

## Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschwerde der Nordostbahndirektion in Sachen der Erstellung neuer Werkstätten in Dietikon.

(Vom 20. Juni 1899.)

---

Tit.

Der Bundesrat hat unterm 4. Oktober 1898 folgenden Beschluß gefaßt:

1. An der Ausführung der von der Aufsichtsbehörde seit Jahren verlangten, und von der Bahnverwaltung im Jahre 1896 beschlossenen Anlage neuer Werkstätten für das Netz der Nordostbahn wird festgehalten.

2. Die Direktion der Nordostbahn wird daher neuerdings eingeladen, die Ausführungspläne für die Werkstätten in Dietikon samt einem Programm über die Ausführung der Arbeiten innert zwei Monaten vorzulegen.

3. Bei Nichteinhaltung dieses Termins wird der Bundesrat genötigt sein, weitere Maßregeln zu treffen.

Mit Schreiben vom 5. Dezember 1898 erhob die Bahndirektion Einwendungen gegen diesen Beschluß; sie ersuchte uns, denselben in Wiedererwägung zu ziehen, und unsere Zustimmung dazu zu erklären, daß die Nordostbahn das Projekt von 1896 für die Verlegung und den Neubau ihrer Hauptwerkstätten nicht auszuführen habe.

Gleichzeitig richtete die Direktion unter Berufung auf Art. 14, Absatz 3, des Eisenbahngesetzes eine Beschwerde an die Bundesversammlung mit dem Gesuch um Aufhebung des eingangs erwähnten Bundesratsbeschlusses, wobei es die Meinung hatte, daß die Beschwerde erst dann an die Bundesversammlung zu leiten sei, wenn das Gesuch um Wiedererwägung unserer Schlußnahme ablehnend beschieden würd.

Nun haben wir aber unterm 25. Mai nach Einsicht eines Berichts des Eisenbahndepartements und eines Mitherichts des Justizdepartements beschlossen:

Es sei an dem Beschluß des Bundesrates vom 4. Oktober 1898 betreffend Hauptwerkstätte der schweizerischen Nordostbahn festzuhalten und das Gesuch der Nordostbahn um Wiedererwägung dieses Beschlusses abzuweisen, in Betracht, daß die Nordostbahn keine neuen Thatsachen von Belang vorbringt, welche ein Zurückkommen auf die von der Aufsichtsbehörde seit Jahren verlangten und von der Bahnverwaltung im Jahre 1896 beschlossenen Anlagen neuer Werkstätten für das Netz der Nordostbahn rechtfertigen würden.

Infolge dieser Schlußnahme sind wir nun in der Lage, die Beschwerde der Bahndirektion mit unserm Bericht an die Bundesversammlung zu leiten.

Dabei erlauben wir uns, zunächst auf folgendes aufmerksam zu machen:

Die gegenwärtige Reparaturwerkstätte der Nordostbahn wurde in den Jahren 1857/58 gebaut. Bis zum Jahr 1883 blieb die ganze Anlage, abgesehen von einigen kleineren provisorischen Ergänzungen, unverändert. Die im Jahre 1874 projektierten umfassenden Neubauten wurden infolge der eingetretenen finanziellen Schwierigkeiten vertagt. Als einer Erweiterung der Werkstätte nicht mehr ausgewichen werden konnte, wurde 1883 den immer fühlbarer werdenden unhaltbaren Zuständen durch Erstellung eines Neubaus für Wagenreparatur und Malerwerkstätte, sowie durch provisorische Erweiterung der Revisionshalle für Lokomotiven mit einem Kostenaufwand von im ganzen Fr. 179,500 für einmal abgeholfen.

Damit war aber das Bedürfnis nach einer rationellen Erweiterung der Werkstätten der Nordostbahn nicht befriedigt, und es wurde die Frage der Verlegung derselben ventilirt, da man von vorneherein annahm, daß an eine ausreichende Erweiterung an der gegenwärtigen Stelle nicht zu denken sei. Die Direktion der

Nordostbahn äußerte sich in dieser Beziehung in ihrem Geschäftsbericht vom Jahre 1891 (Seite 80) wie folgt:

„Schon seit längerer Zeit hat sich die Hauptwerkstätte im äußeren Bahnhof Zürich als unzureichend erwiesen und war deren Verlegung in Aussicht genommen, da eine Erweiterung im erforderlichen Umfang an jetziger Stelle nicht möglich ist. Mit der abermaligen Erweiterung des Netzes durch die Moratoriumslinien, und da die Anforderungen für Verbesserung und Umgestaltung des Rollmaterials sich stetsfort steigern, ist die Durchführung der Verlegung unaufschiebbar geworden. Sie hat in Verbindung mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und den von den Bundesbehörden verlangten Erweiterungsbauten im letzteren zu erfolgen. Die Studien hierüber sind im Gange, konnten aber noch nicht so weit geführt werden, um den Gesellschaftsbehörden bezügliche Beschlüsse zu ermöglichen, was bei der Schwierigkeit der Aufgabe wohl keiner besonderen Rechtfertigung bedarf. Um inzwischen wenigstens den dringlichsten Anforderungen genügen zu können, ordneten wir behufs Vermehrung der Reparaturgeleise die Überdachung von drei weiteren Geleisen der Lokomotivwerkstätte zwischen dem Gebäude und der Schiebebühne an, sowie die Erstellung von Putzgruben.“

