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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 44 (1896)

Artikel: Vierundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1896

Autor: Birchmeier

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730410

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: 19.08.2025

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

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1896:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In bar	61,029	50	124,302	61	185,332	11
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	127,800	—	—	—	127,800	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	5,185,000	—	—		5,185,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	347,500	—	—	—	347,500	—
Summe	5,721,329	50	124,302	61	5,845,632	11
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	127,800	—	—	—	127,800	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	121,500	—	121,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	÷ 470	50	2,802	61	2,332	11
c) Bürgschaften	5,532,500	—	—	—	5,532,500	—
Summe	5,721,329	50	124,302	61	5,845,632	11

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Nachdem seitens des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartementes die Genehmigung des unterm 4. Februar 1895 den Behörden vorgelegten Projektes über den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes auch im Jahre 1896 ausblieb, die Eröffnung der neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen (1. Juni 1897) aber die Einführung von annähernd 20 neuen Zügen in denselben bedingt, sowie eine geordnete Abwandlung des Betriebsdienstes bei den in allen Teilen unzulänglichen Bahnhofverhältnissen schon für den gegenwärtigen Zugsverkehr kaum länger aufrecht erhalten werden konnte, sahen wir uns veranlasst, ein Projekt für eine partielle Erweiterung auszuarbeiten und den Behörden zur Genehmigung vorzulegen, welches auf jenen Zeitpunkt die nötigsten Änderungen und Neuanlagen vorsieht.

Dieses dem Eisenbahndepartement unterm 30. April 1896 eingereichte, die I. Bauperiode der Bahnhofumbaute darstellende Projekt umfasst in der Hauptsache folgende Anderungen und Bauausführungen:

1. Verlängerung der Flusspfeiler der Sihlbrücken bis zur Zollbrücke und Erstellen einer neuen Bahnbrücke und von Perronbrücken.

2. Abbruch uud Beseitigung der bestehenden Güterschuppen I, II und III und des Eilgutschuppens.
3. Erstellen einer neuen Lokomotivremise mit Schnellreparaturwerkstätte.
4. Verlegung des Güterbahnhofes und Erstellen eines Expeditionsgebäudes mit Empfang- und Versandgüterhallen.
5. Erstellen von zwei neuen Brücken über die Langgasse.
6. Überführung der Hardstrasse.
7. Erstellen von 25,000 m^1 neuen Geleisen im neuen Güter- und Rangierbahnhof.
8. Provisorische Verlegung der Linksufrigen Zürichseebahn und Verbindung derselben mit dem Rangierbahnhof

im Gesamtkostenbetrag von ca. Fr. 5,000,000. —

Dieses Projekt erhielt unterm 4. Juni 1896 die bundesrätliche Genehmigung. Mit dem Beginn der Arbeiten musste indessen noch bis zur Genehmigung der Vorlage durch den Verwaltungsrat zugewartet werden, welche schliesslich am 15. August ebenfalls erfolgte, worauf unverzüglich die Durchführung der gewaltigen Aufgabe in Angriff genommen wurde. Ein Teil der Arbeiten, namentlich die Lieferung und Montierung der eisernen Dachkonstruktion, Brücken, Fundation der Sihlbrückenpfeiler etc. wurden an leistungsfähige Unternehmer vergeben, der Grossteil der Erweiterungen wird jedoch in Regie ausgeführt.

Bis Ende 1896 konnte das neue Expeditionsgebäude noch unter Dach gebracht und mit dem innern Ausbau begonnen werden, desgleichen waren die Fundationsarbeiten für die beiden Güterhallen ziemlich vorgeschritten, immerhin müssen noch ganz gewaltige Anstrengungen gemacht werden, um innert der knapp bemessenen Zeit auf den 1. Juni 1897 selbst mit den zunächst benötigten Erweiterungen und Neubauten fertig zu werden.

b) Übrige Objekte.

Der Umbau und die Erweiterung der Station Altstetten wurde nahezu vollendet. Das Stationsgebäude wurde ausserhalb die Geleise auf Seite der Ortschaft verlegt und die Wartlokale vergrössert. Zwischen den Geleisen wurden Perrons angebracht und dieselben mit einem Durchgang verbunden. Im Güterbahnhof ist ein Bockkrahn von 15,000 Kilogramm Tragkraft erstellt und die Geleiseanlage ergänzt worden.

