

Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **30 (1882)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

V. Bahnbau.

A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Nachdem noch im Spätjahr 1881 die Unterbauarbeiten für Verlegung der Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur in Angriff genommen worden sind, wurden im Berichtsjahr die neuen Ostzufahrtslinien mit Überführung der Lind- und Haldenstrasse über den vierspurigen Bahnkörper vollendet, und es konnten die neuen Zufahrten, und zwar zwei für die beiden Nordostbahnlinien nach Singen-Konstanz und nach Romanshorn und je eine für die Vereinigten Schweizerbahnen und für die Tössthalbahn, mit 1. August dem Betrieb übergeben werden.

Die Verlegung der Ostzufahrten war mit durchgreifenden Geleisänderungen zur Einmündung in den Bahnhof, die sich bis in den eigentlichen Personenbahnhof erstreckten, verbunden.

Die Erweiterung des Güterbahnhofes ist bereits im Jahr 1881 vollendet worden, und es ist nun mit Erstellung der neuen Zufahrtslinien und den damit zusammenhängenden Geleisanlagen das reduzierte Projekt über die Bahnhofserweiterung Winterthur gemäss dem vom Bundesrath unterm 14. Oktober 1881 genehmigten Plan vollständig durchgeführt.

Die Baurechnung des Stammnetzes hatte für diese Bauten in Winterthur für 1882 mit Fr. 374,181. 48 Cts. aufzukommen. Dagegen wurden derselben an verschiedenen Einnahmen gutgebracht Fr. 26,075. 33 Cts.

Für die definitive Stationsanlage Horgen, wonach die Station zwischen dem Übergang der Seestrasse und dem Übergang zur Dampfschifflande, beziehungsweise unterhalb des Meierhofes erstellt werden soll, wurden die Verhandlungen mit den Gemeindebehörden fortgesetzt, und die Pläne zur Vorlage an das Post- und Eisenbahndepartement angefertigt. Die definitive Genehmigung der Planvorlage durch den Bundesrath erfolgte unterm 24./26. Februar 1883.

Die Strecke Otelfingen-Wettingen ist seiner Zeit zweispurig angelegt worden; da indessen nach Übernahme der Nationalbahn die Erfahrung zeigte, dass der Verkehr auf dieser Linie auch bei einspuriger Bahn leicht bewältigt werden könne, so wurde, um die Bahnunterhaltungskosten reduzieren zu können, das zweite Geleise auf dieser Strecke abgebrochen und das gewonnene Oberbaumaterial dem Conto „Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn“ gutgeschrieben, die in Folge des einspurigen Betriebes erforderlichen Änderungen der Geleisanlagen auf den Stationen Otelfingen und Würenlos dagegen dem gleichen Conto belastet. Die der Baureserve hieraus zugeflossene Nettoeinnahme beträgt Fr. 62,009. 14 Cts. Auf denselben Conto wurden von grössern Arbeiten noch ausgeführt: Vollendungsbauten an der Stationserweiterung Örlikon; Schutzbauten am rechten Thurufer bei Ossingen; Verstärkung der Eisenkonstruktion der Überfahrtsbrücke über die Aargauische Südbahn zwischen Othmarsingen und Lenzburg; Umbau und Ersatz der Holzbestandtheile einer Anzahl kleinerer Brücken durch Eisenkonstruktion; Erstellung von durchgehenden Gütergeleisen auf den Stationen Mannenbach, Dynhard, Baden-Oberstadt und Mägenwyl; ferner wurde für Einmündung der Aargauischen Südbahn auf der Station Othmarsingen ein viertes durchgehendes Geleise nebst den nöthigen Verbindungsgeleisen in gemeinschaftlichen Kosten mit der Aargauischen Südbahn erstellt. Die Ausgaben für diese verschiedenen Bauten, abzüglich einiger Einnahmen, haben sich auf Fr. 60,850. 54 Cts. beziffert, und es stellt sich daher mit Berücksichtigung des obigen Einnahmepostens der Saldobestand der Baureserve per Ende des Berichtsjahres auf Fr. 122,253. 19 Cts. gegenüber Fr. 121,094. 59 Cts. im Vorjahr.

