Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **14 (1866)**

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

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1865 betrug der Activsaldo derselben	Fr. 18,741. 77
Im Jahre 1866 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bußen) hinzu . .	„ 12,225. 79
Gesammteinnahme	Fr. 30,967. 56
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ꝛc. ziehen sich davon ab mit	„ 12,094. 45
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 18,873. 11

Im Berichtsjahre gehörten der Krankenkasse durchschnittlich 710 Personen als Mitglieder an.

V. Bahnbau.

Die technischen Vorarbeiten für den Bau der Linie Romanshorn-Rorschach sind im Frühlinge des Berichtsjahres begonnen worden. Obschon die Zugsrichtung schon durch die Konzession ziemlich bestimmt vorgezeichnet ist und die Terrainverhältnisse keine besondern Schwierigkeiten darbieten, so wurden gleichwohl ausgedehnte topographische Aufnahmen bewerkstelligt, um das in jeder Beziehung vortheilhafteste Tracé zu ermitteln. Die Einmündung der Nordostbahn in Rorschach erheischte namentlich sehr eingehende Untersuchungen. Dieselben führten zur Aufstellung von zwei Projekten, nach deren einem die Bahnlinie dem See entlang und nach deren anderm sie landeinwärts um die südliche Seite von Rorschach herum gezogen würde. Es sind gegenwärtig sachbezügliche Verhandlungen mit der h. Regierung von St. Gallen und mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange, von deren Ergebnisse die Entscheidung der Direktion für das eine oder das andere der beiden in Aussicht genommenen Tracé's abhängen wird.

Der gegenwärtige Stand der technischen Vorarbeiten für den Bau der Linie Romanshorn-Rorschach ist nun der, daß die Linie auf der Strecke von Romanshorn bis Horn, also auf mehr als zwei Dritttheilen ihrer Länge, definitiv abgesteckt und vermessen ist. Die Detailpläne und die Kostenvoranschläge für den Unterbau dieser Abtheilung der Linie werden im Laufe des gegenwärtigen Monates zur Vollendung gebracht werden. Auf der Strecke Horn-Rorschach sind die Katastervermessungen auf dem Felde durchgeführt worden. Es wird also nach erfolgter Verständigung über die bei der Einmündung der Bahn in Rorschach zu befolgende Richtung die Absteckung der Linie, sowie die Ausarbeitung der Detailpläne und der Kostenvoranschläge in sehr kurzer Zeit vollendet werden können.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich hat uns auch während des Berichtsjahres in hohem Grade beschäftigt.

Die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhofes darbietet, der gleichzeitig auch für den Bahnbetrieb, und zwar ohne Unterbrechung und in einer volle Sicherheit darbietenden Weise, zur Verfügung gehalten werden muß, liegen auf flacher Hand und bedürfen keiner weitern Auseinandersetzung.

Die Arbeiten für den Ausbau des Bahnhofes Zürich sind während des Berichtsjahres, welches als das erste eigentliche Baujahr zu betrachten ist, in erheblichem Maße vorgerückt. Bald nach dem Erscheinen unsers letzten Geschäftsberichtes fand die Verakkordirung der Zimmer-, Schmied- und Spenglerarbeiten des Hauptgebäudes Statt