Für Erweiterung der Station Oerlikon wurde ein neues Projekt ausgearbeitet, wonach der Güter- und Rohmaterialbahnhof wesentlich vergrössert wird. Ferner wurden verschiedene Varianten für Unterführung der Schaffhauserstrasse und Erstellung eines direkten Verbindungs-Geleises zwischen den Stationen Oerlikon und Seebach angefertigt. Die definitive Plan-Genehmigung durch die Behörden steht zur Zeit noch aus.

In Dietikon fanden für Erweiterung der Stationsanlage, Verlegung der Bauwerkstätte und namentlich für Verlegung der Hauptreparaturwerkstätte umfangreiche Landerwerbungen statt.

Im Bahnhof Romanshorn wurden die Geleiseanlagen beim neuen Lager- und Transitschuppen etc. ergänzt und eine Drehscheibe von 6,5 *m* Durchmesser eingelegt. Ferner wurden für Erstellung einer grössern Lokomotivremise verschiedene Projekte ausgearbeitet; für die Wahl eines derselben zur Ausführung wird ein Spezialbericht vorbereitet.

Auf den Strecken Zürich (Wiedikon)-Thalweil und Bülach-Eglisau wurde für Durchführung des doppelspurigen Betriebes das zweite Geleise erstellt, und es sind im Zusammenhang damit die Geleiseanlagen auf den betreffenden Stationen entsprechend ergänzt worden. Die Verrechnung der daherigen Ausgaben erfolgt pro 1897.

Von bedeutenderen Bauten und Einrichtungen sind noch zu erwähnen:

Erstellung eines Wärterwohnhauses zwischen Pfäffikon und Kempten.

Einrichtung der Wasserversorgung auf den Stationen Effretikon, Wallisellen, Oberrieden, Buchs-Dällikon und Uetikon; die Verrechnung für Station Wallisellen erfolgt indes erst pro 1897.

Erstellung von Brückenwagen auf den Stationen Niederglatt, Kloten und Kradolf.

Erstellung von Kabelleitungen für den Telegraph Zürich-Oerlikon und im Tunnel bei Zürich-Enge.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf den Stationen Mellingen und Affoltern b. Zürich; die Verrechnung der erstern erfolgt indes erst pro 1897.

Erstellung einer Schiebebühne auf der Station Wollishofen.

Erstellung eines Waschhauses auf der Station Stadelhofen.

Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Siggenthal; Verrechnung kann indes erst pro 1897 erfolgen.

Erstellung von elektrischen Glockensignalen auf den Strecken Oberwinterthur-Etzweilen, Hemmishofen-Etzweilen, Stein-Etzweilen.

Von Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit in Ausführung bundesrätlicher Anordnungen sind zu verzeichnen:

Verriegelung der Weichen und Signale auf den Stationen Wädensweil, Hedingen und Urdorf.

Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für die Signalscheiben auf verschiedenen Stationen.

Verstärkung von Brückenkonstruktionen.

Verstärkung der Sihlbrücken beim Sihlhölzli Zürich, der Sitter- und der Sornthalbrücke auf der Linie Sulgen-Bischofszell-Gossau, der Reussbrücke bei Luzern; die Ausgaben für die Sitterbrücke gelangen aber erst im nächsten Berichtsjahr zur Verrechnung.

Erstellen und Einlegen einer grösseren Zahl von stärkeren Eisenkonstruktionen kleinerer Brücken.

Bahnhoferweiterung Schaffhausen.

Am 8. August erfolgten die Übergabe und Eröffnung des neuen Personentunnels und der ersten zwei Perrons des erweiterten Personenbahnhofes Schaffhausen. Der dritte, für die badische Bahn bestimmte Perron wurde erst am 1. Oktober 1896 dem Verkehr übergeben, mit welchem Tage überhaupt die gesamten bis dahin vollendeten Neuanlagen im Personenbahnhofe inklusive Zollpavillon und Geleiseanlagen in Betrieb genommen wurden. Der neue Güterbahnhof ist, wie im Berichte des Vorjahres erwähnt, schon am 20. Oktober 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Sämtliche Abrechnungen für die Bauarbeiten sind zur Zeit vollendet, dagegen stehen die Abrechnungen für die Grunderwerbungen und die Anfertigung der definitiven Katasterpläne noch aus. Die Verrechnung dieser Erweiterungsbauten auf Baukonto wird pro 1897 erfolgen.

