Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 10 (1862)

Artikel: Zehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft umfallend das Jahr 1862

Autor: Escher, A. Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730489

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: 02.11.2025

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

2. Kranken-Raffe. Der Aktiv-Salbo biefer Kaffe, welcher alle im Taglohn angestellten Arbeiter u. f. w. angehören, erzeigte am Schlusse bes Berichtsjahres einen Betrag von Fr. 13,465. 99 (gegenüber Fr. 9,016. 29 im Jahre 1861). Aus ber Krankenkasse wurden im verstoffenen Jahre Fr. 6,721. 50 bezahlt und es betrug die durchschnittliche Zahl ber Mitglieder derselben 556.

V. Bahnbau.

Im Laufe des Berichtsjahres ist auf den Bahnstrecken Turgi=Aarau und Effretikon-Winter= thur das zweite Geleise gelegt worden. In Folge dessen ist dasselbe mit Ausnahme der Linie Turgi=Mitte Rhein (Waldshut) nun überall angebracht, wo der Unterbau der Nordostbahn ein zwei= spuriger ist.

Der Bahnhof Burich ift mahrend Des Berichtsjahres wieder um einen erheblichen Schritt feiner Bollendung entgegengeführt worden. Die Wege, welche bisher über ben Bahnhof führten, fonnten aufgehoben werben, nachbem andere Kommunifationen, welche diefelben zu erfeten beftimmt find, bergeftellt und ber öffentlichen Benutung anheim gegeben worden waren. Die Planie bes Guterbahnhofes ift nunmehr, abgefeben von einer fleinen Abtheilung beffelben, ganglich bewerkftelligt. Die Geleifeanlage bes Guterbahnhofes fann, wie fie im Laufe bes Berichtsjahres vervollftanbigt worden ift, als faft ganglid vollendet angefeben werden. Befondere Erwähnung verdienen 9 Drebiceiben, welche gur Ermöglichung ober Erleichterung bes Ueberganges von ben einen Geleifen auf die andern angebracht worben find. Gemäß ber Saupteintheilung, welche wir bem Bahnhofe Burich zu geben beichloffen haben und über die unfer legtjährige Gefchäftebericht Auskunft ertheilt, ift ber Gutericuppen, welcher fich bisanbin auf bem innern Babnhofe, ber in Bufunft ausschlieflich fur ben Bersonenverkehr bestimmt sein foll, befand, in den Güterbahnhof verfeht worden. In dem lettern wurde außerdem ein neuer Guterschuppen erbaut und eine offene Laberampe mit fteinerner Ginfaffung errichtet. Endlich murbe eine beträchtliche Abtheilung bes Nieberlagsbaufes, welches, falls bas Bedurfniß es erheischt, ber gangen öftlichen Seite bes Güterbahnhofes entlang erstellt werden foll, mahrend bes Berichtsjahres unter Dach gebracht. Der Kellerraum, bas Erdgefchog, bas erfte und bas zweite Stockwerk berfelben haben einen Alächenraum von je ca. 35,000 [7]'. Ift in Kolge aller Diefer Bauten ber Guterbahnhof feiner Bollenbung nahe gebracht worden, fo war es hinwieder nicht möglich, im Laufe bes Berichtsjahres mit ber Ausführung bes Verwaltungs = und Aufnahmsgebäudes in bem Personenbahnhofe zu beginnen. Deshalb wurde aber nichts vernachlässigt, was eine möglichft gludliche Löfung bes Problemes, welchem burch biefes Bauwert ein Benuge gethan werden foll, herbeizuführen geeignet ift.

Auf bem Bahnhofe Romanshorn mußten für unsere Agentur, für die Güterexpedition unserer Dampfschiffsverwaltung und für die Eidgenössische Zollverwaltung weitere Büreaulokale hergestellt werden und ebenso stellte sich eine Verlängerung des einen Güterschuppens als eine Nothwendigkeit heraus. Gleichzeitig mit der Ausführung der letztern Baute wurde auch die durch dieselbe bedingte etwelche Veränderung der Geleiseanlagen und Anbringung einiger Drehscheiben bewerkstelligt.

Auf bem Bahnhofe Schaffhaufen wurden im Sinblide auf die bevorstehende Mitbenutung beffelben burch die Großherzoglich Badische Eisenbahnverwaltung gegen Ende des Berichtsjahres einige Bauten in's Werk geset. Sie haben einen provisorischen Charakter und wurden deshalb, wenn auch theilweise von uns ausgeführt, gleichwohl ausschließlich von Baden bestritten.

Auch mährend des Jahres 1862 mußten in Folge der fortwährenden Junahme des Verkehrs auf unserer Bahn auf mehrern Stationen Vervollständigungsbauten verschiedener Art, wie z. B. Ersweiterung des Areals, Vermehrung der Geleise, Vergrößerung der Güterschuppen u. s. f. vorgenommen werden. Die Umwandlung der auf einer starken Aufdämmung befindlichen Saltstelle Mühlheim in eine förmliche Güterstation mit Ausweichgeleise ist hier als ein erhebliches Bauobiekt namentlich auch hervorzuheben. Anläßlich dieser Umwandlung konnte mit den betheiligten Gemeinden ein Vertrag über die Gerstellung und Unterhaltung der Buhrungen, welche an der Thur im Anschlusse an den rechtseitigen Landpfeiler der Eisenbahnbrücke zu bestehen haben, abgeschlossen werden. Durch denselben wurde einem Prozesse ein Ende gemacht, den die erwähnten Gemeinden wegen dieser Buhrungsverhältnisse gegen uns angehoben hatten und der bis vor das Schweizerische Bundesgericht gediehen war.

