

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 29 (1881)

Artikel: Zehnter Jahresbericht und Rechnung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1881

Autor: Vischer, J.J.

Kapitel: 2: Bahnbau

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730587>

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: 01.01.2026

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

An das

Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.

Wir beeihren 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 verzeihen 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 ausnahmsweise Ausgabeposten zuzuschreiben ist. Es ist nämlich die Differenz zwischen den ursprünglichen Kosten der von der Station Muri nach der Station Rothkreuz versetzten Einrichtungen (Remisen nebst Wasserstation, Drehscheibe und Gleiseanlagen) 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-Hendschikon zum raschen Abschluß. Die bezügliche Thätigkeit unseres Expropriations-Commissärs, Herrn Bezirksrichter Füglsteller 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-Hendschikon wurden 302 durch gültlichen 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 Baudirektion des Kantons Aargau dieser zurückgehauen werden mußte, als bei der Planauslage vorgesehen war. Dieser Strecke wurden ferner die Expropriationen für die Anlage einer Depot-Station in Rothkreuz belastet.

Mit Jahreschluss waren folgende Landerwerbungen und Veräußerungen vollzogen:

a) Landerwerbungen.

Kanton.	Gemeinden.	Anzahl der Enerwerbungen.	Größe.			Kauffsumme.		Erwerbs- art.		Sachanlagen pr. m ² und Gebäuden.	Bemerkungen.
			ha.	a.	m ² .	Fr.	Gros.	Kauf	Schadens- entlastung Gebäuden.		
a. Rupperswil-Muri.											
Aargau . .	Lenzburg . .	1	—	—	—	546	90	1	—	—	Antheil der N.O.B. an einem Landverkauf.
b. Muri-Rothkreuz.											
" . .	Muri	6	—	60	48.1	12,905	25	1	—	5	2.43 ₁₃
" . .	Benzenschwil .	10	—	—	—	2,053	03	10	—	—	Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Mühstau . .	18	—	—	—	1,482	20	18	—	—	Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Meienberg . .	5	—	2	27.1	439	95	5	—	—	Entschädigung für Schutzstreifen.
" . .	Oberrüti . .	7	—	55	20.9	6,667	78	5	—	2	1.93 ₁₂
Zug	Risch	4	—	78	19.1	22,743	16	3	—	1	1.13 ₁₆
	Total .	50	1	96	15.8	46,291	37	42	—	8	2.36
c. Rothkreuz-Zimmensee.											
Zug	Risch	1	—	9	65.8	1,302	90	—	1	—	1.34 ₁₉
Luzern . .	Meierskappel .	1	—	—	—	25	—	1	—	—	—
Schwyz . .	Küssnacht . .	5	—	61	76.3	11,277	65	3	2	—	1.82 ₁₅
	Total .	7	—	71	42.1	12,605	55	4	3	—	1.76 ₁₄
d. Brugg-Hendschikon.											
Aargau . .	Hausen	106	3	44	17	45,899	55	87	19	—	1.33 ₁₃
" . .	Lupfig	112	5	12	65.2	46,044	72	95	17	—	0.89 ₁₈
" . .	Birr	60	2	78	84.3	24,061	64	52	8	—	0.86 ₁₅
" . .	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 ₁₆
" . .	Othmarsingen .	17	—	49	39.3	5,098	13	15	2	—	1.03 ₁₂
" . .	Hendschikon .	9	—	52	49.1	4,926	63	9	—	—	0.93 ₁₈
	Total .	367	17	72	66	167,651	21	302	65	—	0.94 ₁₆
	Gesamt-Total	425	20	40	23.9	227,095	03	349	68	8	1.11 ₁₅

b) Landveräußerungen.

Kanton.	Gemeinden.	Zahl der Veräußerungen.	Größe.		Kauffsumme.		Durchschnitts- preis per m ² .	Bemerkungen.
			a.	m ² .	Fr.	Cts.		
Rupperswil-Muri.								
Margau	Lenzburg	8	23	42,6	1,538	92	0,65	
"	Wohlen	24	82	81,3	1,603	41	0,24	
"	Waltenchwil . .	13	44	70,3	442	50	0,39	
"	Boswil	48	119	39,4	2,536	58	0,38	
"	Waldhäusern . .	3	3	94,2	24	—	0,24	
	Total .	96	274	28,3	6,145	41	—	
Brugg-Hendschikon.								
"	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] *).