Im Übrigen verweisen wir mit Bezug auf die ausgeführten, bezw. definitiv verbuchten Bauarbeiten auf Beilage 6 zu den Jahresrechnungen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Im Berichtsjahre befanden sich sämtliche Lose der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen im Bau, deren Vollendung vermochte jedoch innert der vom Bundesrate festgesetzten Fristen infolge unerledigter Differenzen

über bauliche Anlagen mit den Behörden nicht stattzufinden, worauf im letzten Jahresberichte bereits aufmerksam gemacht worden ist. Die aussergewöhnlich regenreiche Witterung des Jahres 1896 war dem Baufortschritt hinderlich und begünstigte an verschiedenen Baustellen (Hünerbühl bei Horgen, Stationseinschnitt Eglisau und im Kehlhof oberhalb der Aluminiumfabrik in Neuhausen) grössere Terrainbewegungen und Rutschungen, die ein Haupthindernis für eine Beschleunigung der Unterbauarbeiten bildeten.

Im Benehmen mit der Direktion der Gotthardbahn, welche letztere mit hinsichtlich ihrer neuen Bahnanlagen ähnlichen ungünstigen Verhältnissen zu kämpfen hatte, reichten wir daher beim h. Bundesrate ein Gesuch um Fristerstreckung für die Bauvollendung der Linie Thalweil-Zug und zugleich auch der Linie Eglisau-Schaffhausen ein. Die genannte Behörde entsprach dem Gesuche durch Schlussnahme vom 12. September 1896, indem sie als erstreckten Termin für die Betriebseröffnung der im Bau befindlichen Linien der Nordostbahn und der Gotthardbahn den 1. Juni 1897 festsetzte.

Während des Berichtsjahres hat nachstehender Personalwechsel stattgefunden:

Es sind ausgetreten: Hr. Hennings, Sektions-Ingenieur der Linie Eglisau-Schaffhausen, im Juni, ferner 3 Ingenieure, 4 Ingenieur-Assistenten, 1 Zeichner, 1 Bauschreiber und 1 Bauaufseher.

Gestorben: 1 Bauzeichner.

Neu eingetreten: 1 Ingenieur, 2 Ingenieur-Assistenten, 2 Zeichner und 1 Bauaufseher.

Das Personal hat sich somit um 5 Ingenieure und 1 Bauschreiber vermindert, so dass Ende Dezember 1896 der Bestand 15 Ingenieure, 6 Architekten, 2 Geometer, 4 Zeichner, 1 Buchhalter, 1 Kanzlist, 1 Abwart und 2 Bauaufseher betragen hat.

Das Sektionsbureau für Eglisau-Schaffhausen ist im Juli in Schaffhausen aufgelöst worden und wurden von da an die Geschäfte vom Centralbureau in Zürich aus besorgt.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Eine Anzahl von Expropriationsprozessen haben im Berichtsjahre ihre Erledigung gefunden; einige sind jedoch immer noch unerledigt geblieben, so unter anderen auch die Prozesse mit der Stadt Zürich betreffend das Landolt'sche Gut an der Rämistrasse und mit drei Expropriaten in Unterstrass; alle betreffen Schädigung durch den Tunnelbau.

Da eine Einigung mit Lerat & Cie., Unternehmer des II. Unterbau-Loses der rechtsufrigen Zürichseebahn, über die Abrechnung der von ihnen ausgeführten Arbeiten nicht möglich war, musste zum gerichtlichen Austrag der Differenzen geschritten werden. Der betreffende Prozess ist zur Zeit vor dem schweizerischen Bundesgericht pendent. Mit den übrigen Unternehmern hat Abrechnung stattgefunden. Ebenso sind die Grunderwerbungen in den Gemeinden Zollikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen und Uetikon bereinigt.

In Bezug auf die Übernahme von Wegen und Wasserleitungen in den Gemeinden Erlenbach und Stäfa, welche anfänglich Schwierigkeiten ergab, konnten nachträglich noch annehmbare Vereinbarungen erzielt werden.

c) Thalweil-Zug.

