

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

Band: 47 (1899)

Artikel: Siebenundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1899

Kapitel: Bahnbau

Autor: Birchmeier

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730460>

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: 19.10.2024

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

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kauttionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1899:

	Kauttionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern		Fr.	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
A. Bestand der Kauttionen.						
a) In bar	70,048	75	119,982	10	190,030	85
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	64,500	—	—	—	64,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,850,500	—	—	—	2,850,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	113,000	—	—	—	113,000	—
Summe	3,098,048	75	119,982	10	3,218,030	85
B. Anlage der Kauttionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkauttionen von Angestellten	69,500	—	—	—	69,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	64,500	—	—	—	64,500	—
3. Kauttionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	115,500	—	115,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	548	75	4,482	10	5,030	85
c) Bürgschaften	2,963,500	—	—	—	2,963,500	—
Summe	3,098,048	75	119,982	10	3,218,030	85

V. Bahnbau.

I. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich.

Der in unserm Geschäftsbericht über das Jahr 1898 (Seite 91) als noch fehlend bezeichnete Ausbau des Personenbahnhofes Zürich durch Verlegung des Wartsaales und der Restauration III. Klasse auf die Nordseite der Einsteighalle gegenüber dem jetzigen Wartsaal II. Klasse entsprechend der Lage der Billetschalter III. Klasse konnte im Berichtsjahre nicht bewerkstelligt werden, weil die durch die Bundesbehörde zu erteilende Genehmigung unseres Projektes vom 12. November 1897, welches die genannten Bauten sowie die Unterbringung der Bahnpost in neu zu erstellenden besondern Räumlichkeiten an der Museumsstrasse vorsieht, das Jahr 1899 hindurch ausblieb.

Dagegen wurde die im letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 90) näher beschriebene neue Lokomotivremise samt Zubehörenden vollendet und am 19. August dem Betrieb übergeben.

Ebenso ist die in der Hauptsache noch im Vorjahre fertig erstellte neue Rohmaterialbahnhof-Anlage am 2. Januar für den Verkehr eröffnet worden. Dieselbe erhielt im Berichtsjahre noch ein massives Expeditionsgebäude mit Wohnung für den Expedienten, wozu das Abbruchmaterial des ehemaligen Eilgutgebäudes verwendet wurde, das anlässlich der Umbauten aus dem Personenbahnhofe entfernt werden musste.

Für die direkte Einfahrt von Altstetten her in den Güterbahnhof Zürich ist die Anlage einer Güterdoppelspur zwischen dem Rangierbahnhofe und der Station Altstetten begonnen und bis auf den Anschluss in Altstetten ausgeführt worden.

b) Übrige Objekte.

Im Geschäftsberichte unseres Verwaltungsrates für das Jahr 1897 (Seite 12) sind die Verhandlungen über Erstellung einer Station Bäch zwischen Richterswil und Pfäffikon (Schwyz) erwähnt. Seither hat das Eisenbahndepartement mit Schlussnahme vom 4. August 1898 die Anlage der neuen Station bei *km* 29,363 der linksufrigen Zürichseebahn genehmigt. Demnach wird die Distanz zwischen der Station Bäch von derjenigen in Richterswil 1916 *m*, von derjenigen in Pfäffikon (Schwyz) 4116 *m* betragen, je von Mitte zu Mitte Aufnahmsgebäude gemessen.

Nach dem zur Ausführung angenommenen Projekte ist die neue Station mit einer horizontalen Länge von 320 *m* vorgesehen und wird neben dem durchgehenden Geleise ein Gütergeleise mit beidseitig angefügten längern Stumpengeleisen zu Verladezwecken, ferner an Hochbauten ein Aufnahmsgebäude mit angebautem Güterschuppen, sowie ein freistehendes Abortgebäude erhalten. Dazu wird sie mit Brückenwage und Drehkrahm ausgerüstet.

Mit den Bauarbeiten wurde im Frühjahr begonnen. Die Eröffnung der Station ist auf den 1. Juni 1900 in Aussicht genommen.

Da das bisherige Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Bülach, das seiner Zeit nur als Provisorium erstellt worden ist, infolge Zunahme des Verkehrs, namentlich nach Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen, den Bedürfnissen nicht mehr genügt, legten wir dem Verwaltungsrate ein Projekt für einen massiven Neubau vor, welches im März 1899 von demselben genehmigt wurde unter Erteilung des zur Durchführung nötigen Kredites von 130,000 Fr. Unterm 16. Mai erhielt es auch die Genehmigung der Bundesbehörde, worauf wir alsbald mit den Bauarbeiten begannen, so dass die Baute bis Ende des Berichtsjahres im Rohbau beinahe vollendet war.

Unser Verwaltungsrat hat schon in seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1897 (Seite 12) sein grundsätzliches Einverständnis mit der Errichtung einer Personenhaltestelle Oberwezikon bekannt gegeben. Diese ist nun mit Zustimmung der beteiligten Behörden im Berichtsjahre bei *km* 16,88 der Linie Effretikon-Hinwil zwischen den Stationen Kempten und Wezikon, nämlich 1066 *m* von ersterer und 1263 *m* von letzterer entfernt, eingerichtet und am 1. September in Betrieb genommen worden.

