Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **46 (1898)**

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

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1898:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In bar	64,876	25	115,605	20	180,481	45
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	66,500	—	—	—	66,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,844,000	—	—	-	2,844,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	137,500	—	—	—	137,500	—
Summe	3,112,876	25	115,605	20	3,228,481	45
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	66,500	—	—	—	66,500	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	113,500	—	113,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	3,376	25	2,105	20	5,481	45
c) Bürgschaften	2,981,500	—	—	—	2,981,500	—
Summe	3,112,876	25	115,605	20	3,228,481	45

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Im Anschlusse an die vorjährigen Erweiterungs- bezw. Umbauten sind im Berichtsjahre die nachstehenden Arbeiten ausgeführt worden:

1. Anlage eines Stirnperrons durch Abschneidung sämtlicher Geleise der Einsteighalle bis auf die Höhe des Wartsaales III. Klasse unter Asphaltierung des freigewordenen Hallenraumes, sowie auch sämtlicher Personen- und Gepäckperrons.

In dem durch das Abtrennen der Geleise freigewordenen Hallenraume errichteten wir einen cirka 5 *m* hohen, hölzernen, oben offenen Einbau für die gesamte Gepäckexpedition. Derselbe wurde so plaziert, dass der Stirnperron zwischen der Baute und den Geleisen 20 *m* Breite erhielt, zu beiden Seiten genügend breiter Cirkulationsraum und auch oben bis zur Ostwand der Halle ein grosser Platz verblieben.

Das bisherige Gepäckbureau, vor welchem der grosse Kopfperron liegt, wurde zum Hauptausgang aus dem Gebäude umgewandelt.

Um dabei ein Aufeinanderstossen der ankommenden Reisenden mit den abreisenden Personen zu verhüten, wurden die Billetausgaben aus der Vorhalle des Aufnahmsgebäudes entfernt und in besondern Pavillons am Kopfe der Einsteighalle in den beiden Ostecken der letztern untergebracht unter gleichzeitiger Anordnung des Einganges in den Bahnhof für Abreisende auf der Ostseite des Bahnhofgebäudes.

Diese Umwandlung des Bahnhofes in einen richtigen Kopfbahnhof hat sich ausgezeichnet bewährt.

2. Verlegung der unmittelbar vor der Einsteighalle bestandenen Wagenschiebebühne hart an das rechte Sihlufer und Erstellung einer neuen Wagenschiebebühne auf dem linken Sihlufer.

Letztere wurde in Verhältnissen konstruiert, welche den Transport auch von langen, mehr als zweiachsigen Wagen ermöglichen sollen.

3. Erstellung einer neuen Lokomotivremise mit 42 Betriebs- und 7 Reparaturständen, sowie Zubehörden.

Diese Baute ist als Teil des Gesamtprojektes eines Lokomotivdepots des Hauptbahnhofes Zürich anzusehen, wie es der generelle Umbauplan der Nordostbahn für den Bahnhof Zürich vom 4. Februar 1895 vorsah.

Allerdings sollte diese Teilanlage des Lokomotivdepots in der ersten Bauperiode des Bahnhofumbaues gemäss ursprünglicher Absicht bloss 36 Betriebsstände erhalten. Es war aber ratsam, sofort auf 42 Stände zu gehen. Das zur Ausführung angenommene Teilprojekt weist für die Remisenanlage die rechteckige Grundrissform auf, die durch eine gedeckte Schiebebühne in zwei Teile geteilt wird. Zu der eigentlichen Remisehalle kommen zwei symmetrisch angeordnete Anbauten, enthaltend:

a) im Souterrain: Heizanlagen und Magazine;

b) im Erdgeschoss: Klein-Reparaturwerkstätte und übrige Dienstlokale samt Badeeinrichtungen und Aborten;

c) im Stockwerk: Wasserstationsanlagen und Schlafstellen für Maschinenpersonal, ein Bureau und eine Wohnung.

Zu der Remisenanlage gehören die nötigen Zufahrtsgeleise und eine Drehscheibe von 16 *m* Durchmesser für Lokomotiven.

Die Genehmigung dieses umschriebenen Projektes für die Lokomotivremise durch die Bundesbehörde erfolgte am 18. März 1898, jedoch mit dem Vorbehalt, dass bezüglich der Höhenlage der Remise auf die Möglichkeit der spätern Umgestaltung des Bahnhofes in einen Hochbahnhof Bedacht genommen werden müsse. Diese Bedingung verursachte indessen keine Schwierigkeiten.