Inzwischen suchte die Nordostbahn durch die Erstellung einer provisorischen Wagenreparaturwerkstätte in einem alten Getreideschuppen in Romanshorn der Werkstätte in Zürich etwelche Entlastung zu verschaffen. Unser Eisenbahndepartement erklärte sich unterm 31. Oktober 1891 mit dieser Maßnahme einverstanden, verband aber damit die Einladung an die Bahnverwaltung, die definitive Lösung der Werkstättenfrage möglichst zu beschleunigen, und mit aller Beförderung eine Vorlage über den Umbau einer den Verhältnissen der Nordostbahn entsprechenden Werkstättenanlage einzureichen.

Die Direktion der Nordostbahn antwortete hierauf unterm 28. Mai 1892, die Werkstättenfrage liege für sie nicht so, daß ohne weiteres der Plan für eine neue größere Anlage zusammengezeichnet und vorgelegt werden könne, indem ihre Werkstätte verlegt werden müsse, und man sich vorerst schlüssig zu machen habe, wo dieselbe placiert werden solle. In einer Sitzung vom 22. Dezember 1894, in welcher sich der Verwaltungsrat der Nordostbahn mit der Frage der Erweiterung des Bahnhofes Zürich beschäftigte, erklärte sich derselbe auf einen Antrag der Direktion mit der Verlegung der Werkstätten außerhalb des Hauptbahnhofes Zürich einverstanden, und lud die Direktion ein,

ihm das mit Bezug auf diese Angelegenheit eingegangene und noch eingehende Material mit ihrem Bericht in der nächsten Sitzung vorzulegen.

Da eine Entscheidung über das Emplacement der neuen Werkstätte sich verzögerte, und daher auch keine Vorlage für die auszuführenden Neubauten erfolgte, so sah sich das Eisenbahndepartement veranlaßt, uns die Akten vorzulegen, nach deren Einsicht wir mit Beschluß vom 28. Dezember 1895 die Direktion der Nordostbahn einluden, den Entscheid über das Emplacement der Reparaturwerkstätte und den Bau derselben beförderlich zu treffen und die bezüglichen Vorlagen, nebst einem Programm für die Ausführung, bis 15. Februar 1896 einzureichen.

Nachdem dann die Direktion der Nordostbahn mit Zuschrift vom 17. Februar 1896 erklärt hatte, daß sie obiger Aufforderung aus dem Grunde nicht habe nachkommen können, weil der Verwaltungsrat in Sachen noch keinen Entscheid getroffen habe, wurde ihr durch Bundesratsbeschluß vom 28. Februar 1896 zu Händen des Verwaltungsrates die Erwartung ausgesprochen, daß dieser nunmehr auf eine beförderliche Erledigung der Werkstättenfrage Bedacht nehmen und die Direktion in den Stand setzen werde, der eingangs erwähnten Einladung bis spätestens Ende März 1896 Folge zu leisten, welche Frist auf Ansuchen der Bahnverwaltung bis 20. April 1896 verlängert wurde.

Nachdem der vom Verwaltungsrate am 11. April 1896 getroffene Entscheid für Verlegung der Werkstätten nach Wettingen von der Generalversammlung der Aktionäre nicht bestätigt, sondern von letzterer die Verlegung nach Dietikon beschlossen worden war, reichte die Direktion am 9. Oktober 1896 hierfür ein Projekt (Situationsplan 1 : 1000) ein, das nach Eingang der Vernehmlassungen von Aargau (4. Dezember 1896) und Zürich (4. Februar 1897) am 19. Februar 1897 vom Bundesrat genehmigt wurde.

Auf Grund dieser Genehmigung führte die Nordostbahn den Landerwerb durch; die in der Genehmigung vorbehaltenen Specialvorlagen für Hoch- und Kunstbauten, Geleise- und Straßenanlagen wurden jedoch nicht vorgelegt, und daher auch die Bauarbeiten nicht begonnen.

Das Eisenbahndepartement erinnerte mit Rechargen vom 8. Juli 1897, 29. November 1897 und 2. März 1898 die Bahndirektion an ihre Verpflichtungen, worauf dieselbe mit Schreiben vom 1. Mai 1898 erklärte, daß sie mit Rücksicht auf die ver-

änderte Situation, in welcher sich die Gesellschaft wegen der Vorgänge in der Verstaatlichungsaktion nunmehr befinde, die Verlegung der Werkstätten einstweilen nicht weiter zu verfolgen beabsichtige, sondern einen auf absehbare Zeit für den Betrieb befriedigenden Zustand dadurch schaffen wolle, daß sie die vorhandenen Werkstätten provisorisch erweitere.

Mit Schreiben vom 24. Mai d. J. teilte das Eisenbahndepartement der Bahndirektion mit, daß es sich mit ihrem Vorgehen nicht einverstanden erklären könne, und forderte die Nordostbahn nochmals auf, die verlangten Specialpläne vorzulegen, den Bau der Werkstätten in Dietikon thunlichst bald in Angriff zu nehmen und ihre bezügliche Schlußnahme innert Monatsfrist zur Kenntnis zu bringen.

