Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 5 (1857)

Artikel: Fünfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 28. April 1858 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730478

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.11.2025

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

I. Allgemeine Berwaltung.

- 1 Dberkontroleur,
- 11 Rontroleure und Gehülfen,
- 1 Maschinenmeifter,
- 2 Werfführer,
- 4 Wertstättebuchhalter und Gehülfen,
- 1 Materialbermalter,
- 4 Magazinberwalter und Gehülfen,
- 2 Magazindiener,

26.

II. Bahnunterhaltung.

- 2 Bahn=Ingenieure,
- 9 Bahnauffeber,
- 153 Bahnhof= und Bahnwärter,

164.

III. Transportdienft.

A. Erpeditionsbienft.

- 9 Bahnhofvorftande und beren Gehülfen,
- 19 Ginnehmer, Bepackerpedienten und Behülfen,
- 40 Guterexpedienten, Guterschaffner und Gehülfen,
- 11 Portiers und Bachter,
- 26 Stationseinnehmer und Behülfen,
- 23 Wagenwärter,
- 17 Gepäckträger,
- 118 Arbeiter für bie Güterverladung. 263.

B. Fahrbienft.

- 32 Lokomotibführer und Beiger,
- 36 Bugführer und Kondukteure,
- 170 Wertstättearbeiter.

238

im Gangen 691 Angeftellte, Werkftattearbeiter und Taglohner.

Auf ber ganzen Nordoftbahn befinden sich zehn Telegraphenstationen, nämlich: Romanshorn, Weinsfelden, Frauenfeld, Winterthur, Andelfingen, Schasshausen, Wallisellen, Zürich, Baden und Brugg, zwischen welchen die Ankunft und der Abgang der Bahnzüge regelmäßig signalisirt wird. Ueberdieß sind Laufe des Berichtsjahres 11,372 bahndienstliche Depeschen gewechselt worden, gegenüber von 2268 im vorausgegangenen Jahre.

Außer einigen Verspätungen ber Bahnzüge in Folge unerheblicher Beschädigungen der Lokomotiven haben keinerlei Unfälle im Bahnbetrieb im Laufe des Berichtsjahres stattgefunden. Dagegen haben wir die Verunglückung von zwei Angestellten zu beklagen. Am 6. September ist bei Marthalen ein Bahnswärter, welcher unmittelbar vor der Durchsahrt des im vollen Laufe begriffenen Zuges die Bahn passirte, von der Lokomotive ergriffen und vom Zuge übersahren worden. Derselbe Fall ereignete sich am 24. Oktober im Bahnhof in Zürich, wo ein Weichenwärter aus Unachtsamkeit unter die Lokomotive gerieth und in Folge dessen start. Die Hinterlassenen der Verunglückten erhalten die statutenmäßige Unterstützung aus der für diesen Zweck bestehenden Kasse.

Der Aftivsaldo ber Unterftugungstaffe ber Angestellten ber Gesellschaft betrug mit 31. Dezember 1857 Frf. 49,244. 93 und bersenige ber Krankenkasse ber Arbeiter Frk. 3,982. 09 Cts.

V. Bahnban.

A. Beschreibung der Eisenbahnlinien von Zürich bis Aarau (Böschnau) und von Turgi bis Baldshut.

Gleichwie wir in früheren Geschäftsberichten eine Beschreibung der Bahnlinien von Burich nach Ro= manshorn und von Binterthur nach Schaffhausen gegeben haben, so durfte nunmehr, nachdem der Eisenbahnbau von Zurich bis Aarau als vollendet und auch das Trace von Turgi nach Bald &= hut als festgestellt anzusehen ift, eine allgemeine Beschreibung dieser Bahnstrecken hier am Plate sein, in welche wir den Theil derselben von Zurich bis Baden der Bollständigkeit wegen mit ein= schließen, obgleich derselbe einer weit frühern Periode angehört.

Bei Turgi theilen fich die Linien nach Aarau und Waldshut, indem beide, dem Aarethale folgend, fast rechtwinklig nach gang entgegengeseten Richtungen abzweigen.

Die Eisenbahnlinie, welche sich von Turgi links nach Aarau wendet, überschreitet unfern der Station Turgi die Reuß und den Windischer Schachen, ersteigt das Plateau von Brugg, indem sie sich mit der Station diesem Städtchen möglichst nähert. Bon Brugg aus wendet sich die Bahn gegen den Fuß der westlichen Abhänge des Bergstocks der Habsburg, zieht hinter dem Bade Schinznach vorüber, sodann, dem sanft ansteigenden User Vare folgend, zwischen der kleinen Ortschaft Birrenlauf hindurch und westlich an Holderbank und Wildegg vorbei. Bei letzterem Orte überschreitet sie die unter einer Brücke mit zwei Dessenungen vereinigte Bünz und Aa unweit von deren Einmundung in die Aare, ersteigt sodann das Plateau im Hard, hierauf ein höheres Plateau nächst der Ortschaft Auppersweil, welche sie durchschneidet und folgt diesem Plateau durch den Suhrhardwald hindurch und, das Suhrethal unterhalb Buchs überschreitend, bis Aarau.