Sofort nach erhaltener Kenntnis von der Gutheissung des Remisenprojektes wurde mit den Arbeiten für die Bauausführung begonnen. Dieselben vermochten aber im Berichtsjahre nicht mehr zu Ende gebracht zu werden.

Mit der Fertigstellung und dem Bezuge dieser neuen Depotanlage haben sämtliche Umbauten und Erweiterungen, welche unter der sogenannten ersten Bauperiode verstanden waren, ihren Abschluss erreicht. Nach den ursprünglichen Intentionen betreffend das successive Vorgehen beim Um- und Ausbau des Bahnhofes, welche in der Aufstellung eines, drei abgegrenzte Bauperioden darstellenden Arbeitsprogrammes ihren Ausdruck fanden, hätte mit der erwähnten Erledigung der ersten Serie der Erweiterungs- und Umbauten eine längere Pause eintreten und alsdann nach Bedürfnis zu der Inangriffnahme der Bauarbeiten der zweiten, sowie schliesslich der dritten Bauperiode geschritten werden sollen. Es ist aber zu beachten, dass jenes Bauprogramm vor fünf Jahren, d. h. zu einer Zeit aufgestellt wurde, als die ganz überraschend grosse jährliche Bevölkerungszunahme der Stadt

Zürich an eine Verdoppelung der Einwohnerzahl binnen einem Jahrzehnt und Hand in Hand damit an eine überwältigende Bahnverkehrszunahme glauben machte. Unter diesem Eindruck sah man sich gedrängt, auch für die Umgestaltung des Bahnhofes Zürich nur ins grosse gehende Verhältnisse in Betracht zu ziehen und das Umbauprojekt demgemäss auszuarbeiten. Unter den zuerst auszuführenden Teil des letztern wurden alle Bauten subsumiert, welche erforderlich waren, dem gesamten eingeengten Betriebsdienst im Bahnhof Zürich genügenden Raum und die gewünschte Erleichterung zu schaffen und zwar unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Einführung neuer Linien in den Bahnhof, bezw. des durch diese sich ergebenden vermehrten Zugsverkehrs. So erfolgte die Eliminierung der alten Güterbahnhofanlage und die Anlage eines ganz neuen Güterbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, die grosse Vermehrung der Geleiseanlagen für die Ein- und Ausfahrt der Züge unter gleichzeitiger Verlegung der Einfahrt der Aarauerlinie und der linksufrigen Zürichseebahn, ferner die Änderung und Ergänzung der Perronanlagen im Personenbahnhof etc.

Die zweite Bauperiode verzeichnete als Hauptwerke die Entfernung der Reparaturwerkstätten aus dem Bahnhofe und die Verlegung des Rohmaterialbahnhofes; die dritte Bauperiode endlich den Umbau des Aufnahmsgebäudes und die Erweiterung des Rangierbahnhofes.

Allein, sobald als die platzversperrenden alten Güterschuppen gewichen, die Geleise im Personenbahnhofe vermehrt waren, der Eilgutdienst in die bequem gelegenen und gut zugänglichen, geräumigen und noch erweiterungsfähigen Lokalitäten im früheren Lagerhause verlegt und der neue Güterbahnhof in Betrieb genommen war, zeigte sich zweierlei:

1. dass infolge der bereits ausgeführten Umbauten, die sich sofort sehr gut bewährten, sich ein weit grösserer Verkehr jeder Art in bester Ordnung und jeder wünschbaren Sicherheit abwickeln lasse als vorher selbst erwartet wurde, ja dass die Abwandlung eines um das Doppelte gesteigerten Personenverkehrs bei der neuen Geleise- und Perronlage im Personenbahnhof keine Schwierigkeit mehr verursachen könne, sofern nur in Anpassung an jene Anlagen diejenigen Änderungen im Aufnahmsgebäude noch vorgenommen werden, welche wir, wie oben erwähnt, alsdann ausführten;

2. dass nach diesen Erfahrungen das Bauprogramm der zweiten und dritten Periode gewisse Modifikationen und Reduktionen erleiden dürfe, um so mehr, als die Vermutung der stetig und rapid weiter fortschreitenden Bevölkerungszunahme Zürichs sich durchaus nicht bewahrheitete.

