

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 38 (1890)

Artikel: Achtunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1890

Autor: Escher, E.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730465>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 25.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

V. Bahnbau.

1. Ausbau des Stammnetzes.

Die im Geschäftsbericht pro 1888 erwähnten neuen Pläne für eine Haltstelle Wiedikon-Ausser-sihl erhielten die Genehmigung der Aufsichtsbehörde, und es fand mit der Gemeinde Wiedikon eine Einigung statt über die Erstellung des an die Haltstelle sich anlehenden Strassennetzes. Die Bauten wurden sodann im Berichtsjahr in Angriff genommen und vor Eintritt der Winterkälte im Rohen ausgeführt. Die Vollendung derselben, sowie die Betriebseröffnung fallen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Für die Erweiterung des Güterbahnhofes Zürich in der Richtung gegen die Langgasse wurde die erforderliche Expropriation auf dem Schätzungswege durchgeführt und die Ausführung der Bauarbeiten an die Hand genommen. Die Vollendung fällt erst in's Jahr 1891.

Die vorhandenen Geleiseanlagen im Rangirbahnhof in Zürich erwiesen sich in steigendem Masse als nicht mehr genügend. Wir waren desshalb genöthigt, eine Erweiterung in der Weise in Aussicht zu nehmen, dass die mitten im Rangirbahnhof stehende Lokomotivremise behufs Verwendung an andern Orte abgebrochen, der noch unbenützte Theil des uns gehörenden Areals aufgefüllt, und sodann die ganze Fläche zur Anlage von Rangir- und Aufstellgeleisen verwendet wird. Das aufgelegte Projekt erhielt die Genehmigung des Eisenbahndepartements, und es wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Die Vollendung fällt nicht mehr in's Berichtsjahr.

Die projektierte Erweiterung des Bahnhofes in Frauenfeld gelangte in der Hauptsache zur Ausführung, und es konnten die neuen Geleiseanlagen für die Abwicklung des Schützenfest-Verkehres benutzt werden.

Von den weitem bedeutendern Ergänzungsbauten sind zu verzeichnen:

- Erweiterung der Stationen in Arbon, Bürglen, Marthalen, Thalweil, Wülflingen und Pfungen;
- Vermehrung der Ausladgeleise im Rohmaterialbahnhof in Zürich;
- Geleisevermehrung auf dem Bahnhofe in Winterthur;
- Erstellung von Perrons und Betonirung des Platzes zwischen Aufnahmsgebäude und Einsteighalle im Bahnhof in Baden;
- Erweiterung der Dienstwohnungen durch Aufbau auf den Stationen in Tägerweilen, Stammheim, Kloten und Mellingen;
- Erstellung eines definitiven Aufnahmsgebäudes und Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Effretikon; die Verrechnung hiefür erfolgt aber erst im Jahr 1891;
- Erstellung durchgehender elektrischer Glockensignale auf der Strecke Richtersweil-Ziegelbrücke;
- Unterführung einer Strasse zwischen Andelfingen und Marthalen;
- Erstellung eines Wärterwohnhauses zwischen Regensdorf und Buchs;
- Erstellen einer Brückenwaage auf der Station Ermatingen;
- Anbringen eines zweiten Bahntelegraphendrahtes auf der Strecke Winterthur-Romanshorn.

Im Uebrigen verweisen wir, soweit es sich um im Berichtsjahre vollendete Ergänzungsbauten handelt, auf die Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken, nach den Bauobjekten geordnet“.

2. Bau neuer Linien.

Ausser den im letzten Jahresbericht erwähnten zwei Linien, Rechtsufrige Zürichseebahn und Dielsdorf-Niederweningen, sowie der in besonderm Bericht besprochenen Linie Koblenz-Stein beschäftigten das technische Personal, wenn auch erst gegen Schluss des Jahres, noch die Linien Thalweilzug und Schaffhausen-Etzweilen. Es wurde hiedurch eine abermalige Vermehrung des technischen Personals nothwendig und sind im Laufe des Jahres 14 Ingenieure, Architekten und Geometer neu eingetreten. Ausgetreten sind 7 Ingenieure, so dass unter Hinzurechnung des vom letzten Jahr übernommenen Bestandes Ende 1890 27 Ingenieure, Architekten und Geometer, 8 Zeichner, 1 Buchhalter und 3 Kanzlisten auf den verschiedenen technischen Büreaux des Bahnbaues in Thätigkeit waren.

a) Rechtsufrige Zürichseebahn. Die Baupläne der rechtsufrigen Zürichseebahn sind zwar längst vollendet; dagegen war es nicht mehr möglich, die hoheitliche Genehmigung sämtlicher Pläne noch in diesem Jahre zu erreichen.

