Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 15 (1867)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 20. April 1868 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

**Kapitel:** 5: Bahnbau

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730483

### 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:** 30.10.2025

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

Im Berichtsjahre waren burchschnittlich 1,169 Beamtete und Angestellte Mitglieder biefer Kaffe.

Die schweizerische Rentenanstalt hatte an die Hinterlassenen von 16 im Laufe des Berichtsjahres verstorbenen Mitgliedern der Unterstützungskasse zusammen Fr. 9,934 auszubezahlen. Bon diesen 16 Todesfällen sind vier durch die Cholera herbeigeführt worden.

#### b. Krankenkaffe.

Um	31. Dezember 1866 betrug der Aftivsaldo derselben	Fr.	18,873.	11
Im	Jahre 1867 kamen an Ginnahmen (Binfe, Beiträge und Bugen) hingu	',	15,005.	26
Die	Gesammteinnahme Ausgaben an Krankengelbern, Arzt = , Apotheker = und Spitalrechnungen 2c.	Fr.	33,878.	37
	ziehen sich davon ab mit	"	15,931.	77
	Berbleibt als Salbo auf neue Rechnung	Fr.	17,946.	60

Die Mitgliederzahl ber Krankenkasse betrug im Berichtsjahre burchschnittlich 831. Der Choleraepibemie find 8 Mitglieder zum Opfer gefallen.

## V. Bahuban.

Die Mittheilungen, welche wir hinfichtlich ber Linie Romanshorn=Rorschach in der ersten Abtheilung des gegenwärtigen Geschäftsberichtes zu machen im Falle waren, enthalten bereits die erforderlichen Angaben über den Stand ber Bauarbeiten auf dieser Bahnstrecke. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir daher hier einfach auf dieselben.

Der Ausbau des Berfonenbahnhofes in Burich nahm im Berichtsjahre unfere Aufmertfamkeit und Thatigkeit wieder vielfach in Anspruch.

Die Arbeiten find zwar in Folge unvorhergesehener Ereignisse und Berumständungen nicht allseitig in bem Maaße vorgerückt, wie wir es in unserm letten Berichte in Aussicht nehmen zu können glaubten. Gleichwohl bürfen die im Berichtsjahre erzielten Fortschritte ber Bahnhofbaute als befriedigend bezeichnet werden. Es gereicht uns auch zu großer Beruhigung, daß troß der außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhoses, der gleichzeitig auch für den Betrieb zur Berfügung gehalten werden muß, barbietet, bis zur Stunde noch kein Unglück zu beklagen ift.

Die Erbauung des schon in unserem letziährigen Berichte besprochenen provisorischen Aufnahmsgebäudes auf der nördlichen Seite der neuen Einsteighalle, die Erstellung der damit zusammenhängenden provisorischen Dielenüberdachungen des nördlichen Seitentrottoirs, des Mitteltrottoirs und des Trottoirs an der Stirnseite im Innern der Einsteighalle, die Andringung einer provisorischen Einrichtung für die Gepäckausgabe, sowie endlich die Aussührung der steinernen Trottoireinsassungen in der Einsteighalle wurden so rasch gefördert, daß es möglich geworden ist, die Benutzung des Provisoriums durch das Publikum mit 1. Juli v. 3. beginnen zu lassen.

