

# Bahnbau

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **7 (1859)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

## **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.

Der Personalbestand der Dampfbootverwaltung war am Schlusse des Berichtsjahres folgender:

1 Dampfbootverwalter,
1 Sekretär,
2 Gehülfen (1 für das Bureau in Schaffhausen),
1 Bureaudiener,
3 Kapitän's,
9 Steuermänner und Schleppschifführer,
4 Maschinisten,
10 Heizer,
16 Matrosen,
<b>zusammen 47 Angestellte.</b>

### Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungskassa der (Eisenbahn- und Dampfschiff-) Angestellten der Gesellschaft Frk. 85,965. 59, der Aktivsaldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, letztere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungskassa belaufen sich auf Frk. 1,902. 57, diejenigen der Krankenkassa auf Frk. 5,589. 61.

## V. Bahnbau.

### A. Beschreibung des Eisenbahnnetzes.

Nachdem wir in früheren Geschäftsberichten die Beschreibung der Linien der Nordostbahn im Einzelnen gegeben haben, lassen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung der Hauptverhältnisse folgen.

#### I. Länge der Bahnstrecken.

Bezeichnung der Linien.	Länge					
	der Bahnstrecken im Ganzen			der doppelspurigen Bahnstrecken		
	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.
Romanshorn—Winterthur . . .	11,74	187,770,4	56,337	.	.	.
Winterthur—Schaffhausen . . .	6,29	100,606,8	30,182	.	.	.
Winterthur—Zürich . . . . .	5,44	87,066,8	26,120	5,44	87,066,8	26,120
Zürich—Lurgi . . . . .	5,85	93,578,1	28,073	5,85	93,578,1	28,073
Lurgi—Narau . . . . .	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815
Lurgi—Mitte Rhein (bei Coblenz.) . . . . .	3,18	50,918,6	15,276	3,18	50,918,6	15,276
<b>Summa . . . . .</b>	<b>37,04</b>	<b>592,658,3</b>	<b>177,803</b>	<b>19,01</b>	<b>304,281,1</b>	<b>91,283</b>
Mitte Rhein—Waldshut . . . (Badische Strecke.)	0,36	5,798,4	1,739	0,36	5,798,4	1,739
<b>Total . . . . .</b>	<b>37,40</b>	<b>598,456,7</b>	<b>179,542</b>	<b>19,37</b>	<b>310,079,5</b>	<b>93,023</b>

**II. Steigungs- und Krümmungs-**

Bezeichnung der Linien.	Horizontal-Strecken.			Steigung in der Hauptrichtung.				Steigung in der entgegengesetzten Richtung.			
	An- zahl.	Ganze Länge. Fuß.	Von der Gesamt- Länge pro ‰	An- zahl.	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältnis pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.	An- zahl.	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältnis pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.
Romanshorn—Winterthur	22	53,524,8	28,51	14	63,494,0	12	479,0	19	70,751,6	12	345
Winterthur—Schaffhausen	19	18,910,8	18,80	17	36,146,0	10	230,18	26	45,550,0	10	347,51
Winterthur—Zürich . . .	10	16,572,2	19,03	6	30,731,9	12	303,00	6	39,762,7	12	407,15
Zürich—Lurgi . . . . .	7	25,353,0	27,09	3	5,755,4	4,072	23,51	14	62,469,7	10	242,36
Lurgi—Aarau . . . . .	13	25,123,4	34,55	10	32,772,8	12	199,00	6	14,821,4	10	60
Lurgi—Mitte Rhein . . . (bei Coblenz.)	7	17,654,6	34,67	4	11,072,0	12	99,88	5	22,192,0	10	146,0
Summa	78	157,138,8	26,51	54	179,972,1	12	1334,57	76	255,547,4	12	1548,02
Mitte Rhein—Waldshut . (Badische Strecke)	2	2,278,4	39,30	1	3,520,0	12	42,18	.	.	.	.
Total	80	159,417,2	26,64	55	183,492,1	12	1376,75	76	255,547,4	12	1548,02

