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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 37 (1889)

Artikel: Siebenunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1889

Autor: Escher, E.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730402

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

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 98,360. 05 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1889 hinzu . .		Fr. 19,927. — Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 61. 60 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 17,235. 35 „		
		„ 17,296. 95 „	
Zuwachs			„ 2,630. 05 „
Bestand am 31. Dezember 1889:			
in Werthpapieren		Fr. 99,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 223. — Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1,767. 10 „		
		„ 1,990. 10 „	
			Fr. 100,990. 10 Cts.

V. Bahnbau.

1. Ausbau des Stammnetzes.

Die am 19. Juli 1888 erfolgte Planauflage über das vom schweizerischen Eisenbahndepartement am 27. Juni 1888 genehmigte Projekt für Erweiterung des Güterbahnhofes in Zürich in der Richtung gegen die Langgasse hat den sämmtlichen Abtretungspflichtigen Anlass zur Bestreitung der Abtretungspflicht gegeben. Die Behandlung der Einsprachen wurde mit Rücksicht auf die damals noch offene Frage der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich einstweilen ausgesetzt. Im Verlaufe des Studiums dieser Frage hat sich dann aber ergeben, dass das aufgelegte Projekt eine Modifikation durch die Einführung der genannten Bahn nicht erleidet. Die Behandlung der Einsprachen wurde daher im Berichtsjahr wieder aufgenommen, und es hat der hohe Bundesrath sodann im Dezember 1889 die sämmtlichen Einsprachen gegen die Abtretungspflicht abgewiesen. Das weitere Verfahren hat sich in das Jahr 1890 hinübergezogen.

Die Expropriation für Erweiterung des Bahnhofes in Frauenfeld wurde im Berichtsjahr eingeleitet und durchgeführt. Bei einem Falle war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes nothwendig.

Die Grundeinlösung für die Erweiterung der Station Bürglen konnte gütlich beigelegt werden.

Auf einer Reihe von Stationen wurden Ergänzungsbauten vorgenommen; soweit dieselben noch im Berichtsjahre vollendet wurden, ist das Nähere aus der Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Rechnung über die Verwendung zu Bauzwecken“ ersichtlich; die übrigen werden nach ihrer Vollendung in gleicher Weise behandelt und es kann daher von einer Aufzählung der Ergänzungsarbeiten an dieser Stelle des Geschäftsberichtes jetzt und inskünftig Umgang genommen werden.

2. Bau neuer Linien.

Um die von den Bundesbehörden festgesetzten Fristen für die Eingabe der Pläne und den Baubeginn einhalten zu können, musste das technische Personal für den Bau der neuen Linien noch erheblich vermehrt werden, indem neben dem Bauprojekt der rechtsufrigen Zürichseebahn auch dasjenige der Linien Dielsdorf-Niederweningen und Koblenz-Stein in diesem Jahre vorgelegt werden musste.

Im Laufe des Jahres sind 18 Ingenieure eingetreten; 5 wurden entlassen oder mussten entlassen werden; so dass der Personalbestand mit Hinzurechnung desjenigen vom letzten Jahre sich auf 20 Ingenieure, 3 Zeichner und 1 Buchhalter stellt.

Das Baubureau beschäftigte sich hauptsächlich mit den drei bereits erwähnten Linien; nebstdem aber sind von demselben die Pläne für die Konzessionseingabe der Linie Schaffhausen-Feuerthalen und Studien für die Umgestaltung des Bahnhofs Schaffhausen ausgearbeitet worden.

a) Rechtsufrige Zürichseebahn. Im Anfang des Jahres wurde der Voranschlag für die Unterbauarbeiten des I. Looses der rechtsufrigen Zürichseebahn für die Strecke Limmat-Tiefenbrunnen fertig gestellt, anfangs Februar erfolgte die Ausschreibung der Arbeiten und am 25. März deren Vergebung zu 1 % unter den Voranschlagspreisen.

Nach dem Beschluss der Bundesbehörden sollten die Erdarbeiten der rechtsufrigen Zürichseebahn am 1. März 1889 begonnen werden. Obschon nun die Ausschreibung der Arbeiten rechtzeitig erfolgt war, war es mangels der hoheitlichen Genehmigung der Pläne doch nicht möglich, die Unternehmer diese Arbeiten beginnen zu lassen, und dieselben wurden daher am 28. Februar mit provisorischer Bewilligung des Bundesrathes in Regie begonnen.

Die definitiven Baupläne vom Letten, beziehungsweise dem städtischen Pumpwerk daselbst bis zum Anschluss an den Bahnhof Zürich sind Mitte Juli und diejenigen der Strecke Tiefenbrunnen bis Ende der Gemarkung Meilen Mitte Juni in den Gemeinden öffentlich aufgelegt worden. Innert der bezüglichen Fristen langten nicht nur von Seite der verschiedenen Grundbesitzer, sondern namentlich auch von Seite der verschiedenen Gemeinden und der Stadt Zürich äusserst zahlreiche Eingaben ein, von denen insbesondere auf der erstgenannten Strecke, vom Letten bis zum Bahnhof Zürich, mehrere förmliche Einsprachen gegen das aufgelegte Tracé enthielten.