Der Abbruch des alten Aufnahmsgebäudes fowie die Befeitigung der alten Ginfteighalle wurden in fürzefter Beit bewerkstelligt, und sodann ber bort noch im Rudftande gebliebene, girka 300 Fuß lange Theil ber füblichen Umfaffungsmauer ber neuen Einsteighalle fowie bie umfänglichen Grab = und Maurerarbeiten bes bie Bartfääle, die Restaurationen, den Gepäckfaal, die Borhalle 2c. enthaltenden Sauptbaues in Angriff genommen. Bur ben eben erwähnten noch unausgeführt gebliebenen Reft ber füdlichen Längsmauer ber Ginfteighalle, von beffen beforberlicher Berftellung ber ununterbrochene Fortgang ber Aufstellung bes eifernen Daches ber Ginfteighalle abhing, war das Hausteinmaterial schon zum Boraus bearbeitet worden und in Folge der raschen und energischen Anhandnahme dieses rückständigen Theiles gelang es gerade noch, denselben bis auf die Höhe der Auflager für bie eiserne Dachkonstruktion  $(62^{\,1}/2$  Fuß über dem Trottoir) aufzubauen, als auch unter den bei der Bahnhofbaute beschäftigten Arbeitern die Choleraepidemie, durch welche Zürich im verflossenen Sommer und Gerbste so schwer heimgesucht wurde, in höchst bedenklicher Weise ausbrach. Die Werkhütten, in welchen viele dieser Arbeiter ihre gemeinsamen Roch = und Schlafftellen hatten, mußten aus fanitarischen Gründen geschlossen werden, nachdem übrigens schon vorher bei der nach und nach unter dem Arbeitspersonale eingetretenen allgemeinen Entmuthigung ein großer Theil desselben, meistens aus Fremben bestehend, es vorgezogen hatte, andere von Zürich entferntere Arbeitspläge aufzusuchen, ober Angesichts des anrückenden Spätjahrs in die Heimat zurückzukehren. Nach dem Burudtreten ber Cholera, unmittelbar vor Gintritt bes Winters, ichien es mit Rudficht auf die nachtheiligen Einfluffe des Froftes nicht mehr rathlich, größere Mauertheile aufzuführen. Gleichwohl wurden biejenigen Maurer = und Steinhauerarbeiten, auf welche bie Ralte nicht nachtheilig einwirken kann, nach Thunlichkeit fortgefest. Die Umfaffungemauern der Ginfteighalle, Diefes wefentlichften Theiles der Bauanlage, find benn auch mit Einschluß ber Stirnfagabe gegen bie Limmat im Rohbaue nahezu vollendet und bis Unfang bes fünftigen Monates Mai werben bie zur Beit noch fehlenden Giebelauffahe auf ben beiben Langsmauern, beren Aufführung erft nach geschener Aufstellung ber eifernen Dachkonstruktion möglich war, ebenfalls zur Ausführung gebracht fein.

Die Dachkonstruktion ber Ginfteighalle ift foon feit einiger Zeit vollständig aufgerichtet. Die Gindedungs= arbeiten an berfelben mußten jedoch aus Grunden ber Solibität und mit Rudficht auf die Unmöglichkeit ber Aufbringung eines bauerhaften Anftrichs mahrend ber faltern Jahreszeit, sowie bann auch, weil bie Ginbeckung an bie noch nicht durchweg hergestellten Giebelauffage angeschloffen werben muß, mahrend des Winters ausgesetzt werben. Sobald die Witterung es erlaubt hat, ift mit diefen Cindedungsarbeiten wieder begonnen worden und in wenigen Wochen werden fie vollendet fein. Wenn es nicht möglich war, die gangliche Gindedung ber Einsteighalle noch vor Cintritt bes Winters zum Abschluffe zu bringen, wie wir bei Abfassung unfers letten Gefchäftsberichts gehofft hatten, fo hängt die eingetretene Bergogerung theils mit dem Ausbruche der Cholera in Burich, theils aber auch mit Abanderungen in ber anfänglich beabsichtigten Anordnung ber beweglichen Gerufte zusammen, welche nothwendig wurden, um zwei Bahngeleife in der Ginsteighalle, welche für die Gerüfte in Anspruch genommen worden wären, für die Zwecke des Betriebs verfügbar zu halten. — In dem mit der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Alett und Comp., über die Erstellung der Dachkonstruktion abgeschloffenen Bertrage ift die Bedingung enthalten, daß die Unternehmungsgesellschaft eines der neun Dachfelder der Eisen= fonftruktion, beren jedes zirka 9000 [ ' Grundflache hat, in fertig zusammengefettem Buftande einer Brobebelaftung burch Aufbringung eines gleichmäßig auf ber Oberfläche vertheilten, einer bestimmten Schneelaft entsprechenden Gewichtes zu unterwerfen habe. Bei Bornahme biefes wichtigen Aftes glaubten wir noch einen unbetheiligten Experten in der Berfon des Geren Brofeffor Dr. G. Zeuner in Burich zugiehen zu follen. Nach

dem Befunde biefes zutrauenswürdigen Fachmannes entspricht die Dachkonstruktion den hinfichtlich ihrer Erag= fähigkeit aufgestellten Bertragsbestimmungen.