Während des Jahres 1862 haben wir die Kupplung an mehr als der Hälfte der Güterwagen ber Nordostbahn umändern lassen. An dem Reste der lettern soll die Kupplung in dem gegenwärtigen Jahre umgestaltet werden. Diese Umwandlung besteht in dem Uebergange von dem Systeme der sesten Kupplung zu dem Busserspsteme. Da das lettere System bei den Wagen aller Französischen Bahnen, der Badischen Staatsbahn und der im Westen der Schweiz besindlichen Bahnen in Anwendung gebracht ist und da in Folge dessen die Zentralbahngesellschaft die Kupplung ihrer Wagen nach dem Busserspsteme umgestalten ließ, so glaubten wir sowohl im Interesse der Sicherheit als der Vereinsachung des Bestriebes diese Umänderung auch an den Wagen unserer Gesellschaft bewerkstelligen lassen zu sollen.

Wir erwähnen schließlich noch einiger größerer Reparaturbauten, welche mahrend bes Be= richtsjahres in Ausführung gebracht worden sind.

Nachbem das alte Geleise im Jahre 1861 von Killwangen bis Baben erneuert worden, wurde es im Berichtsjahr zwischen Zürich und Killwangen neu gelegt. Bekanntlich wurde die Bahnstrecke Zürich=Baden schon im Jahre 1847 dem Betriebe übergeben, während die übrigen Abtheilungen der Nordostbahn erst vom Jahre 1855 an successive zur Eröffnung gelangten. Nachdem der Oberbau der Bahnstrecke Zürich=Baden nunmehr neu gelegt ist, wird eine Erneuerung der Schienen der übrigen Linien der Nordostbahn voraussichtlich noch längere Zeit nicht nothwendig werden.

Im Laufe bes Berichtsjahres ift unser Dampfboot "Stadt Schaffhausen" einer Neparatur unterworfen worden, welche beinahe einem Neubaue gleichkommt. Es veranlaßte dieselbe einen Kostenauswand von ungefähr Fren. 100,000. Da es nicht möglich war, die einschlägigen Baurechnungen in
ihrem ganzen Umfange vor dem Ablaufe des Berichtsjahres zum Abschlusse zu bringen, so wird ein Theil derselben erst dem laufenden Jahre belastet werden können. Erscheint auch die auf die Reparatur
dieses Schiffes verwendete Summe auf den ersten Blick als außervordentlich groß, so sindet sie hinwieder
wohl ihre volle Rechtsertigung in der Thatsache, daß die durch Andringung einer Maschine nach neuem
System herbeigeführte Ersparniß an Brennmaterial weit mehr beträgt, als der zu 5 % berechnete Zins ber fämmtlichen burch ben Umbau bes Schiffes veranlaßten Kosten. Demnächst soll nun noch bas Dampsboot "Rhein" in Reparatur genommen werden. Bei demselben handelt es sich lediglich um die Erneuerung eines Theiles des Holzbaues. Die Kosten dieser Erneuerung werden kaum einen Viertheil derjenigen des Umbaues des Dampsbootes "Stadt Schaffhausen" betragen. Die übrigen Dampsboote unserer Gesellschaft werden sodann in den nächstsolgenden Jahren nach und nach in Reparatur zu ziehen seine. Boraussichtlich wird aber keines derselben für seine Wiederherstellung auch nur annähernd eine Summe erheischen, wie sie für das Boot "Stadt Schaffhausen" verausgabt werden mußte.

Die Koften ber Erneuerung des alten Geleises auf der Bahnstrecke Zurich = Killwangen, sowie des Umbaues des Dampsbootes "Stadt Schaffhausen" werden aus dem Reservesond in statutenmäßiger Berwendung desselben bestritten.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe bes Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande ber Gefell= schaftsbehörden Statt. Es wurde nämlich Gerr Regierungsrath G. Böschenstein, Prästdent ber Finanzkommission des Kantons Schaffhausen, an die durch den hinschied des sel. Frn. Bezirksgerichts= prästdenten Julius v. Ziegler in dem Verwaltungsrathe vakant gewordene Stelle gewählt.

Die Direktion behandelte in 198 Sigungen 3,384 Geschäfte, ber Berwaltungerath in 3 Sigungen 14 Geschäfte.

Das Lofal, in welchem sich bisher die Direktion mit einem Theile ber Centralbureaux befand, ber Grünenhof, ift uns von dem Hauseigenthümer auf lette Oftern gekündet worden. Wir haben uns veranlaßt gesehen, im innern Bleicherwege ein Anwesen, bestehend aus zwei Säusern mit dazwischen- liegendem Hofraum und dabei besindlichem Garten, um den Breis von Fr. 250,000 anzukaufen. Es werden hier alle Bureaux der Centralverwaltung, abgesehen von denjenigen des technischen Personales, vereinigt werden können. Wenn aber einst das neue Verwaltungsgebäude, dessen Erbauung in Aussicht genommen ist, bezogen werden wird, so dürste die Wiederveräußerung der Liegenschaft, in welcher wir bis zu diesem Zeitpunkte unsern Sitz ausschlagen, ohne Einbuße für die Gesellschaft zu ermöglichen sein.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung mahrend des Jahres 1862 foliegen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Burid, ben 18. April 1863.

Namens der Pirektion der Schweizerischen Uordostbahngesellschaft, Der Bräsident: Dr. A. Gicher.