Gemäß der mit der Aargauischen Regierung und dem Directorium der Centralbahn getroffenen Bereinsbarung kommt der Bahnhof Aarau auf die sogenannte Saxersche Bleiche in die unmittelbare Rähe der Stadt zu liegen. Bon dort aus fällt die Bahn in einem Tunnel unter der Stadt hindurch in den Aarauer Schachen hinab und erreicht am Ende desselben die Solothurnische Grenze in der Böschnau.

Bei der Localisirung der bei Wildegg und Ruppersweil anzubringenden Stationen ist darauf abgehoben worden, dieselben Lenzburg, dem Bunz= und dem Aathal so viel als möglich bequem zu machen. Eine dritte Haltstelle sollte unmittelbar hinter dem Bade Schinznach angelegt werden, wurde jedoch, gemäß dem Bunsche des Bad-Inhabers und einiger betheiligter Gemeinden, mehr gegen Birrenlauf hin verlegt.

Die an dieser Bahnstrecke angebrachten Haltstellen sind nun der Reihe nach folgende: die Stationen Altstetten, Schlieren, Dietikon, Killwangen und der Bahnhof Baden, die Stationen Turgi, Brugg, Schinz=nach, Wildegg, Ruppersweil und der Bahnhof Aarau.

Die Bahn nach Waldshut wendet sich von der Station Turgi aus rechts, übersetzt ganz in der Nähe derselben die Limmat und das Limmatthal, ersteigt das jenseitige Plateau und verfolgt dasselbe in seiner ganzen Ausdehnung bis zum Surbthale. Nachdem sie letzteres überschritten, zieht sie sich hinter Döttingen und Klingnau vorbei und folgt sodann einer Niederung des Aarethales bis in die Nähe der Aarefähre Felsenau. Gegenüber der letztern und unfern von Koblenz fand sich die einzige schickliche Localität für eine Grenzstation. Die Anlegung einer solchen schien uns sehr wünschbar und jene Localität ist um so passender, als sie nicht allein an der Rheinstraße gelegen, sondern auch durch die Fähre mit dem jenseitigen Ufer der Aare in naher Berbindung ist.

Um von der Station Koblenz aus den auf hohem Plateau gelegenen Bahnhof Waldshut ohne Uebers schreitung des Steigungs = Maximum der Nordostbahn von 12 per Mille ersteigen zu können, mußte eine längere Entwickelung der Bahnlinie durch das hinter der Ortschaft Koblenz vorbeiziehende, von derselben durch den sogenannten Buck geschiedene Tobel gesucht werden. Es wurde damit zugleich der Bortheil er=

reicht, daß der Rheinübergang an einer fehr ichmalen Stelle des Fluffes und winkelrecht über denfelben angebracht werden konnte. Auch eignet fich diese Stelle in der Beziehung gut, ale der Rhein - felbst bei ben höchsten Bafferständen - dort nirgende aus feinen Ufern treten kann, und die Breite des auf hobem Damm zu überschreitenden Rheinthales Dafelbft am geringften ift. Die übrigen beiden, an der Linie Turgi-Coblen, ju errichtenden Stationen follen wie folgt lokalifirt werden:

Die Station Burenlingen an der Bereinigung ber Poftstraße nach Stilli und der Straße nach Unterfiggingen. Die Station Döttingen zwischen Döttingen und Rlingnau.

Bon den beiden Bahnlinien Zurich-Aarau und Zurich-Waldshut fallen auf:

```
den Ranton Burich die Strecke Burich=Spreitenbach, lang 2,73
                     Aargau "
                                        Spreitenbach=Turgi,
                                                                 3,13
                                        Turgi=Aarau
                                                                 4,54
                                       Aarau=Wöschnau
                                                                 0,42
                                       Turgi=Mitte Rhein
                                                                 3,18
das Großherzogthum Baden
                                       Mitte Rhein=Waldshut "
                                                                 0,36
```

14,36 Summa Stunden.

Hienach ift also die

```
Länge der Gifenbahnftrede Burich=Marau
                                            10, 40
                                                  Stunden,
                            Burich=Waldshut 9, 40
                            Aarau=Waldshut 8,08
```

Bu weiterer Notiz fugen wir an, daß die Entfernung von Burich nach Bafel über Olten . . ca. 21, 49 Stunden, Waldshut .

betragen wird.

