

# Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **11 (1863)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

Der Ausbau der Nordostbahn und ihrer Zubehörenden ist während des Berichtsjahres neuerdings weiter geführt worden.

Den Bahnhof Zürich vorerst anlangend, wurde in dem Güterbahnhofe eine Reihe belangreicher Hochbauten zur Ausführung gebracht. Der Bau einer ersten Abtheilung des Niederlagshauses, dessen schon in dem letzten Geschäftsberichte gedacht worden ist, wurde in dem Berichtsjahre vollendet. Die Kosten dieser 730' langen Abtheilung, welche durch quer das Gebäude durchschneidende Brandmauern wieder in einzelne abgeschlossene, dabei aber doch unter sich zusammenhängende Unterabtheilungen abgetrennt ist und in welcher die Bureaux für die Verwaltung der Niederlagshäuser und für die eidg. Zollverwaltung angebracht sind, belaufen sich, abgesehen von dem Bauplatze, den zugehörigen Schienengeleisen und Drehscheiben, sowie den Straßen, welche um des Niederlagshauses willen erstellt werden mußten, auf die Summe von rund Frkn. 440,000. Nach den mittlerweile gemachten Erfahrungen erweist sich die Konstruktion und die ganze Einrichtung der zur Ausführung gebrachten Abtheilung des Niederlagshauses als durchaus zweckmäßig, so daß die für den Fall des Bedürfnisses in Aussicht genommene Verlängerung desselben in ganz übereinstimmender Weise wird gebaut werden können. Während des Berichtsjahres wurde ferner in dem Güterbahnhofe eine neue Lokomotivremise in Angriff genommen. Dieselbe ist in den letzten Tagen zur Vollendung gebracht worden. Sie soll wesentlich zur Unterbringung der für den Dienst auf der Bahnlinie Zürich=Zug=Luzern erforderlichen Lokomotiven dienen. Die Remise enthält 13 Geleise. Die Kosten derselben belaufen sich, abgesehen von dem Bauplatze, den zugehörigen Schienengeleisen und der zu der Remise führenden Wasserleitung auf rund Frkn. 80,000. Es wurden sodann im Berichtsjahre an der äußersten nördlichen Grenze des Güterbahnhofes zwei doppelte offene Schuppen zur Unterbringung von feuergefährlichen Gegenständen angebracht und endlich wurden die Lokomotiv- und die Wagenremise, welche sich auf dem von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft im Rankhofe bei Luzern erstellten, in Folge der Abänderung des Tracés der Eisenbahn zwischen Ebikon und Luzern entbehrlich gewordenen Bahnhofe befunden hatten, unter Vergütung des Werthes dieser Objecte an die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern nach dem Güterbahnhofe in Zürich gebracht, dort der Längerrichtung nach an einander angebaut und in nicht unerheblicher Weise vergrößert. Die in solcher Weise entstandene umfangreiche Remise ist zur Unterbringung von Wagen bestimmt und dient dadurch zur Befriedigung eines unläugbaren Bedürfnisses. — Wir haben die gewöhnliche Fahrbrücke über die Sihl, welche von der Nordostbahngesellschaft zur Herstellung der Fahrverbindung der Stadt Zürich und des Personenbahnhofes mit dem Güterbahnhofe erbaut und mittlerweile auch dem öffentlichen Verkehre ohne irgend welche Beschränkung anheimgegeben worden ist, im Laufe des Berichtsjahres theilweise umbauen lassen. Die Brücke ist aus zwei eisernen Gitterlängsträgern, welche durch eiserne Querträger verbunden sind, construirt. Auf diesen Querträgern