In seiner Sitzung vom 12. Februar 1890 ertheilte der Bundesrath dem allgemeinen Bauprojekte Bahnhof-Stadelhofen unter folgenden hauptsächlichsten Bedingungen die Genehmigung: für den ersten Theil der Linie Bahnhof Zürich bis Limmat soll sich die Nordostbahn mit der Gemeinde Aussersihl hinsichtlich der Zahl der Durchfahrten, Respektirung des Bebauungsplanes, Abtragung des alten Dammes, Anlage einer Haltestelle, Unterführung der Langgasse etc. ins Benehmen setzen; ferner sollen noch Pläne vorgelegt werden für eine Station Wipkingen und für die Bauten, welche in Folge der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn im Bahnhof Zürich nothwendig werden. Durch diesen Beschluss war somit nur die Bauinangriffnahme des Stückes von der Limmat bis Stadelhofen ermöglicht. Da trotz mehrfacher Verhandlungen mit der Gemeinde Aussersihl eine Einigung nicht zu erzielen war, musste schliesslich der Entscheid des Bundesrathes angerufen werden, der aber nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres erfolgte. — Die zweite Planaufgabe, welche in den Gemeinden Zollikon, Küsnach und Erlenbach in Folge der mit diesen vertraglich vereinbarten Änderungen an den Wegen und Strassen, sowie auch den Stationsanlagen erforderlich wurde, fand im Februar und März statt, und Anfangs Juli wurden die neuen Pläne für die Strecke Tiefenbrunnen-Meilen dem Bundesrathe zur Genehmigung übermittle. Auch hier ist jedoch eine Genehmigung im Laufe des Jahres 1890 nicht mehr erfolgt. — Auf der obern Strecke der Bahn Uetikon-Rapperswyl fand die Planaufgabe in den Gemeinden Anfangs Mai statt. Die Bereinigung und Vollendung der Pläne zur Eingabe an den Bundesrath erfolgte noch vor Schluss des Jahres, so dass solche gleich zu Anfang des neuen Jahres an das Eisenbahndepartement versandt werden konnten. — In Folge der erheblichen Verzögerungen bei Genehmigung der Pläne sahen wir uns, wie schon im I. Abschnitt erwähnt, veranlasst, um eine Verlängerung des Termins für Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn (1. Juni 1892) einzugelangen; derselbe wurde bis 1. August 1893 erstreckt.

Erfreulicher waren, wenigstens in einigen Beziehungen, trotz mannigfacher Schwierigkeiten und Zwischenfälle die Fortschritte des im Bau begriffenen I. Looses von der Limmat bis Tiefenbrunnen. Nach der Plan genehmigung machte zwar auch die Erwerbung des Terrains noch erhebliche Schwierigkeiten, indem alle Expropriationsfälle bis vor die letzte Instanz, das Bundesgericht, gelangten und die Baubewilligungen meist nur gezwungen ertheilt wurden, so dass die Inangriffnahme des langen Zürcher Tunnels (zwischen Stadelhofen und Drahtschmidli) auf der Nordseite erst im Juli 1890 möglich war.

Im August wurde alsdann das Transportgerüst über die Limmat erstellt. Als der Materialtransport im September seinen Anfang nahm, wurden indessen von der Gemeinde Aussersihl alle möglichen Schritte gethan, um die Ablagerung des Materials an der Stelle des beabsichtigten Dammes jenseits der Limmat zu verhindern; nach verschiedenen Zwischenfällen und vorübergehender telegraphisch verfügter Einstellung durch den Bundesrath am 8. Dezember konnten die Arbeiten erst am 11. gl. M. wieder ihren ungestörten Fortgang nehmen.