Obgleich die Bahnstrecken von Zürich nach Aarau und Waldshut sich gänzlich innerhalb der beiden weiten Thaler der Limmat und der Aare halten, fo war doch nur ein ziemlich befchränkter Theil derselben der Entwicklung langer gerader Linien gunftig, nämlich im Limmatthale die Strecke zwischen Burich und Killwangen, im Aarethale die beiden Blateaur von Ruppersweil bis Aarau und vom Limmat= bis zum Rleine Arummungen bis zu 1000 Fuß, in der Rabe von Bahnhöfen fogar bis zu 800 Fuß halbmeffer, und Steigungen bis zu 10 und 12 per Mille waren nicht zu vermeiben. Da jedoch lettere auch auf der Bahnftrede Burich-Romanshorn häufig vorkommen, fo wurden fie bier in allen Fallen unbedenklich in Anwendung gebracht, wo die Ginhaltung einer ichmacheren Steigung die Baukoften erheblich vermehrt hatte.

Die fleinsten Rrummungshalbmeffer find folgende:

zwei bon 800 Fuß, nämlich einer an der weftlichen Ginmundung des Bahnhofs Baden, der andere an ber Einmundung der Waldshuter Linie in die Station Turgi;

nämlich einer bei Bettingen, einer bei der nördlichen Ginmundung in die Station Brugg, 1000 vier und die Gin= und Ausmundung der Station Robleng;

1100 im Tobel und Tunnel bei Robleng; einer "

zwei von 1200 Fuß nämlich einer in der Nahe des Bahnhofs Baden, der andere am Solgli bei Schingnach; feche " 1500 " welche wir der Rurze halber nicht namentlich aufführen wollen.

Im Gangen genommen verhalten fich die Rrummungen auf den drei Bahnftreden wie folgt:

Gerade Linien und Curven.	Zürich — Aaran.			Zürich — Waldshut.			Aaran — Waldshut.		
	Länge. Fuß.	Prozent der ganzen Länge.	Grade.	Länge. Fuß.	Prozent der ganzen Länge.	Grade.	Länge. Fuß.	Prozent der ganzen Länge.	Grade.
Gerade Linien	122,090 44,290	,	1332	102,553 47,852		1482	91,737 37,438	71,0 29,0	1244
Summa der Geraden und Curven	166,380	100	1332	150,405	100	1482	129,175	100	1244

Der mittlere Salbmeffer der Krummungen ift demnach:

Wenn nach Obigem die Krümmungen in einem etwas ungunstigeren Berhältniß zu der Gesammtlänge der Bahnstrecke stehen, als auf der Strecke Zürich=Romanshorn, auf welcher die Ausdehnung derselben nur 21 Prozent der Gesammtlänge beträgt, so sind auf den Bahnstrecken von Zürich nach Aarau und Waldshut, im Ganzen genommen, die Steigungsverhältnisse um so günstiger. Zwar liegt

der Endbahnhof Aarau um 80 Fuß, die Trennungsstation Turgi "219 "
der Endbahnhof Waldshut "222 "

tiefer als der Bahnhof Zürich, während dieser um 29,45 Tuß höher liegt, als der Bahnhof Romanshorn. Dagegen sind auf der Bahnstrecke Zürich-Romanshorn vier ziemlich start markirte, zwischen fünf verschiesenen Flußgebieten gelegene Wasserscheiden zu überschreiten, wobei die Summe der Steigungen auf jeder hins und herfahrt 1544 Fuß beträgt, während auf jenen Bahnstrecken zwischen dem Knotenpunkt Turgi und den drei Endpunkten Zürich, Aarau und Waldshut nur unerhebliche Undulationen vorkommen und daher die Summe von Steigen und Fallen

und ebenfo

auf der Strecke Zürich=Waldshut nur 554,9 Fuß

beträgt.

Die am tiefsten gelegenen Stellen befinden sich auf der Bahnstrecke Zurich=Aarau bei Bindisch unweit der Einmundung der Reuß in die Aare, auf der Bahnstrecke Turgi=Baldshut unmittelbar vor der Einbiegung in die Station Koblenz; erstere liegt um 237 Fuß, lettere um 300 Juß tiefer als der Bahnhof Zurich.

