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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 18 (1870)

Artikel: Achtzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. April 1871 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730490

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: 19.08.2025

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

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze).

a. Expropriation. Mit Ausnahme der Strecke von der Station Kreuzlingen bis zur Landesgrenze ist die Expropriation in allen Gemeinden vollständig durchgeführt.

b. Unterbau. Die Arbeiten für Herstellung des Unterbaues im I. Baulose, welches den Einschnitt im Rebhügel bei Romanshorn umfaßt, sind in Regie ausgeführt worden. Da das Grabmaterial aus diesem Einschnitte, soweit es nicht für Auffüllung und Herstellung des Bahnkörpers verwendet werden mußte, zur Erweiterung des Lagerplatzes längs der Trajektgeleise im Bahnhofe Romanshorn bestimmt war, so wurde zur Bewerkstelligung des Materialtransportes auf der Bahnhofstraße ein provisorisches Geleise gelegt und dieses im südlichen Theile des Bahnhofes mit den Dienstgeleisen verbunden. Der Hügeleinschnitt bestand aus einer ungemein festen und harten Masse. Vollständige Felsschichten wechselten mit harten Mergelschichten, und es mußte daher das Material des ganzen Einschnittes, eine dünne Decke auf der Oberfläche abgerechnet, durch Sprengung gelöst werden. Obwohl diese Arbeiten in der nächsten Nähe bewohnter Häuser und während eine große Zahl von Arbeitern im Einschnitte beschäftigt war, vorgenommen werden mußten, ist doch, Dank der umsichtigen Leitung, kein nennenswerther Unfall vorgekommen. Die Herstellung der Kunstbauten im I. Baulose, bestehend aus einer über 400 Fuß langen Abzugsdohle für das Tagwasser des Einschnittes, aus mehreren Stützmauern zum Schutze der auf beiden Seiten befindlichen Wohnhäuser, sowie aus einer 18 Fuß weiten und ebenso hohen Straßenbrücke, hieng so unzertrennlich mit den Erdarbeiten zusammen, daß sie ebenfalls in Regie bewerkstelligt werden mußte. — Die Unterbauarbeiten in den übrigen 4 Baulosen wurden dagegen, mit einziger Ausnahme der zweiten Einkiesung, im Akkorde ausgeführt. Das Material für die Einkiesung mußte zum weitaus größten Theile vom deutschen Bodenseeufer her bezogen werden. Da nun der Bauverwaltung in ihren Gruben bei Goldach und im Schrofen bei Amrisweil genügendes Material zur Verfügung steht, das herbeigeschafft werden kann, sobald das Geleise für Lokomotiven fahrbar sein wird, so war es im Interesse der Kostenersparniß und der raschen Förderung der Arbeiten angezeigt, die zweite Einkiesung in Regie ausführen zu lassen. — Ein Theil der kleineren Dohlen und Durchlässe wurde aus Cementröhren hergestellt, deren Querschnitt eine Kreisfläche, bei größerer Lichtweite eine elliptische Fläche bildet. Die Dimensionen dieser Cementröhren variieren zwischen 24 □" und 4 □' Querschnittsfläche. Sie kamen bei Straßenübergängen neben der Bahn und auch unter dem Bahnkörper selbst überall da zur Anwendung, wo eine hinlänglich hohe Füllmaterialschichte auf sie zu liegen kommt, so daß sie den Druck und Stoß der Bahnzüge nicht unmittelbar auszuhalten haben. Ihre Solidität ist dadurch erhöht worden, daß man die Wände gehörig verstärkt hat.

c. Oberbau. Die Lieferung der für die Geleiseanlagen erforderlichen Schienen und Befestigungsmittel Seitens der Société Anonyme des Hauts-Fourneaux et Laminoirs de Montigny (Belgien) ließ in verschiedenen Beziehungen Vieles zu wünschen übrig. Ueberdies ist sie, im Widerspruche mit den unzweideutigen Vorschriften der sachbezüglichen Verträge, bis zur Stunde noch lange nicht zu Ende geführt worden. Wir haben außerordentliche Maßregeln ergriffen, um zu verhüten, daß nicht etwa die Linie Romanshorn-Kreuzlingen wegen Mangels an Oberbaumaterialien in Folge dieses Vertragsbruches mit dem 1. Juni nächsthin, dem durch die Konzession für die Vollendung der Bahn festgesetzten Termine, uneröffnet bleiben müsse.

