

Bahnbau

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **31 (1883)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

V. Bahnbau.

A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Wie in dem vorjährigen Bericht erwähnt worden ist, musste in Folge Erstellung der neuen Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur die Lind- und Haldenstrasse verlegt und mit einer Brücke über den vierspurigen Bahneinschnitt geführt werden. Diese umfangreichen Strassenbauten wurden in der Hauptsache im Jahre 1882 ausgeführt, und es erfolgte dann deren definitive Abnahme durch die Stadtbehörde am 1. September 1883.

Die gänzliche Vollendung der Lind- und Haldenstrasse, sammt Erstellung einer kurzen Zufahrtsstrasse etc. wurde indessen wegen Entschädigungsforderungen für Landerwerbung etc., die nach langwierigen Verhandlungen erst im Spätjahr 1883 endgültig geregelt werden konnten, verzögert, und es sind im laufenden Jahr noch einige unwichtige Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten an dieser Strassenkorrektur auszuführen.

Für die definitive Stationsanlage Horgen wurden die Pläne unterm 24./26. Februar 1883 durch den Bundesrath genehmigt, und sodann behufs Erledigung der erhobenen Reklamationen und zur Förderung der Expropriation etc. Verträge mit der Gemeinde Horgen und einem besondern Konsortium abgeschlossen.

Nach dem genehmigten Projekte sollte die Station Horgen beim Meierhof zwischen dem Übergang der Seestrasse und dem Übergang zu der Dampfschifflande angelegt, das Aufnahmegebäude landwärts der Geleise in der Nähe des Meierhofes erstellt, und der Güterschuppen seewärts der Geleise plazirt werden. Mit dem Placement des Güterschuppens auf der Seeseite kann namentlich auch dem Güterverkehr mit dem See, beziehungsweise dem rechten Seeufer Rechnung getragen werden. Die Geleise, sowie das Aufnahmegebäude kommen nach dem genehmigten Projekte auf alte, längst bestehende Landanlagen zu ruhen; für Anlage des Güterbahnhofes musste dagegen ausser den Lagerplätzen der Gemeinde Horgen unterhalb des Gemeindehafens grösstentheils Seegebiet in Anspruch genommen, beziehungsweise aufgefüllt werden.

Die Arbeiten für Auffüllung des Seegebietes zur Anlage des Stationsplanums wurden an einen Bauunternehmer in Akkord gegeben, und es sind dieselben am 2. Juli in Angriff genommen worden. Das Auffüllungsmaterial wurde grösstentheils aus einer Materialgrube im Hirsacker, zum kleinern Theil aus einer Abgrabung beim Krankenasyl beigebracht.

Die Auffüllung des Seegebietes vor dem Meierhof, also der nördliche Theil der Stationsanlage, wurde auf etwa $\frac{4}{5}$ erstellt, und es traten keine abnormalen Erscheinungen auf. Wenn sich auch während der Auffüllung stellenweise mehr oder minder stärkere Setzungen gezeigt hatten, so waren diese nur vorübergehend, und es blieb die Auffüllung im grossen Ganzen intakt. Die Aufschüttung des Seegebietes, sowie die Erhöhung des ehemaligen Lagerplatzes der Gemeinde Horgen für den südlichen Theil der Stationsanlage, wozu das bei Erstellung der Stützmauer im Thalacker im April und Mai gewonnene Abgrabungsmaterial verwendet wurde, hielt sich anfänglich ebenfalls, ohne dass merkliche Senkungen eintraten. Mit 22. August wurden dann die Auffüllungsarbeiten mit Rollbahnbetrieb in grösserem Umfange fortgesetzt, und es fanden bis 22./23. September keine abnormen Setzungen statt. Von da an traten aber stärkere Senkungen ein; gleichzeitig wurde der Seegrund vor der Auffüllung gehoben, sowie der nördliche Theil der Mauer des Ablageplatzes etwas verschoben und am 25. September Morgens 4 Uhr 50 Minuten erfolgte im Zusammenhang mit der Abrutschung des steilen Abhanges vor der Sust und dem Gemeindehafen, wobei auch der alte Hafendamm fortgerissen wurde, die Abrutschung der neuen und der alten Landanlagen des südlichen Theiles des Stationsplanums auf eine Ausdehnung von etwa 2500 m².

