Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 16 (1868)

Artikel: Sechszehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1869 stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730435

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

V. Bahnban.

1. Ban der neuen Linie Romanshorn-Rorschach.

- a. Expropriation. Mit Ausnahme von wenigen Fällen, welche noch vor ber eidgenössischen Schatzungskommission, beziehungsweise bem Bundesgerichte schweben, ist die Expropriation in allen Gemeinden vollständig durchgeführt.
- b. Unterbau. Nachbem ber von uns für die Bahnlinie in der Gemarkung Steinach vorgelegte Traceplan unter bem 22/28. Februar bes Berichtsjahres endlich die hoheitliche Genehmigung erhalten hatte, wurden sofort die nöthigen Borbereitungen für die Ausschreibung der Bauarbeiten im I. und II. Arbeitsloofe, umfassend die Strecke von Romanshorn bis zum Ziegelhofe bei horn, getroffen. Die inzwischen vorgenommenen Terrainuntersuchungen ließen einige Abanderungen an den Runftbauten, wie sie früher projektirt gewesen, als nothwendig erscheinen. Nach erfolgter Genehmigung biefer Mobifikationen wurden sodann bie Arbeiten in ben genannten Bauloofen unter bem 15. April 1868 ausgeschrieben und am 20. Mai auf bem Submissionswege an die Herren Banunternehmer Schefffnecht und Comp. zu einem Abgebot von 6 % ber auf Fr. 106,205 berechneten Voranschlagskosten für bas I. und zu einem Abgebot von 11 % ber Fr. 170,034 betragenden Boranschlagskosten für das II. Arbeitsloos übergeben in der Meinung, daß der Unterbau in beiben Arbeitsloofen bis zum 1. Mai 1869 im Roben und bis zum 15. Juni 1869 vollständig zu vollenden sei. Wenn es auch im vergangenen Sommer den Anschein hatte, als könnten die Kunftbauten in Folge des ungewöhnlich früh eingetretenen hohen Wasserstandes des Bodensees unverhältnigmäßig lange verzögert und namentlich die Fundationen der brei größern Brüden über bie Salmsacher-, die Luxburger- und die Arboner-Aach im Berichtsjahre nicht wollendet werden, so ist es durch das energische Eingreifen unserer Bauleitung bennoch gelungen, diese Arbeiten im Laufe des Spätjahres noch bis zu bem in Aussicht genommenen Bunkte zu forbern. Die überaus gunftige Witterung ber Wintermonate erleichterte sodann ben Fortgang ber Arbeiten ber Art, daß die Aufstellung ber Gisenträger auf ben bereits vollendeten Wiberlagern ber Bruden nachstens wird erfolgen können. Die vier größern eisernen Bruden von 30 - 60 Jug lichter Beite für bie Salmfacher=, Die Arboner=, Die Steinacher= und Die Golb : Nach werben von den Berren Gebrüder Bendijer in Pforzheim geliefert und an ihren Bestimmungsorten aufgestellt. Für die zwei Gisenbahnbruden von je 25 Fuß Lichtweite über bie Luxburger : Nach und über eine Durchfahrt im Seedamme zu Rorschach, sowie für eine Stragenbrucke über ben Ginschnitt bei Arbon von zusammen 67 Jug Lichtweite in brei Deffnungen waren wir bereits im Besitze ber nöthigen Gisenbalken, und es werden daher diese drei Brüden in unserer eigenen Bauwerkstätte montirt und auch von unserm Personale aufgestellt. Gbenso werben fünf kleinere Brüden in unserer Werkstätte hergestellt, weil wir unter unsern Borrathen verschiedene für dieselben verwendbare Gifenbestandtheile besitzen. Auch die Erdarbeiten geben nebft ber Rohplanie ihrer Bollendung entgegen, und es find die Bauunternehmer bereits mit der ersten Ginkiesung des Bahnkoffers beschäftigt. Die zweite Einkiesung, welche nach Bollenbung ber Schienenlage zu erfolgen hat, gebenken wir unter Benutzung der Lokomotive mit Material aus unsern Kiesgruben in Regie ausführen zu laffen.