Für die Erweiterung der Station Oerlikon ist unser Projekt vom Eisenbahndepartement unterm 11. Dezember genehmigt worden, immerhin mit einigen Vorbehalten, welche die Ausarbeitung eines neuen, die verlangten Änderungen und Ergänzungen umfassenden Gesamtplanes bedingen. Das in unserm letztjährigen Berichte (Seite 92) erwähnte Erweiterungsprojekt des Herrn Ingenieur Isaak fiel damit dahin.

Von baulichen Massnahmen und Einrichtungen während des Berichtsjahres sind sodann noch hervorzuheben:

Im Bahnhof Romanshorn die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in der dortigen Lokomotivremise und die Ausrüstung der Depot-Werkstätte mit elektrischer Licht- und Kraftanlage.

Auf der Station Weinfeldern die Vergrößerung des Güterschuppens samt Rampe um nahezu das Doppelte; ferner die Ausführung der Unterbauarbeiten für die vorzunehmende Erweiterung der Geleiseanlage.

Im Personenbahnhofe Schaffhausen die Erstellung eines besondern Dienstgebäudes mit Unterkunftslokalen für das Zugpersonal unserer Unternehmung und dasjenige der badischen Bahn.

Auf Station Henggart die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes durch Aufbau und Anbau behufs Gewinnung geeigneterer Dienst- und Wohnräume; die Verrechnung erfolgt indes pro 1900.

Auf Station Altstetten die Erweiterung der Centralanlage für Weichen und Signale infolge der Einbeziehung der Güterdoppelspur Rangierbahnhof Zürich-Altstetten in jene.

Im Bahnhof Aarau die Einlegung einer neuen Drehscheibe von 16 m Durchmesser zum Drehen der im Betriebe stehenden grössten Lokomotiven.

Auf Station Zürich-Wollishofen die Wieder-Errichtung des im alten Bahnhof Zug ausgefallenen ehemaligen Aufnahmsgebäudes und die Verschiebung des bisherigen dortigen Stationsgebäudes in der Richtung gegen Enge, welches nun ganz für den Güterdienst verwendet wird.

Auf Station Töss die Erweiterung des Verladeplatzes, die Verlängerung der Verladegeleise und die Einrichtung einer Schiebebühne für die Wagenauswechslung.

Auf Station Affoltern a./A. die Erstellung einer Anbaute an das Aufnahmsgebäude behufs Schaffung grösserer Wartlokale und Bureauräume, sowie Anbringen eines Perrondaches.

Auf Station Stein a./Rh. die Einrichtung eines geräumigen Verladeplatzes mit Verladegeleise auf der Ostseite der Stationsanlage.

Hinsichtlich der vielen übrigen kleinern Bauten und Einrichtungen verweisen wir auf Beilage 5 zur Jahresrechnung.

II. Neue Linien.

Zu Ende des Berichtsjahres wurde das seiner Zeit für den Bau der neuen Linien bestellte Baubureau, dessen Personalbestand schon seit langem successive vermindert worden war, gänzlich aufgehoben, da die Schlussarbeiten desselben, insbesondere die langwierigen Abrechnungen über die Grunderwerbungen in den einzelnen Gemeinden, welche durch die neugebauten Linien berührt sind, in der Hauptsache beendet waren.

Hervorzuheben ist noch, dass der im letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 93) erwähnte Abrechnungsprozess mit der Bauunternehmung Lerat & Cie., welche die Unterbauarbeiten des II. Loses der rechtsufrigen Zürichseebahn besorgte, nach dem erfolgten Ableben des Firmaträgers, Herrn Lerat, durch einen mit dessen Erben und zugleich Rechtsnachfolgern der Firma abgeschlossenen Vergleich erledigt werden konnte.

Ebenso vermochten die im Vorjahre noch als unerledigt aufgeführten Abrechnungen mit:

- a) Herrn P. Jardini, Unternehmer des I. Unterbauloses der Linie Thalwil-Zug;
- b) Herren Probst, Chappuis & Wolf, Unternehmer des I. Loses der Linie Eglisau-Schaffhausen, schliesslich auf dem Wege gütlicher Verständigung bereinigt zu werden.

Mit den Herren Gebrüdern Messing, den Unternehmern des III. Loses der Linie Thalwil-Zug, wurde die Abrechnung bis auf zwei Punkte beglichen, bezüglich welcher sich die Genannten die Geltendmachung von Nachforderungen vorbehielten, deren Berechtigung von uns jedoch bestritten ist.

In Sachen der Entschädigungsforderungen der Gemeinde Neuhausen und der dortigen Aluminiumgesellschaft wegen der oberhalb der Scheibengasse in Neuhausen in der Zeit des Bahnbaues vorgefallenen Terrain-Rutschungen steht der bundesgerichtliche Entscheid immer noch aus.