Die ftartften Steigungen find:

auf der Bahnstrecke Burich=Marau

mit 10 per Mille zwischen Baden und Turgi 13,700' lang,

fodann noch vier fürzere Strecken von zusammen 9000' Länge, sowie die Strecke Aarau=Wöschnau von 4300' "

12 " " bei der Station Brugg . . " 4416' "
auf der Bahnstrecke Turgi=Waldshut:

10 " " bei Turgi " 4500' "
und bei Döttingen . . . " 10400' "

12 " " bei der Station Koblenz . . " 2166' "
bei dem Bahnhof Waldshut . . " 3500' "

Im Ganzen genommen verhalten fich die Steigungen auf den drei Bahnftrecken wie folgt :

Horizontale, Steigungen und Gefälle.	Zürich — Aaran.			Zürich — Waldshut.			Aarau — Waldshut.		
	Länge.	Prozent ber Länge.	Summe ber Steigungen.	Länge.	Prozent der Länge.	umı der gun	Länge.	Prozent der Länge.	Summe ber Steigungen.
	Fuß.		Fuß.	Fuß.		Fuß.	Fuß.	7.	Fuß.
Horizontale	49,308	29,6		44,068	29,3		44,706	34,6	
fälle	117,072	70,4	524,9	106,337	70,7	554,9	84,469	65,4	548
in the figure and him	166,380	100	524,9	150,405	100	554,9	129,175	100	548

Die mittlere Steigung beträgt demnach auf der Strecke

Zürich=Warau 3. 15 per Mille, Zürich=Waldschut 3. 68 " " Aarau=Waldschut 4. 24 " "

Unter der Boraussehung, daß auf gerader horizontaler Bahn die gewöhnliche Geschwindigkeit der Bersfonenzuge der Nordostbahn von 50 Fuß in der Sekunde, oder 3000 Fuß in der Minute eingehalten werde, wird die Fahrzeit, mit Berücksichtigung des Einflusses der Krümmungen und Steigungen, jedoch ohne den durch das Anhalten auf den Stationen verursachten Aufenthalt zu rechnen, betragen:

Die größeren und zum Theil auch schwierigen Arbeiten auf der Bahnstrecke Burich=Aarau und Aarau-Boschnau bestehen bezüglich des Unterbaues in Folgendem:

- Die Erdarbeiten bei Wettingen in fchlüpfrigem Terrain;
- ber Tunnel von 290 Fuß Lange in Raltfels unter dem Schlof Baden;
- ein Feldeinschnitt und Stupmauern am Martineberg unterhalb Baden von zusammen 320 Fuß Länge und 60 Fuß größter Sohe.
- eine Stupmauer von 870 Fuß Lange und 40 Fuß größter Sohe am Untermyler Berg;
- Entwäfferungsanlagen daselbst auf eine Bahnlänge von mehr als 2500 Fuß, in einer Breite von 50 bis 750 Ruß und bis in eine Tiefe von 30 und mehr Fuß in das Terrain eingeschnitten;
- die Erdarbeiten und Uferschuthauten am wilden Stich bei Turgi, ca. 1500 Fuß lang;
- die steinerne Brude über die Reuß bei Bindisch, mit 3 Bogen von je 75 Fuß Deffnung und in einer Sobe von 34 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserfand;
- ber Damm über ben Windischer Schachen von 3000 Fuß Lange und ca. 23 Fuß mittlerer Sobe;
- ein Einschnitt in Ralkfels beim Bolgli von 500 Fuß Lange;
- ein Durchschnitt in Ralkfels beim Bad Schingnach von 500 Fuß Länge;
- ein Damm bei Bildegg von 5000 guß Lange und 13 Fuß mittlerer Bobe;
- eine fteinerne Brude über die Bung und Ma bei Bildegg mit 2 Bogen von je 35 Fuß Deffnung;
- ein Damm von 3000 Fuß Lange und 22 Fuß mittlerer Sohe bei Ruppersweil;
- ein Biaduct mit 2 Deffnungen von je 20 Rug Breite im Dorfe Ruppersweil;
- eine steinerne Brucke über die Suhre mit einem Bogen von 75 Fuß Deffnung und mit einer Sohe von 34 Ruß über dem Suhrthal;
- ein Damm über das Suhrthal von 800 guß Länge und 30 guß Sohe;
- ein Tunnel unter einem Theil der Stadt Aarau von 1540 Jug Lange;
- ein Damm im Narauer Schachen von 1900 Jug Lange und ca. 17 Jug mittlerer Sohe, lettere beide vertragsgemäß durch die Zentralbahn erstellt.
- Auf der Bahnstrecke Turgi=Waldshut werden die größern Bauwerke in Folgendem bestehen:
- eine steinerne Brucke über die Limmat bei Turgi, mit 3 Deffnungen von je 80 Fuß Beite und mit einer Sohe von 36 Fuß über dem gewöhnlichen Bafferstand;
- ein Damm über das Limmatthal bei Turgi von 2000 Fuß Länge und 23 Fuß mittlerer Sobe;
- ein Biaduct über einen Feldweg im Döttinger Balde, von 18 Fuß Beite mit eifernem Dberbau;
- eine steinerne Brude über die Gurb bei Döttingen von 42 Fuß Sohe über dem Thale und mit einer Deffnung von 40 Auß Beite;
- ein schiefer Biaduft über die Boftftrage bei Dottingen mit eifernem Oberbau und 30 Fuß Lichtweite;
- ein Damm über das Surbthal bei Döttingen von 800 Jug Lange und 25 Fuß mittlerer Sobe;
- eine fteinerne Ueberfahrt über die Bahn in Dottingen fur die Boftftrage nach Degerfelden;
- ein Tunnel von 600 Fuß Lange unter dem Buck bei Robleng;
- ein Damm zwischen dem Tunnel und dem Biaduft zu Roblenz von 700 Fuß Länge und 40 Fuß mitt= lerer Sobe;
- ein steinerner Biadukt in Roblenz mit 6 Deffnungen von je 25 Fuß Beite und mit einer Sohe von 40 Fuß über dem Terrain;

