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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 20 (1872)

Artikel: Zwanzigster Geschäftsbericht der Direction der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. Juni 1873 stattfindende Generalversammlung der Actionäre

Autor: Peyer, J.F.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730476

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

b. Krankencasse.

Am 31. December 1871 betrug der Activsaldo derselben	Fr.	11,454. 85
Im Jahre 1872 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . .	„	19,681. 53
Gesammteinnahme	Fr.	31,136. 38
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen 2c. ziehen sich davon ab mit	„	18,672. 54
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr.	12,463. 84

Die Mitgliederzahl der Krankencasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 963.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Bötzbergbahn.

Ueber den Bau der Bötzbergbahn wurde von uns dem für dieselbe bestehenden Comite der jährliche Bericht erstattet. Wie schon an einer andern Stelle bemerkt, ist dieser Bericht dem vorliegenden Geschäftsbericht beigefügt.

Aargauische Südbahn.

Das Directorium der Centralbahn hat in ähnlicher Weise über diese Bahn berichtet; wir verweisen auf den ebenfalls beigefügten Bericht desselben.

Winterthur-Coblenz.

a. Technische Vorarbeiten. Beim Jahresübergang waren, wie wir Ihnen in unserm letztjährigen Geschäftsberichte mittheilen konnten, die für Feststellung des definitiven Trace erforderlichen Aufnahmen und Vermessungen im Gang. Daß diese Arbeiten energisch betrieben wurden, wird sich Ihnen aus der Thatsache ergeben, daß die Pläne für die Strecke Winterthur-Weiach schon am 22. April 1872 der Regierung von Zürich, diejenigen für die Linie Kaiserstuhl-Coblenz am 17. Mai 1872 der Regierung von Aargau zur Genehmigung vorgelegt werden konnten. — Wie schon an anderer Stelle erwähnt, ertheilte letztere Behörde ihre Genehmigung sofort, während von der Regierung von Zürich die Pläne für die Bahnstrecke Rorbas-Rheinsfelden, in Betreff welcher wir eine Abänderung der vom Stadtrath Winterthur vorläufig projectirten Zugsrichtung beantragt hatten, beanstandet wurden. Wir haben ebenfalls schon oben zu Ihrer Kenntniß gebracht, daß diese Angelegenheit von uns bei den Bundesbehörden anhängig gemacht worden ist und demnächst ihre Erledigung finden dürfte.

b. Expropriation. Die Katasterpläne und Grunderwerbungstabellen sind aufgelegt worden in den Gemeinden Winterthur, Töß, Wülflingen, Pfungen, Weiach, Kaiserstuhl, Fisibach, Rümikon, Mellikon, Reckingen, Zurzach und Rietheim, so daß zur Zeit, ausschließlich der von der Strecke Rorbas-Rheinsfelden berührten Gemeindegemarkungen, nur noch Coblenz aussteht; die Planauflage in letztgenannter Gemeinde ist übrigens ebenfalls vorbereitet.

Die Einsprachfristen sind abgelaufen in den Gemeinden Winterthur, Töß, Wülflingen, Pfungen, Rümikon, Mellikon, Reckingen und Zurzach, und die aus diesen Gemeinden eingelaufenen Forderungseingaben sind unserm Expropriationscommissariat zur Behandlung übertragen, zum Theil auch von diesem schon erledigt und, so weit nothwendig, der eidgenössischen Schätzungscommission überwiesen worden.

Bereits durchgeführt endlich ist die Expropriation theils auf dem Wege gütlicher Unterhandlung, theils durch die Dazwischenkunft der eidgenössischen Schätzungscommission in den Gemeinden Weiach, Kaiserstuhl und Fisibach.

c. Unterbau. Was die Bauausführung betrifft, so sind die Arbeiten des ersten Looses (Rheinsfelden-Kaiserstuhl, 3.3 Kilometer) und des zweiten Looses (Kaiserstuhl-Rümikon, 3.93 Kilometer) der II. Section noch vergangenen Herbst mit festen Ausführungsterminen vergeben worden, nachdem schon früher der Beginn der Erdarbeiten auf diesen Loosen in Regie erfolgt war.

