe den Betrag von Fr. 35,000. — per Betriebskilometer übersteigt.

Allfällige ihrer Natur nach auf Baukonto fallende Neuanlagen sind nach vorausgegangener Verständigung der Contrabenten von der Gotthardbahn auf Nechnung der Eigenthumsverwaltungen auszuführen, und ist
beren Kostenbetrag dem zu verzinsenden Baukapital zuzuschlagen. Die Pächterin übernimmt im weitern die Haftbarkeit für allen während der Vertragsdauer auf dem Pachtobjekt sich ereignenden und nicht durch höhere Gewalt veranlaßten Schaden.

Der Vertrag ist auf Conzessionsdauer abgeschlossen, immerhin mit der Beschränkung, daß er mit dem Zeitpunkt einer allfälligen Betriebseröffnung der direkten Linie Luzern-Küßnacht-Immensee ipso jure erlischt und daß bezüglich der Bestimmungen über Entschädigung nach Ablauf von fünf Jahren, von der Betriebseröffnung an gerechnet, von sehen ber kontrahirenden Theile eine Nevision verlangt werden kann.

Die vertragsmäßige Beordnung ber Mitbenützung ber Station Rothfrenz Seitens der Gotthardbahn und der Narg. Südbahn erfolgte durch ben Abschluß einer Uebereinkunft zwischen unserer Berwaltung, Namens der Narg. Südbahn und der Nordostbahn über die Erweiterung und gemeinsschaftliche Benützung der erwähnten Station, sowie durch eine weitere Bereinbarung zwischen der Nordostbahn und der Gotthardbahn über die Mitbenützung der Bahnstrecke Nothfrenz-Luzern mit Inbegriff der Station Nothfrenz durch die letztere.

Durch diese Berträge übernahm jede der betheiligten Berwaltungen an der Berzinsung des Anlagekapitals und an den Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Gemeinschaftsstation einen Dritttheil und im weitern wurde die Haftpslicht für Unfälle im Wesentlichen nach dem Grundsatz der getrennten Haftbarkeit jeder Berwaltung für ihr Transportmaterial und die in ihren Zügen befindlichen Personen und Frachtobjekte geregelt.

An der Geldbeschaffung für das Bankapital der genannten Station, welches sich folgendermaaßen zusammensett:

zu betheiligen.

Die sub. 3 bezeichneten Separatanlagen ber Aarg. Sübbahn betreffen die Errichtung einer Depotstation für Lokomotiven und Wagen nebst zugehörenden Geleiseanlagen, Lagerräumen und Räumlichkeiten zum Untersbringen des Fahrpersonals.

Diese Depotstation soll zugleich auch für den Dienst der Gotthardbahn eingerichtet werden, welche in Folge der hier nöthigen Zusammensetzung, beziehungsweise Decomponirung ihrer Züge ähnlicher Ginrichtungen bedarf.

Der benannte Voranschlagsbetrag von Fr. 195,900. — enthält auch die nöthigen Anlagen für diese beiden Bahnverwaltungen. Wir haben uns bereits mit der Direktion der Gotthardbahn über die gemeinschafte liche Erstellung, Benützung und Unterhaltung derselben grundsätzlich verständigt.

Der Abschluß eines bezüglichen Vertrages fällt über den Rahmen biefes Berichtes hinaus.

Die auf die Repartition der Capitalverzinsung und der Stationskosten bezüglichen Vertragsbestimmungen sind gegenüber der Nordostbahn auf Jahresfrist, soweit jedoch hierbei die Gotthardbahn in Betracht kommt, erst nach Ablauf eines Zeitraumes von fünf Jahren kundbar.

Die letztere hat, sofern ihre Mitbenützung nicht minbestens fünf Jahre dauert (für das bezügliche Berstragsverhältniß ist ebenfalls die ipso jure eintretende Erlöschung mit dem Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der direkten Linie Luzern-Küßnacht-Immensee vorgesehen), billige Entschädigung für Einrichtungen auf der Station Rothkrenz zu leisten, welche dannzumal für die Eigenthümerinnen derselben entbehrlich werden.

Die übrigen Bestimmungen der angeführten Berträge bieten, als im wesentlichen mit den in andern analogen Bereinbarungen enthaltenen übereinstimmend, zu keinen besondern Bemerkungen Beranlassung.

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Nachbem im Ottober 1879 die Katasterpläne für die Strecke Muri-Rothkreuz ausgelegt worden waren, nahmen im Berichtsjahre die Expropriationsverhandlungen einen so befriedigenden Verlauf, daß beinahe sämmt-liche Landerwerbungen durch freiwilligen Kaussabschluß zu billigen Preisen bewerkstelligt werden konnten. Der Gang dieser Verhandlungen war auch ein so rascher, daß nach Vergebung der Bauarbeiten an die Unternehmer die ganze Strecke sosort in Angriff genommen werden konnte. Nur 11 Fälle mußten von der eidgen. Schähungs-commission behandelt werden, von denen 8 an das Bundesgericht weitergezogen wurden. Von den Anträgen der Instructionscommission des Bundesgerichts wurden 7 von den Parteien angenommen, und nur bezüglich eines Falles vom Expropriaten der Entscheid des Bundesgerichtes angerusen, welches jedoch den Antrag der Commission bestätigte. Diese bundesgerichtlichen Entscheid wurden erst im Jahre 1881 getrossen und es ersolgte daher die Auszahlung