Inzwischen wurde am 22. August, nachdem der Tunnelvoreinschnitt beim Drahtschmidli mit Schlitz und Stollen durchfahren war, die Baustelle für das Nordportal des Zürcher Tunnels erreicht und hat an diesem Tage somit dessen Bau auf der Nordseite faktisch begonnen. Am andern oder Südende des Tunnels auf der Seite von Stadelhofen wurden die Arbeiten, welche am 15. Juli 1889 eingestellt werden mussten, am 19. Februar 1890 wieder aufgenommen, und Ende des Monats erreichte der Sohlstollen durch den Voreinschnitt das Südportal des Zürcher Tunnels. Vom Anfang März auf der Süd- und 22. August auf der Nordseite des Tunnels bis zum Schlusse des Jahres sind in dem 2093 *m* langen Zürcher Tunnel folgende Fortschritte erzielt worden:

	Nordseite	Südseite	Total	% der Gesamtlänge
	<i>m</i>	<i>m</i>	<i>m</i>	<i>m</i>
Sohlstollen	205,2	404,5	609,7	29,1
Ausweitung	83,0	376,9	459,9	22,0
Ausmauerung	71,0	354,5	425,5	20,3

Im Mittel wurden diese Leistungen in 7 Monaten erzielt, so dass kein Zweifel darüber bestehen kann, dass auch der Zürcher Tunnel noch vor dem Termin dem Betrieb zugänglich sein wird.

Am 17. April, Morgens 3¹/₂ Uhr, wurde der Sohlstollen des Riesbacher Tunnels durchgeschlagen, Richtung und Höhe stimmten gut, und am 29. August 1890 wurde der letzte Schlussstein des Gewölbes eingesetzt, womit dieser Tunnel in der Hauptsache vollendet war. — Die Wiederherstellung der oberflächlichen Beschädigungen an den Strassen beim Kreuzplatz und Wildbach erfolgte schon in den ersten Monaten des Jahres, wogegen mit dem Zurücklegen der Wasserleitungen auf Verlangen der Behörde noch zugewartet wurde.

Im Laufe des Jahres sind auch die hohen Stützmauern der Station Stadelhofen und das Mauerwerk für die Überführung der Schanzengasse nach Vereinbarung mit den städtischen Behörden vollendet worden. Auf Betreiben einzelner Privaten sah sich die Regierung des Kantons Zürich veranlasst, gegen diese Ausführung zu protestiren. Die Einstellung der bezüglichen Arbeiten erfolgte am 22. November auf telegraphischem Wege durch den Bundesrath, und es konnte trotz aller Mühe eine Bereinigung dieser Anstände im Laufe des Berichtsjahres nicht mehr erreicht werden.

Die Schwierigkeiten, die bei Ausführung dieser Bahn bisher zu überwinden waren und, wenn nicht Alles trägt, auch in Zukunft zu überwinden sein werden, übersteigen alles bisher Dagewesene. Die Beteiligten, mit wenigen Ausnahmen, stellen nicht nur die übertriebensten Forderungen, sondern legen auch dem guten Fortgang der Arbeit in jeder nur möglichen Weise Schwierigkeiten aller Art in den Weg, so dass es oft schwer hält, das lebhaftes Verlangen nach dieser Bahn mit diesen Tendenzen in Einklang zu bringen. Seitens des Komite fand deren Bau ebenfalls durchaus nicht diejenige Förderung, auf die sich die Nordostbahn Hoffnung machen durfte, nachdem sie bei Feststellung der Pläne bemüht gewesen war, ohne ängstliche Abwägung der Kosten den bestehenden Verkehrsbedürfnissen möglichst vollkommen zu entsprechen. Wir können uns auch des Eindruckes nicht erwehren, dass die kantonale Behörde sich oft allzu leicht bestimmen lasse, die von Privaten und Gemeinden gestellten Forderungen jeder Art zu unterstützen.

b) Dielsdorf-Niederweningen. Dem am 1. Juli 1889 vorgelegten Bauprojekte der Linie Dielsdorf-Niederweningen hat der Bundesrath erst am 21. Januar 1890 die Genehmigung ertheilt, und zwar unter verschiedenen Vorbehalten, deren hauptsächlichster die Errichtung einer Haltstelle Steinmaur betroffen hat. In Folge Einschaltung dieser Haltstelle musste das ganze Trace von Dielsdorf bis zur Wasserscheide bei Schöfflisdorf total umgeändert und die Steigung, welche zuvor durchwegs 18⁰/₀₀ betragen hatte, vor- und rückwärts der neuen Haltstelle auf 20⁰/₀₀ vergrößert werden, da für diese nur auf solche Weise die nöthige Horizontale sich gewinnen liess.