In der gleichen Section sind nicht unerhebliche Entwässerungsarbeiten, welche dem eigentlichen Bahnbau voranzugehen hatten, theils durchgeführt worden, theils der Vollendung nahe.

Daß wir uns mit Bezug auf die controverse Bahnstrecke zwischen Rorbas und Rheinsfelden auf diejenigen Studien und Erhebungen beschränkt haben, welche zur Bearbeitung der Detailpläne erforderlich sind, diese selbst aber zur Zeit noch nicht haben ausführen lassen, bedarf wohl keiner Motivirung. Dagegen sind wir im Falle zu constatiren, daß für die ganze übrige Bahnlinie, d. h. für Winterthur-Rorbas und Rümikon-Coblenz, alle Detailpläne für die Erdarbeiten und für die Kunstbauten fertig vorliegen, und daß für beide Strecken auch die Berechnungen so weit vollendet sind, daß die Ausschreibung der Bauloose zu jeder Zeit erfolgen kann. Da hier die Bauverhältnisse sehr günstig sind, während sie sich zwischen Rorbas und Rheinsfelden unter allen Umständen schwieriger gestalten, wird die Ausführung der übrigen Linie mit derjenigen der letzterwähnten Strecke ohne Mühe Schritt halten können.

Linksufrige Zürichseebahn.

Technische Vorarbeiten. Bereits zu Anfang des Berichtsjahres beschäftigte sich das technische Personal, wenn auch vorerst in mehr genereller Weise, mit dem Projecte einer linksufrigen Zürichseebahn, sowie namentlich mit der äußerst wichtigen Frage der Einmündung derselben in den bestehenden Bahnhof in Zürich. Schon im Februar wurde an Hand der topographischen Karte des Kantons Zürich ein Trace von Zürich bis Horgen, unter Rücksichtnahme auf die Abzweigung von Thalweil nach Zug, ausgearbeitet, welches auch in der Folge durch die Detailaufnahmen als richtig bestätigt worden ist.

Als nach Abschluß des Vertrages mit dem Centralcomite für Begründung einer linksufrigen Zürichseebahn Anfangs August die im Auftrage desselben angefertigten Pläne und Studien einlangten, stellte die genaue Prüfung dieses sonst sehr schätzbaren Materials, mit Horizontal-Curvenplänen im Maßstab von 1 : 3000 für die Strecke Zürich-Bendlikon und 1 : 2500 für den übrigen Theil, für die erstgenannte Strecke eine Neuaufnahme im Maßstab der übrigen Aufnahmen als durchaus nothwendig heraus, indem gerade dieser wichtigste Theil, welcher wesentlich auf Vergrößerung und Zusammenstellung verschiedener älterer meist mangelhafter Pläne beruhte, nicht die wünschbare Genauigkeit zu bieten schien. Ueberdies war auch eine Erhebung von Seetiefen, die beinahe gänzlich fehlten, nothwendig.

Nach dem auf Grund dieser Ergänzungen sorgfältig verfaßten Projecte verläßt die Linie unterhalb Neufrankenthal in Außersihl den Vorbahnhof Zürich, umzieht in großem Doppelbogen Außersihl, ohne dessen bauliche Entwicklung irgendwie zu hindern, überschreitet hart hinter dem Selnauquartier die Sihl und gewinnt mit 190 Meter langem Tunnel unter der

Brandschenke den für eine Station Enge günstig gelegenen Platz im Venedigli. In der Fortsetzung tritt die Bahn außerhalb des Sternengäßchens auf eine kurze Strecke ganz an den See und ermöglicht eine in jeder Beziehung wohl geeignete Hafenstation Wollishofen. Unmittelbar darauf überschreitet die Linie die Seestraße und gelangt in schwacher Steigung von nicht über 6.5 ‰ oberhalb Bendlikon und durch den obern Theil von Rüschlikon auf ihren Culminationspunkt, die Station Thalweil, welche 437.0 Meter über Meer oder 29.0 Meter über dem mittlern Seewasserstand derart situirt ist, daß eine Abzweigung ins Sihlthal und nach Zug ohne Ueberschreitung einer Maximalsteigung von 12 ‰ möglich wird. Für Kilchberg ist dabei eine Station vor der Ortschaft Bendlikon und für Rüschlikon eine Haltstelle südlich oberhalb des Schulhauses vorgesehen. Unmittelbar nach der Station Thalweil senkt sich die Linie wieder gegen den See, den sie mit 7 und 6.8 ‰ Gefälle vor Horgen erreicht; nur bei Tischenloo ist eine Horizontale für die Station Oberrieden eingeschaltet. Von Horgen aufwärts bis an die Kantonsgrenze ob Richtersweil folgt die Bahn so zu sagen überall dem Seeufer und läßt nur die Au, das Gießenhorn oberhalb Wädensweil und in Richtersweil den Vorsprung mit der Cattunfabrik seewärts. Dabei kommen die Stationen Horgen, Wädensweil und Richtersweil direct an den See, eine Haltstelle Au aber in die Mitte des Plateau hinter der Halbinsel gleichen Namens zu liegen.

