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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 42 (1894)

Artikel: Dreiundzwanzigster Jahresbericht und Rechnung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1894

Autor: Weissenbach

Kapitel: 1: Allgemeines

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730547

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: 10.07.2025

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

An das

Tit. Verwaltungscomite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen den dreiundzwanzigsten Geschäftsbericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1894 vorzulegen.

I.

Allgemeines.

Ueber den Anstand mit der Gotthardbahn betreffend die Frage, ob der Betriebsanschluss der Aargauischen Südbahn an dieselbe in Immensee oder in Arth-Goldau stattzufinden habe, hat das Schweizerische Eisenbahndepartement am 11. Mai 1894 einen Entscheid gefällt, dessen wesentlicher Inhalt lautet wie folgt:

«Auf Grund des Art. 30 des Eisenbahngesetzes gelangt das Departement zur Annahme, dass das Begehren der Aargauischen Südbahn, in Immensee an die Gotthardbahn anzuschliessen, formell berechtigt sei. Diese Lösung des Streites würde aber als eine befriedigende nicht bezeichnet werden können; sie wäre auch eine einseitige. Die staatliche Aufsichtsbehörde, welcher die Entscheidung über die künftige Anschlussstation zukommt, darf sich nämlich nicht auf die formale Erklärung über die Bedeutung des Art. 30 und dessen Anwendung, d. i. die Interessenregulirung der streitenden Bahnen beschränken. Für sie fallen auch die allgemeinen Verkehrsbeziehungen und die künftige Gestaltung des Betriebes der schweizerischen Bahnen in Betracht. Daraus aber ergeben sich folgende weitere Erwägungen:

Die Verlegung des Anschlusses nach Immensee hat zur Folge, dass auf einer Strecke von 8.66 Kilometer zwei Uebergangsstationen bestehen werden; denn in allen Fällen haben die Gotthardzüge in Arth-Goldau anzuhalten zur Abgabe und Aufnahme von Personen und Gütern der drei dort einmündenden Bahnen; also auf zwei benachbarten Stationen die nicht unbeträchtlichen Kosten für die Erweiterung der baulichen Anlagen und deren Einrichtungen, auf beiden ein verstärktes Betriebspersonal, beiderorts zeitraubende Manipulationen für den Uebergang von Personen und Gütern. Wird dagegen der Anschluss der Aargauischen Südbahn in Arth-Goldau stattfinden, so bedarf die gegenwärtige Stationsanlage in Immensee,

deren Ausrüstung und Bedienung einer nennenswerthen Vermehrung nicht. Betriebstechnisch und wirthschaftlich würde sich die doppelte Anlage nur dann rechtfertigen, wenn dem Anschluss der Aargauischen Südbahn in Arth-Goldau gewichtige Bedenken sich entgegenstellten, was thatsächlich nicht der Fall ist.

Weiters: Würden die Netze der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn einer Gesellschaft zugehören, so würde Niemandem einfallen, den Uebergang des Verkehrs ab der Aargauischen Südbahn auf die Gotthardbahn und umgekehrt in Immensee zu vollziehen. Die Trennung der beiden Netze in der Hand von zwei selbstständigen Gesellschaften ist heute zwar Thatsache, aber unverkennbar drängen die politischen Interessen des Landes und die Verkehrsbedürfnisse mehr und mehr zur Concentration der schweizerischen Bahnnetze, sei es durch die Vereinigung der Concessionsrechte in einer Hand, sei es durch Creirung einer einheitlichen Betriebsleitung. Das Departement ist nicht abgeneigt, dieser Bestrebung Vorschub zu leisten, und es gibt seinem Willen in vorliegendem Falle dadurch Ausdruck, dass es bei der Bestimmung des Anschlusspunktes demjenigen Vorschlag den Vorzug zuerkennt, welcher bei einer spätern Vereinigung der Aargauischen Südbahn und der Gotthardbahn den grösseren Vortheil bietet.