Da das Tracé in der Gemarkung Rorschach erst am 10. September 1868 endgültig sestgestellt wurde, so durste in Anbetracht, daß der größte Theil der Stützmauer und der übrigen Kunstbauten dieser Bahnstrecke im Seegebiete und theilweise unter Wasser ausgeführt werden muß, mit der Einleitung zum Beginne der Bauarbeiten nicht gezögert werden. Es wurde daher das III., vom Ziegelhose bei Horn bis zum Bahnhose Korschach reichende Arbeitsloos in zwei Abtheilungen getheilt und aus der Erweiterung des Quais hinter dem Kaushause mit den zugehörigen Wasserdurchlässen eine dritte Abtheilung gebildet. Die Borarbeiten für die zweite und dritte Abtheilung (Bahndamm im Seegebiete unterhalb Korschach und Quaierweiterung hinter dem Kausschause bei der Hasenstation) wurden mit aller Energie vorgenommen und so rasch zu Ende geführt, daß die Ausschreibung dieser Bauten schon am 19. September erfolgen konnte.

Die Arbeiten wurden sodann bereits am 5. Oktober auf dem Konkurrenzwege den Herren Bauunternehmern Bernardsgrütter und Stegmeier in Rorschach zum Abgebot von 15 % des Fr. 135,299 betragenben Boranschlages übertragen und als Vollendungstermin für die dritte Abtheilung der 1. März und für die zweite Abtheilung der 1. Mai 1869 festgeset. Die abnormen Regenguffe, welche gegen Ende Septembers im Alpengebiete niederfielen und die bekannten Ueberschwemmungen im Rheinthale zur Folge hatten, veranlagten ein berartiges Steigen des Wasserspiegels des Bobensees, daß die Bauarbeiten im Seegebiete an mehrern Stellen gar nicht an Sand genommen werben konnten und ba, wo fie ichon begonnen waren, wieder eingestellt werden mußten. In Folge bessen wird die Bollendung der Schutzmauer an dem zu erweiternden Quai um nahezu zwei Monate über den festgesetzten Termin hinaus verzögert, dadurch aber die rechtzeitige Vollendung ber Bahn nicht gefährbet werden. Un den Bauten der zweiten Abtheilung des III. Loofes konnte dagegen trots des abnorm hohen Wafferstandes ungehindert fortgearbeitet werden. Die Bauunternehmer schienen indessen die Arbeiten nicht in bem Mage, forbern zu konnen, wie es nothwendig war, um die Ausführung berselben mit bem Steigen bes Wafferstandes gleichen Schritt halten zu lassen. Sie wurden daher rechtzeitig auf diese Gefahr aufmerksam gemacht, und die Bauleitung richtete an sie die zur Sicherung des gehörigen Fortganges der Bauarbeiten erforderlichen Anfinnen. Da sie biesen Begehren nicht entsprechen konnten, der Bahnkörper aber vor dem Gintritt des hohen Sommerwasserstandes vollendet sein mußte, wenn die Bahn mit Beginn des nächsten Winterfahrtenplanes dem Betriebe übergeben werden follte, so wurden Die Banunternehmer veranlagt, einen Theil ber Arbeiten dem Uebernehmer ber erften Abtheilung bes III. Loofes gu übertragen. — Unmittelbar nach ber Einleitung ber Bauten in ber zweiten und dritten Abtheilung bes III. Loofes wurden auch die Vorarbeiten für die erste Abtheilung dieses Arbeitslooses in Angriff genommen. Genauere Untersuchungen Diefer Strede und die Bunschbarkeit, die Oberfläche bes Bahndammes im Seegebiete auf St. gallischem Grund und Boden des Wellenschlages wegen zwei Tuß höher als Quai und Hafenstation Rorschach zu halten, haben es als zweckmäßig ericheinen laffen, die Linie zwischen der Station horn und dem Bahndamme im Seegebiete mehr bergwärts zu rücken. Es wird dadurch auch eine höhere Durchflußöffnung für einen Mühlenkanal, welchen die Bahn zu überschreiten hat, sowie für die Goldachbrücke und überdieß die Reduktion der Gesammt-Erdarbeiten für den Bahndamm auf ein thunlichst fleines Maß ermöglicht. Die Ausschreibung der Bauten der ersten Abtheilung des III. Arbeitsloofes erfolgte sodann am 2. November 1868, und es wurden bieselben unter bem 16. gl. Mts. auf bem Submissionswege bem Herrn Casanova in Außersihl zu dem Abgebote von 11 % bes Fr. 55,368 betragenden Kostenvoranschlages in der Meinung übertragen, daß die Arbeiten auf den nämlichen Termin, wie diejenigen des I. und II. Loofes, vollendet werden sollen. — Die Herstellung neuer und die Berlegung schon bestehender Dohlen in Norschach, die Bersetzung der Abschlußmauern der für das Nordostbahngeleise expropriirten Gartentheile auf die neuen Grenzen, der Abbruch derjenigen Abtheilung des Kornhauses in Rorschach, die sich über dem genannten Geleise befindet, und der provisorische Abschluß des noch für einige Zeit stehen bleibenden Theiles des Kaufhauses an der Seite des Durchbruches wurden in Regie ausgeführt, weil sich diese Arbeiten der Natur der Sache nach nicht wohl verakfordiren ließen.