Die Erstellung der Heizungseinrichtungen, welche auf einer Combination von Dampf= und Wasserheizung beruhen, ist den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur übertragen worden. Soweit sich aus dem bis jest aus= geführten, während des letzten Winters bereits im Gebrauche gewesenen Theile dieser Heizungsanlage ein Schluß auf die Zweckmäßigkeit des angewandten Heizungsschlerms ziehen läßt, glauben wir dasselbe für die vorliegende Baute als durchaus vortheilhaft bezeichnen zu können.

Die Ausführung der verschiedenen Kanal- und Dohlenbauten ift im Laufe des verfloffenen Binters unter Benutzung des niedrigen Bafferstandes zum Abschlusse gelangt.

Der auf der füdwestlichen Seite der Einsteighalle gegen die Sihl hin gelegene zirka 200 Fuß lange Gebäude= theil, welcher die Büreaux und die Wohnung des Bahnhof-Inspektors, sowie die Lokale für das Betriebspersonal enthält, ift so viel als vollendet und zum Theil schon seit längerer Zeit bezogen.

Die gänzliche Vollendung der Einsteighalle, mit Inbegriff der Einsehung und Berglasung der 20 Stuck 36 Fuß weiten Halbfreissenster sowie der Erstellung der großen an die Dachkonstruktion aufzuhängenden Glasswand über der westlichen Einfahrt in die Halle, wird im Laufe dieses Jahres bewerkstelligt werden. Die 200 Fuß lange Ausgangshalle gegen die Limmat wird innerhalb des gleichen Zeitraumes zu vollständigem Ausbaue gelangen. Im Laufe dieses Sommers werden auch alle noch rückständigen Gebäudetheile unter Dach gebracht werden. Die gesammte Bahnhosbaute aber hoffen wir mit Zuversicht, ungeachtet der im Berichtsjahre eingetretenen unvorhersgesehenen Umstände, bis zu dem von Ansang an in Aussicht genommenen Termine, nämlich bis gegen Ende des nächsten Jahres, zu gänzlicher Bollendung bringen zu können.

Die Geleifeanlagen find in dem Berfonen= und Guterbahnhofe nunmehr vollständig hergestellt. In ber neuen Einsteighalle bes Berfonenbahnhofes waren 6 Geleife von je 580 Tug Lange und unmittelbar vor ber Halle ein Schiebbühnengeleife, bas bie Sallengeleife rechtwinklig freugt, zu legen. Sofort nach bem Abbruche ber alten Einfteighallen wurde mit der Erftellung biefer Beleife begonnen. Gie bestehen aus Rrupp'ichen Gufftahlichienen, welche auf Langschwellen aus Bores - Gifen liegen, die wieder unter fich burch Duerschwellen von Bores - Gifen verbunden find. Für die Lauffränze der Rader find an der inneren Seite der Gußstahlschienen T Eisen angeschraubt welche die Spurrinnen ber Raber bilben und an ber außern Seite ber Schienen find Binkeleisen angebracht, welche einen fenkrechten Abschluß ber Länge ber Schienen nach ermöglichen. Daburch wird das später zu asphaltirende Blanum zwischen ben Schienen gegen allfällige Erschütterungen beim Befahren ber Geleise thunlichft geschütt. Ungeachtet bie fämmtlichen Geleife in ber halle um girka 10 Boll gehoben und ber größte Theil berfelben fortwährend bem Berkehre geöffnet bleiben mußte, gelang es boch, ben Oberbau in der Ginsteighalle sammt bem Quergeleise vor berfelben in fucceffiver Beife, ohne ben Bahnbetrieb irgendwie merklich zu ftoren, im Laufe von girka 3 Bochen zu legen. - Um Refervewagen aufstellen und mit ben Bahngeleifen in birekte Berbindung bringen zu konnen, wurden außerhalb bes Guterbahnhofes von der Langfurrenstraße abwärts in der Richtung gegen Baden auf der rechten Seite ber Bahn zwei Geleife, bas erfte in ber Lange von 1,800 Fuß und bas zweite in einer Ausbehnung von 600 Fuß, erstellt und 3 Paar Weichen zur Berbindung dieser Geleise mit dem Einfahrtsgeleise der Westlinie angebracht. Bu biefer Geleifeanlage wurden burchgebends Ausschuffchienen und Ausschuffchwellen verwendet, Die nicht mehr auf offener Linie belaffen werden burften.