B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Dieser Conto hat sich im Berichtsjahr um Fr. 265,919. 44 Cts. vermindert. Einer Ausgabe von Fr. 11,737. 97 Cts. für Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten bei der Werftanlage in Wollishofen sammt Hafensabschluss und Landungssteg stehen nämlich folgende Einnahmen gegenüber: Fr. 50,000 für Abschreibung der ausrangirten Tenderlokomotive D Nr. 201; Fr. 104,199. 65 Cts. in Folge Verkaufs von 4 Tenderlokomotiven D Nr. 202—205 sammt Gutschrift des Mindererlöses; Fr. 89,011. 13 Cts. durch Verkauf von 17 Personen- und 9 Gepäckwagen (von der ehemaligen Nationalbahn herrührend); Fr. 779. 35 Cts. für Verkauf entbehrlichen Schiffsinventars; endlich Fr. 35,467. 28 Cts. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Imprägniranstalt.

Im Berichtsjahr ist eine Erweiterung der Hauptwerkstätte mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 179,500 beschlossen worden. Die jetzige Reparaturwerkstätte wurde in den Jahren 1857/58 erbaut; seither ist die ganze Anlage, mit Ausnahme einiger hinzugekommener provisorischer Bauten, dieselbe geblieben, obwohl der Bestand und die Leistung des Rollmaterials sich um mehr als das Fünffache vermehrt haben. Schon im Jahr 1874 wurde daher eine umfassende Neubaute projektirt; in der Folge beschränkte man sich aber auf Ausführung einiger provisorischer Bauten und vertagte die Ausführung der weitergehenden Projekte. Dass das Bedürfniss einer Erweiterung der Werkstätte sich seit dieser Zeit nicht stärker fühlbar gemacht hat, ist wohl hauptsächlich den umfangreichen Anschaffungen von Rollmaterial in den Jahren 1875/76 zuzuschreiben, welche gestatteten, älteres, reparaturbedürftiges Material auf die Seite zu stellen und dessen Umbau (wofür die Mittel auf die Seite gelegt worden und im Erneuerungsfond enthalten sind) zu verschieben. Nachdem mittlerweile eine Zunahme des Verkehrs, zum Theil in Folge der Ausdehnung des Netzes, stattgefunden hat und der Bedarf an kursirendem Rollmaterial ein grösserer geworden ist, lässt sich eine Erweiterung der Werkstätte nicht mehr verschieben. Nach dem genehmigten Projekt werden die jetzigen Werkstättenlokalitäten gegen Westen, wo noch genügender Raum vorhanden ist, erweitert; die jetzige Wagenreparaturwerkstätte für eine Kesselschmiede, welche man bisher nicht hatte, eingerichtet, und für die Wagenreparatur und die Malerei Neubauten aufgeführt. Dazu kommen einige neue Werkzeugmaschinen und eine neue stärkere Dampfmaschine. Die Ausführung selbst fällt ins laufende Jahr.

VI. Direktion.

Gegen Ende des Berichtsjahrs (6. Dezember) erlitt die Gesellschaft einen schweren Verlust durch den Hinschied von Herrn Nationalrath Dr. A. Escher. Unter den Schöpfungen, an welchen sein thatkräftiges Wirken einen hervorragenden Antheil hatte, und mit denen sein Name für immer verknüpft bleibt, nimmt die Begründung der Zürich - Bodensee - Bahngesellschaft, nachmaligen Schweizerischen Nordostbahngesellschaft eine hauptsächliche Stelle ein. Herr Dr. A. Escher bekleidete von Anfang an (1853) das Präsidium der Direktion der Nordostbahn, bis er (29. Januar 1872) in dasjenige der Direktion der Gotthardbahn übertrat. Von da an gehörte er dem diesseitigen Verwaltungsrath als Mitglied und seit 22. März gl. J. bis zu seinem Ableben als Präsident dieses Collegiums an. Die Verdienste, welche Herr Escher in vorzüglicher Weise sich um die Leitung und Entwicklung der Nordostbahnunternehmung erwarb, stehen den Mitlebenden noch im vollen Gedächtniss. Wie wir gleich hier hinzufügen wollen, hat zum Andenken an ihren sel. Vater die hinterlassene Tochter des Verstorbenen in grossherziger Verfügung uns einen Betrag von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der Unternehmung sowie einen solchen von Fr. 10,000 zu Gunsten der Krankenkassen zugelangt lassen. Wir haben dieser Vergabung die Bezeichnung Alfred Escher-Stiftung beigelegt und solche in bestimmungsgemässe Verwaltung genommen,