Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **9 (1861)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

In diesem Abschnitte haben wir vor allem der Legung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Winterthur-Aarau zu gedenken. Nachdem dasselbe schon früher auf der Abtheilung Zürich-Wallisellen in Folge eines mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung dieser Linie abgeschlossenen Vertrages in Ausführung gekommen war, ist es im Laufe des Berichtsjahres auf der Abtheilung Zürich-Turgi zur Vollendung gebracht und auf der Abtheilung Wallisellen-Winterthur so weit gefördert worden, daß in den letzten Tagen das zweite Geleise in seiner ganzen Ausdehnung zwischen Zürich und Winterthur befahren werden konnte. Wenn für die Legung des zweiten Geleises auf der Abtheilung Turgi-Aarau während des Berichtsjahres nur Einleitungen getroffen worden sind, so geschah dieß darum, weil die Centralbahngesellschaft es fortwährend ablehnte, die Fortsetzung desselben auf der Bahnstrecke Aarau-Olten auszuführen, so daß dann das zweite Geleise zwischen Zürich und Basel, auch wenn die Nordostbahngesellschaft es zwischen Turgi und Aarau würde gelegt haben, gleichwol zwischen Aarau und Olten eine Lücke gehabt hätte. Obschon mittlerweile die Aussichten für Legung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Aarau-Olten noch nicht günstiger geworden sind, haben wir nunmehr gleichwol unter Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, das Doppelgeleise von Turgi bis Aarau fortzusetzen. Wir wurden dabei von dem Bestreben, unserseits nichts zu versäumen, was zur Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes beizutragen geeignet ist, und von der Ueberzeugung, daß die Lücke Aarau-Olten in dem zweiten Geleise zwischen Zürich und Basel der Natur der Sache nach nicht lange unausgefüllt bleiben kann, geleitet.

Wir haben uns auch im Laufe des Berichtsjahres vielfach damit beschäftigt, den Bahnhof Zürich seiner definitiven Gestaltung entgegenzuführen. Ueber die Haupteintheilung desselben ist nunmehr abschließlich von uns entschieden worden. Die dießseits der Sihl gelegene Abtheilung des Bahnhofes, der sogenannte innere Bahnhof, soll in Zukunft ausschließlich für den Personenverkehr und für den meistens durch Personenzüge vermittelten Equipagen- und Viehverkehr, die jenseits der Sihl gelegene Abtheilung des Bahnhofes, der sogenannte äußere Bahnhof dagegen, soweit er nicht durch die Werkstättegebäude und Lokomotivremisen in Anspruch genommen ist, ausschließlich für den Waarenverkehr bestimmt sein. Die letztere Abtheilung anlangend wurde ferner festgesetzt, daß der westliche Theil derselben für Rohartikel (Steine, Brenn- und Nutzholz, Kohlen u. s. f.), der östliche Theil für Kaufmannsgüter benutzt werden soll. Hinsichtlich dieses östlichen Theiles des äußern Bahnhofes ist endlich beschlossen worden, daß die Schuppen und Rampen, welche zur Aufnahme der auf der Bahn anlangenden und sofort nach Zürich und seinen Umgebungen zu verbringenden, sowie der in den Bahnhof Behufs sofortigen Weitertransportes auf der Bahn gebrachten Kaufmannsgüter dienen sollen, den zunächst an den Hauptgeleisen der West- und Ostlinie befindlichen Gütergeleisen entlang anzubringen, daß dagegen die für Lagerung von Kaufmannswaaren auf längere Zeit bestimmten Niederlagshäuser,