	Zahl der erworb. neuen Parzellen, reih. Rechte.	Flächenmaß.			Kostenbeträgen.		Durchschnittlicher Gehaltspreis per m ² .	Erwerbsart.		
		ha.	a.	m ² .	Fr.	Cts.		Fr.	Urteil der Schätzungs- Commission.	Urteil des Bundes- gerichts.
1. Entschädigung für Abtretung von Grundstücken und Ge- bäuden samt Unconvenienzen:										
Gemeinde Rüsch	27	9	45	12,1	68,713	93	0,72 ₇₄	26	1	—
" Meierskappel	4	1	43	61,8	10,249	50	0,71 ₄₄	4	—	—
" Küsnacht	44	5	32	45,8	56,820	72	1,06 ₇₁	41	2	1
Summa	75	16	21	19,7	135,784	15	0,83 ₇₁	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	0,86	71	3	1

*) Zubegrissen 8 Anfangs 1882 erledigte Fälle.

Es ergibt sich somit für die Strecke Rothkreuz-Zimmensee ein Durchschnittspreis von Cts. 86 per m² = Cts. 7,74 per □' und von Fr. 17,801.08 per Kilometer. Gegenüber dem Voranschlag von Fr. 156,213.— erzeugt sich eine Ersparnis von Fr. 16,741.53, gleich ungefähr 10,7%.

II. Zusammenstellung

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

	Anzahl der eingezogenen Parzellen, resp. Meile.	Flächenmaß.			Kostenbeträge.		Durchschnittlicher Einheitspreis per m ² .	Erwerbsart.		
		ha.	a.	m ² .	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Vertrag.
1. Entschädigung für Abtretung von Grundstücken und Gebäuden sammt Inconvenienzen:										
Gemeinde Windisch . . .	1	—	—	—	10	—	—	1	—	—
" Häusen . . .	107	3	45	70. ₃	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	—
" Brauneck . .	16	—	70	19. ₄	7,379	22	1.05	2	14	—
" Mägenwil . .	47	4	64	91. ₂	31,291	32	0.73 ₇₈	42	5	—
" Othmarsingen	17	—	49	39. ₅	5,098	13	1.03 ₇₂	15	2	—
" Hendschikon .	9	—	52	49. ₄	4,926	63	0.93 ₇₈	9	—	—
Summa .	369	17	74	19. ₃	170,511	21	0.96 ₇₁	304	65	—
Hiezu 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. ₃	175,581	38	0.99	304	65	—

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

Es ergibt sich somit für die zweite Bauperiode der Strecke Brugg-Hendschikon ein Durchschnittspreis von Cts. 99 per m² = Cts. 8,₇₁ per □' und von Fr. 25,632. 75. per Kilometer. Gegenüber dem Voranschlag von Fr. 207,100.— erzielt sich eine Ersparnis von Fr. 31,515. 62, gleich ungefähr 15,2 %.

Werden zu obigem Betrage von Fr. 175,581. 38 die bis Ende 1878 verausgabten Kosten hinzugerechnet mit Fr. 164,415. 76, so ergibt sich auf die Gesamtlänge der Strecke Brugg-Hendschikon 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 Ergänzung- und Consolidirungsarbeiten, welche im Frühjahr 1882 zur Ausführung kommen, vollendet.

Die amtliche Collaudation fand am 21. November und die Betriebseröffnung 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 Größnung des Betriebs wieder in guten Stand gesetzt werden mußten.