c. Oberbau. Der niedrige Stand der Eisenpreise in der ersten Hälfte des Berichtsjahres ließ es als zweckmäßig erscheinen, die Lieserung der ersorderlichen Oberbaumaterialien an Schienen, Unterlagsplatten, Hakennägeln, Laschen und Laschenbolzen schon am 14. April auszuschreiben. Nach Eingang ziemlich zahlreicher Lieserungsofferten wurden mit den Mindestfordernden zu sehr mäßigen Preisen Berträge abgeschlossen, gemäß welchen diese Oberbaumaterialien, für deren Güte und Dauerhaftigkeit die Lieseranten eine dreijährige Garantie übernommen haben, partienweise vom 1. Mai bis 30. Juni d. J. zu unserer Verfügung gestellt werden müssen. Was die eichenen Unterlagsschwellen und Bahnhoshölzer betrifft, so befinden wir uns in der günstigen Lage, die Lieserung derselben nie öffentlich ausschreiben zu müssen, weil uns stets unter der Hand eine genügende Anzahl sehr günstiger Offerten zukommt und wir daher fortwährend im Falle sind, unsern Bedarf sowohl sür den Unterhalt unseres Bahnnetzes, als auch sür die Erweiterung desselben durch Neubauten allmählig

und deßhalb zu um so billigeren Preisen decken zu können. Da das Nordostbahngeleise auf dem Hafenplate und längs des Einsteigetrottoirs der Hafenstation in Rorschach versenkt anzulegen ist und neben und zwischen den Schienen des Geleises ein Steinpslaster hergestellt werden muß, so haben wir für dieses Geleisestück von zirka 800 Fuß Länge die Verwendung eiserner Querschwellen in Aussicht genommen, weil eichene unter dem Steinpslaster in der Kiesauffüllung frühzeitig zu Grunde gehen und deßhalb schon in wenigen Jahren Auswechslungen nothwendig werden würden. Für die Barrieren und die übrigen Ausstattungen der Bahn gedenken wir ausgenützte Eisenbahnschienen und sonstige in unserem Baumagazine vorhandene Eisentheile zu verwenden. Neben der fast unverwüstlichen Dauer einer derart konstruirten Bahnausstattung erreichen wir damit den weitern Bortheil, die abgängigen Materialien, welche bei den gegenwärtig niedrigen Eisenpreisen nicht günstig zu verwerthen sind, zweckmäßig verwenden zu können.