in welchen auch das Eidg. Zollniederlagshaus eingerichtet werden soll, der östlichen Grenze dieses Theiles des äußern Bahnhofes entlang aufzuführen seien. Gemäß der in solcher Weise festgesetzten Haupteintheilung des Bahnhofes Zürich ist nun für die in demselben anzubringenden Gebäude die Baustelle als im Allgemeinen bereits vorgezeichnet anzusehen. — Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Expropriation des zur Aufnahme von Rohartikeln bestimmten westlichen Theiles des äußern Bahnhofes durchgeführt, so daß sich nunmehr alle für den letztern in seiner definitiven Gestaltung erforderlichen Grundstücke im Eigenthume unserer Gesellschaft befinden. Es ward ferner auch die Planie des bezeichneten Theiles des äußern Bahnhofes hergestellt und es sind endlich auf demselben die in der nähern Zukunft als nothwendig erscheinenden Geleise zur Ausführung gebracht worden. — Die hauptsächlichsten Geleise des Vorbahnhofes sind während des Berichtsjahres nach den Erfordernissen der endlichen Gestaltung desselben abschließlich gelegt worden. Es führen nun zwischen den Schuppen, in welchen die sogenannten durchgehenden d. h. die weder in die Niederlagshäuser bestimmten, noch aus denselben herkommenden Kaufmannsgüter untergebracht werden, auf der einen und den Werkstättegebäuden, Lokomotivremisen ꝛc. auf der andern Seite 8 Geleise durch, von denen 3 zu Hauptgeleisen für die Bedienung der Westlinie, 3 zu Hauptgeleisen für die Bedienung der Ostlinie und 2 zu Geleisen für die Besorgung des Güterdienstes benutzt werden sollen. — An den Plänen für das in dem innern Bahnhofe aufzuführende definitive Verwaltungs- und Aufnahmsgebäude wird fortwährend gearbeitet. Dieselben stehen bis zu einem gewissen Grade in Wechselbeziehungen mit den Straßen- und Platzanlagen, welche in der Nähe dieses Gebäudes ausgeführt werden sollen. Es sind deshalb Unterhandlungen zwischen den Behörden der Stadt Zürich und uns im Gange, die jedoch noch nicht zum Abschlusse gediehen sind. Unter diesen Umständen kann von der abschließlichen Feststellung eines Planes für das neue Verwaltungs- oder Aufnahmsgebäude oder gar von dem Beginne des Baues desselben zur Zeit nicht die Rede sein. In Würdigung der großen Schwierigkeiten, welche die Planirung dieses Gebäudes theils an und für sich, theils auch wegen der steten Zunahme des von dem Bahnhofe Zürich zu bewältigenden Verkehres und der dadurch veranlaßten Unsicherheit bezüglich der für die so wichtige Baute in Aussicht zu nehmenden Dimensionen darbietet, dürfte die durch die Verhältnisse gebotene Verzögerung weniger zu bedauern sein, als es eine überstürzte Behandlung der nach verschiedenen Richtungen hin ungemein verantwortungsvollen Angelegenheit sein müßte. Wird übrigens auch der Bau des definitiven Verwaltungs- und Aufnahmsgebäudes auf dem innern Bahnhofe länger auf sich warten lassen, als erwartet worden sein mag, so wird dafür der Ausbau des äußern Bahnhofes desto rascher und umfassender in Angriff genommen und der Vollendung entgegengeführt werden können. — Endlich haben wir noch zur Meldung zu bringen, daß es im Laufe des Berichtsjahres in Folge Einschreitens der Polizeidirektion möglich geworden ist, die schon lange vorher angeknüpften und wegen ungerechtfertigter Privateinsprachen unausgetragen gebliebenen Unterhandlungen mit dem Stadtrathe von Zürich und dem Gemeindrathe Außersihl Behufs Aufhebung, beziehungsweise Verlegung der über den Bahnhof führenden Wege zum Abschlusse zu bringen. Hat auch die Nordostbahngesellschaft in den aus diesen Unterhandlungen hervorgegangenen Verträgen erhebliche Leistungen übernehmen müssen, um das angegebene Ziel zu erreichen, so dürfte dasselbe doch die dafür gebrachten Opfer zu rechtfertigen geeignet sein.

Auf dem Bahnhofe in Romanshorn ist während des Berichtsjahres eine Schiffswerfte gebaut worden. Es mußte dieß geschehen, um die an den Dampfbooten unserer Gesellschaft erforderlich werdenden Reparaturen gehörig ins Werk setzen zu können. — Die ungewöhnlich belangreichen Transporte von Getreide, welche gegen Ende des Berichtsjahres über den Bodensee nach Romanshorn gelangten, ließen die dortigen Waarenschuppen trotz ihrer Geräumigkeit als unzulänglich erscheinen. Wir beeilten uns daher, provisorische Schuppen für die Unterbringung von Getreide zu erstellen. Diese Fürsorge hat der Benutzung der Route über Romanshorn für die Transporte von Getreide aus Ungarn und Deutschland nach dem Westen erheblichen Vorschub geleistet.

Die Planarbeiten betreffend die definitive bauliche Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen schreiten auf Grundlage von fortgesetzten Verhandlungen zwischen der Großherzoglich Badischen Eisenbahn-Verwaltung und uns ihrer endlichen Feststellung entgegen. Wie schon erwähnt, haben wir daherige Vorlagen bereits der Regierung von Schaffhausen Behufs Auswirkung der hohheitlichen Genehmigung unterbreitet.

Schlußnahmen, welche wir im Laufe des Berichtsjahres betreffend Erhebung der Stationen Altstätten, Schlieren, Dietikon, Killwangen und Schinznach von Stationen mit bloßer Personenbeförderung zu solchen mit Personen- und Güterbeförderung gefaßt haben, machen bauliche Vorkehren provisorischer oder definitiver Art auf denselben erforderlich. Dieselben sind entweder bereits zur Ausführung gebracht oder in Vorbereitung begriffen. — Die erhebliche Zunahme des Verkehres, deren sich unsere Unternehmung fortwährend zu erfreuen hat, erheischte die Erweiterung des Areales der Station Wildegg, sowie die Vergrößerung oder Vermehrung der Waarenschuppen auf verschiedenen Stationen. Die daherigen Ausgaben belaufen sich auf eine nicht unbeträchtliche Summe.

Die erforderlichen Angaben über das im Laufe des Berichtsjahres bezogene weitere Transportmaterial finden sich bereits in demjenigen Abschnitte unsers Berichtes, welcher dem Betriebe gewidmet ist.

Wir befreuen uns, mittheilen zu können, daß im Laufe des Berichtsjahres wieder verschiedene auf Bauarbeiten bezügliche Rechnungsverhältnisse, die seit geraumer Zeit unausgetragen gewesen, zur Erledigung gebracht werden konnten.

Im Hinblicke auf die wichtigen und zahlreichen Hochbauten, welche auf den Bahnhöfen Zürich und Schaffhausen, sowie auf der Eisenbahnlinie Altstätten-Zug-Luzern auszuführen sind, haben wir gegen Ende des Berichtsjahres ein neues Bureau für Hochbau zu errichten beschlossen. An die Spitze desselben stellten wir wieder Herrn F. Wanner, der sich schon früher in dieser Stellung bei unserer Unternehmung befunden und mittlerweile das Amt eines Stadtbaumeisters der Stadt Zürich bekleidet hatte.