Von Mitte der Aufnahmshalle in Zürich ergeben sich zu den einzelnen Stationen folgende Distanzen: Enge 4.02, Wollishofen 5.81, Kilchberg 8.63, Rüschlikon 10.70, Thalweil 12.14, Oberrieden 14.29, Horgen 17.31, Au 20.71, Wädensweil 24.08, Richtersweil 27.51 und bis zur zürich-schwyzerischen Kantonsgrenze 28.2 Kilometer.

Gestützt auf dieses Vorproject wurden die definitiven Vorarbeiten sofort mit allen verfügbaren Kräften an Hand genommen, so daß von Zürich bis Richtersweil, trotz der etwas ungünstigen Witterung, die Aussteckung mit Aufnahme des Katasters, sowie der Lang- und Querprofile in der Hauptsache bis zum Schlusse des Jahres noch durchgeführt werden konnte.

Die obere Hälfte der linksufrigen Zürichseebahn von Richtersweil bis Ziegelbrücke erforderte zur richtigen Ausarbeitung des Vorprojectes von Lachen bis Ziegelbrücke ebenfalls eine neue umfassendere Aufnahme, welche im Berichtsjahr durchgeführt wurde. Mit Schluß des Jahres war das diesbezügliche Vorproject mit Kostenvoranschlägen in der Vollendung begriffen.

2. Ausbau der alten Linien.

Im Laufe des Berichtsjahres sind am Personenbahnhof Zürich noch einige Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten ausgeführt worden. In der Einsteighalle wurde das Cementtrottoir an der Nordseite erstellt, die Thürme wurden mit Flaggenstangen und Blitzableitern ausgerüstet, um die Gallerie längs des Hallendaches das Geländer und am Haupteingang des Mittelbaues ein schmiedeisernes Portal angebracht; und nachdem das ehemalige Maschinenhaus an der Südseite des innern Bahnhofes beseitigt war, konnte der Vorplatz vom westlichen Eckbau des Verwaltungsgebäudes bis zur Sihl planirt und mit einem Geländer abgeschlossen werden. Das provisorische Aufnahmsgebäude an der Kornhausstraße gelangte ebenfalls zum Abbruch und es fand das hiebei gewonnene Material bei Erstellung einer Wagenremise im Bahnhofe Turgi größtentheils seine Verwendung. Im äußeren Bahnhof wurde der der Sihl zunächst gelegene Güterschuppen um 180 Fuß sihlwärts verlängert und es bietet der neu erstellte Theil eine Lagerfläche von 7,650 Quadratfuß.

Da sich das zur Lagerung von Rohmaterialien bestimmte Areal im äußeren Bahnhof (der sogenannte Rohmaterialbahnhof) immer mehr als unzureichend erwies, wurde letzterer in südwestlicher Richtung um circa 133,200 Quadratfuß erweitert und mit Geleiseanlagen versehen.