Nachdem auch eine am 31. August stattgefundene mündliche Besprechung, bezüglich welcher wir auf die Beilage 2 der Eingabe der Nordostbahn verweisen, ohne Resultat geblieben war, faßten wir auf Antrag des Eisenbahndepartements am 4. Oktober 1898 den eingangs angeführten Beschluß, gegen welchen die Direktion der Nordostbahn bei Ihnen Beschwerde eingereicht hat.

Indem wir nun auf diese Beschwerde eintreten, haben wir auf die einzelnen Punkte derselben folgendes zu erwidern:

*Ad I.* Hier verweisen wir auf die oben gegebene Darstellung über den Gang der Angelegenheit und beschränken uns lediglich auf die Bemerkung, daß die Berechtigung der Gesellschaft, sich an die Bundesversammlung zu wenden, unseres Erachtens nicht zu bestreiten ist, da aus allgemeinen Gründen und gestützt auf den hier neben Art. 31 in Betracht fallenden Art. 14 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen dieses Rekursrecht anerkannt werden muß.

*Ad II.* Der hierseitige Beschluß stützt sich auf die Art. 14 und 31 des Eisenbahngesetzes. Es ergibt sich dies aus der gesamten Aktenlage; denn es handelt sich bei den projektierten Werkstätten sowohl um die Ausführung eines größern Bauobjektes, bei welchem die Vorschriften über Genehmigung durch den Bundesrat in Betracht kommen, als auch um die Sorge dafür, daß die Nordostbahn ihre Bahn und das Bahnmaterial in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustand erhalte (Art. 31, litt. c).

Wenn der Nordostbahn besondere Motive nicht mitgeteilt wurden, so erklärt sich dies aus dem Umstand, daß die Arbeiten,

deren Ausführung verlangt wurde, von der Nordostbahn selbst s. Z. als begründete Forderung im Interesse eines rationellen Betriebes anerkannt wurden, so daß ihr gegenüber eine besondere Begründung unserer Schlußnahme nicht notwendig erschien. Wir verweisen auch in dieser Beziehung auf den oben dargestellten Gang der Verhandlungen.

Der Einwand, daß der Bundesrat seinen Entscheid ohne Untersuchung und Prüfung durch Sachverständige gefaßt habe, wird widerlegt durch den ganzen Gang der Verhandlungen in dieser Angelegenheit, bei welchem es an Gutachten der technischen Organe des Departements und der Gesellschaft nicht fehlte.

*Ad III.* Wenn die Nordostbahn glaubt, daß eine rechtliche Verpflichtung für die Eisenbahnunternehmungen überhaupt nicht bestehe, Werkstätten zu erstellen, in welchen ihr Rollmaterial repariert und revidiert werden kann, so ist hervorzuheben, daß ohne das Vorhandensein solcher Werkstätten die erforderlichen Revisionen und Reparaturen, welche im Interesse des Betriebes notwendig sind, nicht durchgeführt werden könnten. Thatsächlich besitzen denn auch sowohl die Nordostbahn, als alle andern Bahnen solche Werkstätten.

Wir sind mit der Nordostbahn der Ansicht, daß, wenn weder in den Eisenbahnkonzessionen, noch in den Gesetzen und Verordnungen sich eine Vorschrift betreffend Erstellung und Betrieb genügender Werkstätten für den Unterhalt des Bahnmaterials findet, hierbei nicht bloß ein Übersehen mitgespielt hat. Der Gesetzgeber hat hier, wie in zahlreichen andern Fällen, es nicht für nötig erachtet, selbstverständliches noch speciell anzuführen. Eine Parallelstellung des Bedürfnisses von Reparaturwerkstätten mit Lagerhäusern, Kohlengruben, Steinbrüchen etc. ist jedenfalls sehr wenig zutreffend.

Daß übrigens die Nordostbahn selbst die Werkstättenanlage als einen integrierenden Bestandteil ihrer Bahnunternehmung betrachtet, dürfte am klarsten daraus hervorgehen, daß sie zur Erwerbung des hierzu nötigen Baugrundes das Expropriationsrecht in Anspruch genommen hat, und daß von keiner Seite die Abtretungspflicht in Zweifel gezogen worden ist, was doch wohl geschehen wäre, wenn es sich dabei nur um eine Anstalt gehandelt hätte, welche ohne rechtliche Verpflichtung, aus bloßer Konvenienz, wie etwa eine Kohlengrube, ein Eisenwerk oder dergl., von der Bahnunternehmung zur Erstellung in Aussicht genommen worden wäre.

Die Darstellung der Nordostbahn betreffend Genehmigung von Plänen für Werkstättenbauten ist insofern unzutreffend, als Pläne für dergleichen Objekte überhaupt erst seit Inkrafttreten des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, bezw. der zudienenden Verordnung vom 1. Februar 1875, zur Vorlage gelangen und Bauten von irgend welcher Bedeutung unseres Wissens in den Werkstätten der Nordostbahn in den Jahren 1875/76 nicht vorkamen, während die Pläne für die Erweiterungsbauten vom Jahre 1883 (wie übrigens für alle seither erstellten, zumeist nur provisorischen kleinen Ausbauten) eingereicht und am 15. September 1883 genehmigt worden sind.