und wurde auch der definitive Eilgutschuppen zur Vollendung gebracht. In Folge dessen wurde die Beseitigung des provisorischen Eilgutschuppens, welcher nunmehr definitiver Güterschuppen in Dietikon geworden ist, möglich, und die Wegräumung dieses Gebäudes gestattete hinwieder die Inangriffnahme des an die Einsteighalle anstoßenden südwestlichen Theiles des Hauptgebäudes. Von dem letztern sind nunmehr die beiden der Bahnhofstraße zugewandten Eckbauten, sowie die verschiedenen andern unmittelbar an die Einsteighalle angebauten für Bureaux und Dienstwohnungen bestimmten Gebäudetheile im Rohbaue zur Ausführung gebracht. Die Ausschreibung der zu ihrer gänzlichen Vollendung noch erforderlichen Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten wird voraussichtlich in nächster Zeit erfolgen können. Es werden daher diese Bestandtheile des Hauptgebäudes im Laufe des bevorstehenden Sommers benutzbar werden. Die Umfassungsmauern der Einsteighalle sind, so weit ihre Erstellung möglich war, zur Ausführung gebracht und bereits bis zu der für das Auflager der eisernen Dachkonstruktion erforderlichen Höhe von 62′ 5″ gediehen. Mit dem Aufrichten des eisernen Hallendaches wird voraussichtlich gegen Mitte Mai begonnen werden können. Die Durchführung dieser wichtigen Arbeit dürfte einen Zeitraum von 5—6 Monaten in Anspruch nehmen. Wir betrachten, namentlich auch im Hinblicke auf die Bedürfnisse des Bahnbetriebes, die möglichst rasche Herstellung der Einsteighalle als die Hauptaufgabe des gegenwärtigen zweiten Baujahres und wir hoffen zuversichtlich, noch vor Ablauf des letztern dieses wichtige Bauobjekt im Rohen zur Vollendung gebracht zu sehen. Behufs dessen erscheint es aber als unumgänglich nothwendig, daß der gegenwärtig noch in gänzlichem Rückstande befindliche Theil der südlichen Umfassungsmauer der Einsteighalle mit dem daran anschließenden Mittelbaue der südlichen Abtheilung des Hauptgebäudes beförderlich in Angriff genommen werden könne. Diese Bestandtheile des Neubaues müssen aber gerade da, wo das gegenwärtige Verwaltungsgebäude steht, erstellt werden. Wir haben deßhalb die Anordnung treffen müssen, daß das letztere im Laufe des bevorstehenden Monates Juni zu beseitigen und daß hinwieder auf diesen Zeitpunkt, wie schon in unsern frühern Geschäftsberichten in Aussicht gestellt worden, ein provisorisches Aufnahmsgebäude zu erstellen sei, welches, bis das definitive vollendet sein wird, benutzt und nachher wieder weggeräumt werden soll. Das Gebäude erhält eine Konstruktion, welche es möglich macht, ihm nach erfolgtem Abbruche ohne Schwierigkeit wieder eine andere Bestimmung zu geben. Nach reiflicher Erwägung aller sowohl vom Standpunkte des Baues als von demjenigen des Betriebes aus in Betracht kommenden Verhältnisse haben wir beschlossen, dieses provisorische Aufnahmsgebäude an der nördlichen Längenmauer der Einsteighalle anbringen zu lassen, so daß also die Kornhausstraße als Zugang zu demselben zu dienen haben wird. Werden auch in Folge dessen die von der Bahnhofstraße herkommenden Personen, welche sich der Bahn bedienen wollen, während des Provisoriums einen etwas weitern Weg zurückzulegen haben, als dieß gegenwärtig der Fall ist und in Zukunft der Fall sein wird, so steht hinwieder die Thatsache fest, daß bei Anbringung des provisorischen Aufnahmsgebäudes auf der nördlichen Seite des Bahnhofes sowohl die mit dem Provisorium unausweichlich verbundenen Uebelstände für das die Bahn benutzende Publikum am meisten gemildert als auch die größten Garantieen für die Sicherheit des Bahnbetriebes geboten werden. Die eben berührten Gesichtspunkte schienen uns aber bei der Wahl der Baustelle für das provisorische Aufnahmsgebäude den Ausschlag geben zu müssen. Was sodann die vermittelst der Bahn in Zürich anlangenden Passagiere anbetrifft, so werden sich dieselben schon während des Provisoriums, wie auch im Verfolge, durch die Einsteighalle, beziehungsweise den für dieselbe bestimmten Raum zu bewegen und den Bahnhof auf der nach der Limmat hin liegenden Stirnseite der Einsteighalle, wo auch die Gepäckausgabe stattfinden wird, zu verlassen haben. Hiebei versäumen wir nicht, zu erwähnen, daß das nördliche Seitentrottoir sowie das Mitteltrottoir der Einsteighalle für die Dauer der Herstellung

des eisernen Hallendaches zum Schutze der Reisenden mit Dielen, welche unter den Gerüstungen angebracht werden, in solider Weise überdacht werden sollen.

Wenn nun schließlich noch die Frage an uns gerichtet wird, auf welchen Zeitpunkt die Vollendung der Bahnhofbaute in Zürich erwartet werden könne, so glauben wir die zuversichtliche Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß die von Anfang an für die Durchführung der ebenso umfangreichen als schwierigen Baute in Aussicht genommene vierjährige Frist nicht überschritten und daß somit der Ausbau des Bahnhofes Zürich im Laufe des Jahres 1869 zu Ende geführt werden wird.