eine Gitterbrude über den Rhein mit 3 Deffnungen von zusammen 400 Fuß Beite, vertragsgemäß von Baden zu erbauen.

Siezu kommen noch auf beiden Bahnabtheilungen die an kubischem Gehalte den obigen Bahndammen entsprechenden Bahneinschnitte, deren Masse zur Auffüllung der lettern theils verwendet wurde, theils noch zu verwenden ist, welche wir jedoch, damit unsere Beschreibung nicht zu weitläusig werde, übergeben.

Sinsichtlich der Hochbauten auf der Bahnstrecke Zurich = Aarau haben mir zu erwähnen, daß auf den Stationen Altstetten, Schlieren, Dietikon und Killwangen gleich beim Bau dieser Bahnstrecke kleine definitive Stationsgebäude, auf der Station Schlieren auch eine kleine bedeckte Warte-Hale, angebracht worden sind. Bon früherer Zeit herrührend, während welcher Baden Endstation war, ist auf dem Bahnhose Baden ein Aufnahmsgebäude in Berbindung mit einer Einsteighalle, eine Remise für Wagen, eine Remise und zugleich Heizhaus für Locomotiven, ein kleiner Güterschuppen und ein Holzschuppen errichtet.

Der provisorischen Einrichtungen, welche auf der Station Turgi und insbesondere auf der Station Brugg, — welche seit der Eröffnung des Bahnbetriebes bis Brugg die Endstation gebildet hat, — angesbracht worden sind, ist in unserem letten Geschäftsberichte gedacht worden. Auf den Stationen Schinznach, Bildegg und Ruppersweil werden definitive Stationsgebäude, auf den beiden lettern überdieß kleine Gütersschuppen errichtet.

Gleichwie an den übrigen Theilen der Nordostbahn, so werden auch an der Bahnstrecke Burich = Aarau für die Bahnwärter nur kleine, übrigens heizbare Buden hergestellt.

Gemäß unserer mit der Regierung von Aargau und dem Direktorium der Zentralbahn getroffenen Bereinbarung werden auf dem Bahnhose Aarau folgende zu gemeinschaftlicher Benützung der Zentral- und Nordostbahn dienende Gebäude errichtet: ein Aufnahmsgebäude, eine Einskeighalle, eine Locomotivremise, eine Wagenremise, eine Wasserstation und ein Güterschuppen.

In Betreff der Hochbauten auf der Bahnstrecke Turgi=Baldehut werden demnächst die erforderlichen Beichlusse von und gefaßt werden.

Schließlich weisen wir auf die diesem Berichte beigegebenen Karten über die Linien von Zurich nach Aarau und Waldshut und von Winterthur nach Schaffhausen hin, welche wir den in einem früheren Berichte gelieserten Karten der Linie von Zurich nach Romanshorn folgen laffen.

B. Die mahrend des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.

Ueber die im Laufe des Berichtsjahres ausgeführten Arbeiten und Bauten, sowie über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten und Lieferungen auf den noch zu eröffnens den, sowie auf den bereits dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken durften folgende Mittheilungen nicht unserwunscht sein.

a. Technische Borarbeiten. Auf der Bahnstrecke Holderbant = Aarau sind die in Folge des streitigen Traces so ungemein vervielfältigten Tracirungsarbeiten im vorigen Berichtsjahre noch vollendet worden.

Die im vorigen Berichtsjahre begonnenen Boruntersuchungen für eine Eisenbahnverbindung von Zürich in die innere Schweiz find mit einer Zusammenstellung dreier verschiedener Traceplane, nämlich durch das Sihlthal, die Baldern und das Reppischthal zu einem vorläufigen Abschlusse gekommen.