d) Hochbau. Der regelmäßige Fortgang der Hochbauten wurde theils durch mehrfache Einsprachen der bei den Stationsanlagen betheiligten Gemeinden und Privaten, theils durch die Saumseligkeit einzelner Bauunternehmer in der Ausführung ihrer Arbeiten, theils endlich auch dadurch vielfach unterbrochen und behindert, daß über die definitive Gestaltung der Station Kreuzlingen erst in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres eine Verständigung erzielt werden konnte. Gleichwohl sind bei dem energischen Vorgehen der Bauleitung die Arbeiten derart befördert worden, daß noch vor Eintritt des Winters die sämmtlichen Hochbauten unter Dach gebracht und diejenigen von 5 Stationen im Innern und Aeußern verputzt werden konnten. Die gleichzeitige Herstellung der Luftheizungseinrichtungen ermöglichte sodann das Austrocknen der Gebäude auch in der kalten Jahreszeit und in Folge dessen den ungehinderten Fortgang ihres inneren Ausbaues, an dem während des ganzen Winters unausgesetzt gearbeitet worden ist.

e. Technisches Personal. Der Bau der neuen Linie wurde unter der Oberleitung des Bahnbetriebsingenieurs durch einen Sektionsingenieur, dem zwei Bauführer für den Unterbau, der Gehülfe des Oberbahnaufsehers für den Oberbau und zwei Bauführer für den Hochbau beigegeben waren, bewerkstelligt.

f. Vollendung der Bahn. Trotz der eingetretenen vielfachen Hindernisse hoffen wir die Bahnstrecke Romanshorn-Kreuzlingen auf den durch die Konzession festgesetzten Termin, den 1. Juni 1871, dem Betriebe übergeben zu können.

Da die Verträge betreffend die Verbindungsstrecke Kreuzlingen-Konstanz und den Bahnhof Konstanz noch nicht definitiv abgeschlossen sind, so können wir den Plan und das Längenprofil der Bahnlinie Rorschach-Konstanz, sowie eine ausführliche Beschreibung der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz, wie wir sie jeweilen nach der Vollendung von neuen Bahnlinien dem Geschäftsberichte einzuverleiben pflegen, in den gegenwärtigen Geschäftsbericht zu unserm Bedauern nicht aufnehmen, obgleich wir bereits Einleitung hiezu getroffen hatten.

Bötzbergbahn.

Diese Bahn anlangend verweisen wir auf das oben unter Abschnitt I Gesagte, sowie auf den Bericht, welchen wir über unsere dem Baue dieser Bahn während des Jahres 1870 gewidmete Thätigkeit dem Komite für die Bötzbergbahn erstattet haben und welcher dem gegenwärtigen Geschäftsberichte als eine Beilage angefügt ist.

2. Ausbau der alten Linien.

Die Vollendungsarbeiten am Personenbahnhofe Zürich wurden im Berichtsjahre nach Thunlichkeit gefördert. Auf der Südfronte erhielt der Mittelbau seinen krönenden Abschluß, worauf der Abbruch der letzten Gerüstungen und die Beseitigung der letzten noch vorhandenen provisorischen Abschlußwände, sowie die Räumung und Planierung des Vorplatzes bewerkstelligt werden konnte. Von Seiten der Stadtbehörde erfolgte sodann die Herstellung der steinernen Trottoireinfassungen auf der Ost- und Südfronte der Bahnhofbaute, an deren Kosten die Nordostbahn den gesetzlichen Beitrag zu leisten hat. Die im Innern des Aufnahmsgebäudes noch rückständigen Gipser-, Schreiner-, Glaser-, Schlosser-, Maler- und Gußarbeiten gelangten fast durchweg zu gänzlicher Vollendung. Desgleichen kamen auch die ziemlich weitläufigen Arbeiten an den Gas- und Wasserleitungen im Aufnahmsgebäude selbst, sowie die feineren Stuckaturarbeiten in den Wartsäälen I. und II. Klasse und der dazu gehörenden Restauration zur Ausführung. Die Lieferung der zur äußeren und inneren Beleuchtung des Aufnahmsgebäudes erforderlichen Kandelaber, Konsollaternen, Lüster u. s. w. wurde an Herrn L. A. Riedinger in Augsburg verakkordiert. Nachdem bei den in hiesiger Stadt befindlichen elektrischen Uhren schon