- d. Hochbau. Die sämmtlichen Pläne und Boranschläge für die Hochbauten auf den Stationen und an der Linie von Romanshorn nach Rorschach sind im Lause der ersten Hälfte des Berichtsjahres bearbeitet worden. In Folge dessen tonnten diese auf Fr. 92,744 angeschlagenen Bauten schon mit 30. Juli ausgeschrieben und theils unter dem 21. August, theils unter dem 3. September auf Grundlage ganz günstiger Offerten an verschiedene Unternehmer veraktordirt werden. Als Bollendungstermin wurde der 1. Oftober 1869 sestgeseht.
- e. Technisches Personal. Die spezielle Bauleitung auf dieser neuen Linie besorgt unter Oberleitung des Bahnbetriebs-Jugenieurs ein Settionsingenieur, der zugleich als Bauführer einer Hauptabtheilung der Seedammbauten funktionirt, und welchem zwei Bauführer für Ueberwachung der übrigen Kunstbauten, sowie der Erdarbeiten und ein solcher für Beaufschtigung der Hochbauten beigegeben sind.
- f. Bollendung der Bahn. Der dermalige Stand der Bauarbeiten auf der Bahnlinie Romanshorn-Rorschach berechtigt zu der sichern Annahme, daß diese Linie auf den Ansang des Wintersahrtenplanes 1869/70 (15. Oktober 1869) dem Betriebe wird übergeben werden können.

2. Ausban der alten Linien.

Der Ausbau bes Personenbahnhofes in Zürich hat uns auch im Berichtsjahre vielfach beschäftigt.

Ungeachtet der in unserm letzten Berichte erwähnten unvorhergesehenen Ereignisse und Verumständungen, welche auf den Fortgang der Bauarbeiten nachtheilig einwirkten, und trotz der im verstossenen Sommer eingetretenen mehrwöchentlichen Erkrankung unseres Architekten, sowie verschiedener anderweitigen Schwierigkeiten, welche bei den mancherlei auf einen derartigen Bau einwirkenden Faktoren vorkommen können, sind die Arbeiten mit dem Schlusse des abgelausenen dritten Baujahres gleichwohl nahezu so weit gediehen, als wir es in Aussicht genommen hatten. Wir heben dabei mit besonderer Befriedigung hervor, daß auch im verstossenen Jahre durch die während des Bahnbetriebes ausgeführten Bauarbeiten kein Unglücksfall veranlaßt worden ist.

Nach der im Berichtsjahre erfolgten Beendigung der Eindeckungsarbeiten der zirka 80,000 Duadratfuß umfassenden Einsteighalle wurde sofort mit dem Auftragen der beiden letzten noch fehlenden Anstriche des Hallendaches begonnen und nach Herstellung der erforderlichen Gerüftungen die Gipser: und Malerarbeit im Innern der Einsteighalle und der Auszgangshalle gegen die Limmat, sowie das Einsetzen der Hallensferr und deren Verglasung zur Aussührung gebracht. Für die letztere Arbeit wurde gegossens Rohglas von 2 " Dicke aus der Stollbergerhütte verwendet.

Die westliche, schmiedeiserne Abschlußwand der Ginsteighalle, deren Konstruktion mit ganz besondern Schwierigskeiten verbunden ist, rückt ihrer Vollendung entgegen.