In Folge von Verhandlungen mit den einzelnen Gemeinden konnte auf der Strecke Tiefenbrunnen-Meilen mit den Gemeinden Zollikon, Küssnacht, Erlenbach und Meilen, also mit allen Gemeinden, Herrliberg ausgenommen, eine gütliche Verständigung erzielt und Verträge abgeschlossen werden, mittelst welcher neben der Korrektion von öffentlichen Strassen, Wegen und Wasserläufen, die von der Bahn betroffen werden, namentlich auch die Lage der Stationen und die Anlage der Zufahrtsstrassen geregelt worden ist.

Die durch diese Verträge an den Plänen nothwendig gewordenen Abänderungen waren zwar nicht von erheblicher Bedeutung, machten aber immerhin eine theilweise Neubearbeitung und Neuauflage der Pläne nothwendig, welche jedoch nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres stattfand.

Die Genehmigung der Baupläne der Strecke Stadelhofen-Tiefenbrunnen erfolgte vom Bundesrathe am 13. April; diejenige der untern Strecke, beziehungsweise Stadelhofen-Bahnhof, dagegen verzögerte sich in Folge der bereits erwähnten Einsprachen gegen das Tracé und war (trotz mehrfacher Reklamationen) bis zum Schlusse des Berichtsjahres noch nicht zu erhalten gewesen. Die Bauarbeiten der Unternehmung beschränkten sich daher auf das Stück Stadelhofen-Tiefenbrunnen und wurden hier derart gefördert, dass am Schlusse des Jahres etwa 50 % derselben, hauptsächlich den Tunnel betreffend, vollendet waren.

Der Tunnel wurde mit einem Sohlstollen geöffnet und in demselben ein Fortschritt von 691 *m* oder 61 % der Länge, im Firststollen ein solcher von 392,3 *m* oder 34,6 % und im Vollausbruch von 356,3 *m* oder 31,4 % erzielt.

Auf Wunsch der Gemeinde Riesbach und der anstossenden Besitzer wurde der offene Einschnitt auf der Südseite des Tunnels zwischen der Münchhaldenstrasse und dem Südportal in einer Länge von 205 *m* nachträglich auf Kosten derselben ebenfalls überwölbt, nachdem sich zwei der Besitzer gleichzeitig zur käuflichen Übernahme des ganzen darüberliegenden Terrains verpflichtet hatten. Auf dieser sogen. offenen Partie wurde die Mauerung bis Ende des Jahres vollständig geschlossen und betrug der Gesammtfortschritt der Mauerung einschliesslich Tunnel bei den Widerlagern 554,3 *m* oder 41,4 % und beim Gewölbe 530,3 oder 39,7 % der Länge.

Die Tunnelarbeiten begegneten in der Gegend des Kreuzplatzes und des Wildbaches in Riesbach erheblichen Schwierigkeiten. Das zu durchfahrende Gebirge bestund aus einer von Schlemmsand und rolligem Kies durchzogenen Moräne, welche beim Hinzutreten von Wasser leicht in Bewegung gerieth, so dass es der Unternehmung bei aller Sorgfalt nicht gelungen ist, kleinere Einsenkungen und Bewegungen an der Oberfläche zu verhindern. Besondere Erschwernisse bereiteten auch die städtischen Druckwasserleitungen, weil die geringste Bewegung Röhrenbrüche herbeiführte und das unter sehr hohem Druck ausströmende massenhafte Wasser grosse Quantitäten von Schlemmsand und Material durch die kleinsten Fugen des Einbaues in den Stollen oder Tunnelraum führte und damit auch mehrfache Einbrüche und Schädigungen an der Oberfläche veranlasste. Um einen Unterbruch der Leitungen und eine Gefährdung der Arbeiten zu vermeiden, wurde sowohl beim Kreuzplatz als beim Wildbach eine theilweise provisorische Verlegung dieser Leitungen seitwärts vorgenommen.

Das Ausbruchmaterial des Tunnels wurde fast ausschliesslich nach dem Plateau der zukünftigen Station beim Tiefenbrunnen gefördert. Für den Transport von Stadelhofen bis an den See wurde in Folge Verständigung mit der Stadt Zürich ein besonderes Rollbahngeleise durch die dortigen Anlagen bis an den Quai erstellt, daselbst das Material in eigene Transportschiffe abgeschüttet und mittelst eines kleinen Dampfers auf dem Wasserwege nach Tiefenbrunnen gebracht.

Bis Ende des Jahres wurde vom Baubureau auch das Studium des Bauprojekts für die obere Hälfte der rechtsufrigen Zürichseebahn von Meilen bis Rappersweil beendigt und die bezüglichen Baupläne nahezu fertig gestellt, die weitere Behandlung derselben durch die Behörden der Gesellschaft fällt dagegen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Expropriation. Sämmtliche Expropriationsfälle auf der Strecke Unterstrass bis zur Gemeindegrenze Riesbach-Zollikon mussten, soweit sie nicht schon im Jahre 1876/1877 durchgeführt worden waren, mit Ausnahme eines einzigen Falles in Riesbach, an die eidgenössische Schätzungskommission gewiesen werden, da eine gütliche Verständigung nicht möglich war.

b) Dielsdorf-Niederweningen. Nach Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1888 sollten am 1. Juli 1889 die technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrathe eingereicht und am 1. Oktober desselben Jahres die Erdarbeiten begonnen werden.