wiederholt Störungen vorgekommen sind, haben wir es nachträglich für zweckmäßig erachtet, bei der Bahnhofbaute Zürich gewöhnliche Uhren, die zugleich auch billiger sind, zur Anwendung zu bringen. Es werden dieselben von den Herren Gebrüder Ungerer in Straßburg geliefert. Im gegenwärtigen Momente sind hauptsächlich nur noch die Dekorations- und feineren Malerarbeiten an den Decken der Vorhalle und der Sääle, das Legen der Fußböden in diesen Räumlichkeiten, die Küchen- und Büffeteinrichtungen für den Restaurateur, sowie die Toiletten-, Abtritt- und Pissoireinrichtungen für die Passagiere in der Ausführung begriffen. Auch ist die Beschaffung des benöthigten Mobiliares, der Vorhänge, Spiegel 2c. im Gange und es werden alle Anstrengungen gemacht, um das Aufnahmsgebäude im nächsten Monat Juni dem reisenden Publikum eröffnen zu können. Leider ist eine frühere Vollendung der Arbeiten, wie wir sie in unserm letzten Geschäftsberichte glaubten in Aussicht stellen zu können, nicht möglich geworden, theils weil der bauleitende Architekt in Folge seines bereits erwähnten Beinbruches erst zu Anfang des verflossenen Sommers seine Funktionen an Ort und Stelle wieder aufnehmen konnte, theils aber auch, weil die während des Berichtsjahres eingetretenen Kriegsereignisse störend auf den Fortgang der Arbeiten einwirkten, indem in Folge der durch dieselben veranlaßten Verkehrsstockungen verschiedene Lieferungen, darunter z. B. auch die Gläser, welche zum Abschlusse der inneren Räumlichkeiten vor Eintritt der kalten Jahreszeit bestimmt waren, nicht rechtzeitig eintrafen.

Im Güterbahnhofe Zürich mußte eine neue Lokomotivremise mit 11 Lokomotivständern, den erforderlichen Wasserkrahnen und einem Zimmer für den Oberlokomotivführer hergestellt werden. Sie wurde an eine der schon bestehenden Lokomotivremisen angebaut. Sodann sind verschiedene Einrichtungen zur Speisung der Wasserstationen mit Wasser aus der städtischen Wasserversorgungsanstalt zur Ausführung gebracht worden. Im Ferneren wird unterhalb der Langfurrenstraße auf einer ca. 4 Jucharten umfassenden Grundfläche, die sich mit Ausnahme von wenigen hundert Quadratfuß schon längst im Eigenthume der Nordostbahngesellschaft befindet, ein besonderer Rangierbahnhof angelegt, für welchen die Erd- und Einkiesungsarbeiten begonnen und soweit gefördert wurden, daß beim Eintritte günstiger Witterung die Geleise gelegt werden können. Endlich wurde in dem Güterbahnhofe Zürich ein Wagenkrahn mit einer Tragkraft von 400 Zentner aufgestellt.

