

# Neueste Unternehmungen der Schweizerischen Nordostbahn

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 13

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2045>

## **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.

**Neueste Unternehmungen der Schweizerischen Nordostbahn.**

Theils der „Neuen Zürcher Zeitung“, theils den „Basler Nachrichten“ entnehmen wir folgende Daten des uns nicht direct zugegangenen Bauberichtes der Nordostbahn über den Fortgang der Arbeiten im Monate August:

**B ö t z b e r g - B a h n.** Die Arbeiten nehmen überall ihren befriedigenden Fortgang, und insbesondere kann die nicht unerhebliche Gefahr, welche Erdbeben im Uckerthale (oberhalb Frick) dem dortigen grossen Damm brachten, nunmehr als durch die ausgeführten Entwässerungsarbeiten beseitigt betrachtet werden; die Bewegung der Dammmasse hat so zu sagen gänzlich aufgehört.

Beim grossen Tunnel sind die Arbeiten in den Voreinschnitten nahezu beendet, und die Portalstücke sind soweit ausgebrochen, dass binnen drei Wochen bei beiden mit der Mauerung begonnen werden kann und die Vollendung der Portale vor Eintritt des Frostes möglich sein wird. Im Tunnel selbst wurden im Firststollen auf der südlichen Hälfte 385 laufende Fuss, auf der nördlichen 271 laufende Fuss an Ausbrüchen getrieben und 416 Fuss Mauerung geschlossen; dieser namhafte Fortschritt wird auch für die folgenden Monate in sichere Aussicht gestellt.

Von der Aarbrücke ist gegenwärtig der zweite Pfeiler ebenfalls fertig gestellt, und es bleiben überhaupt nur noch am dritten Pfeiler einige Arbeiten, deren Ausführung jedoch erst nach Vollendung der Eisenconstruktion möglich sein wird. Die letztere ist im ersten und fünften Felde nahezu vollendet, für das zweite Feld wird das Gerüst erstellt.

Im Tunnel bei Villnachern ist der Totalausbruch bis auf ein 18 Fuss langes Stück gänzlich ausgeführt, vom Gewölbe sind 493 laufende Fuss vollendet, 75 Fuss in Arbeit und demnach im Ganzen nur noch 47 Fuss in Angriff zu nehmen.

Die Hochbauten sind auf mehreren Stationen bedeutend vorgeschritten. Die Station Ibergwaag ist aufgeschlagen, eingedeckt und im innern Ausbau begriffen. Die Stationen Frick und Eiken sind auf Sohlenhöhe vollendet, und bei ersterer ist mit Aufstellen des Zimmerwerkes begonnen worden; für die Stationsbaute Hornussen ist die Zimmer- und Steinhauerarbeit entsprechend vorbereitet, um mit ihrer Inangriffnahme zu beginnen. Die Station Stein ist fertig aufgeschlagen, die Stationen Augst und Mumpf sind zum Aufschlagen bereit.

Durchschnittlich waren auf der ganzen Linie täglich folgende Arbeitskräfte thätig: 82 Aufseher, 795 Maurer und Steinhauer, 166 Handwerker, 2899 Erdarbeiter, Total 3942. Ferner 832 Rollwagen, 157 Pferde und 9 Maschinen. Der Monatsfortschritt in Procenten des Voranschlags betrug bei den Erdarbeiten 6.57%, bei den Kunstbauten 9.23%; die Gesamtleistung stieg bei jenen auf 71%, bei diesen auf 73%.

Nach dem Stande und gegenwärtigen Fortschreiten der Arbeiten betrachtet man Seitens des technischen Bureau die Eröffnung der Bahn auf 1. Mai 1875 als ausser Zweifel gestellt.

Auf der linksufrigen Zürichseebahn bildet der Brandschenketunnel in Enge das wichtigste Bauobject für den Unterbau. Bei einem Tagesdurchschnitt von 1,82 Meter per Tag rückte der Sohlstollen um 65,5 M. vor und erreichte eine Länge von 139 M.; der Firststollen schritt täglich um 1,75 M., im Ganzen um 54 M. vorwärts, und seine Gesamtlänge stieg damit auf 119 M.; am 15. August wurde der erste Vollausschub vollendet und nun sofort mit der Ausmauerung begonnen. Die Uferbauten längs des Sees wurden durch den hohen Wasserstand gehemmt, so dass man sich im Wesentlichen auf Einbringen der Steinwürfe beschränken musste. Bedeutende Schwierigkeiten bieten in Folge der ungünstigen Beschaffenheit des Seegrundes die Quaianlagen in Richtersweil, wo die blossen Erdanschüttungen vom Wasser fortgetragen wurden und auch Steinversenkungen längere Zeit erfolglos blieben, indem die den Seegrund bildenden Schlammsschichten dadurch seewärts verdrängt wurden; erst nach allmäliger Versenkung von 1600 Cubikmeter Steinen begann die Bodenfläche sich zu erhöhen, und es soll nunmehr die Foundation der Seemauer aus Steinen ausgeführt werden. Bei Pfäffikon kommt die Bahn durch das dortige Riet auf eine Pilotirung zu liegen, die nahezu vollendet ist. Von Hochbauten wurden für die Stationen Horgen, Au und Wädensweil die Fundirungsarbeiten vollendet und schreitet die Aufmauerung befriedigend vorwärts; für die Station Richtersweil, wo mit 3 Schlagwerken gearbeitet wird, sind die Ausgrabungen zum Theil und die Pilotirungsarbeiten etwa zur Hälfte vollendet; auf der Station Pfäffikon ist die Ausmauerung des Fachwerkes im Gang, in Lachen wurde das Kellerbalkenwerk gelegt, in Siebnen und Bilten die Aufnahmsgebäude unter Dach gebracht, in Reichenburg damit begonnen. Im Tagesdurchschnitt waren

auf der Linie 57 Aufseher, 446 Maurer und Steinhauer, 132 Handwerker, 1315 Erdarbeiter, im Ganzen also 2050 Arbeiter beschäftigt, ferner 191 Rollwagen, 77 Pferde und 3 Maschinen. In Procenten des Voranschlags wurden 10 Procent der Erdarbeiten und 14 Procent der Kunstbauten vollendet; die bisherige Gesamtleistung beträgt von jenen 41, von diesen 38 Procent.