Die Tracirung der Bahnstrecke Turgi = Waldshut ist im Berichtsjahre neu an die Sand genommen und mit Beförderung durchgeführt worden.

b. Expropriation. Auf den Streken Brugg=Aarau und Aarau-Böschnau ist die Expropriation als ganzlich durchgeführt zu betrachten, indem nur noch wenige Fälle unerledigt sind, welche an das Bun= besgericht gezogen wurden.

Für die Bahnstrecke Turgi = Schweizergrenze bei Koblenz sind die Katasterplane und Grunderwerbungs = verzeichnisse für sämmtliche Gemarkungen vollendet und die Expropriation ist in den vier Gemeinden Gesbensdorf, Untersiggingen, Bürenlingen und Döttingen größtentheils vollzogen und in den noch übrigen beiden Gemeinden Klingnau und Koblenz ziemlich weit vorgeschritten.

Während auf der Bahnstrecke Brugg=Aarau die Schwierigkeiten der Expropriation sich außerordentlich stei= gerten, je mehr dieselbe sich der Hauptstadt des Kantons naherte, so zeigen sich dieselben auf der letzteren Bahnstrecke in merklich geringerem Grade.

c. Unterbau. Als die langwierigen Unterhandlungen hinsichtlich des Traces von Holderbank nach Marau beendet waren, so war daran gelegen, durch einen raschen Bau jener Bahnstrecke die mangelnde Bersbindung der Nordosts und Centralbahn so viel als thunlich zu beschleunigen und die mit der Reise im Posts wagen und mit der Waarenumladung auf dieser Strecke verbundene Plackerei möglichst abzukurzen. In dersselben raschen Auseinandersolge, wie im vorigen Berichtsjahre die definitive Tracirung der Linie, die Katastersvermessung, die Ansertigung der Grunderwerbungsverzeichnisse und der Bauplane über den Unterbau zu Stande kamen, folgte in diesem Berichtsjahre die Ansertigung der detaillirten Kostenvoranschläge über den Unterbau und Oberbau.

Der Unterbau auf dieser Bahnstrecke wurde in drei Loose abgetheilt, in welchen die zur Berakkordirung sich eignenden Arbeiten zu Frk. 846,523. 88 veranschlagt sind. Dieselben wurden mit einem Abgebot von acht Prozent an tüchtige Unternehmer am 8. Mai v. 3. mit einem für den Umfang der Arbeiten ziemlich knapp zugemessenen Vollendungstermin vergeben.

In Folge der außerordentlichen Schwierigkeiten, die der Expropriation von Privaten und Gemeinden entgegengestellt wurden, und welche auf ausgedehnten und theilweise sehr zeitraubende Bauten enthaltenden Strecken erst im Oktober v. 3. beseitigt werden konnten, drohte zwar eine Ueberschreitung jenes Termines. Unermüdlicher umsichtiger Thätigkeit ist es jedoch gelungen, das Bersäumte unter der Beihülfe einer ungewöhnlich günstigen Spätherbstwitterung wieder einzubringen.

In demfelben erfreulichen und uns befriedigenden Maaße find auch die von der Bentralbahn auszufüh= renden Arbeiten auf der Strecke Aarau-Bofchnau vorgerückt.

Die Bahnstrecke von Turgi bis zur Schweizergrenze bei Koblenz wurde in vier Arbeitsloose getheilt, und das erste derselben, enthaltend die Brücke über die Limmat bei Turgi, am 15. Juli 1857, die übrigen drei am 21. Januar 1858, an tüchtige Unternehmer, sämmtlich mit dem Bollendungstermin bis zum Mai 1859 in Afford gegeben.

Auf dem Bahnhof Burich find die in unserem letten Geschäftsberichte erwähnten Ueberbruckungen der Sihl ausgeführt worden. Der Borbahnhof daselbst ist öftlich von der Reparaturwerkstätte fur die Anles gung eines besondern Guterbahnhofs, und westlich von derselben behufs der herfellung einer Niederlage fur

Brennholz zum Bahnbetrieb namhaft erweitert worden. Gbenso ist auch die Sauptniederlage für Brennholz neben dem Bahnhof zu Romanshorn theils mittelst Bodenankauf, theils mittelst weiterer von der Regierung von Thurgau bewilligter Sereinziehung von Bodenscegebiet erweitert worden.

d. Hoch bau. Die Gerstellung der Hochbauten auf dem Bahnhofe Aarau und auf den Stationen Schinznach, Bildegg und Ruppersweil sowie der an der Linie zwischen Brugg und Aarau erforderlichen 14 Bahnwärterbuden ift an tüchtige Unternehmer in Aktord gegeben. Da es nicht möglich ift, das Aufnahmsgebäude
auf dem Bahnhof Aarau auf den nahe bevorstehenden Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn bis Aarau zu
vollenden, so werden in dem dortigen Güterschuppen provisorisch die erforderlichen Lokale zur Aufnahme der
Reisenden eingerichtet. Dieser letztere sowohl, als sämtliche an der Bahnstrecke Brugg-Aarau vorkommenden
Hochbauten sind in ihrer Bollendung in soweit vorgeschritten, daß die Eröffnung des Bahnbetriebes dadurch
nicht ausgehalten wird.