Genannte Modifikationen beschlagen auch die ursprünglich ins Auge gefasste Verlegung der Reparaturwerkstätten, welche nicht mehr erforderlich ist (wie in Abschnitt I und IV E 3 dieses Berichtes ausgeführt ist), und den Ausbau des Aufnahmsgebäudes.

Nach dem für diesen letztern Ausbau der Bundesbehörde am 12. November 1897 vorgelegten Projekte fehlt zu den vorgenommenen Änderungen in der Hauptsache bloss noch die Verlegung des Wartsaales und der Restauration III. Klasse auf die Nordseite der Halle gegenüber dem jetzigen Wartsaal II. Klasse und in Korrespondenz mit der Billetausgabe III. Klasse. Sodann wäre die Bahnpost längs der Museumsstrasse in geeigneten Räumlichkeiten unterzubringen.

Die Bewilligung zur Ausführung dieser Bauten ist uns von der Bundesbehörde noch nicht erteilt worden.

Wenn wir aber einerseits eine Beschränkung des ursprünglichen Bauprogrammes für thunlich und gerechtfertigt erachteten, konnten wir anderseits die Notwendigkeit doch nicht übersehen, im Anschlusse an die vollzogenen Bauten und um den Ausbau des neuen Bahnhofes für alle Betriebszweige zu vollenden und zu einem abgeschlossenen Ganzen zu erheben, noch zwei Erweiterungswerke durchzuführen, welche die Anforderungen des Verkehrs ohnehin als dringend bezeigten.

Es sind dies:

1. Die Verlegung des Rohmaterialbahnhofes auf das in westlicher Richtung an den neuen Güterbahnhof anschliessende Terrain.

Das Hauptmotiv für diese Änderung war das sich immer fühlbarer machende Erfordernis, den Rohmaterialienbahnhof von den Betriebsgeleisen unabhängig zu machen und ihn zum Zwecke einer rationellen Güterverkehrsabwicklung in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Güterbahnhof zu bringen. Die neue Rohmaterialbahnhofanlage vermochte bis zum Ende des Berichtsjahres zur Betriebsübergabe fertiggestellt zu werden.

2. Den Umbau und die Erweiterung des Rangierbahnhofes.

Auch diese Baute wurde im Berichtsjahre in der Hauptsache vollendet, und zwar in etwas grösserer Ausdehnung, als in der ersten Bauperiode vorgesehen war, um auch hier den Bedürfnissen des Betriebes für eine längere Zukunft vollauf genügen zu können.

Mit diesen Erweiterungen und Umbauten und den (zur Zeit noch ausstehenden) Reständerungen und -Ergänzungen im Aufnahmsgebäude sollte die Umgestaltung und der Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich als für absehbare Zeit abgeschlossen betrachtet werden dürfen, indem die geschaffenen Anlagen erfahrungsgemäss wohlgeeignet erscheinen, den Verkehr einer Bevölkerung, die mehr als doppelt so gross wäre wie diejenige der heutigen Stadt Zürich, leicht aufzunehmen und zu bewältigen.

b) Übrige Objekte.

Im Bahnhofe Romanshorn wurde die neue Lokomotivremise mit 9 Ständen, Werkstättenanbau und Unterkunftslokalen vollendet und sind die erforderlichen Zufahrtsgeleise erstellt und soweit nötig in die centrale Signal-Weichenstellung und Verriegelung einbezogen worden. In dem von Zürich nach Romanshorn versetzten Lager- und Transitschuppen wurden 2 hydraulische Aufzüge angebracht, die Zufahrtsgeleise zu diesen Schuppen ergänzt, sowie 2 Drehscheiben von 5,0 *m* Durchmesser eingelegt.

Infolge des zunehmenden Güterverkehrs auf der Station Kemptthal, welche Zunahme namentlich durch die Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln hervorgerufen wurde, erwiesen sich die Geleiseanlagen nicht mehr ausreichend und mussten weitere Aufstell- und Verladegeleise erstellt werden.

Auf der Station Dietlikon wurde, um die Wartlokale und die Dienstwohnung geräumiger zu gestalten, das Aufnahmsgebäude durch An- und Aufbauten vergrössert.

