

Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **10 (1862)**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

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.

2. **Kranken-Kasse.** Der Aktiv-Saldo dieser Kasse, welcher alle im Taglohn angestellten Arbeiter u. s. w. angehören, erzeugte am Schlusse des Berichtsjahres einen Betrag von Fr. 13,465. 99 (gegenüber Fr. 9,016. 29 im Jahre 1861). Aus der Krankenkasse wurden im verfloffenen Jahre Fr. 6,721. 50 bezahlt und es betrug die durchschnittliche Zahl der Mitglieder derselben 556.

V. **Bahnbau.**

Im Laufe des Berichtsjahres ist auf den Bahnstrecken Turgi-Marau und Effretikon-Winterthur das zweite Geleise gelegt worden. In Folge dessen ist dasselbe mit Ausnahme der Linie Turgi-Mitte Rhein (Waldbühl) nun überall angebracht, wo der Unterbau der Nordostbahn ein zweispuriger ist.

Der Bahnhof Zürich ist während des Berichtsjahres wieder um einen erheblichen Schritt seiner Vollendung entgegengeführt worden. Die Wege, welche bisher über den Bahnhof führten, konnten aufgehoben werden, nachdem andere Kommunikationen, welche dieselben zu ersetzen bestimmt sind, hergestellt und der öffentlichen Benutzung anheim gegeben worden waren. Die Planie des Güterbahnhofes ist nunmehr, abgesehen von einer kleinen Abtheilung desselben, gänzlich bewerkstelligt. Die Geleiseanlage des Güterbahnhofes kann, wie sie im Laufe des Berichtsjahres vervollständigt worden ist, als fast gänzlich vollendet angesehen werden. Besondere Erwähnung verdienen 9 Drehscheiben, welche zur Ermöglichung oder Erleichterung des Ueberganges von den einen Geleisen auf die andern angebracht worden sind. Gemäß der Haupteintheilung, welche wir dem Bahnhofe Zürich zu geben beschloffen haben und über die unser letztjährige Geschäftsbericht Auskunft ertheilt, ist der Güterschuppen, welcher sich bisanhin auf dem innern Bahnhofe, der in Zukunft ausschließlich für den Personenverkehr bestimmt sein soll, befand, in den Güterbahnhof versetzt worden. In dem letztern wurde außerdem ein neuer Güterschuppen erbaut und eine offene Laderampe mit steinerner Einfassung errichtet. Endlich wurde eine beträchtliche Abtheilung des Niederlagshauses, welches, falls das Bedürfnis es erheischt, der ganzen östlichen Seite des Güterbahnhofes entlang erstellt werden soll, während des Berichtsjahres unter Dach gebracht. Der Kellerraum, das Erdgeschöß, das erste und das zweite Stockwerk derselben haben einen Flächenraum von je ca. 35,000 □'. Ist in Folge aller dieser Bauten der Güterbahnhof seiner Vollendung nahe gebracht worden, so war es hinwieder nicht möglich, im Laufe des Berichtsjahres mit der Ausführung des Verwaltungs- und Aufnahmsgebäudes in dem Personenbahnhofe zu beginnen. Deshalb wurde aber nichts vernachlässigt, was eine möglichst glückliche Lösung des Problemes, welchem durch dieses Bauwerk ein Genüge gethan werden soll, herbeizuführen geeignet ist.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn mußten für unsere Agentur, für die Güterexpedition unserer Dampfschiffsverwaltung und für die Eidgenössische Zollverwaltung weitere Büreaulokale hergestellt werden und ebenso stellte sich eine Verlängerung des einen Güterschuppens als eine Nothwendigkeit heraus. Gleichzeitig mit der Ausführung der letztern Baute wurde auch die durch dieselbe bedingte etwelche Veränderung der Geleiseanlagen und Anbringung einiger Drehscheiben bewerkstelligt.

Auf dem Bahnhofs Schaffhausen wurden im Hinblick auf die bevorstehende Mitbenutzung desselben durch die Großherzoglich Badische Eisenbahnverwaltung gegen Ende des Berichtsjahres einige Bauten in's Werk gesetzt. Sie haben einen provisorischen Charakter und wurden deshalb, wenn auch theilweise von uns ausgeführt, gleichwohl ausschließlich von Baden bestritten.

Auch während des Jahres 1862 mußten in Folge der fortwährenden Zunahme des Verkehrs auf unserer Bahn auf mehreren Stationen Vervollständigungsbauten verschiedener Art, wie z. B. Erweiterung des Areals, Vermehrung der Geleise, Vergrößerung der Güterschuppen u. s. f. vorgenommen werden. Die Umwandlung der auf einer starken Aufdämmung befindlichen Haltstelle Mühlheim in eine förmliche Güterstation mit Ausweichgeleise ist hier als ein erhebliches Bauobjekt namentlich auch hervorzuheben. Anlässlich dieser Umwandlung konnte mit den beteiligten Gemeinden ein Vertrag über die Herstellung und Unterhaltung der Wuhrunge, welche an der Thur im Anschlusse an den rechtsseitigen Landpfeiler der Eisenbahnbrücke zu bestehen haben, abgeschlossen werden. Durch denselben wurde einem Prozesse ein Ende gemacht, den die erwähnten Gemeinden wegen dieser Wuhrungeverhältnisse gegen uns angehoben hatten und der bis vor das Schweizerische Bundesgericht gediehen war.