Bis Ende des Berichtsjahres konnten die Expropriationen in sämtlichen Gemeinden fast vollständig durchgeführt werden, immerhin blieben noch eine Anzahl Fälle teils von der eidgenössischen Schatzungskommission, teils vom Bundesgerichte unentschieden, so zwei Fälle in Thalweil, vier in Oberrieden und fünf in Zug.

Infolge Protestes von einigen Grundbesitzern gegen die Landabtretung zu baulichen Anlagen (Materialgrube Lauried in Zug) erfolgten auch in diesem Jahre von Seite des Bundesrates die erforderlichen Besitzeinweisungen behufs Ermöglichung der Fortsetzung der Bauarbeiten.

Für Ausführung der Doppelspuranlage Zug-Kollermühle ist Projekt und Voranschlag angefertigt und dem Verwaltungsrate ein bezüglicher Antrag zugestellt worden, welcher von dieser Behörde durch Beschluss vom 15. August angenommen worden ist. Die von uns dem Eisenbahndepartement im Oktober 1895 eingereichten Stations- und Hochbaupläne, ferner die Pläne der Barrièrenanlagen, elektrischen Läutwerke und der Wärterstrecken wurden von demselben successive im Januar und Februar 1896 genehmigt.

Die Pläne des reduzierten Lorze-Viaduktes bei Baar hat das Eisenbahndepartement am 8. April und die am 10. Juli erfolgte Vorlage der eisernen Brücken am 6. August 1896 genehmigt.

Über die Centralanlagen sämtlicher Stationen erfolgten die Planvorlagen in Bern am 10. Oktober 1896, deren Genehmigung teilweise im November gl. J., für die Stationen Sihlbrugg und Zug jedoch erst im Februar und März 1897 stattfand.

Für Unterführung einer Anzahl elektrischer Lichtleitungen in Oberrieden erhielten wir die Genehmigung der von uns unterm 19. November gemachten Eingaben am 31. Dezember durch das Post- und Eisenbahndepartement.

Über die Anlage von Zufahrtsstrassen zu den Stationen Oberrieden und Horgen konnte endlich eine Einigung mit den betreffenden Gemeinden erzielt werden, ebenso erfolgte im Oktober mit dem Gemeinderat Horgen eine Vereinbarung in Sachen des Strassenprojektes Wührenbach-Sihlbrugg, wodurch die Bahnarbeiten endlich ungestört fortgeführt werden konnten.

Im Februar des Berichtsjahres wurden die Hochbauarbeiten der Linie an die Mindestfordernden, nämlich für die Stationen Oberrieden, Horgen und Sihlbrugg an Hrn. Baumeister Aebli in Ennenda und für Baar und Zug an die Unternehmer HH. Garnin & Landis in Zug vergeben.

Die Vergebung der eisernen Brücken erfolgte unterm 5. Mai an Bell & Cie. in Kriens.

Im Oktober und November wurden das Legen des Oberbaues auf Los I und II an HH. Jardini & Cie. in Horgen, die Lieferung der Centralanlagen sämtlicher Stationen an die Firma Max Jüdel & Cie. in Braunschweig, diejenige der Barrièrenanlagen, wie der Drehscheibe in Zug an die Firma Jos. Vögele in Mannheim, und endlich die Lieferung der Brücken- und Gepäckwagen an HH. Ammann & Wild in Ermatingen zur Ausführung übertragen.

Über die Anlage von Industriegeleisen zu den betreffenden Stationen sind mit HH. Stricklers Söhnen in Horgen und mit der Korporation Zug Verträge abgeschlossen worden.

Die Kabel für die Telegraphen- und Signalleitungen in dem 1985 *m* langen Horgerberg- und 3358 *m* langen Albis-Tunnel liefert die Fabrik in Cortaillod.

Bau. Unterbau. Über die Baufortschritte bei den einzelnen Losen pro Ende 1896 sei kurz folgendes bemerkt:

Los I. Sämtliche Unterbauarbeiten, mit Ausnahme der Beschotterung, wurden nahezu vollendet. Der Durchschlag des Horgerbergtunnels im Firststollen erfolgte am 15. März, worauf die gänzliche Vollendung der Tunnelmauerung bis 22. August 1896 stattfand.

Mit dem Transport des Oberbaumateriales ist Ende des Jahres begonnen worden.

Los II. Die Unterbauarbeiten, mit Ausnahme der zweiten Beschotterung, waren fertig und die Abrechnung darüber aufgestellt. Mit Montage der Eisenkonstruktion der Sihlbrücke wurde Ende November begonnen.

