Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **8 (1860)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

V. Bahnbau.

Die in dieser Richtung während des Berichtsjahres entwickelte Thätigkeit beschlägt theils die Fortsetzung und die Vollendung früher begonnener Bauten theils den Beginn neuer Bauten und die Einleitungen zu der Anhandnahme solcher.

In ersterer Beziehung haben wir vor Allem des Ausbaues des Bahnhofes von Winterthur und des Weiterbaues des Bahnhofes von Zürich zu erwähnen. Der Bahnhof von Winterthur ist soviel als vollendet. Der Ausbau desselben während des Betriebes war mit besondern Schwierigkeiten verbunden, ging aber gleichwohl glücklich von Statten. Wir befreuen uns, den Bahnhof Winterthur in seiner definitiven Gestaltung als gelungen und allen berechtigten Anforderungen entsprechend bezeichnen zu können. Es ist auch der für denselben aufgestellte Kostenvoranschlag nur in einem verhältnißmäßig unerheblichen Betrage überschritten worden. Auf dem Bahnhofe Zürich war die bauliche Thätigkeit wesentlich auf den Weiterbau des Vorbahnhofes gerichtet. Die Planie des letztern wurde ausgedehnt und eine entsprechende Erweiterung der Geleise sammt den dazu gehörenden Einrichtungen zur Ausführung gebracht. Ferner wurde eine zweite Lokomotivremise gebaut, in welcher vorerst der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen derjenige Raum für Unterbringung ihrer Lokomotiven, auf den sie ein vertragsmäßiges Recht hat, angewiesen wird, in welcher aber auch 5 Stück Lokomotiven unserer Gesellschaft remisirt werden können. In Folge der Herstellung dieser Baute mußte eine Versetzung der Holzschuppen, die sich auf dem Platze befanden, auf welchem allein die Lokomotivremise schicklicher Weise erbaut werden konnte, Statt finden. Sie sind nun an einer Stelle des Vorbahnhofes, auf welcher sie voraussichtlich werden stehen bleiben können, wieder aufgeführt worden und sollen in Zukunft zur Unterbringung von Nutzholz für die Werkstätte dienen. Manche weitere Bauten von minderem Belange, welche auf dem Vorbahnhofe ausgeführt wurden, lassen wir unerwähnt.

Die Anfertigung der definitiven Katasterpläne und Katasterbücher der Nordostbahn ist für die Ostlinien gänzlich, für die Westlinien zum größten Theile durchgeführt worden.

Während des Berichtsjahres ist es gelungen, wieder eine Reihe verwickelter Abrechnungen mit Bauunternehmern zum Abschlusse zu bringen. In Folge dessen warten nun nur noch sehr wenige Rechnungsverhältnisse dieser Art ihrer definitiven Erledigung.

Die neuen Bauten anlangend, welche in dem Berichtsjahre entweder wirklich begonnen oder zu deren Anhandnahme die erforderlichen Einleitungen getroffen worden sind, gedenken wir vor Allem der Legung des zweiten Geleises, welche zunächst auf der Bahnstrecke Zürich—Turgi bewerkstelligt wird. Die daherigen Arbeiten sind in vollem Gange und wir hoffen, sie bis zum 1. Juni d. J., mit welchem Zeitpunkte der Sommerfahrtenplan auf unserer Bahn in's Leben treten wird, wenn nicht ganz, doch größtentheils zum Ziele gediehen zu sehen. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß wir für die Lieferung der zu der Legung des zweiten Geleises erforderlichen Schienen in Benutzung der gegenwärtig ausnahmsweise niedrigen Eisenpreise einen sehr günstigen Vertrag haben abschließen können. Gemäß demselben kommt uns die Tonne Schienen, auf unser

Bahnnetz geliefert, auf bloß Frkn. 189. 80 zu stehen, während wir bei früheren Schienenbestellungen bis auf Frkn. 301. 50 bezahlen mußten.