Hinsichtlich ber Bollenbung bes Bahnhofes Schafshaufen, bessen Kosten, wie Ihnen bekannt ift, von der großt, badischen und unserer Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich getragen werden, haben wir Ihnen bereits in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir die Pläne für den definitiven Oberbau, sowie für die definitiven Hochbauten, nachdem wir ste mit der badischen Berwaltung vereinbart, der h. Regierung von Schaffshausen mit dem Ansuchen vorgelegt haben, die Pläne ihrerseits genehmigen und sodann auch dem h. Bundesrathe zur Auswirkung seiner Gutheißung, soweit es nach Mitgabe der bestehenden Berträge einer solchen bedurfte, unterbreiten zu wollen. War eine Einigung mit dem h. Bundesrathe über unsere Borlagen ohne Schwierigkeit erzielt worden, so glaubte dagegen die h. Regierung von Schafshausen an ihre Genehmigung eine Reihe von Bedingungen knüpfen zu sollen, die dann, gestützt auf einen seiner Zeit abgeschlossenen Bertrag, auch von dem Tit. Stadtrathe von Schafshausen uns gegenüber geltend gemacht und noch durch einige weitere Forderungen vermehrt wurden. Erst in der letzten Zeit ist es möglich geworden, diese Anstände durch den Abschluß eines Bertrages, in welchem die Stadt Schafshausen auch auf die Fortsührung des gegen die badische und unsere Bahnverwaltung wegen der Verzögerung des Ausbaues des Bahnhoses angehobenen Prozesses verzichtet, zum Austrage zu bringen. Es ist übrigens noch die Zustimmung Baden's zu diesem Vertrage einzuholen.

Ungeachtet ber Schwierigkeiten, auf welche bie abichließliche Genehmigung ber Plane fur ben Ausbau bes Bahnhofes Schaffhausen gestoßen war, wurden gleichwohl die für den Güterverkehr bestimmten Gochbauten bereits im Mai des Berichtsjahres in Angriff genommen und bermagen geforbert, daß fie fcon am 1. Oktober bem Betriebe übergeben werben konnten. Diefe Sochbauten bestehen aus einem Guterexpeditionsgebaube, zwei Guter= hallen und zwei Laberampen. Das Gütererpeditionsgebäude befindet fich auf der Nordseite des Bahnhofes an ber hintern Bahnhofftrage. Un basfelbe fchließt fich öftlich die badifche Guterhalle fammt Laderampe und weftlich bie Guterhalle und Laderampe ber Nordoftbahn an. Das Expeditionsgebäude und bie beiden Guterhallen find auf 10 bis 11 Fuß tiefen Pfeilern fundirt, die durch Grundbogen verbunden wurden, auf welchen fich ein Sockel von Kalksteinquabern befindet. Ueber biesem Sodel ift bas Mittelgebaube in Holz und mit Backsteinriegelwerk, bie Güterhallen bagegen gang in Holz aufgebaut. Das Expeditionsgebäube hat eine Lange von 85' und eine Breite von 43'. Es enthält im Erdgefchoffe die Büreaux für die Güterexpedition der Nordoftbahn und der babifchen Bahn, fowie für die fchweizerifche und die babifche Bollverwaltung. Im erften Stodwerke befinden fich zwei Beamtenwohnungen und im Reller fowie auf dem Dachboden die für die lettern weiter erforderlichen Räum= lichkeiten. Die beiben Guterhallen haben eine Lange von je 133.5' und eine Breite von je 40'. Un biefelben fchliegen fich bie Laberampen mit einer Lange von je 96' und einer Breite von je 48.5' an. Nachft ber Stirnfeite biefer Rampen find Abtritte für bas Dienftperfonal angebracht.