Diese freiere Würdigung der Verhältnisse darf hier um so unbedenklicher Platz haben, als die Vertreter der Aargauischen Südbahn bei den conferenciellen Verhandlungen sich bereit erklärt haben, den Anschluss in Arth-Goldau zu nehmen, unter der doppelten Bedingung, dass über den Betrieb auf der Strecke Immensee-Goldau eine Verständigung der beiden Bahnen zu Stande komme, und dass die Aargauische Südbahn für den Bau und Betrieb des dortigen Gemeinschaftsbahnhofes nicht zu pecuniären Leistungen verhalten werde, welche diejenigen für die Herstellung des Anschlusses in Immensee übersteigen würden.

Das Departement befindet, dass die Lösung der Streitfrage auf dem Boden der letztgenannten Erklärungen der Aargauischen Südbahn gefunden werden müsse. In Ausübung der Competenz, welche dem Departemente als administrativer Behörde zukommt, trifft es daher folgende Verfügungen:

1. Die Aargauische Südbahn ist gehalten, im Zeitpunkte der Eröffnung der Bahnlinie Immensee-Luzern auf der Station Arth-Goldau an die Gotthardbahn anzuschliessen.
2. Ueber die Beordnung des Betriebes auf der Strecke Immensee—Arth-Goldau ist die Verständigung der beiden Bahnen vorbehalten.
3. Den streitenden Bahnen ist das Recht eröffnet, gegen diese Entscheidung des Departements an den Bundesrath zu recurriren.»

Im Einverständnisse mit der Schweizerischen Nordostbahn haben wir darauf verzichtet, an den Bundesrath zu recurriren, da die Verfügung des Eisenbahndepartements genügende Garantie bietet, dass der Entscheid über die Kostenfrage, welcher mangels einer Verständigung der Parteien dem Bundesgerichte zusteht, nicht zu unsern Ungunsten ausfallen werde. In unserer Annahmeerklärung vom 2. Juni bezogen wir uns ausdrücklich auf die betreffenden Vorbehalte des Entscheides, dessen Motive unseres Erachtens durch eine Gegenverwahrung der Gotthardbahn vom 26. Mai nicht entkräftet oder abgeschwächt werden können.

Die Gotthardbahn hat sodann mit Schreiben vom 24./31. Juli 1894 dem Schweizerischen Eisenbahndepartement ein Project für den Gemeinschaftsbahnhof Arth-Goldau eingereicht, ohne uns vorher in Sachen zu begrüssen. Wir haben daher in Verbindung mit der Nordostbahn Namens der Aargauischen Südbahn das Eisenbahndepartement um Ansetzung einer ausreichenden Frist zur Vernehmlassung ersucht und sodann demselben unsere Bemerkungen zu diesem Project mit Eingabe vom 25. September eingereicht.

Bei einer Conferenz vom 5. December konnten wir uns mit der Gotthardbahn über ein modificirtes Project verständigen; dagegen sind von der Südostbahn und von der Arth-Rigi-Bahn erhobene Einwendungen im Laufe des Berichtsjahres noch nicht erledigt worden. Laut dem Kostenvoranschlage der Gotthardbahn werden sich die Anlagekosten auf über 2 Millionen belaufen. Ueber die Betheiligung der Aargauischen Südbahn an der Verzinsung und den Betriebskosten des Bahnhofes Arth-Goldau und über den Betrieb der Strecke Immensee—Arth-Goldau haben die Verhandlungen noch nicht begonnen.

Im Einvernehmen mit der Schweizerischen Nordostbahn haben wir Namens der Aargauischen Südbahn mit Zuschrift vom 27. October an das Schweizerische Eisenbahndepartement unsere Zustimmung zum modificirten Project der Gotthardbahn für die Anschlussstation Immensee erklärt.

II.

Bahnbau.

1. Grunderwerb.

Im Grundbesitz der Unternehmung sind während des Berichtsjahres nur die in nachstehender Tabelle verzeichneten unerheblichen Aenderungen eingetreten:

Kanton.	Gemeinde.	Anzahl der Parcellen.	Grösse.		Kaufsumme, incl. Inconvenienzentschädigung.		Durchschnittspreis pr. m². Fr.	Bemerkungen.
			Aren	m².	Fr.	Cts.		
			a. Landerwerbungen.					
Aargau	Benzenschwyl	2	2	37.9	2019	87	8.48	Zur Stationserweiterung Benzenschwyl.
			b. Landveräusserungen.					
Aargau	Muri	1	—	9.5	20	—	—	