Auf der Linie Winterthur-Koblentz wurde am Dettenbergtunnel energisch gearbeitet. Der Sohlstollen östlich rückte bei einem Tagesfortschritt von 1,32 M. im Ganzen um 40,6 M. vor und hat nun eine Länge von 353,4 M.; der Firststollen schritt täglich um 1,26 M., im Ganzen um 39,15 M. vor zu einer Länge von 209,35 M.; der Vollausschub ist bei täglicher Leistung von 0,72 M. oder monatlich 22,48 M. auf 43,82 M. vorgerückt. Die Steinzufuhr zur Ausmauerung dauert fort, und ausserdem ist, um auch Steine von Dielsdorf auf die Ostseite bringen zu können, eine Seilbahn in Ausführung, welche von der Strasse Bülach-Embrach auf den Bauplatz am Tunnelanfang führt. Auf der Westseite ist der Sohlstollen, bei einem Tagesfortschritt von 1,93 M. oder im Ganzen 59,9 M., in einer Länge von 74 Meter vorgetrieben; der Firststollen wurde vom Portalschacht aus am 25. August begonnen und erreichte eine Länge von 11,5 Meter. Die Gesamtlänge des Richtstollens auf beiden Seiten zeigt hienach einen Monatsfortschritt von 100,5 Meter und eine Totallänge von 427,4 Meter, was 23,9 Procent der Tunnelänge ausmacht. Auf der Ostseite des Tunnels wurde mit der Mauerung sämtlicher Pfeiler der Brücke über den dortigen Wildbach begonnen und diejenige für die Strassenüberfahrt fortgesetzt; auf der Westseite wurde mit dem Betrieb des Einschnittes fortgefahren und ist die Gesamtleistung auf 35,700 Cubikm. oder 30 Procent aller Erdarbeiten angestiegen. Die Unterbauarbeiten im 4. Baulos der ersten Section wurden den HH. Lutz und Kettner übertragen, welche sofort mit den Arbeiten für die neue Station Bülach und den Einschnitt an der Kreuzstrasse begonnen, während im 4. Baulos der zweiten Section, wo der Unterbau von Hrn. Ingenieur Konrad in Laufenburg übernommen worden ist, mit dem Beginn der Arbeiten noch zugewartet wurde, bis die Expropriationen weiter vorgerückt sein werden. Die Zahl der täglich auf der Linie beschäftigten Arbeiter war 514, nämlich 18 Aufseher, 89 Maurer und Steinhauer, 33 Handwerker und 374 Erdarbeiter; ferner waren 38 Rollwagen und 53 Pferde in Thätigkeit.

Bei der rechtfürigen Zürichseebahn förderte das technische Bureau die Arbeiten für Feststellung des Trace bedeutend vorwärts, indem die von demselben in Aussicht genommene Bahnaxe innerhalb der Gemeinden Zürich und Riesbach abgesteckt, an den Katasteraufnahmen in beinahe allen Gemeinden gearbeitet und die Querprofilaufnahmen, sowie das Längenprofil der ganzen Strecke nahezu beendet wurde. Die Entschliessungen der Direction über das Trace der Bahn werden daher in naher Zeit erfolgen können, wie von verschiedenen Seiten, namentlich auch in Stäfa wegen der Anschlussverhältnisse der schmalspurigen Bahn Stäfa-Wetzikon sehr gewünscht wird.

Rücksichtlich der übrigen, in der Projectirung begriffenen Linien beschränken wir uns auf die Mittheilung, dass die Vorarbeiten für Effretikon-Wetzikon-Hinweil ihrem Ende entgegengehen, und dass diejenigen für Baden-Niederglatt auf Wunsch des Comite der Linie Winterthur-Zofingen durch Aufstellung und Berechnung eines Projectes ergänzt wurden, wonach die Strecke Wettingen-Otelfingen nebst den Stationen und dem Flussübergang über die Limmat für die Nordostbahn und das Unternehmen Winterthur-Zofingen gemeinsam erbaut würde.

\* \* \*

**Gotthard.** Aus dem 7. Vierteljahrsbericht des Bundesrathes, bis 30. Juni 1874. I. Organisation. Die Controle über die Betriebseinnahmen ist dem II. Departement der Direction der Gesellschaft überwiesen worden, welchem die Tarifbranche angehört. — Man hat die Stellen eines Betriebschefs und eines Chefs des Materiellen und der Traction geschaffen. Der erstere hat unter seinen Befehlen einen Adjuncten, der auch die Functionen eines Secretärs erfüllt, zwei Betriebsinspectoren, einen für Biasca-Bellinzona-Locarno und einen für Lugano-Chiasso, einen Ingenieur für den Unterhalt der Bauten und einen Chef der Verwaltung.

Für das erste Jahr nach Inbetriebsetzung der Linien wird die Bahnunterhaltung noch in das Ressort der Baudirection fallen, so dass der Ingenieur für Bahnunterhaltung erst nach dieser Zeit in Dienst treten wird.

Der Chef des Materiellen und der Traction ist zugleich Chef