Die Bemerkung der Nordostbahn, die Vorlage eines generellen Projektes für die neuen Werkstätten in Dietikon sei im direkten Zusammenhange mit dem Umbau des Bahnhofes Zürich geschehen, wird durch die Äußerung der Direktion in ihrem Schreiben vom 24. August 1895 widerlegt, indem dieselbe schreibt:

„Wir bemerken übrigens, daß diese Emplacementsfrage als eine rein selbständige Angelegenheit aufzufassen ist, welche, da die Werkstätten unter allen Umständen außerhalb des Gebietes des erweiterten Bahnhofes verlegt werden, mit der Frage der Erweiterung des letztern in keinem Zusammenhang zu bringen ist.“

*Ad IV.* Das Eisenbahndepartement hat nicht unterlassen, den von der Nordostbahn vorgelegten Nachweis über die Zulässigkeit der vorhandenen Einrichtungen durch seine technischen Organe mehrmals prüfen zu lassen, welche Nachprüfung insbesondere auch auf einen Vergleich mit den bezüglichen Verhältnissen der übrigen schweizerischen Hauptbahnen ausgedehnt wurde.

Wir lassen die betreffende Äußerung der maschinentechnischen Sektion der technischen Abteilung im Wortlaute folgen:

„Um sich über die Zulässigkeit und Leistungsfähigkeit der Werkstätten der Nordostbahn Rechenschaft zu geben, ist zunächst zu ermitteln, ob die von der Nordostbahn in ihrem Schreiben angeführten Zahlen bezüglich der Anforderungen an die Werkstätte zutreffend sind. Dabei zeigt sich, daß überall für die vorzunehmenden Revisionen die zulässigen Maxima in die Berechnung eingeführt wurden, statt gewisser Mittelzahlen, welche selbstredend erheblich kleiner als die Maxima sind.

Thatsächlich stellen sich die bezüglichen Zahlen per Ende 1899 ungefähr wie folgt:

**a. Lokomotiven.**

Im Jahre 1897 vorgenommene Revisionen . . . . .	133
Zu Ende 1897 rückständige Revisionen . . . . .	16
Überschreitungen in km. 480,369 und daher zu wenig vor- genommene Revisionen . . . . .	9
Zuschlag für Verkehrszunahme bis 1899 . . . . .	6
	<hr/>
Gesamtzahl der Revisionen	164
Nach Angaben der Nordostbahn	<u>156</u>

**b. Personenwagen.**

Vorgenommene Revisionen . . . . .	610
Zu Ende 1897 rückständige Revisionen . . . . .	88
Überschreitungen in km. 3,485,834 und daher zu wenig vorgenommene Revisionen . . . . .	87
5 % Zuschlag für Verkehrszunahme bis 1899 . . . . .	39
	<hr/>
Gesamtzahl der Revisionen	<u>824</u>

**c. Gepäckwagen.**

Vorgenommene Revisionen . . . . .	103
Zu Ende 1897 rückständige Revisionen . . . . .	21
Überschreitungen in km. 1,059,085 und daher zu wenig vorgenommene Revisionen . . . . .	26
5 % Zuschlag für Verkehrszunahme bis 1899 . . . . .	7
	<hr/>
Gesamtzahl der Revisionen	<u>157</u>

**d. Eilgutwagen.**

Zu Ende 1898 waren 350 Stück vorhanden. Nehmen wir im Mittel eine Revision nach 10 Monaten (Maximum 1 Jahr) an, so ergeben sich 420 Revisionen.

**e. Güterwagen.**

Zu Ende 1898 waren 3274 Wagen aller Art vorhanden. Nehmen wir im Mittel eine Revision nach 20 Monaten (Maximum 2 Jahre) an, so ergeben sich 1964 Revisionen.

### Rekapitulation.

Personenwagen . . . . .	824	Revisionen
Gepäckwagen . . . . .	157	„
Eilgutwagen . . . . .	420	„
Güterwagen . . . . .	1964	„
Nötige Wagenrevisionen im ganzen	3365	Revisionen
Nach den Angaben der Nordostbahn	2585	„

Die Nordostbahn taxiert die Leistungsfähigkeit ihrer derzeitigen Lokomotivrepauraturwerkstätte zu rund 170 Revisionen und gedenkt dieselbe durch Zuweisung von 9 Ständen in der disponibel werdenden alten Lokomotivremise auf 200 zu bringen.