Los III. Anstatt der auf 83,000 m^3 berechneten Lieferung von Auffüllmaterial seitens der Gotthardbahn für die Bahnhofanlage in Zug und die Dammanlage bei Baar konnte uns diese Verwaltung infolge einer nachträglichen Planänderung nur ca. 62,000 m^3 liefern, und wir mussten daher den unerwarteten Ausfall dadurch decken, dass wir das Albistunneldeponiermaterial im Bofeld zur Auffüllung des Baarerdammes verwendeten. Ende des Jahres waren noch ca. 50,000 m^3 Erdarbeit, wovon ca. 40,000 m^3 für den Baarerdamm zu leisten. Im übrigen

waren von den Kunstbauten ca. 80 %, von der Beschotterung jedoch nur ca. 26 % und von der Chaussierung ca. 40 % ausgeführt. Am Lorze-Viadukt ist das Mauerwerk bis Ende September vollendet worden.

Hochbau. Die sämtlichen Gebäude der Stationen und die Wärterhäuser hatte man im November unter Dach und im Rohen, inkl. Verputz fertig erstellt, so dass im Dezember im Innern mit den Schreiner- und Glaserarbeiten begonnen werden konnte.

Die betriebsfähige Vollendung der Bahnanlage auf kommenden 1. Juni darf demnach mit Sicherheit vorhergesehen werden.

d) Ètzweilen-Schaffhausen.

Mit verschiedenen Grundbesitzern in Langwiesen, Unterschlatt und Willisdorf mussten nachträglich Verträge über Landerwerbung für die Bahn abgeschlossen werden. Ebenso waren Abmachungen notwendig mit zwei Grundeigentümern, deren Land sich über dem Emmersbergtunnel gesetzt hatte, ferner mit dem Pächter des Paradiesgutes in der Gemeinde Schlatt. Vor Bundesgericht fand der Prozess mit der Paradiesgesellschaft durch beiderseitige Annahme des Instruktionsantrages seine Erledigung, demzufolge die Bahngesellschaft ca. Fr. 6000. — mehr Entschädigung zu bezahlen hatte, als die ursprüngliche Schätzungssumme betrug.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Verschiedene Expropriationsfälle in den Gemeinden Rafz und Neuhausen haben teils durch Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission, teils durch Entscheid des Bundesgerichtes, ihre Erledigung gefunden, so dass am Ende des Berichtsjahres nur noch drei Expropriationsprozesse in der Gemeinde Neuhausen, worunter derjenige des Herrn Wegenstein, Besitzer der Hotels am Rheinfall, vor Bundesgericht pendent geblieben sind.

Nach Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen soll die Strecke Neuhausen-Schaffhausen nötigenfalls doppelspurig ausgebaut und betrieben werden, wofür der Unterbau grösstenteils schon vorhanden ist. Aus diesen Gründen wurden die nötigen Planaufnahmen für eine eventuelle Bauvorlage angeordnet.

Die unterm 14. Februar vorgelegten Pläne der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Eglisau erhielten am 20. März die Genehmigung des Eisenbahndepartementes, während für die übrigen eisernen Brücken der Linie die Genehmigung am 21. Oktober und 27. November erfolgt ist.

Für die Erweiterung des Verladeplatzes der Station Neuhausen und für die Erstellung eines Industriegeleises zu der Fabrik der schweizerischen Industriegesellschaft wurden die Pläne am 21. Mai der eidgenössischen Behörde eingereicht, und sind diese für ersteren am 19. Juni, für das Industriegeleise am 24. Juli genehmigt worden. Hierauf folgten successive im Mai und Juni für das schweizerische Gebiet die Vorlagen der Situationspläne der Stationen, der Wärterhäuser und Niveauübergänge mit Barrièren, der Hochbaupläne, ferner der Pläne für die Wärterbegehungen und Anlagen der elektrischen Läutwerke etc., welche sämtliche im Monat August vom Eisenbahndepartement genehmigt worden sind.

Auf grossh. badischem Gebiete erfolgte die Genehmigung der Hochbaupläne für die Stationen und Wärterhäuser am 16. Juli von Seite des Bezirksamtes Waldshut. Weitere durch das Gesetz vorgeschriebene Planvorlagen waren hier nicht zu machen.