Der bisherige Pfahldamm, welcher den Hafen in Romanshorn auf zwei Seiten begrenzt, besteht bereits seit 18 Jahren und ist morsch und baufällig geworden. Da derselbe einen Theil des vormaligen Lagerplatzes, auf welchem sich nun die sämmtlichen Getreideschuppen befinden, zu stützen hat und die Anlage des neuen Lagerplatzes im Seegebiete gegen den Hafen hin ebenfalls eingefaßt werden muß, so konnte man nicht im Zweifel darüber sein, daß die Stützwände nunmehr aus Stein herzustellen seien. Es wurde daher längs des neuen Lagerplatzes eine Quaimauer von ca. 300 Fuß Länge und von dieser ab zum Anschlusse an den längeren Schenkel des Pfahldammes eine 240 Fuß lange doppelhäuptige Hafenmauer hergestellt. Ueberdies wurde in südlicher Fortsetzung der letztern zum Schutze der neuen Landanlage gegen den See eine 630 Fuß lange und ca. 15 Fuß hohe konkave Mauer errichtet. Diese neue Landanlage wurde, wie wir an einer andern Stelle unseres Berichtes bereits erwähnt haben, vermittelst des dem Hügeleinschnitte in Romanshorn entnommenen Materiales hergestellt. Die dem See in solcher Weise abgewonnene Fläche mißt 5 Jucharten.

Auf dem neuen Lagerplatze wurde eine 249 Fuß lange und 140 Fuß breite Güterhalle aus Stein erbaut, welche im Souterrain einen Keller und über demselben 3 große, durch 405 gußeiserne Säulen gestützte Böden enthält. Die Bedachung besteht aus 5 neben einander gestellten, mit gefalzten glasierten Ziegeln belegten Satteldächern, zwischen welchen zur Ableitung des Tagwassers große Blechhohlkehlen angebracht sind, deren gußeiserne Abfallröhren in ein das Wasser dem See zuleitendes Cementröhrennetz münden. Auf der neuen Quaimauer vor der Güterhalle ist ein Krahn nach Fairbairn'schem System mit 100 Zentner Tragkraft zur Beladung und Entladung der Schiffe aufgestellt worden.

Durch die veränderte Richtung, welche der Quaimauer längs des neuen Lagerplatzes, resp. längs der neuen Güterhalle gegeben wurde, ist das Hafenbecken um ca. 35,000 Quadratfuß erweitert worden. Diese Grundfläche mußte zwischen 6 und 7 Fuß tief ausgegraben werden, um den Schiffen auch beim niedrigsten Wasserstande das Anlanden an der Quai-

mauer vor der Güterhalle zu ermöglichen. Die Erweiterung des Hafenbeckens machte die Ausbaggerung der bisher noch nicht ausgetieften, längs des längeren Schenkels des Pfahldammes in Dreieckform sich hinziehenden Abtheilung des bisherigen Hafens nothwendig, da die Schiffe ungehindert in das erweiterte Hafenbecken müssen einfahren können. Zu diesem Zwecke wurde eine Baggermaschine angeschafft und in Betrieb gesetzt.

Die Lebhaftigkeit des Güterverkehres und die Einführung neuer Eisenbahnlinien in den Bahnhof Romanshorn machte die sofortige Anlage einer Anzahl von Geleisen auf dem neuen Lagerplatze und die Einziehung eines dritten durchgehenden Geleises in der Einsteighalle nöthig. Um den erforderlichen Raum für das letztere zu gewinnen, mußten die Stein- und Holzpfeiler, welche das Hallendach an der Seite gegen den Hafen hin stützten, entfernt und durch gußeiserne Säulen ersetzt werden. Sodann ist noch längs der Rorschacherlinie ein Landkomplex im Meßgehalte von ca. 4 Jucharten zur Anlage weiter erforderlicher Reserve- und Rangiergeleise erworben worden.

Endlich sind im Bahnhofe Romanshorn fünf eiserne Drehscheiben und eine Brückenwaage von 800 Zentner Tragkraft angebracht worden.

Nachdem der von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Hafenstation Rorschach erstellte Güterschuppen so weit fertig war, daß er für den Verkehr benutzt werden konnte, wurde der inzwischen für Abwicklung des Güterverkehres noch stehen gebliebene Theil des alten Kaufhauses abgebrochen. Das gewonnene Baumaterial wurde theils nach Romanshorn, theils nach Zürich transportiert und zu dortigen Bauten verwendet. Als im Juni auch das ebenfalls von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen erbaute Aufnahmsgebäude bezogen werden konnte, wurde die provisorische Bude, welche seit Eröffnung unserer Bahn für den Stationseinnehmer der Nordostbahn auf dem Hafenplatze aufgestellt war, abgebrochen.