Der auf dem Borbahnhof Zurich begonnene Bau einer Hauptreparaturmerkstätte murde im Berichtsjahre vollendet. Diese Anstalt ist dann auch sofort in Betrieb gesetzt und damit einem außerst dringend gewordenen Bedurfnisse abgeholsen worden.

Dem nicht minder dringenden Bedurfniffe erweiterter Anlagen fur den Guterverkehr ift durch den Bau eines zweiten geräumigen Guterschuppens gegenüber der Reparaturwerkstätte Genuge geleistet worden.

Bum Trocknen des Brennholzes wurde in der Rahe der Holzniederlage, und mit derfelben durch Schie= nengeleise verbunden, ein Doppelschuppen errichtet und an demfelben eine vierpferdige Dampfmaschine mit Cirkularsage zum Berkleinern des Holzes angebracht.

Um außersten westlichen Ende des Borbahnhofes murde ein fleiner Bertstätteschuppen fur die verschie= benen Bedurfnisse der Bahnunterhaltung errichtet.

Der beabsichtigte Bau des definitiven Berwaltungsgebäudes auf dem Bahnhof Binterthur und die damit in Berbindung stehende Bahnhoferweiterung konnte, da die daherigen Berhandlungen mit den Behörden noch schwebend find, nicht zur Ausführung gebracht werden.

Der Bau eines definitiven Berwaltungsgebäudes auf dem Bahnhof Frauenfeld ift am Schluß des Berichtsjahres in Afford gegeben worden.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen wurde, anstatt des provisorischen, ein definitiver Schuppen zur Aufbeswahrung des für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Schaffhausen bestimmten Torfes errichtet.

e. Dberbau. Auf der Bahnstrecke Brugg-Holderbant find die Schienen schon im vorigen Berichtse jahre gelegt worden. Auf der Strecke Holderbant = Aarau sind dieselben nunmehr ebenfalls gelegt und es erübrigt nur noch, diejenigen Nachbesserungen daran zu vollenden, welche in Folge der mit dem Schneeabe gange eingetretenen Setzungen der bei unausgesetzt trockener Witterung aufgeführten Dämme nothwendig geworden sind.

Auf dem Bahnhofe Aarau find die Einrichtungen fo getroffen, daß die Züge der Nordost= und Central= bahn daselbst entweder abgebrochen werden oder durchgehen können. Es sind also die demgemäß erforderlichen Geleiseanlagen, eine Drehscheibe, ein Wasserreservoir und die erforderlichen Basserleitungen und Basserkrah= nen angebracht und hergestellt worden. Auf den Zwischenstationen zu Schinznach, Wildegg und Ruppersweil wurden Ausweichgeleise, auf den beiden lettern auch ein Gutergeleise angelegt.

Ueber die Lieferung des für die Bahnstrecke Turgi-Schweizergrenze bei Koblenz erforderlichen Oberbausmaterials sind Berträge auf Termine abgeschlossen, welche das rechtzeitige Legen der Schienen möglich machen werden. Hinsichtlich der Lieferpreise haben wir zu erwähnen, daß diejenigen für die eichenen Unterlagesichwellen um ein namhaftes böher stehen, als wir bis anhin bezahlen mußten. Beranlaßt uns nun aber auch der Ankauf derselben zu einem unvorhergesehenen größeren Auswand, so wird derselbe doch ausgeglichen durch den ermäßigten Preis, zu welchem es uns gelungen ist, die Lieferung der Schienen und Schienens besestigungsmittel zu beschaffen.

Die über die Sihl für sieben Schienengeleise neu angelegten Blechbalkenbrucken sind im Berichtsjahre vollendet, und entsprechend denselben ist eine totale Umlegung und eine Vermehrung der Geleise auf dem hiefigen Bahnhose in der Art durchgeführt worden, daß niemals eine Störung des Betriebes dadurch veranslaßt worden ist.

Die Gerstellung des neuen Lagerschuppens auf dem Bahnhof Romanshorn und die Bollendung und Erweiterung des dortigen Holzlagerplates, sowie der zunehmende Guterverkehr haben neue Geleise daselbst nothwendig gemacht, welche im Berichtsjahre gelegt wurden.