Anschüttungen längs des abgebrochenen Ufers, welche zur Sicherung der Geleise dienen sollten, sind, nachdem solche kaum über Wasserhöhe gelangten, grösstentheils wieder versunken. Es wurde deshalb die Materialanschüttung sistirt, das Ufer durch Einlegen von Holz und Steinen gegen Schädigungen durch Wellenschlag vorerst provisorisch geschützt, und an der bedrohtesten Stelle, vom Gemeindehafen abwärts auf 38 *m* Länge, eine Ufermauer auf Pfahlfundation mit Faschinen und Steinvorlage erstellt.

Ferner wurde das Hauptgeleise zwischen dem Meierhof und dem Übergange zur Dampfschifflande so weit und entsprechend der projektirten definitiven Geleiseanlage um 3 bis 4 *m* landeinwärts verlegt.

Um die Ausdehnung der Abrutschungen zu bemessen, wurden vom Meierhof bis in den Thalacker Profile über den Seeabhang aufgenommen, und zur Erforschung des Untergrundes sehr zahlreiche und zeitraubende Terrainsondirungen vorgenommen.

Auf Grund dieser Aufnahmen und Sondirungen wurden neue Studien des Stationsprojektes Horgen vorgenommen, sowohl im Sinne der blossen Modifikation als der Verlegung; ein Entscheid in Sachen ist jedoch erst im laufenden Jahre zu gewärtigen.

Durch die Abrutschung am 23. September und die darauf folgenden kleinern Nachrutschungen sind ausser dem ehemaligen Lagerplatze der Gemeinde Horgen ungefähr 5000 *m*³ Auffüllungsmaterial verloren gegangen, und es berechnet sich der Verlust an neu erstellten Auffüllungsarbeiten und Baumaterialien auf etwa Fr. 6,760.

B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Die im Jahre 1882 mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 179,500 beschlossene Erweiterung der Hauptreparaturwerkstätte im Bahnhof Zürich wurde im Berichtsjahre bis auf einige wenige Ergänzungsarbeiten in der innern Einrichtung vollendet, und es konnten die neuen Werkstätten gegen Jahresschluss bezogen werden. Dieselben bestehen aus zwei Shedbauten, der Wagenreparaturwerkstätte von 70,8 *m* Länge und 17 *m* Breite mit etwa 1200 *m*² Fläche, und der Malerwerkstätte von 32,4 *m* Länge und 17 *m* Breite mit etwa 550 *m*² Fläche, und sie sind mittelst Drehscheibe und Schiebebühne mit den Werkstättegeleisen verbunden. Ferner wurde eine Abtheilung der ehemaligen Wagenreparaturwerkstätte für eine Kesselschmiede eingerichtet, sowie eine grössere Zahl neuer Werkzeugmaschinen und eine Dampfmaschine von 45 Pferdekräften aufgestellt.

Direktion.

Die Generalversammlung wählte unterm 29. Juni zum Mitgliede der Direktion (an Stelle des verstorbenen Herrn A. Sailer) Herrn C. Arbenz von Andelfingen, bisherigen Betriebschef. Herr Arbenz übernahm in Folge dessen am 1. Juli die Leitung des Betriebsdienstes im engern Sinne, welche auch von seinem Vorgänger besorgt worden war.

Die dadurch freigewordene Stelle des Betriebschef übertrugen wir, mit Bestätigung von Seite des Verwaltungsrathes, Herrn Ph. Birchmeier von Würenlingen (Aargau), bis dahin Betriebsinspektor in Zürich.

Die den Verwaltungsrath berührenden personellen Mittheilungen finden sich in dessen Bericht erwähnt.

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 110 Sitzungen. Sie fasste 2584 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1883 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1884.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