Die Stationsgebäude wurden sämmtlich rechtzeitig vollendet, so daß sie auf den Zeitpunkt der Betriebs-eröffnung 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 Ausgabeposten für verschiedene Änderungen 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 Vorlehrungen zum Schutze der ausssteigenden Reisenden zurückzukommen und verlangte nun im versloffenen Juli von der Direction der Schweizerischen Nordostbahn die beförderliche Vorlage eines Bau-Projektes über die Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes nebst Dependenzen. Angefichts der Unsicherheit über das Zustandekommen der von Seite der Stadt Luzern so lebhaft befürworteten directen Linie Luzern-Künznach-Zimmensee, mit deren Größnung die Station Rothkreuz ihre Bedeutung als Eisenbahnnodenpunkt größtentheils einbüßen würde, glaubte die Schweizerische Nordostbahn im Einverständniß mit uns, sich vorerst mit einer be-scheideneren Erweiterung der bestehenden Stationsgebäudlichkeit 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 Kran und Brückenwaage müssen in Folge dieses Anbaues an eine andere Stelle versetzt werden. Die Kosten dieses vom Schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigten Projektes sind auf Fr. 47,000 devisiert, wovon die Hälfte mit Fr. 23,500 der Argauischen Südbahn anfällt.

c. Depotstation Rothkreuz.

Wie wir im letzjährigen Bericht mitgetheilt haben, ist für den Dienst der Argauischen Südbahn und der Gotthardbahn auf Station Rothkreuz eine Locomotiv- und Wagenremise nebst Wasserstation, Drehscheibe und entsprechenden Geleiseanlagen notwendig, deren Errichtung wir im Einverständniß mit der Gotthardbahn auf ge-meinschaftliche Kosten übernommen haben. Wir haben uns dabei die Verwendung der in Muri disponibel ge-wordenen Remisen und der dortigen Drehscheibe gegen Vergütung des SchätzungsWerthes vorbehalten.

Die Gesamtkosten dieser Depotstation sind zu Fr. 195,000. — veranschlagt und werden vertragsgemäß zur Hälfte von der Gotthardbahn und zur Hälfte von der Argauischen 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 Voll- endung 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 Bauschwierigkeit von Bedeutung zeigte sich bei der gewölbten Durchfahrt für die Straße von Nisch nach Künznacht, woselbst in Folge des außerordentlich ungünstigen Untergrundes statt des vorgesehenen Betonfundamentes eine Pfahlfundation auf bedeutende Tiefe erstellt werden mußte.

e. Brugg-Hendschikon.

Die Ausführung der Unterbauarbeiten wurde im Monat April nach vorheriger Concurrenzaukschreibung 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 Häusen 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 mittels Entwässerungen und Steinsäulen consolidirt werden mussten. Auch seither noch sind trotz der vorherrschend trockenen Witterung neue Bodenablösungen vorgekommen, so daß ein großer Theil der Einschnittsböschungen mit Steinsäulen verbaut werden mußte. Bei der sehr ungünstigen Bodenbeschaffenheit ist zu befürchten, daß während der ersten Betriebsjahre noch verschiedene Consolidirungsarbeiten nötig werden.

Um den Bahneinschnitt gegen Hochwasser und Überschwemmungen des Süßbaches zu sichern, mußten 3 Durchlässe in größeren Dimensionen, als ursprünglich projectirt war, erstellt und der rechte Seite Bahngraben auf eine Länge von nahezu 2 Kilometern ausgemauert werden, was die oben signalirte Überschreitung des Voranschlages für Brücken und Durchlässe zur Folge hatte.

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

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

Der Personalsbestand des Sektionsbureau's war Ende 1881 folgender:

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

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-Hendschikon gleichzeitig auch den Umbau der Hochbauten im dortigen Bahnhof zu überwachen, wofür ein entsprechender Theil seines Gehaltes durch die Schweizerische Centralbahn übernommen wurde.

III.

B e t r i e b.

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 Gisgut und auf Verschiedenem durch die Mehreinnahmen auf dem Gepäck- und Viehtransport und auf gewöhnlichem Gute nahezu ausgeglichen werden.

Eine Besserung der finanziellen Resultate der Margauischen 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		Mindern- Einnahme		
Fr.	Cts.	Prozente.				Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
88,830	55	54,74	47,98	1.	Personenverkehr . . .	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 Gisgutern	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:			22,363	46		12,60		507	15
185,159	73		100.—	Total-Einnahmen			177,524	45		100.—		7,635	28
Fr. Cts.													9