Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 8 (1860)

Artikel: Achter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 30. April 1861 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730445

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: 22.11.2025

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

V. Bahnban.

Die in dieser Richtung mahrend bes Berichtsjahres entwickelte Thatigkeit beschlägt theils bie Fortsetzung und die Vollendung früher begonnener Bauten theils den Beginn neuer Bauten und die Einleitungen zu der Anhandnahme solcher.

In exflerer Beziehung haben wir vor Allem des Ausbaues des Bahnhofes von Winterthur und des Weiterbaues des Bahnhofes von Zürich zu erwähnen. Bahnhof bon Winterthur ift soviel als vollendet. Der Ausbau desfelben mährend des Betriebes war mit befondern Schwierigkeiten verbunden, ging aber gleichwohl glücklich bon Statten. Bir befreuen uns, den Bahnhof Binterthur in feiner befinitiben Gestaltung als gelungen und allen berechtigten Anforderungen entsprechend bezeichnen zu können. Es ift auch ber für benfelben aufgeftellte Rostenvoranschlag nur in einem verhältnigmäßig unerheblichen Betrage überschritten worden. Auf bem Bahnhofe Zürich war die bauliche Thätigkeit wesentlich auf den Weiterbau des Vorbahnhoses gerichtet. Die Planie bes lettern wurde ausgebehnt und eine entsprechende Erweiterung ber Geleife fammt den bazu gehörenden Einrichtungen zur Ausführung gebracht. Ferner wurde eine zweite Lokomotibremife gebaut, in welcher borerft ber Gefellichaft ber Bereinigten Schweizerbahnen berjenige Raum für Unterbringung ihrer Lokomotiven, auf ben fie ein vertragsmäßiges Recht hat, angewiesen wird, in welcher aber auch 5 Stud Lokomotiven unserer Gesellschaft remisirt werden können. In Folge ber Berftellung Diefer Baute mußte eine Verfetung ber Solgicuppen, Die fich auf bem Blate befanden, auf welchem allein die Lokomotivremise schiedlicher Weise erbaut werden konnte, Statt finden. Sie find nun an einer Stelle bes Borbahnhofes, auf welcher fie voraussichtlich werden ftehen bleiben konnen, wieder aufgeführt worben und follen in Bufunft zur Unterbringung von Rugholz für die Werkstätte bienen. Manche weitere Bauten von minderem Belange, welche auf dem Borbahnhofe ausgeführt wurden, laffen wir unerwähnt.

Die Anfertigung ber befinitiven Ratafterpläne und Ratafterbucher ber Rord = oftbahn ift für die Oftlinien ganglich, für die Westlinien zum größten Theile burchgeführt worden.

Bährend des Berichtsjahres ift es gelungen, wieder eine Reihe verwickelter Abrechnung en mit Bauunternehmern zum Abschluffe zu bringen. In Folge beffen warten nun nur noch sehr wenige Rechnungsverhältniffe bieser Art ihrer besinitiven Erledigung.

Die neuen Bauten anlangend, welche in dem Berichtsjahre entweder wirklich begonnen oder zu deren Anhandnahme die erforderlichen Einleitungen getroffen worden sind, gedenken wir vor Allem der Legung des zweiten Geleises, welche zunächst auf der Bahnstrecke Zürich — Turgi bewerkstelligt wird. Die daherigen Arbeiten sind in vollem Gange und wir hoffen, sie bis zum 1. Juni d. I., mit welchem Zeitpunkte der Sommersahrtenplan auf unserer Bahn in's Leben treten wird, wenn nicht ganz, doch größtentheils zum Ziele gediehen zu sehen. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß wir für die Lieserung der zu der Legung des zweiten Geleises ersorberlichen Schienen in Benutzung der gegenwärtig ausnahmsweise niedrigen Eisenpreise einen sehr günsftigen Vertrag haben abschließen können. Gemäß demselben kommt uns die Tonne Schienen, auf unser

Bahnnet geliefert, auf bloß Fren. 189. 80 zu fteben, während wir bei früheren Schienenbestellungen bis auf Fren. 301. 50 bezahlen mußten.