**III. Verschiedene**

Bezeichnung der Linien.	Summa des angekauften Landes. Zuchart.	Summa der bewegten Erdmassen. Schachtruthen.	Summa der verwendeten Bettung. Schachtruthen.	Summa der verwendeten Bahn- schwelle. Kubifuß.	Summa der verwendeten Schienen samt Bef. Mittel. Zentner.	Brücken über 10' weit.	
						Anzahl. Stück.	Länge. Fuß.
Romanshorn—Winterthur . .	425,12	422,045	41,668	309,784	116,078	33	2,297
Winterthur—Schaffhausen . .	200,55	261,853	19,494	145,325	51,749	12	1,530
Winterthur—Zürich . . . . .	300,32	529,710	22,808	143,001	41,547	21	2,457
Zürich—Lurgi . . . . .	317,83	316,281	22,817	177,974	65,077	8	677
Lurgi—Aarau . . . . .	202,43	229,360	12,987	113,856	38,592	10	1,123
Lurgi—Mitte—Rhein . . . . . (bei Coblenz.)	114,43	206,345	7,651	69,193	24,173	2	514
Total .	1,560,68	1,965,594	127,425	959,133	337,216	86	8,598

**Verhältnisse der Bahnstrecken.**

Bezeichnung der Linien.	Anzahl der Neigungs- wechsel		Höhe über dem Meeresspiegel.				Länge der		Gerade Strecken in Prozenten der Bahn- Länge.	Kleinster in freier Bahn vor- kommender Krüm- mungs- Halbmesser Fuß.	Summe der Krüm- mungen in Graden.
			der		des		geraden	gekrümmten			
	im Gan- zen.	per Stunde	Anfangs- Station. Fuß.	End- Station. Fuß.	höchsten	niedersten	Bahnstrecken. Fuß.				
					Punktes der Bahn. Fuß.						
Romanshorn—Winterthur	54	4,61	1,334,0	1,468,0	1,603,0	1,315,0	156,274,5	31,495,9	83,22	1,000	751,81
Winterthur—Schaffhausen	60	9,57	1,468,0	1,350,67	1,484,95	1,302,10	52,870,8	47,736,0	52,55	900	1,640,62
Winterthur—Zürich . . .	21	3,85	1,468,0	1,363,85	1,708,0	1,363,85	59,144,5	27,922,3	67,93	2,000	675,17
Zürich—Lurgi . . . . .	23	3,94	1,363,85	1,145,0	1,363,85	1,145,0	66,224,0	27,354,1	70,77	800	784,10
Lurgi—Aarau . . . . .	28	6,16	1,145,0	1,284,0	1,288,0	1,127,0	55,776,5	16,941,1	76,70	1,000	547,13
Lurgi—Mitte Rhein . . . (bei Coblenz.)	15	4,70	1,145,0	1,074,0	1,195,0	1,064,0	31,430,6	19,488,0	61,72	800	630,33
Summa	201	5,43	.	.	1,708,0	1,064,0	421,720,9	170,937,4	71,16	800	5,029,16
Mitte Rhein—Waldshut . (Badische Strecke.)	2	5,50	1,074,0	1,141,06	1,141,06	1,098,88	3,222,4	2,576,0	55,57	1,570	51,25
Total	203	5,43	.	.	1,708	1,064	424,943,3	173,513,4	71,07	800	5,080,41

**Notizen.**

Bezeichnung der Linien.	Tunnels.		Durchschnittliche Breite des angekauften Landes auf die ganze Bahn-Länge reducirt. Fuß.	Durchschnittliche Querschnittsfläche der Einschnitte und der Dämme auf die halbe Bahn-Länge reducirt. Quadratfuß.	Durchschnittliche	
	Anzahl.	Länge. Fuß.			Tiefe der Einschnitte.	Höhe der Dämme
					auf die halbe Bahn-Länge reducirt.	
	Stück.	Fuß.			Fuß.	Fuß.
Romanshorn—Winterthur . . .	—	—	90,7	449,53	9,8	13,6
Winterthur—Schaffhausen . . .	1	220	80,9	520,55	11,1	14,8
Winterthur—Zürich . . . . .	1	3,195	142,3	1216,80	17,8	21,7
Zürich—Lurgi . . . . .	1	300	135,8	675,97	11,2	14,9
Lurgi—Aarau . . . . .	—	—	111,3	630,82	10,7	14,2
Lurgi—Mitte Rhein . . . . . (bei Coblenz.)	1	600	89,9	810,48	13,0	16,7
	4	4,315				

Die Eröffnung des Betriebes auf den verschiedenen Bahnabtheilungen hat an den folgenden Terminen stattgefunden:

Zürich—Baden . . . . .	16. August 1847.
Romanshorn—Winterthur . . . . .	16. Mai 1855.
Winterthur—Derlikon . . . . .	27. Dezember 1855.
Derlikon—Zürich . . . . .	26. Juni 1856.
Baden—Brugg . . . . .	29. September 1857.
Winterthur—Schaffhausen . . . . .	16. April 1857.
Brugg—Aarau . . . . .	15. Mai 1858.
Lurgi—Waldshut . . . . .	18. August 1859.