Es sei zunächst darauf hingewiesen, daß an anderer Stelle (Seite 10 oben) in der Beilage 3 zur Eingabe der Nordostbahn, gesagt wird, daß mit dem Bezuge der Lokomotivremise 5 gedeckte Stände der Wagenreparaturwerkstätte zugewiesen werden, so daß es sich also für die Lokomotivwerkstätte thatsächlich nur um 4 weiter hinzukommende Stände handelt. Was sodann diese Stände selbst anbelangt, so sagt hierüber der Kontrollingenieur mit Recht:

„Von dem Abtreten dieser Lokomotivremise an die Werkstätte zu Montagezwecken muß man sich nicht viel versprechen. Diese Remise entspricht in keiner Weise einer Revisionshalle; sie ist absolut ohne Licht; Geleise sind cirka 4,8 m. Mitte zu Mitte, und für eventuelle Werkbänke den Wänden nach kann nicht gesorgt werden wegen Platzmangel. Diese Remise kann als gedecktes Aufstellgeleise, nicht aber als passende Werkstätte für Demontage und Montage von Lokomotiven, die Revisionen durchzumachen haben, angesehen werden. (Kein Kran, kein Licht, durch Holzsäulen zwischen den Maschinen im Platz beschränkt, kurz absolut ungenügend.)“

Die beabsichtigte Zuweisung stellt sich daher als ein neues Provisorium bedenklichster Art dar, welchem die Aufsichtsbehörde, im Interesse eines normalen befriedigenden Unterhaltes der Lokomotiven, seine Zustimmung nicht erteilen kann. Es darf daher diese Vermehrung der Leistungsfähigkeit der Werkstätte der Nordostbahn bei den bezüglichen Untersuchungen füglich außer Betracht gelassen werden.

Demnächst wäre zu untersuchen, ob die bestehende Werkstätte mit dem im Jahre 1898 angehängten Provisorium genügt, um die nötigen jährlichen Lokomotivrevisionen (cirka 170) regel-

recht und mit der nötigen Gründlichkeit und Sorgfalt vornehmen zu können, und daneben auch den Lokomotivpark in allen Punkten auf der Höhe der Zeit zu halten.

Die Nordostbahn giebt an, daß sie nach ihrem bisherigen Verfahren bei diesen Revisionen und den bezüglichlichen Erfahrungen in der Lage sein werde, dieser Anforderung genügen zu können.

Es soll hier nicht eine Kritik an der von der Lokomotivwerkstätte der Nordostbahn geleisteten Arbeit geübt werden. In diesen alten, engen Räumen und mit den vorhandenen bescheidenen Hilfsmitteln wird gemacht, was überhaupt Menschen möglich ist; allein eine Vergleichung mit den bezüglichlichen Verhältnissen bei den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen drängt sich unmittelbar auf, und es darf jedenfalls angenommen werden, daß bei diesen in Sachen auch nicht mehr gethan wird, als durch die Obsorge für die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes und eine ordnungsgemäße, sorgfältige Dienstabwicklung gefordert wird. Andererseits muß aber auch vorausgesetzt werden, daß die Werkstätten der übrigen Bahnen derart organisiert sind, daß auf möglichste Ausnützung der gebotenen Mittel Bedacht genommen ist.

Über die für eine Lokomotivrevision in den einzelnen Werkstätten verwendete Zeit giebt die nachstehende Tabelle Aufschluß:

		Zeitdauer der Revision im Jahr 1897	
		m. gross. Kesselrep.	ohn. gross. Kesselrep.
Jura-Simplon-Bahn in Yverdon . . . . .	150 Tage	68 Tage	
„ „ Biel . . . . .	80 „	49 „	„
„ „ Freiburg . . . . .	— „	58 „	„
Schweizerische Centralbahn in Olten . . . . .	84 „	37 „	„
Gotthardbahn in Bellenz . . . . .	106 „	49 „	„
Verein. Schweizerbahnen in Rorschach . . . . .	45 Tage im Mittel		
Nordostbahn in Zürich . . . . .	26 „	„	„

Diese Zahlen dürften deutlich genug sagen, daß es der Nordostbahn unmöglich wäre, in ihrer Werkstätte jährlich 170 Revisionen vorzunehmen, wenn sie auf dieselben auch nur annähernd gleiche Zeit verwenden würde wie die übrigen schweizerischen Bahnen. Wenn auch vielleicht bei der Nordostbahn an der einzelnen Lokomotive gleichzeitig mehr Arbeiter beschäftigt werden und das Herumstehen von in Reparatur befindlichen Lokomotiven, ohne daß intensiv an denselben gearbeitet wird, schon wegen Mangel an Raum und Lokomotiven, thunlichst vermieden wird, so dürfte hierdurch die große Differenz gegenüber den andern Bahnen doch kaum ganz ausgeglichen werden.

Zu den vorschriftgemäßen Revisionen kommen nun noch diejenigen Arbeiten, welche nötig sind, um den Lokomotivpark auf der Höhe zu halten durch Verbesserungen und Umbauten an den Lokomotiven. Es sei hier nur ein Fall, bei welchem die Betriebssicherheit wesentlich in Frage kommt, als Beispiel erwähnt: Zur Verhinderung des Abspringens gebrochener Radreifen werden seit Jahren bei allen andern Bahnen sogenannte Sprengringe eingelegt. Die Nordostbahn hat sich stets gesträubt, dies zu thun, weil die hierzu nötigen Anlagen in ihren Werkstätten fehlen und auch wegen den beschränkten Verhältnissen derselben nicht eingerichtet werden konnten. Erst bei den letzten Lokomotivbestellungen wurde, mit Rücksicht auf die damals noch in Aussicht stehenden neuen Werkstätten, die Räder mit Sprengringen bestellt.