Die Gasbeleuchtung der Einsteighalle und der Ausgangshalle gegen die Limmat wird durch 9 von der Dachstonstruktion ausgehende, über dem Mitteltrottoir angebrachte, nach besonderer Zeichnung angesertigte Hänglüster, deren jeder aus 5 zylindrischen Laternen mit je 4 einzeln abschließbaren Flammen besteht, sowie durch 47 weitere Laternen von gleicher

Konstruktion, wie diesenigen der Hänglüster, die an den Umfassungsmauern der Einsteighalle vertheilt angebracht sind, bewerkstelligt. Die daherigen Einrichtungen dürften auf Ansang Mai nächsthin zum Gebrauche vollendet sein. Die Lieserung der Beleuchtungsapparate wurde auf dem Konkurrenzwege dem Etablissement von L. A. Riedinger in Augsburg übertragen, die Anschaffung und das Legen der erforderlichen Köhrenleitungen dagegen in Kegie ausgeführt.

Mit Ausnahme des definitiven Trottoirbelages in der Einsteighalle und der Ausgangshalle gegen die Limmat, dessen Herstellung vor Vollendung der Gasleitungen und der gänzlichen Beseitigung der Gerüstungen als unthunlich erschien, kann nunmehr der Bau jener Hallen, dieses schwierigsten Theiles der ganzen Bahnhosbaute, als im Großen und Ganzen vollendet betrachtet werben.

Aber auch die Herstellung der übrigen Gebäudetheile ift möglichst gesördert worden. Wenn bei Absassing unsers letztjährigen Berichtes der zwischen den beiden Eckbauten gegen die Bahnhofstraße gesegene, 280 's lange Gebäudetheil mit der Hauptspronte des Aufnahmsgebäudes und dem 64' hohen Mittelbau sich namentlich in Folge der Choseraepidemie, von welcher Zürich im Jahre 1867 heimgesucht worden war, noch größtentheils im Rückstande besand, so ist nun dieser wichtige und umfängliche Bestandtheil des Aufnahmsgebäudes während des Berichtsjahres unter Dach gebracht worden. Die Aussführung der zwischen diesem Längssschigel und der Einsteighalle besindlichen Wartsääle und Restaurationssokale u. s. w. ist bereits so weit vorgeschritten, daß die gegenwärtig noch in der Ausssührung begriffenen Vorrichtungen zur Eindeckung derselben demnächst werden angebracht werden können. Die für den innern Ausbau des Aufnahmsgebäudes anzussertigenden Zeichnungen sind nahezu vollendet, so daß die betreffenden Arbeiten nächstens zur Ausschreibung werden gelangen können.

Wie viele Detailarbeiten eine berartige umfängliche und komplizirte Baute mit fast durchweg außergewöhnlichen Berhältnissen veranlaßt, wenn dieselbe in solider und architektonisch befriedigender Weise durchgeführt werden soll, und wie mancherlei Zwischenfälle eintreten können, welche auf den Fortgang des Werkes störend einwirken, ist unschwer einzusehen. Wenn die Bauarbeiten dessenungeachtet bis auf den Punkt gefördert werden konnten, auf welchem sie sich gegenwärtig befinden, so dürfte, wie uns scheinen will, die Bauleitung keinem begründeten Tadel ausgesetzt sein. Es ist auch alle Aussicht vorhanden, daß der von Anfang an für die Bahnhosbaute auf Ende des Jahres 1869 in Aussicht genommene Vollendungstermin trotz der verschiedenen, während der Bauzeit eingetretenen hemmenden Verumständungen nicht erheblich überschritten werden wird.

Nachdem die Fundationsarbeiten für das neue Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Schaffhausen im November 1867 wegen starken Frostes hatten eingestellt werden müssen, konnten dieselben Mitte Februars 1868 wieder aufgenommen und im Monate Mai zu Ende gebracht werden.