Es erübrigt uns noch, hier einiger belangreicher, nicht in das Gebiet des Hochbaues einschlagender Bauarbeiten zu gedenken, welche während des Berichtsjahres in dem Personen- und Güterbahnhofe von Zürich ausgeführt worden sind.

Die Bewerkstelligung der durch den Ausbau des Personenbahnhofes bedingten Veränderungen in der Anlage der Geleise hat in dem letzten Jahre sehr erhebliche Fortschritte gemacht und darf als der Durchführung nahe gebracht bezeichnet werden. Nachdem gegen Ende des Jahres 1865 die Pfeiler der Eisenbahnbrücke über die Sihl verlängert worden waren, konnte im Jahre 1866 der eiserne Oberbau für zwei neue Geleise auf diese Pfeiler gelegt und der Umbau und die Verschiebung der bereits vorhandenen Geleise nach den Erfordernissen des Neubaues des Personenbahnhofes vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde im Güterbahnhofe zwischen den Lokomotivremisen in der Nähe der schon seit längerer Zeit bestehenden Drehscheibe eine zweite solche aufgestellt. Die Geleiseanlagen wurden, soweit sie im Zusammenhange mit der Veränderung des Oberbaues der Eisenbahnbrücke und in Folge der Anbringung einer zweiten Drehscheibe zwischen den Lokomotivremisen neu herzustellen oder umzugestalten waren, im Güterbahnhofe vollständig und im Personenbahnhofe bis zu der neuen Einsteighalle zur Ausführung gebracht. Es erübrigt nunmehr nur noch die Herstellung des Oberbaues unter der Halle selbst. Hiefür werden Gußstahlschienen und eiserne Schwellen (Zoreseisen) zur Verwendung kommen. Wir glaubten diese äußerst solide Konstruktionsweise wählen zu sollen, weil bei dem ungemein lebhaften Verkehre, wie er in der neuen Einsteighalle stattfinden wird, jede und selbst die kleinste Reparatur an den Schienengeleisen eine Störung oder Beeinträchtigung des Betriebes nach sich ziehen muß.

Der bedeutende Verkehr mit Spirituosen und andern leicht entzündbaren Gegenständen, wie Petroleum u. s. f., auf hiesigem Platze ließ uns die Herstellung von Lagerräumlichkeiten, welche die zu der Aufnahme dieser Artikel erforderlichen Eigenschaften besitzen, als ein dringendes Bedürfniß erscheinen. Es wurde deßhalb am nordöstlichen Ende des Güterbahnhofes in der Verlängerung der aus Stein gebauten Lagerhäuser ein Spritkeller von 120′ Länge und 60′ Breite in der Weise hergestellt, daß später, wenn es sich als nothwendig herausstellen sollte, auf die Mauern dieses Kellers ein weiteres Lagerhaus, welches den bereits bestehenden gänzlich entsprechen würde, aufgebaut werden könnte.

Um den Bahnhof Zürich mit einem genügenden Quantum guten Wassers versehen zu können, wurde, nachdem im Jahre 1865 beim Untermauern der verwitterten Felswände im nördlichen Tunneleinschnitte bei Oerlikon sehr reichliche Quellen gefaßt worden waren, im Laufe des Berichtsjahres auch beim südlichen Tunneleinschnitte nach Wasser gegraben. Der Erfolg war ein erfreulicher. Es läuft nun eine Gesammtwassermasse von ungefähr 100 Maaß per Minute in 3½ Zoll weiten gußeisernen Röhren vom Tunnel her nach dem Bahnhofe. Dieses Wasser wird vorerst zur Speisung des Hauptreservoirs in der Maschinenwerkstätte, von 5 Reservoiren in den Güterschuppen und Niederlagsgebäuden und von 5 Brunnen im Güterbahnhofe, sowie dann zur Alimentirung eines

Reservoirs im Aufnahmsgebäude, eines Reservoirs im Eilgutschuppen und mehrerer Brunnen im Personenbahnhofe verwendet. Es wird auch zur Speisung von Brunnen, welche in dem gegenwärtig in Ausführung begriffenen Neubaue zu verschiedenen Zwecken und in mehrfachen Formen angebracht werden sollen, ausreichen und überdieß noch zur Spühlung der Passagierabtritte benutzt werden können.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte berührte Erweiterung des Bahnhofes Aarau vermittelst Herstellung eines besondern Ablagerungsplatzes für Rohmaterialien ist im Laufe des Berichtsjahres theilweise zur Ausführung gekommen. Es ist nämlich die Auffüllung des zu diesem Zwecke erworbenen Landes soweit bewerkstelligt worden, daß zwei den Geleisen auf der offenen Bahn parallel laufende Reservegeleise, welche vorerst dem obwaltenden Bedürfnisse genügen dürften, hergestellt werden konnten.