Nachbem im Sommer bes Berichtsjahres die Detailpläne und Voranschläge für das definitive Verwaltungssgebäude bes Bahnhoses Schaffhausen im Einvernehmen mit der badischen Eisenbahnverwaltung von uns ausgearbeitet worden waren, konnten die Grads und Fundationsarbeiten für dieses Gebäude in der Mitte des Septembers begonnen werden. Das neue Verwaltungsgebäude kommt unmittelbar an die vordere Bahnhosstraße zu stehen. Die Gesammtlänge desselben beträgt 280' und die durchschnittliche Breite 45'. Es besteht aus einem längern Mittelbaue, an welchen sich zu beiden Seiten über den Mittelbau erhöhte Pavillons und an letztere wieder kleinere Stirnsstügel anschließen. Im Mittelbaue besinden sich die Wartsälle und die Restauration. Die beiden Pavillons enthalten im Erdgeschosse Büreaux der beiden Bahnverwaltungen, im Entresol und im ersten Stockwerke Wohnungen. In den beiden Stirnssügeln sind zu ebener Erde weitere Büreaux der Bahnverwaltungen und in

ben Entrefols Wohnungsräume und Schlafzimmer für bas Fahrdienstpersonal angebracht. Unter bem Verwaltungsgebäude in seiner ganzen Ausbehnung befinden sich die Keller für die Beamtenwohnungen und den Restaurateur,
ferner die Küche und die Speisekammern für den Letztern und endlich die Räumlichkeiten für die Zentralheizung. Es werden nämlich fämmtliche Dienst- und Wohnräume vermittelst einer Dampsheizung erwärmt werden.

Unmittelbar an das Verwaltungsgebäude schließt sich die Einsteighalle an. Es erhält dieselbe eine Länge von 375' und eine Breite von 55.8'. Sie überdeckt 2 Geleise und 2 Trottoirs und gewährt überdieß noch die Möglichkeit, in die auf dem dritten Geleise stehenden Bahnzüge im Trockenen einzusteigen. Die eine Dachseite der Einsteighalle ruht theils auf vorspringenden Pfeilern des Verwaltungsgebäudes, theils auf gußeisernen Säulen, während die andere in ihrer ganzen Länge von gußeisernen Säulen getragen wird. Das Dach erhält eine leichte, schmiedeiserne Konstruktion und wird theils mit Wellenblech, theils mit Glas eingedeckt.

Die zum Behufe bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhausen erforderlichen Beränderungen und Ergänzungen der Geleiseanlagen sind bereits zur Ausführung gebracht, und ebenso ist im Laufe des Berichtsjahres die städtische Wasserseitung, welche, aus zwei gußeisernen Röhren bestehend, den Bahnhof in der Tiese von 3 bis 8' in schiefer Richtung durchschnitt und sich theilweise auf dem für das definitive Verwaltungsgebäude bestimmten Bauplate befand, in eine schlupsbare Dohle von 31/2' Weite und 5' Sohe verlegt worden, welche sich rechtwinklig durch den Bahnhof hindurchzieht.

Wir schließen unsere Berichterftattung über ben Ausbau bes Bahnhofes Schaffhausen mit ber Mittheilung, bag berselbe bis zum Schlusse bes nächsten Jahres zu ganzlicher Bollenbung gebracht werben foll.