Das Aufnahmsgebäude auf dem Bahnhofe in Zürich entspricht den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen in keiner Weise mehr. Wir waren schon seit längerer Zeit von der Unzulänglichkeit desselben eben so sehr überzeugt, wie von der Nothwendigkeit, die räumliche Konzentrirung der sämmtlichen Bureaux der Zentralverwaltung endlich in's Werk zu setzen. In Würdigung dieses nach zwei Richtungen hin zu Tage tretenden Bedürfnisses haben wir in den im Anfange des Jahres 1860 für den Ausbau der Nordostbahn aufgestellten Voranschlag einen sachbezüglichen erheblichen Ansatz aufgenommen. Selbstverständlich ist nun aber bei der Festsetzung des Planes für das neue Verwaltungs- und Aufnahmsgebäude auf die Brücken- und Straßenbauten, welche in der Nähe desselben ausgeführt werden sollen, geeignete Rücksicht zu nehmen, damit die wünschbare Einheit und Harmonie in alle diese baulichen Anlagen gebracht werde. Da jedoch die Projekte für die erwähnten Brücken- und Straßenbauten erst noch in der Ausarbeitung begriffen sind, so kann von der Aufstellung eines definitiven Planes für das neue Verwaltungs- und Aufnahmsgebäude oder gar von der Inangriffnahme des letztern noch nicht die Rede sein. Wir hoffen übrigens, es sollte dies im Laufe des bevorstehenden Sommers möglich werden. Um unserseits keinerlei Verzögerung in die Ausführung der so dringenden Baute zu bringen, lassen wir Pläne für dieselbe vorarbeiten und zwar auf Grundlage derjenigen die Brücken- und Straßenbauten in der Umgebung des Bahnhofes betreffenden Voraussetzungen, deren Verwirklichung uns am wahrscheinlichsten vorkömmt. Damit diese Pläne in einer den Bedürfnissen, welche durch die beabsichtigte Baute befriedigt werden sollen, thunlichst entsprechenden Weise angefertigt werden, haben wir ein sehr einläßliches Programm für das projektirte Verwaltungs- und Aufnahmsgebäude aufgestellt und den Architekten, die wir um die Einreichung von Plänen angegangen, als Leitfaden übergeben.

Der Vorbahnhof in Zürich stellt sich trotz seiner großen Ausdehnung gleichwohl Angesichts der außerordentlichen Zunahme des Güterverkehrs als zu beschränkt heraus. Wir haben deshalb unter Zustimmung des Verwaltungsrathes eine beträchtliche Erweiterung desselben auf seiner westlichen Seite beschlossen und die zu diesem Ende hin erforderliche Expropriation bereits eingeleitet. Es wird dann der westliche Theil des in solcher Weise vergrößerten Vorbahnhofes ausschließlich für Rohartikel (Steine, Kohlen, Brenn- und Nutzholz), der östliche Theil dagegen einzig für sogenannte Kaufmannsgüter bestimmt werden.

Betreffend die definitive bauliche Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen, der auch für die im Weiterbau von Waldshut bis Constanz begriffene Badische Staatsbahn zu dienen hat, sind Unterhandlungen zwischen der Badischen Eisenbahn-Verwaltung und der unterzeichneten Direktion schwebend.

Bei dem Punkte, bis auf welchen der Bahnbau im Laufe des Berichtsjahres gediehen war, glaubten wir das technische Centralbureau, das damals allein noch bestehende Sektionsbureau Baden und das Bureau der Hochbausektion aufheben zu sollen. In Folge dessen besteht unser höheres technisches Personale zur Stunde lediglich noch aus zwei Bahningenieuren, von denen

der eine die Westlinien, der andere die Ostlinien als Geschäftskreis angewiesen erhalten hat, und dem Maschinenmeister. Es soll damit nicht gesagt sein, daß wenn umfängliche Neubauten zur Ausführung zu kommen haben, das höhere technische Personal in seinem gegenwärtigen Bestande ausreichen wird. Herrn Oberingenieur Beckh haben wir bei Anlaß seines Scheidens aus unserer Mitte für die ebenso rasche als gelungene Ausführung des Baues der Nordostbahn unsere vollste Anerkennung ausgesprochen.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden Statt. Es wurde nämlich Herr Regierungsrath und Finanzdirektor Wild in Zürich an die durch den Hinschied des sel. Herrn Ott-Imhof vakant gewordene Stelle in dem Verwaltungsrathe gewählt.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 2942 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 28 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1860 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 9. April 1861.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.