Für die Erweiterung der Station Oerlikon ist dem Eisenbahndepartement von der zürcherischen Regierung ein post festum auf Veranlassung des dortigen Gemeinderates von Herrn Ingenieur Isaak ausgearbeitetes Projekt für Tieferlegung der Station als Gegenprojekt gegen das unsrige vorgelegt worden. Wir haben gegen dieses Projekt, das ganz unbrauchbar ist, in entschiedener Weise Einspruch erhoben.

Im Bahnhof Schaffhausen wurde die centrale Stellung und Verriegelung der Weichen und Signale gänzlich vollendet.

An der Linie Neuhausen-Schaffhausen ist für den bisher à niveau über die Bahn führenden Fusswegübergang bei *km* 55,283 ein gewölbter Durchlass erstellt worden.

Auf der Station Hettlingen wurde das Aufnahmsgebäude durch Aufbau und Anbau vergrössert, um die Dienstlokale und die Wohnung zu erweitern. Die Kostenverrechnung erfolgt pro 1899.

Auf der Station Schlieren wurde für den Anschluss eines Verbindungsgeleises zur städtischen Gasfabrik und die Abwicklung des dadurch herbeigeführten vermehrten Güterverkehrs die Geleiseanlage entsprechend erweitert. Auch diese Kostenverrechnung wird pro 1899 vollzogen.

Im Bahnhof Turgi wurde ein zweiter Güterschuppen unter Verwendung des Abbruchmaterials des frühern Güterschuppens der Station Altstetten errichtet, sowie die Beschaffung eines grösseren Verladeplatzes mit entsprechenden Geleiseanlagen im Angriff genommen.

Die Erweiterung der Station Zürich-Wollishofen wurde nahezu vollendet. An Stelle des bisherigen, nunmehr etwas versetzten und ganz als Güterschuppen verwendeten Stationsgebäudes erhielt die Station aus dem Abbruchmaterial des alten Aufnahmsgebäudes in Zug ein passendes grösseres Aufnahmsgebäude.

Im Bahnhof Zug wurde ein neues Verladegeleise erstellt und das Ausziehgeleise verlängert.

Ebenso erhielt die Station Zürich-Tiefenbrunnen neue Verladegeleise und einen weiteren Verladeplatz, ferner sind auf

Station Mellingen der Verladeplatz und die Geleiseanlagen erweitert und ist daselbst eine Schiebebühne erstellt worden.

Hinsichtlich der übrigen Bauten wird auf Beilage 6 zu der Jahresrechnung verwiesen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Auf den beiden im Jahre 1897 eröffneten neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen waren noch Arbeiten, teils zur Konsolidierung von Rutschterrain, teils infolge verspäteter Schatzungs- oder bundesgerichtlicher Entscheide für Wegerstellungen und Strassenkorrektionen erforderlich, wodurch das technische Personal hauptsächlich auf dem 3. Lose der Linie Thalweil-Zug und auf dem 4. Lose der Linie Eglisau-Schaffhausen, länger als vorauszusehen gewesen, in Anspruch genommen wurde. Als natürliche Folge dieser Verhältnisse ergab sich auch eine Verzögerung der Abrechnungen für die Unterbauarbeiten, so dass jene erst Ende des Berichtjahres fertiggestellt werden konnten.

Der technische Personalbestand wurde durch den Austritt von 8 Ingenieuren, 2 Architekten, 1 Geometer, 2 Zeichnern und 1 Aufseher bis Ende 1898 auf 3 Ingenieure, 1 Architekten, 1 Geometer und 1 Schreiber herabgesetzt.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Grosse Schwierigkeiten und zahlreiche Verhandlungen verursachten diejenigen Fälle der Abrechnung der Landerwerbung, wo von den Eigentümern für Minderbedarf an Land Geld an die Bahngesellschaft zurückbezahlt werden musste. Einige derartige Fälle waren am Ende des Berichtsjahres noch nicht erledigt.

Der Abrechnungsprozess mit der Bauunternehmung Lerat & Cie., die Unterbauarbeiten von Los 2 betreffend, schwebt noch vor Bundesgericht. Der Schriftwechsel (Replik und Duplik) ist beendigt; dagegen steht die Expertenwahl noch aus.

c) Thalweil-Zug.