Ein Vergleich der räumlichen Verhältnisse der schweizerischen Lokomotivwerkstätten wird diese Frage weiter beleuchten:

	Überbaute Fläche für Lokomotivrevisionen	Anzahl der jährl. Revisionen
Jura-Simplon-Bahn in Yverdon . . . . .	2563 m <sup>2</sup>	38 *)
"    "    Biel . . . . .	2574 "	105
"    "    Freiburg . . . . .	498 "	20
Schweizerische Centralbahn in Olten	1685 "	82
Gotthardbahn in Bellenz . . . . .	2130 "	135
Verein. Schweizerbahnen in Rorschach	1018 "	57
Nordostbahn in Zürich . . . . .	1557 "	170 (vorges.)

Die angeführten Zahlen und Verhältnisse dürften darthun, daß die jetzige Lokomotivwerkstätte in Zürich, auch bei Berücksichtigung der vorgenommenen und projektierten Erweiterungen, in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Raumverhältnisse dem Lokomotivparke der Nordostbahn und den Verlangen, welche bezüglich des Unterhaltes desselben gestellt werden dürfen, nicht mehr genügt und daß ein den Anforderungen der Zeit entsprechender Neubau zum Bedürfnis geworden ist.

In betreff der Wagen ist oben nachgewiesen worden, daß per Jahr bei dem jetzigen Stand des Wagenparkes der Nordostbahn im ganzen 3365 Revisionen auszuführen sind, während nach den Darstellungen der Nordostbahn bei den jetzigen Verhältnissen der Werkstätten in Zürich und Romanshorn, abgesehen von der durch fernere Materialbeschaffungen beanspruchten Erweiterung um

\*) Die Lokomotivrevisionen der Jura-Simplon-Bahn werden hauptsächlich in Biel besorgt, unter der alten Schweizerischen Westbahn war die Leistung größer.

fünf Stände, im ganzen per Jahr circa 2600 Wagenrevisionen vorgenommen werden können. Dabei ist der von der Nordostbahn als „Filialwerkstätte“ bezeichnete alte Getreideschuppen in Romanshorn, in welchem zur Zeit jährlich 800 bis 900 Güterwagen revidiert werden, weil man sich bei den jetzigen Raumverhältnissen in der Werkstätte in Zürich nicht mehr anders zu helfen wußte, mitgerechnet.

Den oben angeführten Leistungen ist die Angabe der Nordostbahn zu Grunde gelegt, daß eine Wagenrevision und Hauptreparatur rund fünf Tage beansprucht. Es dürfte nun jedermann ohne weiteres einleuchten, daß dies geradezu unmöglich ist, und es erklärt sich aus solchen Zahlen auch der vernachlässigte Zustand, in dem sich seit Jahren der Wagenpark der Nordostbahn, insbesondere die Personenwagen, befindet, auf dessen bessere Instandhaltung die Aufsichtsbehörde immer wieder, aber ohne Erfolg gedungen hat. Hier zeigt sich das Fehlen normaler Werkstättenverhältnisse am deutlichsten.

Während, wie gesagt, die Nordostbahn für eine Revision mit Hauptreparatur fünf Tage und für eine Hauptreparatur allein vier Tage in Anrechnung bringt, haben die Erhebungen in den Werkstätten der übrigen schweizerischen Hauptbahnen im Mittel für 1897 folgendes ergeben:

	Revisionen mit und ohne grosse Reparatur.		Grosse Reparatur ohne Revision.	
	Personenwagen. Tage.	Güterwagen. Tage.	Personenwagen. Tage.	Güterwagen. Tage.
Jura-Simplon-Bahn:				
Yverdon . . . . .	—	8	—	8
Biel . . . . .	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10	6	3
Freiburg . . . . .	29	21	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7
Schweizerische Centralbahn:				
Olten . . . . .	44	5	—	5
Gotthardbahn:				
Bellenz . . . . .	25	11	12	9
Vereinigte Schweizerbahnen:				
Chur . . . . .	7*)	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> *)	47	10

Diese Zahlen schwanken selbstredend ganz bedeutend je nach der Wichtigkeit der durchgeführten Reparaturen und nach der Anzahl der länger dauernden Reparaturen im Verhältnis zu den

\*) Die großen Reparaturen sind hier in der dritten und vierten Kolonne mitgerechnet.

vorgenommenen Revisionen; immerhin lassen dieselben erkennen, wie unzulänglich die in den Werkstätten der Nordostbahn auf die vorgenommenen Unterhaltungsarbeiten verwendete Zeit ist gegenüber den in den andern Werkstätten üblichen.

Dazu kommt nun noch, daß in den beschränkten Werkstätten der Nordostbahn die Durchführung von Verbesserungen und Neuerungen am Wagenmaterial so gut wie unmöglich sind. Es sei beispielsweise nur an die verzögerte Einführung der kontinuierlichen Bremse und der Dampfheizung bei der Nordostbahn erinnert, deren Durchführung überhaupt nur durch Inanspruchnahme fremder Hülfe ermöglicht wurde. Wenn bei der Nordostbahn, trotz allem Drängen der Aufsichtsbehörde, heute immer noch die ganz unzureichende Petroleumbeleuchtung vorhanden ist, so sind hieran hauptsächlich die Werkstättenverhältnisse schuld.