Die Einsendung der Pläne erfolgte rechtzeitig. Dagegen verzögerte sich die hoheitliche Genehmigung des Bauprojektes derart, dass mit dem Bau der Linie, wozu Alles vorbereitet war, selbst bis zum Schlusse des Jahres nicht begonnen werden konnte.

Die Bauauschreibung erfolgte Anfangs September und bis zum 25. gl. Mts. langten 4 Offerten mit 1—4 % Abgebot ein. Der definitive Vertragsabschluss fand jedoch nicht mehr im Berichtsjahre statt, da, wie schon erwähnt, die Genehmigung der Baupläne sich über dasselbe hinaus verzögerte, was uns dann auch veranlasste, eine Verlängerung des ohnehin knapp bemessenen Vollendungstermines (1. Oktober 1890) zu verlangen.

Vor Bewilligung der neuen Vollendungsfrist durfte eine vertragliche Festsetzung nicht eingegangen werden.

Die *Expropriation* konnte im Berichtsjahre noch zum grössten Theil durchgeführt werden, und es blieben nur wenige Fälle zur Erledigung im Jahr 1890 übrig. Bei einer Anzahl Fälle war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission nothwendig.

In der Gemeinde Steinmaur musste die Expropriation sistirt werden, weil die Gemeinde während der nützlichen Frist ein Begehren um Einlegung einer Station eingereicht hatte, eine solche aber nicht ohne erhebliche Änderungen an der offenen Linie in Aussicht genommen werden konnte.

VI. Direktion.

Der Verwaltungsrath nahm schon in seinem vorjährigen Bericht Gelegenheit, des von beiden Gesellschaftsbehörden gleich sehr bedauerten Rücktrittes des Herrn Präsident Studer als Mitglied und Präsident der Direktion zu gedenken, und erwähnt im diessjährigen der ehrenden Anerkennung, welche dessen grosse Verdienste um das Unternehmen in einer demselben überreichten Dankurkunde gefunden haben. Wir erinnern daher an diesem Orte nur daran, dass Herr Studer mit dem 30. Juni 1889 nach elfjähriger verdienstvoller Thätigkeit von der Direktion, an deren Spitze er gestanden, ausschied.

Die von Herrn Studer gelassene Lücke konnte, da Herr Dr. Hürlimann, Sekretär des Verwaltungsrathes, die in der Generalversammlung auf ihn gefallene Wahl als fünftes Mitglied der Direktion ausschlug, im Berichtsjahre nicht mehr ausgefüllt werden, und es wurden daher bis zur Vornahme einer Ersatzwahl die Direktionsgeschäfte interimistisch unter die vier vorhandenen Mitglieder vertheilt.

Im Oktober trat für die Direktion ein neues Organisationsreglement in Kraft, wonach unter genauerer Ausscheidung der Einzelkompetenzen der fünf Departemente von denjenigen der Gesammtdirektion folgende Geschäftsvertheilung vorgenommen wurde:

I.	Departement,	Präsidium und Finanzen.
II.	„	Bau neuer Linien und Expropriation.
III.	„	Betrieb.
IV.	„	Kommerzieller Dienst.
V.	„	Rechtswesen.

Das I. Departement wurde von dem neu gewählten Präsidenten Herrn Dr. Escher übernommen (Stellvertreter: der neu gewählte Vice-Präsident Herr Russenberger), das II. von Herrn Vice-Präsident Russenberger (Stellvertreter: Herr Direktor Arbenz), das III. von Herrn Direktor Arbenz (Stellvertreter: Herr Direktor Frölich) und das IV. von Herrn Direktor Frölich (Stellvertreter: Herr Präsident Dr. Escher). Die provisorische Besetzung des V. Departements fand in der Weise statt, dass das I. Departement die den Transport betreffenden Rechtsangelegenheiten (Reklamationen, Reglemente, Vereinbarungen mit andern Transportanstalten betreffend Haftpflicht bei Verlust, etc.), das Kautionswesen der Angestellten und die Steuerfragen, das II. Departement die Angelegenheiten der Pensions- und Hülfskasse und der Krankenkasse, die Reklamationen aus Haftpflicht wegen Tödtungen und Verletzungen, das Versicherungswesen, die Begutachtung von Fragen rechtlicher Natur und die Durchführung von Rechtsstreitigkeiten übernahm.

Im Juli kam Herr Advokat Ehrhardt aus Altersrücksichten um die Enthebung von der Stellung eines Rechtskonsulenten ein, welche er beinahe 40 Jahre innegehabt hatte. Die Direktion entsprach diesem Gesuche unter