### B. Die während des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Bauten bestehen in Folgendem:

Auf der Bahnstrecke Lurgi—Rhein wurden die Arbeiten zu Ende geführt; die meisten, den Unterbau betreffenden Arbeiten erforderte noch die Limmatbrücke bei Lurgi, insbesondere aber der Viadukt bei Coblenz, welcher im Vorjahre etwas im Rückstande geblieben war. Den energischen Anstrengungen der Unternehmer, Herren Locher und Näff, gelang es, auch das letztere Bauwerk gleichzeitig mit der daran anschließenden, von Seite Baden's erstellten, Rheinbrücke zu vollenden.

Durch die umsichtigen Anstalten des Unternehmers, Herrn Baumeister Fürst, wurden die Hochbauten so gefördert, daß auch diese gleichzeitig mit der Eröffnung des Betriebes dieser Strecke vollständig bezogen werden konnten.

Der Oberbau, an welchem etwa noch ein Drittel fehlte, konnte in der gegebenen Zeit leicht zur Vollendung gebracht werden.

Auf dem Bahnhofe Aarau wurden die Hochbauten im Laufe des Sommers vollendet und am 1. Oktober die provisorischen Lokale mit dem neuen Verwaltungsgebäude vertauscht.

Da ein Flügel des neuen Verwaltungsgebäudes an die eidgenössische Postverwaltung vermietet wurde, so ist für letztere noch eine Postwagen-Nemise auf dem Güterbahnhofe erstellt worden.

Auf dem Bahnhofe Frauenfeld ist das neue Verwaltungsgebäude ebenfalls im Laufe des Sommers vollendet und mit dem Schlusse des Betriebsjahres bezogen worden.

In Folge eines mit der Finanzverwaltung des Kantons Thurgau abgeschlossenen Vertrages ist auf diesem Bahnhofe ein Salzstadel errichtet und der bezeichneten Verwaltung pachtweise überlassen worden. Es ist dadurch der Bahn der Transport von Salz zum Detail-Verschleiß gesichert.

Der auf der Station Brugg entbehrlich gewordene zweite Güterschuppen wurde auf den Bahnhof Zürich versetzt.

Die ebendasselbst entbehrlich gewordene provisorische Lokomotiv-Nemise ist auf die Station Dietikon, welche zu einer Waarenstation erweitert wurde, versetzt, und in einen Güterschuppen verwandelt worden.

Auf dem Bahnhofe Winterthur ist, dem erweiterten Plane gemäß, der Güterbahnhof jenseits der Töfer = StraÙe verlegt worden. Sämmtliche hiebei erforderlich gewordenen Planirungs = Arbeiten, Geleise = Veränderungen und neuen Geleise = Anlagen sind, bis auf Weniges, im Berichtsjahre vollendet worden. Der neue Güterschuppen daselbst wurde unter Dach gebracht. In der Absicht, das definitive Verwaltungsgebäude ebenfalls so weit zu fördern, hat der Unternehmer selbst noch bei dem frühzeitig eingetretenen Froste an den Maurer = Arbeiten fortfahren lassen. Die Unhaltbarkeit dieser letztern Arbeiten hat sich bald herausgestellt und die erforderlichen Verbesserungen wird nun der Unternehmer auf seine Kosten vornehmen lassen.

Das technische Personal ist auch während des Berichtsjahres so weit reduziert worden, als die Verhältnisse es gestattet haben.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden ist im Laufe des Berichtsjahres eine Veränderung eingetreten, die wir auf's tiefste zu beklagen haben. Herr Ott = Imhof, Vizepräsident des Verwaltungsrathes, der sich während einer Reihe von Jahren große Verdienste um unsere Unternehmung erworben hat, ist den vielen Wirkungskreisen, denen er seine segensreiche Thätigkeit gewidmet, durch den Tod entrißen worden. Es wurde Herr Oberst von Muralt = Stockar an seine Stelle zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Die Direktion behandelte in 212 Sitzungen 3,096 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 8 Sitzungen 42 Geschäfte.