Unter den Zwischenstationen der Bahnstrecke Winterthur = Schaffhausen war ursprünglich nur diejenige von Andelfingen mit einem Ausweichgeleise und einem Geleise an den Güterschuppen versehen worden. Da hiebei die wünschbare, allseits bequeme Einrichtung der Fahrzeiten bei der Aufstellung der Fahrtenpläne nicht zu erzielen war, so mußte dazu geschritten werden, die Stationen Henggart, Hettlingen, Marthalen und Dachsen ebenfalls mit je einem zweiten Geleise zum Ausweichen zu versehen.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen machte die Anbringung eines Rrahnens zum Ueberladen geladener Bagen und die Errichtung des neuen Torficuppens die Anlegung von weitern Geleisen nothwendig.

f. Betriebsmittel. Die Hauptreparaturwerkstätte auf dem Borbahnhof Zürich wurde mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen ausgerüftet, welche theils von anerkannt tüchtigen Etablissements neu bes zogen, theils der bisherigen kleinen Werkstätte im nun verlassenen Heinen Beighause im innern Bahnhof, theils der Werkstätte auf dem Bahnhof Romanshorn entnommen wurden. In der letzteren Werkstätte ist nur so viel an Werkzeugmaschinen geblieben, als zu kleineren Ausbesserungen namentlich auch an den Dampsbooten und Schleppschiffen der Nordostbahn nöthig und zweckmäßig erscheint.

Die Aufzählung der uns gegenwärtig zu Gebot ftebenden und der beftellten Locomotiven und Wagen ift bereits in der Abtheilung fur den Bahnbetrieb geliefert worden.

g. Technisches Personal. Nach Bollendung der Projektirungsarbeiten für die Bahnstrecke Holderbank-Aarau wurde das in Baden bestehende Sections-Büreau zur Projektirung und zum Bau der Bahnstrecke Turgi-Koblenz bestimmt. Der Bau der Bahnstrecke Holderbank-Aarau wurde dem einen unserer
beiden Bahn-Ingenieure übertragen. Das mit den Boruntersuchungen für eine Bahn in die innere Schweiz
beauftragte Sections-Büreau wurde nach deren Bollendung aufgelöst, der Borstand dieses Büreau's entlassen
und das ihm zugetheilt gewesene Ingenieur-Personal theils ebenfalls entlassen, theils den übrigen Büreaur
zugetheilt.

h. Eröffnung der Bahn. Nach dem befriedigenden Stande der Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Holderbank-Aarau und Aarau-Böschnau ist in bestimmte Aussicht zu nehmen, daß mit dem 1. Mai d. J. die Eröffnung dieser beiden Bahnstrecken und damit die Bereinigung der Nordostbahn und Zentralbahn in Aarau wird stattfinden können.

Gemäß den abgeschlossenen Berträgen über die Herstellung des Unterbaues auf der Bahnstrecke Turgischweizergrenze bei Koblenz darf angenommen werden, daß die Bahnstrecke TurgisKoblenz im Mai nächsten Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können. Die Eröffnung der Bahnstrecke Koblenz-Waldshut hängt von der Bollendung der von Seiten des Großherzogthums Baden zu erstellenden Rheinbrücke ab, welche zwar ebenfalls im Sommer 1859 erwartet wird, deren Zeitpunkt jedoch dermalen mit Bestimmtheit noch nicht angegeben werden kann.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Dir ektion. Gemäß dem mit der Rheinfallbahngesellschaft abgeschlossen Fusionsvertrage wurde von dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft Herr Nationalrath von Pener im Hof an eine vakante Stelle in der Direktion gewählt. Dieses Kollegium verlor im Vericktsjahre durch den Tod Herrn Oberst Pestalozzi von Zürich und in Folge eingereichter Demission herrn Präsidenten Dr. Kern von Frauenfeld.

Berwaltung frath. Aus dieser Behörde schied Her Regierungsrath Ott von Zürich. An vakante Stellen im Verwaltungsrathe wurden von der Generalversammlung gewählt: Die Herren Fürssprech Ludwig in Weinfelden und Fürsprech Jäger in Brugg. Der lettere nahm jedoch die auf ihn gefallene Wahl nicht an. Bon dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft wurden zusolge der Bestimmungen des Fusionsvertrages als neue Mitglieder in den Verwaltungsrath der Nordostsbahn gewählt: Die Herren Straßeninspektor von Peyer, G. von Stockar, Bezirksgerichtspräsident von Ziegler und Blank-Arbenz, sämmtlich in Schafshausen.

In 230 Sitzungen verhandelte die Direktion 3971 Geschäfte, der Berwaltungerath in 12 Sitzungen 50 Geschäfte.

Am Schluffe bes Berichtes über unsere Geschäftsführung mahrend bes Jahres 1857 angelangt, verfichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Burid, ben 17. April 1858.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordoftbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. 21. Cicher.