Den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen anlangend, haben wir in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß gebracht, daß wir sowohl an die h. Regierung als an den Tit. Stadtrath von Schaffhausen das erneuerte Gesuch gerichtet haben, es möchten diese Tit. Behörden im Hinblicke auf die Rückwirkungen, welche das Zustandekommen oder Nichtzustandekommen der Gotthardbahn und anderer mit derselben in Wechselwirkung stehender Bahnprojekte auf die definitive Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen auszuüben nicht verfehlen könne, zu einer Erstreckung der für den Ausbau des letztern vertragsmäßig festgesetzten Frist Hand zu bieten die Gewogenheit haben. Zu unserm lebhaften Bedauern ist dieses Gesuch abschlägig beantwortet worden und es hat sich überdieß der Tit. Stadtrath von Schaffhausen bemüßigt gefunden, gegen die großh. badische und gegen unsere Bahnverwaltung wegen Nichteinhaltung des seiner Zeit für den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen vertraglich vereinbarten Vollendungstermines gerichtliche Klage zu erheben. Die betheiligten Bahnverwaltungen haben in Beantwortung dieser Klage die Erklärung abgegeben, daß sie im Laufe des gegenwärtigen Frühlings den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen in Angriff nehmen werden. Das Gericht hat die Bahnverwaltungen hiebei behaftet, und ihre Verpflichtung dahin näher präzisirt, daß die Inangriffnahme mit dem 1. Mai 1867 zu erfolgen habe. Wir hatten nicht unterlassen, die Pläne für den definitiven Oberbau, sowie für die definitiven Hochbauten des Bahnhofes Schaffhausen rechtzeitig ausarbeiten zu lassen und sie sofort nach erfolgter Vollendung der mitbetheiligten großh. badischen Eisenbahnverwaltung zum Zwecke der Einholung ihrer Zustimmung zu übermitteln. Es ist uns aber erst unter dem 28. März dieses Jahres gelungen, diese Zustimmung erhältlich zu machen. Schon am 29/30. März haben wir dann die Pläne der h. Regierung von Schaffhausen vorgelegt und sie ersucht, dieselben ihrerseits genehmigen und hierauf auch dem h. Bundesrathe zur Einholung seiner Gutheißung, soweit es nach Mitgabe der bestehenden Verträge einer solchen bedarf, vorlegen zu wollen.

Noch erübrigt uns, zu Ihrer Kenntniß zu bringen, daß im Laufe des Berichtsjahres in Erfüllung vertragsgemäß übernommener Verpflichtungen theils die der hintern Seite des Bahnhofes entlang führende Straße in besten Stand gestellt, theils ein den Bahnhof zwischen der Bogenthurmstraße und dem Mühlethal überschreitender eiserner Fußsteg zur Ausführung gebracht worden ist, in Folge wessen dann die an dieser Stelle über den Bahnhof hinführende Straße, durch deren Fortbestand die öffentliche Sicherheit gefährdet worden wäre, aufgehoben werden konnte. Es sind diese Bauten auf gemeinschaftliche Kosten der beiden bei dem Bahnhofe Schaffhausen betheiligten Bahnverwaltungen ausgeführt worden.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn sind im Berichtsjahre noch zahlreiche weitere Schuppen für Unterbringung von Getreide, welches zur Lagerung zu gelangen bestimmt ist, erstellt worden. Es ist nunmehr dort außer der Grundfläche des Kornhauses eine weitere Fläche von 110,000 Quadratfuß mit provisorischen Kornschuppen überbaut.

Die Pfähle, auf welchen das Kornhaus und der Güterschuppen in Romanshorn fundirt worden waren, hatten im Laufe der Zeit Schaden genommen. In Folge dessen erschien ein Unterfangen dieser Gebäude als ein Gebot der Nothwendigkeit. Es wurden deßhalb die Pfähle einige Fuß unter der Bodenoberfläche abgeschnitten, eine Betonschichte als Fundamentverstärkung eingebracht und die Gebäude mit soliden Steinsockeln untermauert.