Die Anlage einer solchen Haltstelle wurde von uns abgelehnt und bekämpft, weil bei der geringen Zahl der beteiligten Bevölkerung, welche zudem vorwiegend Landwirthschaft treibt, und da die Entfernung von Dielsdorf nur etwa 1300 *m* betragen wird, die vermehrten Betriebsausgaben in keiner Weise durch den zu hoffenden Mehrertrag gedeckt erscheinen, und weil dadurch die Bahn zudem mit einer Maximalsteigung von 20⁰/100 belastet wird.

Die Vorlage der neuen Pläne in Bern erfolgte nach Ablauf der öffentlichen Auflage in der Gemeinde am 5. Mai und der Entscheid des Eisenbahndepartements am 16. August, jedoch wiederum unter Vorbehalten, die eine nochmalige Vorlage des Stationsplanes nothwendig machten, und erst am 4. Oktober erfolgte endlich die Genehmigung des neuen Planes.

Der Abschluss des Bauvertrages mit dem Unternehmer fand am 17. Februar statt, und der Beginn der Erdarbeiten erfolgte Anfangs März. In Folge der oben bezeichneten Anstände diesseits der Wasserscheide musste die Inangriffnahme auf die Strecke jenseits der Wasserscheide beschränkt werden, so dass in der für solche Arbeiten günstigsten Jahreszeit ein erspriessliches Arbeiten diesseits der Wasserscheide nicht mehr möglich war. Auf jener untern, leichtern Strecke von Schöfflisdorf bis Niederweningen waren die Arbeiten in der Hauptsache im Juli vollendet. Als dann schliesslich die Inangriffnahme der Hauptarbeiten bei Steinmaur statthaft war und auch mit Energie erfolgte, machte der ungewöhnlich früh und mit andauernder Kälte eintretende Winter alsbald dem Fortbetrieb ein für die Einhaltung des Vollendungstermines viel zu frühes Ende. Ein gleiches Schicksal traf die Stationshochbauten, deren Beginn in Folge der bereits berührten Verhältnisse ebenfalls erst im Spätherbst möglich gewesen ist.

Von hohem Werth für die prähistorische Geschichte war das Auffinden einer grossen Zahl von Mammuthknochen, Stoss- und Backenzähnen etc. von seltener Schönheit in einer bei Ausbeutung der Materialgrube in Niederweningen aufgedeckten Torfschicht, welche nun den Sammlungen der eidgenössischen polytechnischen Schule zur Zierde gereichen.

In Bezug auf die Expropriation verdient erwähnt zu werden, dass nur in zwei einzigen Fällen der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen wurde, bloss verhältnissmässig wenige Fälle bis an die Schätzungskommission gelangten und mit der Mehrzahl der Besitzer eine gütliche Verständigung hat erzielt werden können.

Über die Lieferung der verschiedenen Oberbaumaterialien, Bahnzeichen, Barrièren, das Erstellen der Einfriedigungen, Grünhecken etc. ist Ende des Jahres eine öffentliche Konkurrenz eröffnet worden, die eine rege Theilnahme fand.

