

# Bahnbau

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **28 (1880)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

## **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.

c) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivalsaldo derselben . . . . .	Fr.	55,237. 30
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu . . . . .	„	15,650. 35
		<u>Fr. 70,887. 65</u>
Die Ausgaben betragen an Entschädigungen . . . . .	Fr.	272. 35
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„	12,480. 28
		<u>„ 12,752. 63</u>
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren . . . . .	Fr.	54,510. —
„ Baarschaft . . . . .	„	3,625. 02
		<u>Fr. 58,135. 02</u>

d) Baarkauttionen von Beamten und Angestellten.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivalsaldo derselben . . . . .	Fr.	63. —
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu . . . . .	„	4,271. 50
		<u>Fr. 4,334. 50</u>
Die Ausgaben betragen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„	39. 60
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren . . . . .	Fr.	3,000. —
„ Baarschaft . . . . .	„	1,294. 90
		<u>Fr. 4,294. 90</u>

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

Im Berichtsjahr wurden auf der am 1. Juni 1879 eröffneten Linie Glarus-Linthal nachbezeichnete Vollendungsarbeiten noch auf Baurechnung ausgeführt:

- Uferbauten an der Linth bei Mitlödi, Nidfurn und Rüti;
  - Tapezirung der Wart- und Dienstlokale, sowie der Wohnräume in sämtlichen Aufnahmsgebäuden;
  - Setzen von Grünhecken und Ergänzen der Bahneinfriedigung;
  - Unterhalt des Oberbaues bis 31. Mai gemäss bestehender Übung, wonach die Geleiseregulirung bei neuen Linien das erste Jahr nach Eröffnung dem Baukonto zur Last fällt.
- Ferner wurden die Abrechnungsverhältnisse mit sämtlichen Bauunternehmern bereinigt.

B. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Um die Ausgaben für Wasserkonsum aus der städtischen Wasserversorgung für den Bahnhof Zürich möglichst zu reduzieren, wurde das bereits im Jahr 1875 im Gemeindegemeindebann Albisrieden angekaufte Quellwasser, welches die Eigenschaften eines guten Trinkwassers besitzt und überdies für die Speisung der Lokomotiven geeignet ist, dem Bahnhof Zürich zugeleitet. Die Ausgaben für Ankauf und Zuleitung des Wassers belaufen sich im Ganzen auf Fr. 164,722. 72 Cts., wovon im Jahr 1877 anlässlich der Liquidation des Reservefonds Fr. 50,106. 45 Cts. abgeschrieben wurden.

Dass die Angelegenheit betreffend Bahnhöferweiterung Winterthur durch den Erwerb der Nationalbahn in ein neues Stadium getreten, und dass unter den Beteiligten über eine weitere Reduktion des Bauprogramms die Verhandlungen fortgesetzt werden, ist bereits im I. Abschnitt dieses Berichtes erwähnt worden.

Gemäss Vereinbarung mit der Stadt Winterthur wurde der Niveauübergang der Briggerstrasse am südlichen Ende des Güterbahnhofes korrigirt, der Vorplatz beim Aufnahmegebäude erweitert, und der Bahnhof daselbst mit einem eisernen Geländer abgeschlossen.

Der seit mehreren Jahren anhängige Prozess mit den Unterbauakkordanten der Stationserweiterung Effretikon gelangte im Berichtsjahr zur Erledigung. Die der Nordostbahn in Folge dessen erwachsenen Ausgaben betragen Fr. 22,883. 83 Cts.

Nach Abzug diverser Einnahmen für Verkauf von Landabschnitten und der Restvergütung der Nationalbahn für Landabtretung der Strecke Tagelschwangen-Winterthur, sowie für Verkauf eines Bodenabschnittes im Bahnhof Konstanz (Schweizer Gebiet) an die Badische Bahn belaufen sich die Nettoausgaben auf dem Stammmnetz im Berichtsjahr noch auf Fr. 16,809. 77 Cts.