Im Bahnhof Romanshorn wurde der steinerne Hafendamm gänzlich vollendet, ebenso wurde die Austiefung des Hafens bis auf den nördlichen, dem Staate Thurgau gehörenden Theil, den sogenannten alten Hafen, vollständig durchgeführt. Das bei der Ausbaggerung des Hafens gewonnene Material wurde zur Auffüllung des Lagerplatzes südlich der neuen Güterhalle verwendet; im übrigen wird das Auffüllungsmaterial für den Lagerplatz aus dem anstoßenden Seegebiet gewonnen. Die Schiffswerfte ist an die südöstliche Ecke des neuen Lagerplatzes versetzt und ein Zufahrtskanal zu derselben von 600 Fuß Länge erstellt worden. Die Ufermauern längs des neuen Lagerplatzes sind bis auf eine Oeffnung von circa 50 Fuß, die, so lange der Lagerplatz nicht gänzlich aufgefüllt ist, zur Einfahrt für Schiffe noch belassen werden muß, vollständig aufgeführt. Bei dem zunehmenden Personenverkehr seit Eröffnung der Rorschacher- und Konstanzer-Linie schien die Erstellung eines zweiten Passagierabtrittes angezeigt; es wurde ein solcher nördlich vom Aufnahmsgebäude errichtet und mittelst eines bedeckten Ganges mit der Einsteighalle in Verbindung gebracht. Da bei den provisorischen Kornschuppen das Tagwasser nicht genügend Abfluß fand und deshalb eine Zerstörung dieser Holzbauten zu befürchten war, erschien eine gründliche Entwässerung des Areals der provisorischen Kornschuppen dringend geboten; zu diesem Behuf wurde ein Dohlennetz eingelegt und zwar derart, daß die Hauptdohlen bei eventueller Erstellung definitiver Bauten unverändert belassen werden können.

Auf der Station Amrisweil zeigte sich der Güterschuppen mit 1,050 Quadratfuß Lagerfläche immer mehr als unzureichend; an seiner Stelle ist daher ein neuer Schuppen mit 3,240 Quadratfuß Lagerfläche errichtet und ferner noch eine steinerne Laderampe erstellt worden.

Die Station Wiesendangen ermangelte bisanhin eines Güterschuppens, überdies erwiesen sich die bestehenden Wartlocalitäten als zu beschränkt. Es wurde deshalb ein Güterschuppen mit 920 Quadratfuß Lagerfläche aufgeführt, das Stationsgebäude erweitert und in demselben ein Wartzimmer II. und ein solches III. Classe eingerichtet.

Nachdem im Spätjahr 1871 Vorbereitungen für die dringend nothwendig gewordene Erweiterung des Güterbahnhofes Winterthur getroffen und das zu diesem Behufe benöthigte Land käuflich erworben worden war, gelangten im Laufe des Berichtsjahres die für diese Bahnhoferweiterung erforderlichen Erdarbeiten in der Hauptsache zur Vollendung. Da hiebei die Benutzung der Hauptgeleise nicht umgangen werden konnte, war es, um Betriebsstörungen 2c. zu vermeiden, angezeigt, diese Arbeiten in Regie auszuführen. Durch die neue Anlage wird der Güterbahnhof von 1,300 Fuß auf 2,700 Fuß verlängert und dessen Areal von 242,500 Quadratfuß auf 554,500 Quadratfuß erweitert. Statt des Uebergangs der sogenannten Vogelsangstraße am südlichen Ende des früheren Güterbahnhofes im Niveau der Bahn wird die neu angelegte Wylandstraße mittels einer 228 Fuß langen Brücke über den Bahnhof geführt werden, die neu projectirte Jägerstraße dagegen die Geleise im Niveau überschreiten. In Folge Verlängerung des Güterbahnhofes muß die Zürcherlinie auf circa 1,000 Fuß vom Ende des Bahnhofes weg tiefer gelegt und, um die Einmündung der Coblenzer-Linie zu ermöglichen, theilweise bergwärts verschoben werden. Die Verladerampe zwischen den beiden Güterschuppen wurde überbaut und zu einem Schuppen umgewandelt, ferner in dem südlich gelegenen Schuppen eine Anzahl neuer Bureaux erstellt. Sowohl im Personenbahnhof wie im Güterbahnhof wurde die Wasserversorgung eingerichtet, und es beziehen nun die Nordostbahn- und die Vereinigten Schweizerbahn-Maschinen ihren Wasserbedarf aus der städtischen Wasserversorgung; der Wasserverbrauch wird durch Wassermesser bestimmt.