Auf bem Bahnhofe Romanshorn wurden im Laufe des Berichtsjahres weitere Schuppen zum Zwecke der Lagerung und der Manipulation des Getreides erbaut. Die Grundfläche der zur Zeit in Romanshorn bestehenden besinitiven und provisorischen Getreideschuppen beträgt 188,585 Quadratfuß.

Für ben Landungsplat bes im Baue begriffenen Trajektschiffes im Safen von Romanshorn und für bie Geleiseverbindungen zwischen diesem Landungsplate und den Bahnhofgeleisen, beziehungsweise den in den Bahn= hof Romanshorn einmündenden Bahnen wurden im Laufe des Berichtsjahres Plane und Voranschläge entworfen und sodann gegen den Schluß besselben auch die zur Inangriffnahme der Bauten für diesen Landungsplat erforderlichen Borbereitungen getroffen.

Nachbem im Frühjahre 1866 auf ben Stationen Schlieren, Dietikon, Wallifellen, Märftetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil mit dem Baue der definitiven Aufnahmsgebäude begonnen und diefelben noch im nämlichen Jahre bis unter Dach gebracht worden waren, gelangten diefe Gebäude in der Mitte des Berichtsjahres zu gänzlicher Bollendung, so daß ste dem Berkehre übergeben werden konnten. Auf den Stationen Schlieren und Dietikon wurden sodann noch Sodbrunnen erstellt und der Sodbrunnen im Bahnhofe Frauenfeld, dessen Baffer zu begründeten Klagen Beranlassung gab, durch einen laufenden Brunnen ersetzt. Ueber die fämmtlichen an diesen Stationsgebäuden ausgeführten Arbeiten wurde noch im Laufe des Berichtsjahres mit den betreffenden Unternehmern Schlugabrechnung gepflogen.

Bu den auf der Station Brugg zum Zwecke ihrer Erweiterung und ihres Ausbaues erforderlichen Arbeiten find bereits im Jahre 1866 die nothigen Einleitungen getroffen worden. Im Berichtsjahre wurden dann diese Arbeiten in Angriff genommen. Da das zu erbauende definitive Aufnahmsgebäude zum Theile auf den bisher von dem Güterschuppen eingenommenen Plat zu stehen kommen sollte, so hatte der Inangriffnahme des Aufnahmsgebäudes die Versetung des Güterschuppens auf die Güdseite der Station vorauszugehen. Da sich aber in dem letztern dis anhin auch die Wartlokale und die Büreaux für den Personenverkehr besunden hatten, so mußten vor dem gänzlichen Abbruche desselben neue derartige Lokale in einem zu diesem Ende hin zu erbauenden provisorischen Aufnahmsgebäude gewonnen werden. Es wurde nun mit dem Abbruche und der Wiederaufstellung der für den Güterverkehr bestimmten Abtheilung des Güterschuppens begonnen, sodann, bevor der die Wartsälle und die Büreaux für den Bersonenverkehr enthaltende Theil des Güterschuppens beseitigt wurde, ein provisorisches Aufnahmsgebäude, zu welchem die inzwischen entbehrlich gewordenen alten Stationshäuser von Schlieren und Dietikon verwendet werden konnten, erstellt, hierauf der noch übrig gebliebene Theil des Güterschuppens abgebrochen und versetz und erst zum Schlusse der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes begonnen und dann noch der Art gefördert, daß die Sockel bereits vor Eintritt des Frostes versetz waren.

Da die Fundamente des Güterschuppens, welcher an die Südseite der Bahn zu translociren war, größtenstheils in eine ausgebeutete Materialgrube etwa 20' tief unter Schwellenhöhe zu stehen kamen, so konnte ohne erhebliche Kostenvermehrung unter diesem Schuppen in seiner ganzen Ausdehnung ein Kellerraum von 133' Länge und 29' Breite hergestellt werden.