Während des Jahres 1862 haben wir die Kupplung an mehr als der Hälfte der Güterwagen der Nordostbahn umändern lassen. An dem Reste der letztern soll die Kupplung in dem gegenwärtigen Jahre umgestaltet werden. Diese Umwandlung besteht in dem Uebergange von dem Systeme der festen Kupplung zu dem Buffersysteme. Da das letztere System bei den Wagen aller Französischen Bahnen, der Badischen Staatsbahn und der im Westen der Schweiz befindlichen Bahnen in Anwendung gebracht ist und da in Folge dessen die Centralbahngesellschaft die Kupplung ihrer Wagen nach dem Buffersysteme umgestalten ließ, so glaubten wir sowohl im Interesse der Sicherheit als der Vereinfachung des Betriebes diese Umänderung auch an den Wagen unserer Gesellschaft bewerkstelligen lassen zu sollen.

Wir erwähnen schließlich noch einiger größerer Reparaturbauten, welche während des Berichtsjahres in Ausführung gebracht worden sind.

Nachdem das alte Geleise im Jahre 1861 von Killwangen bis Baden erneuert worden, wurde es im Berichtsjahr zwischen Zürich und Killwangen neu gelegt. Bekanntlich wurde die Bahnstrecke Zürich=Baden schon im Jahre 1847 dem Betriebe übergeben, während die übrigen Abtheilungen der Nordostbahn erst vom Jahre 1855 an successiv zur Eröffnung gelangten. Nachdem der Oberbau der Bahnstrecke Zürich=Baden nunmehr neu gelegt ist, wird eine Erneuerung der Schienen der übrigen Linien der Nordostbahn voraussichtlich noch längere Zeit nicht nothwendig werden.

Im Laufe des Berichtsjahres ist unser Dampfboot „Stadt Schaffhausen“ einer Reparatur unterworfen worden, welche beinahe einem Neubaue gleichkommt. Es veranlaßte dieselbe einen Kostenaufwand von ungefähr Frkn. 100,000. Da es nicht möglich war, die einschlägigen Baurechnungen in ihrem ganzen Umfange vor dem Ablaufe des Berichtsjahres zum Abschlusse zu bringen, so wird ein Theil derselben erst dem laufenden Jahre belastet werden können. Erscheint auch die auf die Reparatur dieses Schiffes verwendete Summe auf den ersten Blick als außerordentlich groß, so findet sie hinwieder wohl ihre volle Rechtfertigung in der Thatfache, daß die durch Anbringung einer Maschine nach neuem System herbeigeführte Ersparniß an Brennmaterial weit mehr beträgt, als der zu 5 % berechnete Zins

der sämmtlichen durch den Umbau des Schiffes veranlaßten Kosten. Demnächst soll nun noch das Dampfboot „Rhein“ in Reparatur genommen werden. Bei demselben handelt es sich lediglich um die Erneuerung eines Theiles des Holzbaues. Die Kosten dieser Erneuerung werden kaum einen Vierteltheil derjenigen des Umbaues des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ betragen. Die übrigen Dampfboote unserer Gesellschaft werden sodann in den nächstfolgenden Jahren nach und nach in Reparatur zu ziehen sein. Voraussichtlich wird aber keines derselben für seine Wiederherstellung auch nur annähernd eine Summe erheischen, wie sie für das Boot „Stadt Schaffhausen“ verausgabt werden mußte.

Die Kosten der Erneuerung des alten Geleises auf der Bahnstrecke Zürich=Killwangen, sowie des Umbaues des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ werden aus dem Reservefond in statutenmäßiger Verwendung desselben bestritten.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden statt. Es wurde nämlich Herr Regierungsrath G. Böschstein, Präsident der Finanzkommission des Kantons Schaffhausen, an die durch den Hinschied des sel. Hrn. Bezirksgerichtspräsidenten Julius v. Ziegler in dem Verwaltungsrathe vakant gewordene Stelle gewählt.

Die Direktion behandelte in 198 Sitzungen 3,384 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 14 Geschäfte.

Das Lokal, in welchem sich bisher die Direktion mit einem Theile der Centralbureaux befand, der Grünenhof, ist uns von dem Hauseigenthümer auf letzte Ostern gekündet worden. Wir haben uns veranlaßt gesehen, im innern Bleicherwege ein Anwesen, bestehend aus zwei Häusern mit dazwischenliegendem Hofraum und dabei befindlichem Garten, um den Preis von Fr. 250,000 anzukaufen. Es werden hier alle Bureaux der Centralverwaltung, abgesehen von denjenigen des technischen Personales, vereinigt werden können. Wenn aber einst das neue Verwaltungsgebäude, dessen Erbauung in Aussicht genommen ist, bezogen werden wird, so dürfte die Wiederveräußerung der Liegenschaft, in welcher wir bis zu diesem Zeitpunkte unsern Sitz aufschlagen, ohne Einbuße für die Gesellschaft zu ermöglichen sein.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1862 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1863.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.