lag ein eichenes Gebälke, welches die Fahrbahn unterstützte. Die letztere bestand aus einem eichenen und über demselben aus einem tannenen Dielenbelage. Berechnungen, welche an der Hand der gewonnenen Erfahrungen über die Unterhaltungskosten der Brücke angestellt wurden, führten zu dem Ergebnisse, daß alles Holzmaterial an der Fahrbahn der Brücke beseitigt und durch eine Eisenkonstruktion ersetzt werden müsse. Dabei erschien es als angemessen, gleichzeitig mit einer solchen Umänderung der Brücke auch eine Verstärkung derselben eintreten zu lassen. In Folge dessen wurden auf den Längs- und Querträgern Auffläge angebracht. Das Gebälke von Eichenholz wurde durch eiserne Tragebalken ersetzt. An der Stelle des Belages von Dielen wurde ein solcher von Wellenblech angebracht. Ueber den letztern wurde ein Schotterbett, welches aus einer soliden Betonlage und darüber eingelegtem Steingefläge aus Alpenkalk besteht und das Durchsickern des Wassers bis zum Wellenblechbelage gänzlich verhindert, ausgebreitet. Dieses Schotterbett bildet die Fahrbahn der Brücke. Die Gesamtkosten des Umbaues der Brücke in der eben beschriebenen Weise beliefen sich nach Abzug des Werthes des beim Umbaue gewonnenen Holzmaterials auf die Summe von Frkn. 36,034. 61 Cts. Wenn wir noch besonders hervorheben, daß die bedeutenden Kosten der Herstellung, der Unterhaltung und des Umbaues der Brücke über die Sihl beim Bahnhofe ausschließlich von der Nordostbahngesellschaft getragen werden, obgleich die Stadt Zürich, in ihrer doppelten Eigenschaft als staatliche Korporation und als Eigenthümerin eines sehr umfangreichen Landkomplexes jenseits der Sihl, dieser Brücke mindestens ebenso bedürftig ist als die Bahngesellschaft, so geschieht es lediglich im Hinblick auf die Angriffe, welche mitunter gegen unsere Unternehmung deshalb gerichtet werden, weil sie sich zur Verabreichung eines Beitrages an die Kosten der Brücke über die Limmat beim Bahnhofe nicht hat veranlaßt sehen können. — Die Planarbeiten für das projektierte neue Aufnahmgebäude mit Einsteighalle im Personenbahnhofe sind ihrem Abschlusse nahe. Sehr eingehende Untersuchungen, die während des Berichtsjahres vorgenommen wurden, haben gezeigt, daß die früher beabsichtigte Vereinigung der für die Zentralverwaltung erforderlichen Lokalitäten mit dem Aufnahmgebäude sich sowohl vom finanziellen als vom dienstlichen Standpunkte aus kaum empfehlen dürfte. Es wurden deshalb neue Pläne in Bearbeitung genommen, bei welchen von der Voraussetzung ausgegangen wird, daß die Zentralverwaltung in einem besondern, von dem Aufnahmgebäude im Bahnhofe getrennten, mehr im Centrum des gewöhnlichen Verkehrs befindlichen Gebäude untergebracht bleiben solle und daß in dem Aufnahmgebäude nur so viel Lokalitäten für die Verwaltung herzustellen seien, als vom Standpunkte des Dienstes oder auch der Architektur des Gebäudes aus als erforderlich erscheine. Der erste Entwurf der auf diesen neuen Grundlagen angefertigten Pläne ist mittlerweile wieder zum Gegenstande vielfacher Modifikationen sowohl mit Rücksicht auf die innere Einrichtung als die äußere Ausstattung des projektierten Aufnahmgebäudes und seiner Zubehörenden gemacht worden und noch sind die daherigen Arbeiten nicht zum gänzlichen Abschlusse gediehen. Dazu kommt, daß rücksichtlich der Ausdehnung, welche dem Aufnahmgebäude gegeben werden soll, noch Unterhandlungen mit der Stadt Zürich durchzuführen sind, deren Wiederaufnahme gemäß dem Wunsche der städtischen Abordnung nicht vor dem definitiven Abschlusse des Vertrages zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich betreffend die Fröschengrabenstraße und das Bahnhofquartier Statt finden sollte. Immerhin geben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Pläne für das neue Aufnahmgebäude sammt Einsteig-

halle und übrigen Zubehörenden während der ersten Hälfte des gegenwärtigen Jahres abschließlich werden festgestellt werden können und daß es möglich sein wird, die Ausführung der Baute im Spätjahre in Angriff zu nehmen. Läßt auch der Ausbau des Personenbahnhofes länger auf sich warten, als uns selbst erwünscht ist, so darf hinwieder nicht außer Acht gelassen werden, daß es sich bei demselben um die Lösung eines Problems von der größten Schwierigkeit handelt und daß bei den stets neu auftauchenden Bedürfnissen, denen der Bahnhof zu genügen berufen ist, ein besonnenes Vorgehen die sichersten Garantien für eine allseitige und andauernde Befriedigung der vielfachen Anforderungen, welche an ein solches Bauwerk gestellt werden, darzubieten geeignet sein dürfte. Der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes wird an und für sich schon mit Rücksicht auf den großen Umfang, den es erhalten soll, viel Zeit in Anspruch nehmen. Dies wird aber in noch erheblich höherem Grade deshalb der Fall sein, weil das definitive Aufnahmsgebäude an der Stelle des gegenwärtigen und, während das letztere für den Betrieb benutzt wird, aufgeführt werden soll. Um während der aus den angeführten Gründen voraussichtlich eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmenden Bauperiode die Uebelstände, welche mit der räumlichen Beschränktheit des gegenwärtigen Aufnahmsgebäudes verbunden sind, thunlichst zu mildern, haben wir verschiedene bauliche Einrichtungen in provisorischer und wenig kostspieliger Weise zur Ausführung bringen lassen zu sollen geglaubt.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen wurden während des Berichtsjahres auf Grundlage stattgehabter Vereinbarungen mit der großherzoglich badischen Bauverwaltung theils von der letztern, theils von uns diejenigen Bauten in's Werk gesetzt, welche erforderlich waren, um die Mitbenutzung des Bahnhofes Schaffhausen durch die badische Staatsbahn auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Waldshut-Konstanz zu ermöglichen. Die Kosten dieser Bauten wurden von Baden getragen.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn wurde für die Schiffsbauwerkstätte ein Schuppen zur Unterbringung des Nutzholzes erstellt. Die provisorischen Getreideschuppen, welche an die Einsteighalle angelehnt worden waren, wurden auf den Lagerplatz hinter den wesentlich für die Aufnahme von Getreide bestimmten großen Schuppen versetzt.