Über die definitive Stationsanlage in Horgen wurde im Oktober 1880 dem Verwaltungsrath, welchem der Entscheid in Sachen zukommt, eine bezügliche Vorlage gemacht. Die Angelegenheit ist zur Zeit noch pendent.

Auf der mit 1. Juni in den Besitz der Nordostbahn übergegangenen Westsektion der Nationalbahn wurde das Parallelgeleise Winterthur-Effretikon abgebrochen, und es mündet jene Linie nun auf der Station Effretikon in die Nordostbahn-Stammlinie Zürich-Winterthur ein.

Anlässlich der Übertragung der Konzession für die Westsektion wurde die Nordostbahn gemäss ihrem frühern Anerbieten verpflichtet, die Nationalbahnlinie mit der Nordostbahn bei Örlikon bis zum 1. Juni 1881 durch Geleiseanschluss zu verbinden und einen Betrieb in der Weise einzurichten, dass die Züge der Nationalbahnlinie auf der Station Örlikon in thunlichst direkte Verbindung mit den Nordostbahnzügen gebracht werden. Da hiedurch die Station Örlikon für den Verkehr in der Richtung von und nach Otelfingen Auswechslungsstation wird, so wurde eine Erweiterung derselben um so dringenderes Bedürfniss, als die bisherige Anlage dem wachsenden Verkehr ohnehin nicht mehr zu genügen vermochte. Nachdem uns der Verwaltungsrath den erforderlichen Kredit von circa Fr. 122,000 bewilligt hatte, kamen wir bei der Bundesbehörde um Genehmigung des Projekts ein, welche im Sinne einer Geleiseverbindung der Nationalbahn- und Nordostbahnlinie durch sogen. Rebroussement und einer Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station mit Aufstellung des Stationsgebäudes auf der Südseite erteilt wurde. Hierauf wurde der nöthige Grunderwerb durchgeführt; die Bauausführung selbst fällt ins laufende Jahr.

Die Station Wettingen war seiner Zeit beim Bau der Linie Niederglatt-Baden als Auswechslungs- beziehungsweise Wasserstation in Aussicht genommen, dem entsprechend eingerichtet und für die Wasserstation das nöthige Wasser erworben worden. Da man sich aber bisanhin bei den Güterzügen Bülach-Brugg, ohne unterwegs Wasser zu fassen, behelfen konnte, so war bis jetzt von der Zuleitung des erworbenen Wassers zur Station Wettingen abgesehen worden. Nachdem nun die Nationalbahn erworben ist, und mit Einführung des sektionsweisen Betriebes auf der Linie Örlikon-Otelfingen-Wettingen einerseits und Aarau-Suhr-Wettingen andererseits die Station Wettingen Endstation wird, erschien es angezeigt, nunmehr das erworbene Wasser nach dem Maschinenhaus in Wettingen zu leiten, wofür uns der Verwaltungsrath einen Kredit von Fr. 27,500 auf Baurechnung der Nationalbahn, welche zunächst diese Ausgabe veranlasst, bewilligte. Die Ausführung selbst fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Ebenfalls auf Rechnung „Erwerb der Nationalbahn“ wurden einige dringliche Vollendungs- resp. Konsolidierungsarbeiten an letzterer ausgeführt, namentlich Verbesserungen an Strassen und Bachkorrekturen, Instandstellung abgerutschter Bahnböschungen, Auswechslung von Schwellen etc., ferner auf der Station Ossingen das als Stumpfen endigende

Gütergeleise in ein durchgehendes Gütergeleise umgebaut und mit der definitiven Vermarkung, der Anfertigung von Katasterplänen und des Grundkatasters der Nationalbahn begonnen, sowie eine grössere Anzahl noch penderter Expropriationsfälle erledigt. Die diesfälligen Ausgaben im Berichtsjahr einschliesslich Instandstellungsarbeiten am Rollmaterial betragen Fr. 55,872. 15 Cts.