Die Mehrzahl der pendenten Expropriationsprozesse hat ihre Erledigung gefunden. Die Katasteraufnahmen für den neuen Situationsplan der Linie entsprechend der Bauausführung sind im Berichtsjahre beendigt worden; dagegen konnten die Aufnahmen nicht alle verarbeitet werden, weshalb die Originalkatasterpläne noch nicht für alle Gemeinden vollendet sind. Die Berechnung der Grunderwerbung nach Bauausführung für die Abrechnung mit den einzelnen Privaten ist im Gange. Die im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Entwässerungen in der Materialgrube Lauried bei Zug nebst Kanalisation und Wegerstellung sind im Dezember beendigt worden; ferner ist in der Gemeinde Horgen für die Eggkorporation ein neuer Weg erstellt und die

Spätzwegkorrektion ausgeführt worden, wozu die Bahngesellschaft durch Entscheid der Schatzungskommission verpflichtet worden war.

Über die Differenzen bei der Abrechnung der Unterbauarbeiten des 2. Loses vermochte nach langen Verhandlungen mit der Baufirma F. Lusser & Cie. schliesslich eine Verständigung abgeschlossen und der drohende Prozess vermieden zu werden.

Die Unternehmung des 1. Loses, P. Jardini, beendigte die Prüfung der aufgestellten Abrechnung erst zu Ende des Berichtsjahres und hat seither, d. h. Anfangs März 1899, Nachforderungen im Betrage von Fr. 187,954. 45 Rp. gestellt, welche aber grösstenteils unbegründet sind.

Bezüglich des 3. Loses war die Prüfung der aufgestellten Abrechnung durch die Unternehmer Herren Gebrüder Messing Ende des Berichtsjahres noch nicht beendigt und eine Äusserung von letztern noch nicht eingegangen.

Die Abnahme der Strassen und Wege von Seite des Kantons Zürich, der Gemeinde Oberrieden und der Korporation Zug hat stattgefunden; dagegen steht sie von den andern Gemeinden und der Regierung von Zug noch aus.

d) Etzweilen-Schaffhausen.

Die Abrechnung für Grunderwerbung wurde für sämtliche Gemeinden der Linie (inklusive Bahnhof Schaffhausen) beendigt. Im Güterbahnhof Schaffhausen sind die ehemals Meisterschen und Kummerschen Häuser (Essigfabrik), ferner das ehemals Ragatzsche Häuschen beim englischen Hof daselbst abgebrochen worden.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Im Streite wegen der oberhalb der Scheibengasse in Neuhausen vorgekommenen Rutschungen und der deshalb von der Gemeinde Neuhausen und der Aluminiumfabrik daselbst gestellten Forderungen ist im Berichtsjahr erst ein Entscheid der eidgenössischen Schatzungskommission ergangen, gegen welchen jedoch, weil die Bahnunternehmung zu stark belastend, an das Bundesgericht rekurriert wurde. Eine Entscheidung des letztern in Sachen ist noch nicht erfolgt.

Auch auf dieser Linie sind die neuen Katasteraufnahmen durchgeführt worden, dagegen die Plananfertigungen für einzelne Gemeinden noch nicht völlig beendigt. Für die badischen Gemeinden Lottstetten, Jestetten und Altenburg wurde die Abrechnung der Grunderwerbung Ende des Jahres vollendet, für die schweizerischen Gemeinden an der Linie steht sie noch aus.

Nach Erstellung der Entwässerungs- und Konsolidierungsbauten im Rutschgebiete oberhalb der Scheibengasse in Neuhausen sind die dortigen Terrainbewegungen vollständig zur Ruhe gekommen.

Über die Unterbauarbeiten von Los 2 und 3 wurde mit den Unternehmern Rossi und Ruesch und über diejenigen von Los 4 mit den Unternehmern Jamoretti und Mina abgerechnet. Es fehlt somit nur noch die Abrechnung mit den Herren Probst, Chappuis und Wolf, Unternehmer des 1. Unterbau-Loses, mit welchen bisher über die vorhandenen Differenzen eine gütliche Vereinbarung nicht erzielt werden konnte.

Die Abnahme der Wege in der Gemeinde Neuhausen, die auf der ganzen Linie Ende 1897 allein noch nicht erfolgt war, hat seither ebenfalls stattgefunden.