Die Pläne und Voranschläge für das Aufnahmsgebäube selbst waren schon im Jahre 1867 angesertigt worden, und es konnte deshalb nach erfolgter Ausschreibung die Lieserung der eisernen Einsteighalle, die Maurer, Steinmehr und Verpuharbeit und die Zimmer und Schmiedarbeit schon mit Beginn des Berichtsjahres an verschiedene Bauunternehmer verakkordirt werden. Diese Arbeiten wurden während des Sommers so rasch gefördert, daß das Gebäude mit Ende Oktobers bereits unter Dach gebracht war. Im westlichen Stirnflügel des Aufnahmsgebäudes wurden die Bureaux der Bahnhofsinspektion gänzlich ausgebaut und bezogen, so daß das alte Bureau, an dessen Stelle einige Säulen der Einsteighalle zu stehen kommen, abgebrochen werden konnte.

Mit der Herstellung der Fundamente für die Säulen der Einsteighalle wurde im März begonnen. Die Lieferungssfristen für die Eisentheile der Einsteighalle wurden jedoch von dem Unternehmer nicht eingehalten, so daß mit der Aufsstellung und Montirung derselben, statt zu Anfang Septembers, erst gegen Ende Oktobers begonnen werden konnte und die Halle, statt Mitte Oktobers, erst Ansang Februars dieses Jahres sertig aufgestellt war.

Sodann wurde der östlich vom Aufnahmsgebäude situirte Passagierabtritt in Angriff genommen und unter Dach gebracht.

Um den Lagerplatz zwischen der Nordostbahn-Wagenremise und dem Nordostbahn-Güterschuppen längs der hintern Bahnhofstraße besser benutzen zu können, wurde der auf diesem Platze stehende hölzerne Schuppen dis an die hintere Bahnhofstraße zurückversetzt, durch Andringung von Thoren an der Einfriedigung eine Einfahrt auf den Lagerplatz hergestellt und die Güterrampe der Nordostbahn, sowie auch die badische mit einer Ausschutz versehen.

Von den 4 Röhren Quellwasser, welche sich im Eigenthume der beiden beim Bahnhose Schaffhausen betheiligten Verwaltungen befinden, wurde eine Röhre zu einem Brunnen bei den Güterhallen verwendet. In Verbindung mit der dießfälligen Leitung wurde vor diesen Hallen ein Hydrant angebracht, so daß bei einem Brandfalle im Bahnhose selbst genügendes Wasser zur Verfügung stehen würde. Die 3 übrigen Nöhren werden auf dem Bahnhosgebiete an geeigneten Stellen nuthdar gemacht werden.

Endlich wurde nächst dem Rohmaterial : Lagerplatze an der vordern Bahnhofstraße eine neue Brückenwaage von 3entner Tragkraft aufgestellt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Bahnhofbaute in Schafshausen, wie der sachbezügliche, mit der Regierung und dem Stadtrathe von Schafshausen abgeschlossene Vertrag es vorschreibt, mit Ende dieses Jahres zu gänzlicher Vollendung gebracht werden wird.

Noch ernbrigt uns, daran zu erinnern, daß die großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung die Hälfte der Bautosten des Bahnhoses von Schaffhausen, beziehungsweise, soweit die verschiedenen Gebäude mehr als zur Hälfte für ihre Zwecke in Anspruch genommen werden, eine entsprechend größere Quote zu tragen hat.

Auf dem Bahnhofe Komanshorn wurden auch im Berichtsjahre weitere Schuppen zum Zwecke der Lagerung und der Manipulation des Getreides errichtet und namentlich auch ein gänzlich aus Eisen (größtentheils ausgenutte Eisenbahnschienen) konstruirter und mit Eisenblech bedeckter Manipulationsschuppen von 120 Fuß Länge und 35 Fuß Breite aufgestellt. Sodann wurden in dem aus Fachwert erbauten Getreideschuppen für den Bahn- und Zolldienst mehrere Bureaux eingerichtet. An der Landungsbrücke nächst dem thurgauischen Lagerhause mußte eine gründliche Reparatur vorgenommen werden. Da nämlich die tannenen Pfähle, auf welchen diese Brücke ruht, nebst dem Gebälse durchaus versault waren, so wurden dieselben entsernt und durch ein eisernes Gerippe, zu welchem man ebenfalls ausgenutzte Eisenbahnschienen verwendete, ersetzt.