Auf den Stationen Schlieren, Dietikon, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil wurde im Laufe des Berichtsjahres mit dem Baue von definitiven Stationsgebäuden begonnen. Die Bauarbeiten wurden im Frühjahre nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung an Unternehmer vergeben und dergestalt gefördert, daß mit Anfang November die sämmtlichen Gebäude unter Dach waren. Auf den Stationen Schlieren, Wallisellen und Amrisweil mußten zur Entfernung des Grundwassers aus den Kellerräumen Ableitungsdohlen auf bedeutende Längen erstellt werden. Diese Arbeiten wurden in Regie ausgeführt. In Dietikon und in Wallisellen sind überdieß in Anbetracht der an diesen beiden Orten zu Tage getretenen Zunahme des Verkehres die Stationsplätze bedeutend erweitert und die Geleiseanlagen vervollständigt worden.

Die Station Brugg bedarf einer erheblichen Erweiterung und überdieß ist auf derselben nunmehr das definitive Stationsgebäude zur Ausführung zu bringen. Die Pläne für diese Bauten wurden im Laufe des Berichtsjahres ausgearbeitet und es sind die erforderlichen Einleitungen getroffen, um dieselben unverweilt in's Werk setzen zu können.

Auf den Stationen Islikon, Frauenfeld, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil wurden die Rampen an den Güterschuppen in der Weise umgebaut, daß das Rampengeleise, welches früher als Stumpengeleise auf die Rampe zulief, nun als durchgehendes Dienstgeleise an der Rampe vorbeiführt. Diese Anlage erhöht die Manövrirfähigkeit auf den betreffenden Stationen. Sie bietet ferner größere Sicherheit für den Betrieb insofern dar, als sie das Anrennen der Bahnzüge an die Stirne der Rampe, welches durch eine unrichtige Stellung der Weiche des Rampengeleises herbeigeführt werden könnte, ausschließt. Endlich ist sie auch für das die Bahn benutzende Publikum ungefährlicher, weil die Rampenmauern von den Dienstgeleisen entfernt sind, so daß die Passagiere beim Ein- und Aussteigen nicht mehr zwischen die Bahnzüge und Rampenmauern eingeklemmt werden können. Auch in Wiesendangen, Felben und Erlen sind die Rampenmauern von den Dienstgeleisen entfernt worden, ohne daß jedoch die letztern auf diesen Stationen verlängert worden wären.

Wir glauben hier noch erwähnen zu sollen, daß wir im November des Berichtsjahres das Einfahrtsgeleise des Bahndammes im Hard (bei Zürich), welches sich in einem Gefälle von 12 ‰ und in einer Curve von 1,200′ Radius befindet, auf eine Länge von ungefähr 2,000′ mit eisernen Schwellen (Zores-Eisen) versehen ließen. Es geschah dieß, um uns auf dem Wege eigener Erfahrung ein sicheres Urtheil über den Werth dieses Oberbausystemes zu bilden.

Die Schiffe unserer Unternehmung schließlich noch anlangend haben wir zu melden, daß das gemäß unserm letzten Berichte am Ende des Jahres 1865 bestellte neue Schleppboot „Romanshorn" im verflossenen Jahre abgeliefert und von uns in Dienst genommen worden ist. Diese Vermehrung unserer Schleppboote kam uns um so mehr zu Statten, als wir, um den Anforderungen des Verkehres zu genügen, auch noch gewöhnliche Schiffe in vorübergehende Miethe zu nehmen genöthigt waren.

Die Dampf- und Schleppboote unserer Gesellschaft erheischten im Berichtsjahre keine umfassenden Reparaturen. Es wurden deßhalb die sämmtlichen Unterhaltungskosten dieser Fahrzeuge der Betriebsrechnung belastet und nicht aus dem Reservefond geschöpft.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes wurden in der ordentlichen Generalversammlung des Berichtsjahres an die Stelle des sel. Herrn Oberstlieutenant von Muralt-Stockar Herr Schultheß-Meiß, Banquier von Zürich, und an die Stelle der Herren Stadtpräsident Ammann von Schaffhausen und Schulrathspräsident Kappeler von Frauenfeld, welche ihren Austritt erklärt hatten, die Herren Regierungspräsident Hallauer von Trasadingen (Kanton Schaffhausen) und Leumann-Schwank, Fabrikant von Mattweil (Kanton Thurgau), gewählt.

Die Direktion behandelte in 129 Sitzungen 3,282 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 16 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1866 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 20. April 1867.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.