Das besinitive Aufnahmsgebäube erhält eine Länge von 97.6' und eine burchschnittliche Breite von 40'. Es besteht aus einem erhöhten Mittelbaue, an den sich zwei niederere Seitenflügel anschließen. Der Mittelbau enthält im Erdgeschosse die Büreaux und im ersten Stockwerke die Wohnung für den Stationsvorstand. In den Seitenflügeln werden die Wartsääle der verschiedenen Klassen angebracht. Das Gebäude wird in Stein mit Quaderverkleidung ausgesührt. Bei dem Baue wird ein bedeutender Theil des Steins und Holzmateriales, welches bei dem Abbruche der alten Einsteighallen und bes frühern Aufnahmsgebäudes im Bahnhofe in Zürich gewonnen wurde, Verwendung sinden. Wesentlich auch, um dies in nugbringender Weise bewerkstelligen zu können, hielten wir es für angezeigt, das neue Stationsgebäude in Regie aussühren zu lassen.

Die Geleiseanlagen auf der Station Brugg, die aus drei durchgehenden Geleisen bestanden hatten, wurden, um einem immer dringender zu Tage getretenen Bedürfnisse des Betriebes zu genügen, auf fünf durchgehende Geleise vermehrt. Sollte sich im Verfolge die Anlage noch eines sechsten Geleises als nothwendig herausstellen, so ist die Möglichkeit hiezu vorhanden.

In dem Berichtsjahre wurden die Telegraphendrähte der eidgenöffischen und der Nordostbahns-Berwaltung, welche offen an den Seitenmauern des Wipkingertunnels aufgehängt waren, um den dadurch bedingten fortwährenden Störungen der Leitung ein Ziel zu setzen, in bleiumhüllte Guttaperchataue eingeschlossen und so verwahrt in Rinnen gelegt, welche in die Seitenmauern des Tunnels eingehauen und mit einem angemessenen Berschlusse versehen sind. Im Fernern wurden zur Sicherung des Bahnbetriebes bei den Einfahrten in den Bahnhof Turgi und in den Bahnhof Romanshorn, sowie bei der Einmündung der Westlinie in den Bahnhof Zürich die mechanisch beweglichen Signalscheiben, deren Handhabung dem Bahnwärterpersonale überlassen werden mußte, durch elektrisch bewegliche, die von den betressenden Bahnhof-Inspektoren bedient werden können, ersetzt.

Die Schiffe unferer Unternehmung schließlich noch anlangend, ift über bas gegenwärtig auf Rechnung ber wurttembergifchen und unferer Berwaltung im Baue begriffene, jur Bebienung ber Route Romanshorn=

Friedrichshafen bestimmte Trajektschiff bereits in der II. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes das Erforderliche mitgetheilt worden. Die früher schon begonnene Hauptreparatur des Dampsbootes "Schaffhausen" wurde im Berichtsjahre gänzlich durchgeführt und sodann auch das Dampsboot "Bodan" einem durchgreisenden Umbaue unterworfen. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Bersahrens ist der Reservesond mit den daherigen Baukosten belastet worden.

# VI. Gesellschaftsbehörden.

In bem Bestande ber Gesellschaftsbehörden sind während des Berichtsjahres zwei Beränderungen eingetreten. In ber ordentlichen Generalversammlung von 1867 ist an die Stelle des Hrn. Gustav Stockar von Schaffhausen, welcher seinen Austritt aus dem Berwaltungsrathe erklärt hatte, zu einem Mitgliede des letztern Herr I. C. Pfister=Spleiß von Schaffhausen gewählt worden und sodann haben wir die durch den Hinschied des Herrn Nationalrath Wäffler=Egli von Winterthur im Berwaltungsrathe eingetretene Lücke zu beklagen. Die bevorstehende ordentliche Generalversammlung wird die in Folge dieses Todesfalles erforderlich gewordene Ersatz wahl zu treffen haben.

Die Direktion behandelte in 160 Sigungen 3,526 Geschäfte, der Berwaltung grath in 4 Sigungen 18 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während bes Jahres 1867 schließen, versichern wir Gie, Tit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Bürich, ben 20. April 1868.

Anmens der Direktion der Schweizerischen Aordostbahngesellschaft, Der Bräsident:

Dr. 21. Cicher.