Im Bahnhof Turgi wurde, wie bereits oben bemerkt worden ist, aus dem Abbruchsmaterial des provisorischen Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Zürich eine Wagen-Remise errichtet. Dieselbe ist nur auf zwei Seiten eingewandet, hat eine Länge von 228 Fuß und eine Breite von 41 Fuß und ist mit 3 neu erstellten Geleisen versehen, die in geeigneter Weise mit den Bahnhofgeleisen verbunden worden sind.

In Schinznach wurde das Stationsgebäude durch einen Wartsaalanbau vergrößert, der Wartsaal III. Classe in ein Wartzimmer I. Classe umgebaut und längs der Bahnseite des Stationsgebäudes ein eisernes Vordach angebracht.

Für Erstellung definitiver Aufnahmsgebäude auf den Stationen Islikon, Felben und Erlen sind Einleitungen getroffen worden; diese Gebäude sollen bis zum Spätjahr 1873 vollendet werden.

Auf den Stationen Andelfingen, Weinfelden und Ruppersweil sind sogenannte Wagenkrahnen von 200 % Tragkraft, im Güterbahnhof Winterthur ein Drehkrahn von 120 % Tragkraft und auf den Stationen Dietikon, Affoltern und Arbon Drehkrahnen von 80 % Tragkraft aufgestellt worden; ferner wurden, wie bereits im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt ist, 20 Stationen des Nordostbahnnetzes mit Brückenwaagen von 500 % Tragkraft ausgerüstet.

An dieser Stelle mag noch der Geleiseverbindungen mit dritten, der Bahn benachbarten Etablissementen gedacht werden, deren im Laufe des Berichtsjahres wieder mehrere erstellt worden sind. Die Anlage von Privatgeleisen erlangt in Folge des fortwährenden Entstehens größerer Etablissemente in der Nähe von Eisenbahnstationen eine wachsende Bedeutung, und dieselben erscheinen wenigstens insoweit, als sie auf Bahngebiet liegen, als ein „Ausbau" der alten Linien, zumal die Bahnverwaltung bei allen derartigen Geleiseverbindungen sich das Mitbenutzungsrecht ausbedingt.

Solche Privatgeleise sind im Laufe des Jahres erstellt worden: in Aarau für Rechnung der Herren Naeff und Zschokke und der Lagerhäuser für die Centralschweiz in Aarau und Olten; in Winterthur für die schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik daselbst; in Schaffhausen für die dortige Korn- und Lagerhausgesellschaft; in Egnach für Rechnung der Milchcondensationsgesellschaft „Alpina" daselbst. Ferner ist der Vertrag betreffend ein schon seit dem Jahre 1863 bestehendes Privatverbindungsgeleise in Oerlikon auf die Werkzeugmaschinenfabrik daselbst übertragen worden. Es bestehen nunmehr Privatverbindungsgeleise mit den Bahnhöfen resp. Stationen Zürich (2), Oerlikon, Winterthur (3), Marthalen, Schaffhausen, Egnach und Aarau (2).

VI. Gesellschaftsbehörden.

Während des Berichtsjahrs sind im Bestande der Gesellschaftsbehörden nachstehend erwähnte Veränderungen eingetreten. Der Verwaltungsrath verlor durch den Hinschied des Herrn a. Regierungsrath Müller in Winterthur ein vieljähriges, verdientes Mitglied; an die erledigte Stelle wählte die ordentliche Generalversammlung vom 30. Mai 1872 Herrn J. U. Zellweger-Wäffler in Winterthur. Herr Nationalrath Heinrich Fierz in Zürich demissionirte als Präsident des Verwaltungsrathes; der letztere wählte hierauf zu seinem Präsidenten Herrn Nationalrath Dr. A. Escher.

In Abänderung des sachbezüglichen Beschlusses vom 27. April 1858 betreffend Organisation der Direction setzte der Verwaltungsrath am 11. Mai 1872 fest, daß sämmtliche fünf Mitglieder der Direction künftig als ständige Mitglieder zu fungiren und ihren Wohnsitz in Zürich zu nehmen haben. Gleichzeitig ermächtigte derselbe die Direction, die Geschäftsvertheilung unter ihre Mitglieder versuchsweise von sich aus vorzunehmen, um später auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen dem Verwaltungsrath eine Geschäftsordnung zur Genehmigung vorzulegen. In Folge einer diesfalls von