

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 36 (1888)

**Artikel:** Sechsendreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1888

**Autor:** Studer

**Kapitel:** 5: Bahnbau

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730491>

### **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:** 04.04.2026

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

Bestand am 31. Dezember 1888:

|   |                            |
|---|----------------------------|
| in Werthpapieren . . . . .                                | Fr. 96,000. — Cts.         |
| in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn             | Fr. 838. 80 Cts.           |
| in Baarschaft in Händen der Rechnungssteller „1,521. 25 „ |                            |
|   | „ 2,360. 05 „              |
|   | <u>Fr. 98,360. 05 Cts.</u> |

## V. Bahnbau.

### 1. Ausbau des Stammnetzes.

Die im Spätjahr 1887 begonnenen Arbeiten für Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse im Bahnhof Winterthur wurden nebst den damit zusammenhängenden Kanalisationsanlagen bis auf einige Ergänzungsarbeiten durchgeführt. Die Kostenverrechnung erfolgt erst im Jahr 1889.

Für eine Haltstelle Wiedikon-Aussersihl wurden neue Pläne ausgearbeitet. Eine Einigung der Interessenten über die Zufahrtsstrassen ist indessen noch nicht erfolgt.

Die definitive Stationsanlage Horgen wurde im Berichtsjahr gänzlich vollendet.

Ausserdem wurden auf einer Reihe von Stationen Ergänzungsbauten vorgenommen; soweit dieselben noch im Berichtsjahre vollendet wurden, ist das Nähere aus der Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken“ ersichtlich.

### 2. Bau neuer Linien.

Für die Projektirung und den Bau der neuen Linien wurde ein besonderes Baubureau gebildet. Mitte August erfolgte der Eintritt des zur Leitung desselben berufenen Oberingenieurs, Herrn Robert Moser, und im Laufe der Monate September und Oktober die Anstellung von 7 Ingenieuren, 3 Zeichnern und eines Buchhalters.

Gemäss der vom Bunde bestimmten Reihenfolge für die Inangriffnahme der verschiedenen Linien wurde mit dem Studium der Projekte der rechtsufrigen Zürichseebahn begonnen. Die frühern Pläne wurden durch Aufnahme und Eintrag der seitherigen Veränderungen ergänzt. Der Zustand der frühern Bauarbeiten, namentlich der bereits erstellten Tunnelstrecke, wurde untersucht, wobei es sich ergab, dass in der Zwischenzeit seit Einstellung der Bauten zu Anfang des Jahres 1877 irgend welche erhebliche Veränderungen nicht eingetreten sind. Die Tunnelgewölbe befinden sich in ganz gleichem Stand, wie vor 12 Jahren bei Einstellung der Bauten.

Die neuen Studien zeigten bald, dass auf der im Bau schon am weitesten vorgeschrittenen Strecke von Stadelhofen bis Tiefenbrunnen eine Änderung des alten Tracé nicht angezeigt, dass dagegen auf der untern Strecke von Stadelhofen bis zum Bahnhof Zürich, in Folge der seitherigen Veränderungen, namentlich der vielen Neubauten im Rämistrassenquartier, an eine Beibehaltung der alten Linie nicht mehr zu denken sei.

Die Umarbeitung der alten und Bearbeitung der neuen Pläne wurde derart gefördert, dass Ende Oktober, die Pläne (Situation und Profil) und Grunderwerbungsstabellen der Strecke Stadelhofen-Tiefenbrunnen, der Gemeinden Riesbach, Hottingen und Hirslanden, Mitte November diejenigen von Stadelhofen bis zur Gemeindegrenze jenseits des Polytechnikums der Gemeinde Zürich, und gegen Schluss des Jahres die Pläne für das Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterstrass vom Polytechnikum bis zur Gemeindegrenze Wipkingen im „Letten“, je zur Auflage in den genannten Gemeinden bereit waren.

Für den oberen Theil der rechtsufrigen Zürichseebahn, Tiefenbrunnen-Rapperswyl, ergab die Verifikation der alten Pläne ebenfalls viele Veränderungen; die Mehrzahl der Grundstücke hat ihren Besitzer gewechselt, auch sind mehrere Neubauten entstanden, welche ein nochmaliges genaues Studium des Projekts als unumgänglich nothwendig erscheinen liessen. Die bezüglichlichen Projektirungsarbeiten, das Aufstellen und Berechnen der verschiedenen Varianten waren zu Ende des Berichtsjahres von Tiefenbrunnen aufwärts bis in die Gegend von Feldmeilen vorgeschritten und bis Küssnacht zum Abschluss gekommen.

Die meiste Zeit aber nahm das Studium der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich in Anspruch, und es konnte diese schwierige Frage bis Ende des Berichtsjahres noch nicht zum Abschlusse gebracht werden. Die Schwierigkeit liegt nicht sowohl in der Anlage der rechtsufrigen Zürichseebahn, als vielmehr darin, dass die Einführung mit Rücksicht auf eine zukünftige rationelle Entwicklung des Bahnhofs Zürich vorzunehmen ist, welche durch die neue Anlage in keiner Weise erschwert werden sollte. Die zu lösende Aufgabe erfordert wegen der grossen Tragweite ein reifliches Studium und sorgfältiges Erwägen.

---

## VI. Direktion.

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten hatte die ordentliche Generalversammlung für die im Austritt befindliche kleinere Hälfte der Direktion eine Erneuerungswahl vorzunehmen. Bei dieser wurden die bisherigen Mitglieder, die Herren Julius Frölich und C. Arbenz, auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren am 29. Juni wieder gewählt.

Die den Verwaltungsrath berührenden personellen Mittheilungen finden in dessen Bericht Erwähnung.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 131 Sitzungen. Sie fasste 2,243 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Die im Bericht für das Jahr 1886 gebrachte Übersicht der jährlich registrirten Geschäfte, welche der Behandlung durch die Departemente beziehungsweise die Direktion, unterliegen, ergibt auch für das Geschäftsjahr 1888 mit 32,051 (Prinzipal-) Nummern eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr mit 31,923 Nummern.

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1888 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 1. Juni 1889.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.