---

Indem wir den Bericht über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1859 Ihrer wohlwollenden Würdigung empfehlen, versichern wir Sie, Sir, unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 13. April 1860.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn = Gesellschaft,

Der Präsident:

**Dr. A. Escher.**

rungen der übrigen Kantone, in welchen die Nordostbahn liegt, wenn sie die Bestimmungen der neuen Transportordnung und der betreffenden Konzessionen mit einander vergleichen, zu demselben Schlussergebnisse gelangen werden, wie die Regierung von Zürich.

Im Gebiete des Zollwesens haben wir vor allem zu erwähnen, daß die Bundesversammlung nunmehr auch den vom Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast zu erhebenden Durchfuhrzoll ermäßigt hat, nachdem schon früher beschlossen worden war, den Transitzoll, welcher vom Zentner bezahlt wird, herabzusetzen. Durch diese Maßregel ist die Konkurrenzfähigkeit der Schweizerischen Eisenbahnen mit denjenigen des Auslandes vermehrt und in Folge dessen der Eidgenossenschaft ein nicht unerheblicher fiskalischer und volkswirthschaftlicher Nutzen zugewendet worden. Im Laufe des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transporte lastenden Gebühren von der Eidgenössischen Zollverwaltung angemessen ermäßigt und überdieß zwischen der Letztern und uns Vereinbarungen getroffen, welche die Benutzung der Linien der Nordostbahn für Transitgüter als vortheilhaft erscheinen lassen. Wenn die Zollverwaltung zur Stunde noch für die Zollbehandlung zu ungewöhnlichen Tageszeiten, d. h. am frühen Morgen, in der Mittagsstunde und am späten Abend besondere Gebühren zu Handen der Angestellten bezieht, so darf wohl der Wunsch hier ausgesprochen werden, es möchte diese Einrichtung, welche ihre Entstehung Verkehrsverhältnissen verdankt, denen die Schweiz längst entwachsen ist, bald möglichst aufgehoben werden.

Die Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) ist wohl die einzige Bahnstrecke in der Schweiz, längs welcher der Bundesrath keine öffentliche Telegraphenleitung errichten zu wollen beschlossen hat. Da der Bahndienst das Bestehen einer Telegraphenlinie auch auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein selbstverständlich erheischt, so haben wir die Konzession für die Herstellung einer solchen bei dem Bundesrathe nachgesucht und erhalten. Wir haben wohl kaum nöthig, hinzuzufügen, daß die Badische Telegraphenverwaltung die Linie an der Grenze in der Mitte des Rheines abgenommen und bis in den Bahnhof Waldshut fortgeführt hat.

Es dürfte hier noch zu erwähnen sein, daß der eine Flügel des umfänglichen Verwaltungsgebäudes auf dem Bahnhofe in Aarau der Eidgenössischen Postverwaltung vermietet worden ist. Es befinden sich nun in demselben die sämtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Aarau.

Vielleicht ist der Schluß dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes die geeigneteste Stelle, um der Verträge zu gedenken, welche wir mit den Städten Zürich und Winterthur zum Zwecke möglichst enger Verbindung ihrer neuprojektirten städtischen Verkehrsanstalten mit der Nordostbahn theils bereits vereinbart haben, theils abzuschließen im Begriffe stehen. Die Stadt Zürich erbaut unmittelbar neben dem Bahnhofe ein neues Kornhaus, in welchem der Getreidehandel in schwunghafter Weise betrieben und zu diesem Ende hin namentlich auch Kornmärkte in großem Maasstabe abgehalten werden sollen. Die Stadt Winterthur hinwieder beabsichtigt, in Verbindung mit der dortigen Kaufmannschaft und der Finanzdirektion des Kantons Zürich ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Güterbahnhofes von Winterthur ein Korn-, Kauf- und Salzhaus zu errichten. Wir haben nun mit der Stadt Zürich einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem neuen Kornhause und der Nordostbahn hergestellt werden soll und durch