### **C. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.**

Wie in dem unter Abschnitt I dieses Berichtes enthaltenen Ausweis über die Kosten des Erwerbs der Nationalbahn ersichtlich ist, wurde letzterm Konto der Schatzungswerth der von der Nationalbahn übernommenen Lokomotiven und Wagen mit Fr. 964,100 gutgebracht und derselbe auf den Konto „Transportmaterial und Werkstätten“ übertragen. Ferner wurden abgeschrieben: der Werth der obsoleten Walzen an zwei sogen. Wetli-Maschinen Fr. 22,000; der im Jahr 1879 bei einem Zusammenstoss zertrümmerte Güterwagen N Nr. 3162 (siehe Geschäftsbericht von 1879 Seite 63) mit Fr. 4000; der Inventarwerth von 6 verkauften Materialtransportwagen mit Fr. 19,805; sowie des ausrangirten vierachsigen Personenwagens III. Klasse Nr. 1601 mit Fr. 9544; endlich der Inventarwerth von drei nicht mehr reparaturfähigen und daher verkauften hölzernen Schleppschiffen mit Fr. 960.

Die neue Schiffswerfte in Wollishofen, deren im vorjährigen Geschäftsbericht Erwähnung gethan wurde, ist im Berichtsjahr zur Vollendung gebracht und mit Ende November bezogen worden. Durch die neuen Einrichtungen für Reparatur der Schiffe und namentlich diejenige für deren Aufstapelung ist nunmehr die Untersuchung von deren Zustand wesentlich erleichtert worden. Der Werfteplatz ist mittelst eines Geleises direkt mit den Geleisen der anstossenden Bahnstation Wollishofen in Verbindung gebracht. Behufs Gewinnung eines Hafens für die nicht im Betrieb befindlichen Dampfboote wurde der an die Werfteanlage stossende Seegrund ausgebaggert, und das gewonnene Material zur Auffüllung einer Fläche von circa 12,000 Quadratmeter ehemaligem Seegebiet verwendet, welche mit der Zeit als Lagerplätze Verwerthung finden dürfte. Die Werfteanlage selbst hat eine Ausdehnung von circa 9600 Quadratmeter.

Im letztjährigen Geschäftsbericht wurde der Kostenvoranschlag auf Fr. 165,200 beziffert. Im Laufe der Bauausführung hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, eine umfassendere Austiefung des Hafens, sowie der Zufahrten, und damit zusammenhängend eine vollständigere Anlage der Lagerplätze, als wie im ursprünglichen Voranschlag vorgesehen war, vorzunehmen, wie auch dem Hafen durch Erstellung einer starken Spundwand auf der Nordwestseite, verbunden mit einem Landungssteg, einen die stillliegenden Schiffe vor Wellenschlag von jener Seite her sichernden Abschluss zu geben. Ferner wurde, um Raum für die Plazirung beziehungsweise Reparatur der Güterschleppschiffe zu gewinnen, ein Anbau an den Werfteschuppen, meistens aus dem Material des alten Werfteschopfes im Seefeld, erstellt, welcher im Voranschlag ebenfalls nicht vorgesehen war. Mit Hinzurechnung dieser Nachtragskredite beträgt der Voranschlag Fr. 225,100.

Von den Kosten dieser Anlagen, welche im Berichtsjahr nicht mehr ganz zu Ende geführt wurden, sind Fr. 137,455. 03 Cts. als Werth der eigentlichen Schiffswerfteanlage auf Konto „Transportmaterial und Werkstätten“ und Fr. 40,240. 81 Cts. als Werth der gewonnenen Lagerplätze dem Baukonto der linksufrigen Zürichseebahn belastet worden. Der verlassene Werfteplatz im Seefeld einschliesslich Wohnhaus ist im Berichtsjahr verkauft worden; die Verbuchung des Erlöses fällt ins laufende Jahr. Wie oben bemerkt, wurde das noch verwendbare Abbruchmaterial der alten Werfte für die neue Anlage in Wollishofen verwendet.