An der Landungsstelle des Trajektschiffes wurde, um das Aus- und Einladen von Wagen bei verschiedenen Wasserständen zu ermöglichen, eine bewegliche Brücke von 50 Fuß Länge, mit 2 Geleisen versehen, in der Weise hergestellt, daß sich dieselbe an ihrem Auflager auf der Landseite um einen horizontalen Zapsen drehen kann, wodurch eine vertikale Bewegung der Brücke erreicht wird, während das vordere Ende derselben auf einem im Wasser stehenden Bocke mit verstellbarer Traverse ruht, die je nach dem Wasserstande höher oder niedriger gestellt werden kann und zugleich zur Auflage des Vordertheiles des anlandenden Schiffes dient. Der Bock selbst ist aus Eisen konstruirt, auf starken eichenen, sest in den Grund eingerammten Pfählen aufgeseht und mit denselben verschraubt. Die Brücke selbst ist ebenfalls ganz aus Eisen und Stahl hergestellt und kann mittelst Gegengewichten und Wellenböcken leicht gehoben und gesenkt werden. Die Verbindung der Schienen dieser Vrücke mit den Schienen des Schiffes wird durch bewegliche Klappen von Gußstahl bewerkstelligt.

Zum Anschlusse an diesen Landungsplatz wurde eine Anzahl neuer Geleise hergestellt und das Bahnhofareal seewärts theils zu diesem Behuse, theils zum Zwecke der Gewinnung eines Kohlenablagerungsplatzes für den Bedarf der Dampsschiffahrt durch Auffüllung erweitert. Der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes auf dem Bahnhofe in Brugg, der im Spätjahr 1867 bis auf Sockelhöhe vorgeschritten war, wurde im Laufe des Berichtsjahres so weit gefördert, daß das Aufnahmsgebäude gegen Ende Oftobers bezogen werden konnte. Dasselbe ist massein in Stein ausgeführt und auf sämmtlichen Façaden mit Duadern verkleidet. Die Maurers, Steinmehr und Zimmerarbeiten, zu denen, soweit thunlich, die Materialien der abgebrochenen Einsteighalle des ehemaligen Aufnahmsgebäudes des Bahnhofes Zürich verwendet wurden, sind namentlich auch deshalb in eigener Regie ausgeführt worden, weil auf dem Bahnhofe Brugg kein Basser zur Bereitung des Mörtels zur Berfügung stand, vielmehr solches ab der Station Turgi in Fässern mit Dienstzügen bezogen werden mußte. An der Bahnseite des Aufnahmsgebäudes wurde ein bedecktes Einsteigetrottoir angelegt und das nächstliegende Geleise zur Bequemlichkeit der Passagiere, die sich der auf dem zweiten Geleise stehenden Züge bedienen, versenkt angelegt. Der Bahnhof Brugg ist nunmehr gänzlich ausgebaut.

Die Erweiterung des Bahnhofes Aarau durch Auffüllung des Rohmaterial-Dahnhofes wurde im Berichtsjahre so weit fortgeführt, daß der letztere nunmehr bei einer Länge von zirka 900 Fuß und einer Breite von 90 Fuß eine Ausdehnung von ungefähr zwei Jucharten erhalten hat.

Nachdem es uns auf dem Wege wiederholter Verhandlungen mit der Gasaktiengesellschaft Baden schließlich gelungen war, einen mäßigen Preis für Lieserung von Steinkohlengas zu erzielen, wurde im Bahnhose Baden die Petroleumsbeleuchtung durch Gasbeleuchtung ersetzt. Die sämmtlichen dießfalls erforderlichen Arbeiten haben wir in eigener Regie ausführen lassen, da das Legen der Gasröhren zwischen und unter den Bahngeleisen, wenn der Betrieb nicht gestört oder gar gefährdet werden sollte, nur mit der größten Behutsamkeit und Vorsicht bewerkstelligt werden konnte und die Kosten bei direktem Bezuge der Röhren und Beleuchtungsapparate erheblich niedriger zu stehen kamen.