c) Thalweil-Zug. Nachdem, wie im I. Abschnitt mitgetheilt worden, die Gesellschaftsbehörden sich im September 1890 zur Annahme der Bundeskonzession für diese Linie unter gewissen Bedingungen entschlossen hatten, wurden die Tragestudien durch ein besonderes Personal alsbald aufgenommen und, zum Theil unter Benutzung des vom frühern Initiativ-Komitee zur Verfügung gestellten Planmaterials, verschiedene Varianten studirt und bearbeitet. Es handelte sich hauptsächlich um die Frage, ob die Wasserscheide bei der Sihlbrücke offen zu überschreiten, oder ob ein längerer Tunnel anzunehmen sei. An der Wasserscheide liegt der Kulminationspunkt nach diesen Studien 544 *m* über Meer, während beim Tunnelprojekt nur 517 *m*. Da für beide Projekte eine Maximalsteigung von 12⁰/100, wie sie bei sämtlichen Hauptlinien der Nordostbahn als Norm gilt, beibehalten werden musste, ergab sich aus diesem Höhenunterschied für die obere Linie eine Mehrlänge von 4,9 *km*, d. h. es beträgt die Entfernung Thalweil-Zug 22,92 *km* für das Wasserscheide-, dagegen nur 18,02 *km* für das Tunnelprojekt. Die Mehrkosten für letzteres waren nicht sehr erheblich. Wie aus der schon erwähnten Mittheilung an früherer Stelle des Berichtes zu entnehmen ist, entschieden sich die Organe der Gesellschaft für das Tunnelprojekt und wurde am Schlusse des Jahres dem Bundesrath die bezügliche Planvorlage gemacht.

In den letzten Monaten des Jahres wurde die Absteckung der Bahnachse auf dem Terrain vorgenommen und daran anschliessend die Aufnahme der Längen- und Querprofile, sowie des Katasterplanes begonnen, wobei jedoch die Arbeiten in Folge baldigen Schneefalls und anhaltender Kälte mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten.

d) *Schaffhausen-Etzwilen*. Die technischen Vorarbeiten für diese Linie, für welche aus dem Jahre 1876 bereits Projekte vorlagen, begannen im Oktober. Es wurden im Sinne der von der Regierung des Kantons Zürich und namentlich derjenigen von Thurgau, sowie den zunächst beteiligten Gemeinden gemachten Anregungen verschiedene Varianten studirt und schliesslich ein Tracé gefunden, welches allseits zu befriedigen schien und auch bei den Organen der Gesellschaft Etzwilen-Schaffhausen gegenüber demjenigen vom Jahre 1876 den Vorzug erhielt.

Am 17. November wurde mit der Verpflockung dieser Linie begonnen und dieselbe noch vor Ende des Jahres bis Etzwilen durchgeführt. Gleichzeitig wurden die frühern Katasterpläne, Längen- und Querprofile revidirt und soweit nöthig ergänzt und die Bearbeitung des definitiven Bauprojektes in Angriff genommen.

e) Bezüglich *Koblentz-Stein* wird auf den für diese Unternehmung erstatteten besondern Bericht verwiesen.

VI. Direktion.

Die nach der Vorschrift der Statuten betreffend die Amtsdauer der Direktionsmitglieder im Austritte befindlichen Herren Präsident *Escher* und Vize-Präsident *Russenberger* wurden durch die ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1890 auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren wiedergewählt. Gleichzeitig wurde durch die Wahl des Herrn *J. Wirz-Nägeli* in Zürich als fünftes Mitglied der Direktion die im Jahre 1889 durch den Austritt des Herrn Präsidenten *Studer* entstandene Lücke wieder ausgefüllt; Herr *Wirz* trat seine Funktionen am 14. Juli an.

Dem Eintritte des Herrn *Wirz* folgte eine Revision der Bestimmungen betreffend die Organisation und die Geschäftsordnung der Direktion, welche vom Verwaltungsrathe genehmigt wurde. Die Direktion theilte sich hiernach in folgende Departemente:

- I. Departement: Präsidium und Geschäfte von allgemeiner Bedeutung;
- II. „ Bau neuer Linien, Expropriation, Pensions- und Krankenkassen;
- III. „ Betrieb;
- IV. „ Kommerzieller Dienst;
- V. „ Finanzen, Transportreklamationen, Haftpflichtverhältnisse, Steuer- und Versicherungsfragen, Bürgerschaftswesen der Angestellten.

Das I. Departement wurde von dem verwaltungsräthlich als Präsident bestätigten Herrn Dr. E. *Escher* übernommen (Stellvertreter: der gleichfalls als Vize-Präsident bestätigte Herr E. *Russenberger*); das II. Departement von Herrn Vize-Präsident *Russenberger* (Stellvertreter: Herr *Arbenz* für die Bauangelegenheiten und Herr *Wirz* für