Durch die von der Nordostbahn durchgeführten und weiter vorgesehenen Erweiterungen wird in diesen Verhältnissen eine wesentliche Besserung nicht geschaffen; denn hier kann unbedingt nur durch eine richtige, genügend große Neuanlage Wandel geschaffen werden.

Sehen wir uns nun die der Nordostbahn zur Verfügung stehenden **Hilfswerkstätten**, welche sowohl dem Lokomotiv- als dem Wagenunterhalte dienen, etwas näher an, so ergeben sich im Vergleich mit andern Werkstätten in Bezug auf die hierzu dienenden überbauten Flächen folgende Verhältnisse:

	Dreherei inkl. Räderwerkstätte. m <sup>2</sup>	Schmiede. m <sup>2</sup>	Schlosserei. m <sup>2</sup>
<b>Jura-Simplon-Bahn:</b>			
Yverdon . . . . .	2142	702	260
Biel . . . . .	1462	551	750
Freiburg . . . . .	514	—	120
<b>Schweizerische Centralbahn:</b>			
Olten . . . . .	1639	1287	653
<b>Gotthardbahn:</b>			
Bellenz . . . . .	2046	600	— *)
<b>Vereinigte Schweizerbahnen:</b>			
Rorschach . . . . .	1140	620	— †)
<b>Nordostbahn:</b>			
Zürich . . . . .	864	324	324

\*) In den geräumigen Montierungshallen direkt untergebracht.

†) Mit der Dreherei vereinigt.

Die Nordostbahn deutet am Schlusse ihrer Ausführungen an, es könnte im Hofraume eine neue Dreherei gebaut werden. Gegen ein solches Vorhaben müßte man sich entschieden aussprechen. Ein richtiger Werkstättenhof bildet einen integrierenden, unentbehrlichen Bestandteil jeder Werkstätte, und es ist derjenige in Zürich entschieden nicht zu groß, um einen Teil für Überbauung abtreten zu können; auch würde ein neues Gebäude den anschließenden, so wie so nicht zu hellen Arbeitsräumen, viel von ihrem jetzigen Lichte entziehen und dieselben noch weniger zu ihrem Zwecke geeignet machen, als sie es jetzt schon sind. Es könnte in einem solchen Neubaue nur eine Verschlechterung der bestehenden Anlage erblickt werden.

Um einigermaßen festzustellen, was eigentlich für ein Bahnnetz, wie dasjenige der Nordostbahn, unter normalen Verhältnissen verlangt werden kann und nötig ist, folgen hier einige bezügliche Zahlen der Nordostbahn und der Jura-Simplon-Bahn nebeneinander, die direkt verglichen werden können, da diese beiden Bahnen bezüglich des Rollparkes annähernd gleiche Verhältnisse aufweisen, nämlich (laut Rollmaterialstatistik pro Ende 1897) die gleiche Anzahl Lokomotiven (218) und 3971 Wagen bei der Jura-Simplon-Bahn, gegen 3580 Wagen bei der Nordostbahn.

Die zum Vergleich ebenfalls herangezogene Gotthardbahn besaß Ende 1897 im ganzen 126 Lokomotiven, d. h. cirka die Hälfte des auf 240 Lokomotiven ergänzten Parkes der Nordostbahn. Die Zahl der Wagen der Gotthardbahn betrug 1650 Stück, mithin nicht ganz die Hälfte des Parkes der Nordostbahn.

Die Werkstättenverhältnisse der Jura-Simplon-Bahn dürfen als normale bezeichnet werden. Durch Neubauten ist in den letzten Jahren allen dringenden Bedürfnissen entsprochen worden; daß aber nichts Unnötiges gemacht wurde, braucht wohl nicht besonders nachgewiesen zu werden.

Die Werkstätten der Gotthardbahn wurden seiner Zeit für einen weit kleinern Park gebaut; Erweiterungen werden bei einer ferneren Parkvermehrung nicht zu vermeiden sein, und es sind solche zum Teil schon in Ausführung begriffen.

Der Stand der für die Beurteilung der Werkstätten maßgebenden Zahlen ist zur Zeit, unter Berücksichtigung der von der Nordostbahn durchgeführten Erweiterungen, folgender:

	Jura-Simplon-Bahn.	Gotthardbahn.	Nordostbahn.
Gesamtpersonal . . .	869	526	618
Überbaute Flächen . . .	32,253 m <sup>2</sup>	19,165 m <sup>2</sup>	13,081 m <sup>2</sup>
Davon für Lokomotiven	6,575 „	3,818 „	3,142 „
Für Wagen . . . . .	10,132 „	7,900 „	5,787 „
Gemeinschaftlich . . .	15,544 „	7,447 „	4,152 „
Lokomotivstände . . .	45	24	17
Wagenstände . . . . .	154	69	60
Totale Geleiseausdehnung . . . . .	8,504 m.	8,403 m.	3,440 m.
Anzahl Werkzeugmaschinen . . . . .	226	181	63
Im Jahre 1897 vorgenommene Lokomotivrevisionen . . . . .	163	110	133 *)
Im Jahre 1897 vorgenommene Wagenrevisionen . . . . .	2906	1203	2506 *)