Die Station Kemptthal ermangelte eines geeigneten Wartlokales und es erwies sich auch der dortige Güterraum zeitweise als ungenügend. Es wurde daher neben dem Büreau des Stationsvorstandes ein Wartzimmer eingerichtet und der Güterraum nach der Straßenseite hin, soweit der Dachvorsprung reichte, erweitert und eingeschalt.

Auf Ansuchen ber thurgauischen Gemeinde Eschikofen und der umliegenden Ortschaften wurde, nachdem sich dieselben zur Bezahlung der Kosten verpflichtet hatten, an der Oftseite der dortigen Eisenbahnbrücke über die Thur ein Fußsteg von .636 Fuß Länge und 5 Fuß Breite angebracht. Da der Steg auch eine etwelche Bedeutung für den Gisenbahnverkehr hat, so übernahmen wir die zukünftige Unterhaltung desselben.

Beranlaßt durch die bebeutende Bermehrung der Zahl der Telegraphendrähte, die durch den Bahnhof Zürich geführt werden sollten, entschloß sich die eidgenössische Telegraphenverwaltung, von der oberirdischen Drahtleitung, die beständigen Störungen ausgeseht und bedeutenden Reparaturen unterworfen war, ganz abzugehen und dieselbe durch untersirdische, in gemauerte Kanäle gelegte Telegraphentaue zu ersehen. Wir benutzten diesen Anlaß, um auch die offenen Bahntelegraphenleitungen in unterirdische umzuwandeln, und schlossen zu diesem Behuse mit der eidgenössischen Telegraphensverwaltung einen Vertrag ab, durch welchen die letztere uns gegen eine Aversalentschädigung das Recht einräumte, in die zur Aufnahme der eidgenössischen Telegraphentabel bestimmten und auf Kosten der eidgenössischen Berwaltung hergestellten Kanäle auch die für den Bahndienst ersorderlichen Telegraphentaue einzulegen. Die sämmtlichen Telegraphentaue der Sidgenossenschaft und der Bahnverwaltung wurden sodann vom Obelist am östlichen Sihluser hinweg dis zur Langsurrensstraße am westlichen Ende des Bahnhoses, unter dem Sihlbette hindurch in einem aus Zoreseisen und von dort in einem

aus Backsteinen gebildeten Kanale, 3 bis 4 Fuß tief unter die Bodenoberfläche gelegt und bei der Langfurrenstraße mit den bestehenden offenen Leitungen verbunden.

Im Fernern wurde auf Kosten der eidgenösstichen Telegraphenverwaltung längs der Bahn je eine zweite Telegraphenlinie von Zürich bis Aarau und von Zürich bis Winterthur hergestellt und die erstere mit 2, resp. 3, die letztere mit 1, resp. 2 Drähten versehen. Gemäß bestehender Uebung haben wir hiezu die Sockel geliesert und die Bersehung der letztern, sowie die Besesstigung der Stangen in denselben besorgen lassen.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Bestande der Gesellschaftsbehörden ist während des Berichtsjahres eine einzige Veränderung eingetreten. Es wurde nämlich in der ordentlichen Generalversammlung von 1868 an die durch den Hinschied des Herrn Nationalrath Wäfsler=Egli von Winterthur vakant gewordene Stelle Herr Landammann Dr. Brentano von Aarau zu einem Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt.

Die Direktion behandelte in 183 Sitzungen 3,754 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 12 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1868 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Bürich, den 15. April 1869.

Hamens der Direktion der Schweizerischen Aordoftbahngesellschaft,

Der Brafibent:

Dr. M. Efcher.