Auf der Station Weinfelden haben sich die Wartlokalen und Büreaux, welche in dem Güterschuppen provisorisch eingerichtet worden waren, immer mehr als unzulänglich herausgestellt. Wir haben in Folge dessen die Erbauung eines neuen definitiven Stationsgebäudes mit Trottoir und eisernem Vorbache beschlossen. Es wird in demselben auch ein Lokal für die Postverwaltung hergestellt. Ein Nebengebäude mit Waschküche und Abtritten für das Publikum wird hinzugefügt. Der Güterschuppen kann nunmehr in seinem ganzen Umfange zu seiner eigentlichen Bestimmung verwendet werden. Diese Veränderungen haben es möglich gemacht, die vorstehende Rampe an dem Güterschuppen, welche bisher als Trottoir zum Einsteigen benutzt worden ist, zu beseitigen, in Folge dessen nunmehr auf der Station Weinfelden ein drittes Geleise, welches speziell für die Aufstellung von Güterwagen bestimmt ist, hergestellt werden kann. Diese Bauten, welche im Berichtsjahre in Angriff genommen worden sind, werden voraussichtlich bis zum Juli des gegenwärtigen Jahres zur Vollendung gebracht werden.

Auch auf mehreren andern Stationen sind im Laufe des Berichtsjahres Vervollständigungsbauten, deren Aufzählung hier zu weit führen würde, vorgenommen worden.

Der während des Jahres 1863 Statt gehabten Vermehrung des Transportmaterials ist bereits in einem frühern Abschnitte gedacht worden. An demselben Orte haben wir auch davon Meldung gethan, daß die in dem Jahre 1862 begonnene Umänderung der Kupplung der Güterwagen im Berichtsjahre durchgeführt worden ist.

Auf Grundlage der schon in einem frühern Geschäftsberichte erwähnten Vereinbarung mit der eidg. Telegraphenverwaltung sind im Berichtsjahre die Telegraphenlinien Weinfelden-Romanshorn, Winterthur-Schaffhausen und Baden-Marau in der Art umgebaut worden, daß eiserne, in steinernen Sockeln befestigte Stangen an die Stelle der hölzernen gebracht worden sind. Es werden die sämtlichen Telegraphenleitungen längs der Nordostbahn in solcher Weise umgestaltet sein, nachdem die eben in Angriff genommenen Arbeiten zum Umbaue der einzig noch im Rückstande befindlichen Linie Zürich-Altstätten ihr Ende erreicht haben werden.

Während des Berichtsjahres ist endlich die Abrechnung mit der großherzoglich badischen Verwaltung betreffend die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut zu abschließlicher Erledigung gebracht und ebenso auch, abgesehen von einem einzigen, besonderer Verhandlung vorbehaltenen Punkte, die Summe vereinbart worden, welche Baden unserer Gesellschaft für die Erwerbung des Miteigenthums an dem Bahnhofe Schaffhausen in seiner frühern, bloß auf den Dienst der Nordostbahn berechneten Gestaltung zu bezahlen hat. Die daherigen Saldi sind ausbezahlt und in die Rechnung über die Vollenbung des Baues der Nordostbahn vom Jahre 1863 aufgenommen worden.

Im Laufe des Berichtsjahres ist die Katasteraufnahme der Nordostbahn auch noch auf der Bahnstrecke Zürich-Baden erfolgt. In Folge dessen sind nun die definitiven Katasterpläne und Katasterbücher des gesammten Netzes der Nordostbahn zur Vollenbung gebracht.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt, daß das Dampfboot „Rhein“ in dem abgelautenen Jahre werde in Reparatur genommen werden müssen. Es ist dieß wirklich geschehen. Die Reparaturkosten sind in Festhaltung des schon für das Rechnungsjahr 1862 zur Anwendung gebrachten Verfahrens dem Reservefond zur Last geschrieben worden.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

Es haben im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderungen in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden stattgefunden.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 3845 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 15 Geschäfte.

---