Das Aufnahmegebäude auf bem Bahnhofe in Burich entspricht ben gegenwär= tigen Verkehrsberhaltniffen in keiner Weise mehr. Wir waren ichon feit langerer Beit von ber Ungulänglichkeit besselben eben so fehr überzeugt, wie von ber Nothwendigkeit, die räumliche Konzentrirung ber fämmtlichen Bureaux ber Zentralberwaltung endlich in's Werk zu feten. In Würdigung biefes nach zwei Richtungen hin zu Tage tretenden Bedurfnisses haben wir in ben im Anfange bes Jahres 1860 für ben Ausbau der Nordoftbahn aufgestellten Boranfchlag einen sachbezüglichen erheblichen Anfat aufgenommen. Selbstverständlich ift nun aber bei ber Festsetung des Planes für bas neue Berwaltungs - und Aufnahmogebaube auf bie Bruden - und Strafenbauten, welche in ber Nahe besselben ausgeführt werden sollen, geeignete Rücksicht zu nehmen, damit die wünschbare Einheit und Harmonie in alle diese haulichen Anlagen gebracht werde. Da jedoch die Brojekte für die erwähnten Brücken- und Straßenbauten erst noch in der Ausarbeitung begriffen sind, so kann von der Aufstellung eines definitiven Planes für das neue Verwaltungs= und Aufnahmsgebäude oder gar von der Inan= griffnahme des lettern noch nicht die Rede fein. Wir hoffen übrigens, es follte dies im Laufe des bevorstehenden Sommers möglich werden. Um unserseits keinerlei Verzögerung in die Ausführung ber fo bringenden Baute zu bringen, laffen wir Blane für biefelbe vorarbeiten und zwar auf Grund= lage berjenigen die Bruden- und Straffenbauten in der Umgebung des Bahnhofes betreffenden Voraussetzungen, beren Berwirklichung uns am wahrscheinlichsten vorkommt. Damit biefe Blane in einer ben Bedürfniffen, welche durch die beabsichtigte Baute befriedigt werden sollen, thunlichft entsprechenden Beise angefertigt werben, haben wir ein fehr einläßliches Programm fur bas projektirte Berwaltungs= und Aufnahmsgebäube aufgestellt und ben Architekten, die wir um die Einreichung von Planen angegangen, als Leitsaben übergeben.

Der Vorbahnhof in Zürich stellt sich trotz seiner großen Ausbehnung gleichwohl Angessichts ber außerordentlichen Zunahme des Güterverkehrs als zu beschränkt heraus. Wir haben deshalb unter Zustimmung des Verwaltungsrathes eine beträchtliche Erweiterung desselben auf seiner westlichen Seite beschlossen und die zu diesem Ende hin erforderliche Expropriation bereits eingeleitet. Es wird dann der westliche Theil des in solcher Weise vergrößerten Vorbahnhoses ausschließlich für Rohartikel (Steine, Kohlen, Brenn= und Nutholz), der östliche Theil dagegen einzig für sogenannte Kausmannssätter bestimmt werden.

Betreffend die besinitive bauliche Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen, der auch für die im Weiterbau von Waldshut bis Constanz begriffene Badische Staatsbahn zu dienen hat, sind Unterhandlungen zwischen der Badischen Eisenbahn=Verwaltung und der unterzeichneten Direktion schwebend.

Bei dem Punkte, bis auf welchen der Bahnbau im Laufe des Berichtsjahres gediehen war, glaubten wir das technische Centralbureau, das damals allein noch bestehende Sektionsbureau Baden und das Bureau der Hoch bausektion aufheben zu sollen. In Folge dessen besteht unser höheres technisches Personale zur Stunde lediglich noch aus zwei Bahningenieuren, von denen ber eine die Westlinien, der andere die Oftlinien als Geschäftskreis angewiesen erhalten hat, und bem Maschinenmeister. Es soll damit nicht gesagt sein, daß wenn umfängliche Neubauten zur Aussührung zu kommen haben, das höhere technische Personal in seinem gegenwärtigen Bestande ausreichen wird. Herrn Oberingenieur Beath haben wir bei Anlaß seines Scheidens aus unserer Mitte für die ebenso rasche als gelungene Aussührung des Baues der Nordosibahn unsere vollste Anerkennung ausgesprochen.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande ber Gesell= schaft & be hörden Statt. Es wurde nämlich Herr Regierungsrath und Finanzdirektor Wild in Bürich an die durch den Hinschied des sel. herrn Ott-Imhof vakant gewordene Stelle in dem Verwaltungsrathe gewählt.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 2942 Geschäfte, ber Verwaltungerath in 5 Sitzungen 28 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1860 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Burid, ben 9. April 1861.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, Der Bräffdent:

Dr. M. Cicher.