Die Pläne der Centralanlagen der Stationen auf schweizerischem Gebiet haben wir im Oktober eingereicht und dieselben im November genehmigt von Bern zurückerhalten.

Nach erfolgter Konkurrenzausschreibung ist im Mai die Ausführung der Eisenkonstruktionen der kleineren Brücken der Linie (worunter drei von über 20 *m* Länge) der Firma A. Buss & Cie. in Basel übertragen worden.

Die sämtlichen Hochbauten der Linie wurden Ende Juni an Herrn Th. Knöpfli, Baumeister in Schaffhausen, als dem Mindestfordernden, vergeben.

Über das Legen des Oberbaues von Eglisau bis Altenburg (Los I – III) und von Altenburg bis Neuhausen sind Ende des Jahres für die erstere Strecke mit HH. Rossi & Rüesch und für das IV. Los mit HH. Jamoretti & Mina Verträge abgeschlossen worden, worauf die Oberbaumaterialtransporte beginnen konnten.

Die Ausführung der Centralanlagen wurde Ende Oktober mittelst Vertrag der Maschinenfabrik Bruchsal übertragen, während die Lieferung der Brückenwagen und die Erstellung der Wasserleitungen und Barrièren den gleichen Unternehmern, wie für Thalweil-Zug vergeben worden sind.

Dasselbe gilt von den Schiebebühnen, die von der Maschinenfabrik Schaffhausen, vormals J. Rauschenbach, geliefert werden.

Den Stand der Bauarbeiten Ende 1896 betreffend, ist zu bemerken:

Bau. Unterbau. Los I. Die Erdarbeiten waren beendigt, die Entwässerungn des Stationseinschnittes Eglisau fertiggestellt und hier die Rutschung zur Ruhe gekommen; dagegen war im Damm vor dem Rhein-Viadukt das im November eingebrachte Material links abgerutscht. Mittelst Einlegen von Faschinen haben wir seither den Damm hier in Ordnung gebracht.

Das Mauerwerk des Eglisauer-Viaduktes und aller übrigen Kunstbauten mit Ausnahme des Fugenverputzes wurden im Dezember vollendet und mit Montierung der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke begonnen.

Die Beschotterung war noch etwas im Rückstande; die Chaussierung dagegen fast vollständig geleistet.

Los II und III. Die Erdarbeiten hatte man mit Ausnahme des Felseinschnittes der Station Jestetten vollendet. Die Kunstbauten wurden fertig und fehlte hauptsächlich nur noch die Vollendung der Beschotterung und Chaussierung.

Los IV. Hier waren die Gesamtarbeiten noch im Rückstande, sind aber seither in befriedigender Weise vorgerückt.

Das Material des Scheibengasseinschnittes und der Zufahrtsstrasse zur Station Neuhausen, aus zähem, blauen Sandletten bestehend, verzögerte die Erdarbeiten ausserordentlich; trocken war dasselbe fast nicht zu gewinnen, und nass zerfloss es zu Brei.

Ausserdem setzte sich das Terrain oberhalb der Aluminiumfabrik mit darauf befindlichem Damm in Bewegung, wodurch die Vollendungsarbeiten ausserordentlich hintangehalten worden sind. Mittelst der nötigen Entwässerungen und Mauererstellungen werden die Bewegungen zur Ruhe gebracht werden, jedoch ist damit grosser Zeitverlust verbunden.

Beim Neuhauser-Tunnel musste der Betrieb behufs rechtzeitiger Fertigstellung ebenfalls geändert resp. mit anderem System, als nach Voranschlag vorgesehen, ausgeführt werden.

Am Schweizerhof-Viadukt und den anderen Kunstbauten ist, mit Ausnahme des Monats Januar 1897, den ganzen Winter über gearbeitet und das Mauerwerk während dieser Zeit in Portlandcementmörtel erstellt worden.

Hochbau. Der Stand der Hochbauarbeiten war hier, trotz späterem Beginn, annähernd derselbe, wie bei denjenigen der Linie Thalweil-Zug, d. h. die Bauten waren fertig unter Dach und im Innern hatten die Schreiner- und Glaserarbeiten begonnen.

Zum Schlusse sei bemerkt, dass aller Voraussicht nach auch diese Linie auf 1. Juni 1897 rechtzeitig dem Betriebe wird übergeben werden können.