Aus den vorstehenden Ausführungen — bemerkt die maschinentechnische Sektion zum Schluß — dürfte unzweifelhaft hervorgehen, daß die Werkstätten der Nordostbahn durch die ausgeführten und beabsichtigten Erweiterungen nicht in einen befriedigenden und genügenden Zustand versetzt werden, und daß daher auf dem Verlangen nach einer geeigneten Neuanlage beharrt werden muß.<sup>6</sup>

Über die Ausdehnung und die Zulänglichkeit der von der Nordostbahn in Aussicht genommenen Neubauten können wir uns nicht aussprechen, da uns das bezügliche Projekt nicht bekannt ist. Jedenfalls aber ist die Behauptung unzutreffend, wir hätten die Nordostbahn zu Neubauten, welche 8—9 Millionen kosten würden, verhalten.

*Ad V.* Den zur Zeit bestehenden Bedürfnissen gegenüber kann der Hinweis auf die zukünftige Übernahme der Nordostbahn durch den Bund und die Eventualität eines partiellen Betriebes des gegenwärtigen Netzes durch die Nordostbahn keinen hinreichenden Grund abgeben, von den durch die Aufsichtsbehörde verlangten und durch die jetzigen Verhältnisse bedingten Forderungen abzugehen. Die Angelegenheit duldet unseres Erachtens keinen weitem Aufschub um viele Jahre. In welcher Weise die

\*) Nötige Leistungsfähigkeit: 164, beziehungsweise 3365 Revisionen.

neue Werkstätte seiner Zeit Verwendung finden wird, beziehungsweise unter welchen Bedingungen dieselbe an den Bund übergehen oder der Nordostbahn verbleiben soll, wird dannzumal zu entscheiden sein, ist aber auf die heute vorliegende Frage ohne Einfluß.

*Ad VI.* In Bezug auf die von der Direktion aufgeworfenen Fragen betreffend das Emplacement der Werkstätten in militärischer Hinsicht, sowie mit Bezug auf die künftigen Bundesbahnen sind wir der Ansicht, daß für den östlichen Teil des schweizerischen Bahnnetzes neben den Werkstätten in Rorschach und Chur eine größere Werkstätte in der Nähe von Zürich stets am Platze sein dürfte, und wenn auch ein etwas günstigeres Emplacement als Dietikon hätte gefunden werden können (z. B. an einem Bahnknotenpunkt), so liegen doch nicht genügende Gründe vor, die Lage in Dietikon nun aufzugeben, namentlich wenn angenommen wird, daß dieselbe durch ein selbständiges Geleise mit Altstetten und Zürich in Verbindung gebracht werden kann. Diese Lage wurde übrigens von der Bahnverwaltung selbst vorgeschlagen und vom Bundesrat gutgeheißen. Wenn gewichtige militärische Interessen gegen das Emplacement in Dietikon gesprochen hätten, so würden dieselben schon bei dieser Beschlußfassung des Bundesrates in Betracht gezogen worden sein.

*Ad VII.* Die in diesem Abschnitt aufgeführten, andere Bedürfnisse befriedigenden Auslagen der Nordostbahn können selbstredend keinen Grund dafür bilden, die dringend notwendige Erstellung einer genügenden Werkstätte auf unbestimmte Zeit zu verschieben, und wir müssen des bestimmtesten bestreiten, daß der verlangte Neubau für die weitere freie Entwicklung der Nordostbahn nur hinderlich sein könne.

Wir wollen zum Schlusse noch beifügen, daß die Gemeinde Dietikon durch Herrn Advokat Forrer in Winterthur eine Eingabe an den Bundesrat gerichtet hat, worin unter Verweisung auf den mit der Nordostbahn abgeschlossenen Vertrag das Gesuch gestellt wird, es möchte die Bundesbehörde beschließen, daß es bei der Verlegung der Werkstätten nach Dietikon sein Verbleiben habe. In dieser Eingabe werden namentlich die Schädigungen hervorgehoben, welche Gemeinde und Privaten bei einem Verzicht auf Erstellung der Werkstätten in Dietikon erleiden müßten.

Obschon sich die Aufsichtsbehörde in das Vertragsverhältnis zwischen Bahnverwaltung und Gemeinde nicht einzumischen hat und die Eingabe bei Beurteilung der vorliegenden Frage nicht

wesentlich in Betracht fallen kann, so ist doch davon an diesem Orte Notiz zu nehmen.

Wir schließen mit dem Antrage, Sie möchten die Beschwerde der Direktion der Nordostbahn vom 5. Dezember 1898 als unbegründet abweisen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 20. Juni 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschwerde der Nordostbahndirektion in Sachen der Erstellung neuer Werkstätten in Dietikon. (Vom 20. Juni 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1899
Date	
Data	
Seite	1085-1101
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 814

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.