Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **35 (1887)**

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.

Im Bahnhof Aarau wurde eine weitere Gruppe zentraler Weichenstellung und Verriegelung ausgeführt, und es sind nun daselbst im Ganzen 43 Weichen in vier Gruppen zur Bedienung vereinigt.

Nachdem der schweizerische Bundesrath die ihm unterm 28. Januar 1887 vorgelegten Pläne für die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse im Bahnhof Winterthur am 18. April genehmigt und gleichzeitig die Nordostbahn verhalten hat, die Bauarbeiten ungesäumt in Angriff zu nehmen, wurden die Detailpläne ausgearbeitet, ein bezügliches Bauprogramm aufgestellt, und die Ausführung der Unterbauarbeiten, sowie der Eisenkonstruktion der Überbrückung auf dem Submissionsweg an Unternehmer vergeben.

Die Strassenunterführung erhält eine Maximalhöhe von 4,2 *m* und eine lichte Weite von 12,0 *m*, mit 8,0 *m* breiter Fahrbahn und beidseitig 2,0 *m* breiten Trottoirs. Vorerst werden vier Geleise auf Bogenbrücken in Eisenkonstruktion über die Strasse geführt; die Anlage wird indessen derart erstellt, dass später ohne Schwierigkeiten zwei weitere Geleise, also im Ganzen sechs Geleise über die Strasse geführt werden können. Auf der Ostseite des Bahnhofes erhalten die Schaffhauser-Wülflingerstrasse und die Bahnhofstrasse eine Maximalsteigung von 3,5 %, während auf der Westseite des Bahnhofes die Schaffhauser-, Wülflinger- und Rudolfstrasse mit 3 % Maximalsteigung erstellt werden.

Gemäss Bauprogramm sollen die Unterführungsarbeiten Ende August 1888 gänzlich vollendet sein.

Für Durchführung der Expropriation der durch die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse berührten Grundstücke wurde eine neue Planauflage veranstaltet, und das Expropriationsverfahren eingeleitet.

In Folge Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse musste die Geleisanlage daselbst gehoben und theilweise abgeändert werden.

Ferner muss der Sammelkanal der städtischen Kanalisation für rationelle Wasserableitung von der Strassenunterführung an durch das Neuwiesenquartier erheblich tiefer angelegt werden, und es leistet die Nordostbahn der Stadt Winterthur einen entsprechenden Beitrag an die hiedurch veranlassten Mehrkosten. Das untere Theilstück des Sammelkanals im Neuwiesenquartier wurde bereits im Jahr 1886 fertig erstellt, und das obere Theilstück in der Schaffhauser-Wülflingerstrasse und Rudolfstrasse wird gleichzeitig mit der Tieferlegung der genannten Strassen ausgeführt.

Für die Stationserweiterung Örlikon wurde die Expropriation vollständig durchgeführt, neue Geleise erstellt und mit Erbreiterung und Vergrösserung des Stationsplateaus noch vor Eintritt des Winters begonnen. Die Verrechnung der bisher erlaufenen Ausgaben zu Lasten des Bauconto erfolgt erst nach gänzlicher Vollendung der Baute.

Der vermehrte Verkehr erforderte auf einer Anzahl kleinerer Stationen weitere Geleisanlagen, Vergrösserung von Verladerampen und Güterschuppen, und es wurden auf nachbezeichneten Stationen derartige Ergänzungsbauten ausgeführt, nämlich: in Märstetten, Wiesendangen, Döttingen, Wollishofen, Kradolf, Pfäffikon (Zürich), Mellingen: Erweiterung der Geleisanlagen; in Töss: Verlängerung der Verladerampe, Vergrösserung des Güterschuppens, Erweiterung der Geleisanlagen; in Oberrieden: Verlängerung der Verladerampe, Erweiterung der Geleisanlagen.

Im Bahnhof Zürich wurden die Wasserleitungs- und Hydrantenanlagen ergänzt. Ferner sind für die Bureaux der verschiedenen Dienststellen Telephonverbindungen eingerichtet worden.

Auf der ehemaligen Nationalbahnlinie wurde die Vergrösserung der Wartlokale und Wohnungen durch Anbauten und beziehungsweise Aufbau auf den Stationen Mammern, Berlingen, Mannenbach und Ermatingen, sowie die Vergrösserung der Wohnungen durch Aufbau auf den Stationen Ossingen und Eschenz vollendet, und ist mit Verbesserung der Wohnräume durch Aufbau auf den Stationen Oberwinterthur, Seuzach, Dynhard und Thalheim begonnen worden.

Die Wohnung im Stationsgebäude Oberglatt wird ebenfalls durch Aufbau vergrössert, und die bezüglichen Arbeiten sind nahezu vollendet.

Im Berichtsjahre wurde eine grössere Anzahl Wärterwohnhäuser vollendet, und es sind bis Ende 1887 auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn 17 neue Wärterwohnhäuser errichtet worden.

Für die definitive Stationsanlage Horgen konnte erst Anfang August nach längern Verhandlungen mit den dortigen Gemeindebehörden mit dem Bau des Aufnahmsgebäudes begonnen werden, und es wurde dasselbe noch vor Jahresschluss im Rohbau vollendet, der Güterschuppen, das Stationsplanum und die Geleisanlagen fertig erstellt und, soweit es die Expropriation gestattete, der Bau der Bahnhofstrasse in Angriff genommen.

Zufolge des im letztjährigen Geschäftsbericht, Abschnitt I, besprochenen Entscheides des Bundesrathes betreffend die Station Aussersihl-Wiedikon legten wir im Oktober 1887 dem Eisenbahndepartement die Situations- und Hochbaupläne für eine dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station vor. Die Genehmigung derselben ist noch nicht erfolgt, da die betheiligten Gemeinden über die Situirung der Station und die Zufahrtsstrassen sich noch nicht einigen konnten.

VI. Direktion.

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

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 117 Sitzungen. Sie fasste 2451 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Die in der letztjährigen Übersicht der jährlich registrirten Geschäfte, welche der Behandlung durch die Departemente beziehungsweise die Direktion, unterliegen, hervorgehobene successive Zunahme derselben, ergibt sich auch für das Geschäftsjahr 1887 mit 31,923 (Prinzipal-) Nummern (im Vorjahr: 31,527).

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1887 schliessen uud Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 1. Juni 1888.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.