Da sich das Reservoir der Wasserstation im Bahnhofe Aarau in Folge der Vermehrung der in den letztern einmündenden Züge als zu klein erwies, so wurde neben demselben ein zweites Reservoir mit 400 Kubikfuß Inhalt aufgestellt und die gußeiserne Zuleitungsröhre erweitert und umgebaut. Für die aus den gleichen Gründen erforderlich werdende Erweiterung der Lokomotivremise in Aarau wurde Plan nnd Voranschlag ausgearbeitet. Für einstweilen konnte indessen dem diesfälligen Bedürfnisse durch Einrichtung eines provisorischen Standes für eine Maschine in der Wagenremise genügt werden.

Für den Bahnhof Frauenfeld wurden zwei eiserne Drehscheiben bestellt, welche in Verbindung mit einigen neu anzubringenden Geleisen vornämlich dem Verladen und Transporte von Kriegsfuhrwerken zu dienen bestimmt sind.

Die Stadtgemeinde Winterthur wünscht eine bessere Verbindung zwischen der alten Stadt und dem Neuwiesenquartiere für Fußgänger herzustellen, die sie zuerst vermittelst eines unterirdischen Durchganges unter dem Bahnhofe hindurch zu bewerkstelligen gedachte, nun aber durch Herstellung eines über den Bahnhof hinwegführenden eisernen Steges nach den von unserer Bauleitung angefertigten Plänen zur Ausführung bringen wird.

Da die Räumlichkeiten der Administrationsgebäude im Bleicherwege für die gegenwärtigen Bedürfnisse der Zentralverwaltung nicht mehr genügen, so mußte auf eine entsprechende Erweiterung derselben Bedacht genommen werden. Wir haben daher ein Bauprogramm aufgestellt und Pläne für die Erweiterung des hintern Administrationsgebäudes, zu welcher der Raum der zum Behufe dieser Bauten zu beseitigenden Oekonomiegebäude benutzt werden soll, ausarbeiten lassen. Die bestehenden Miethverträge, die theilweise erst auf Ostern 1871 gelöst werden konnten, gestatteten jedoch im Laufe des Berichtsjahres lediglich die Inangriffnahme der Bauarbeiten für Herstellung des südwestlichen Flügels

der Neubaute. Für diesen wurden die Arbeiten unter dem 11. August ausgeschrieben. Der Rohbau ward sodann am 23. August in Akkord gegeben. Die Arbeiten begannen am 30. August; am 22. November wurde das Gebäude unter Dach gebracht und am 14. Dezember war der Rohbau vollendet. Der südöstliche Flügel der Neubaute soll noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen und vollendet werden.

Schließlich erwähnen wir noch unter dieser Abtheilung, daß der den Herren Escher, Wyß und Comp. auf ihrem Guthaben für das Trajektschiff zurückbehaltene Garantiebetrag mit Fr. 108,000 nach Ablauf der Garantiezeit an das genannte Etablissement ausbezahlt worden ist und daß daher die auf die Nordostbahn fallende Hälfte dieses Betrages mit Fr. 54,000 in der Baurechnung pro 1870 erscheint.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In der außerordentlichen Generalversammlung vom 4. März 1870 wurde zum Mitgliede der Direktion an die Stelle des sel. Herrn Direktor Schweizer Herr Emil Weiß von Winterthur, bisheriger Betriebsinspektor der Nordostbahn, und zum Mitgliede des Verwaltungsrathes an die Stelle des sel. Herrn Oberrichter Ludwig von Frauenfeld Herr Regierungspräsident Labhardt von Steckborn gewählt. Noch am Schlusse des Berichtsjahres ist im Verwaltungsrathe durch den Hinschied des vieljährigen und verdienten Präsidenten desselben, Herrn C. E. Steiner-Ziegler von Winterthur, eine neue, für uns sehr schmerzliche Lücke entstanden.

Die Direktion behandelte in 202 Sitzungen 4,896 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 24 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1870 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. April 1871.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.