Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **40 (1892)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

Gemäss früheren Beschlüssen wird die Winterthurerlinie, im Anschluss an die rechtsufrige Zürichseebahn, von der Eisenbahnbrücke bei Wipkingen bis zum Güterbahnhof Zürich in der Art verlegt, dass zwischen dem innern und dem äussern Bahnhof die Zahl der durchgehenden Geleiseverbindungen wesentlich vermehrt werden kann. Über die hieran anzuschliessenden weiteren Änderungen am genannten Bahnhof, verbunden mit Verlegung der Werkstätten, wurden generelle Pläne und Kostenberechnungen ausgearbeitet, über die aber abschliessende Entscheide noch nicht erfolgt sind.

Nachdem die Pläne für den Umbau und die Erweiterung der Station Altstetten unterm 10. Juni 1892 vom Eisenbahndepartement genehmigt worden sind, wurde im Berichtsjahre die Expropriation für das zur Stationserweiterung erforderliche Land eingeleitet; dieselbe ist in der Hauptsache durchgeführt, so dass im laufenden Jahre mit der Bauausführung begonnen werden kann.

Auf dem Bahnhof Brugg wurde die neue Lokomotivremise samt den Geleiseanlagen der Depotstation fertig erstellt und Kohlenlager mit Geleisen in grösserer Ausdehnung angelegt. Da sich die Beleuchtung mit Petrollampen daselbst immer mehr als unzureichend erwies, wurde bei Anlass der Einführung der elektrischen Beleuchtung und elektrischen Kraftabgabe der Stadt Brugg auch im Bahnhofe elektrische Beleuchtung eingerichtet und wird für den Betrieb von Arbeitsmaschinen der Depotstation elektrische Kraft bezogen.

Im Bahnhof Turgi wurde der Zugang à niveau über die Geleise der Waldshuter Linie aufgehoben und durch einen Durchgang mit Treppenanlagen ersetzt.

Für Erweiterung der Station Örlikon, bestehend in Erstellung eines längeren Ausziehgeleises, Anlage eines grösseren Rohmaterialbahnhofes, Erstellung von Durchgängen für den Personenverkehr an der Affolterner- und an der Schaffhauserstrasse etc., wurden Pläne und Kostenberechnungen angefertigt, und mit Ermächtigung des Verwaltungsrates die Expropriation an Hand genommen, während die Genehmigung der Pläne von letzterm noch ausgesetzt wurde. Ausserdem trafen wir Vorbereitungen für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes.

Die umfangreichen Arbeiten für Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes Winterthur wurden im Berichtsjahr im Unterbau nahezu vollendet, die Überführungen der Briggerstrasse über die Zürich-Winterthurer Linie und über die Koblenzer Linie fertig erstellt, sowie Rangier- und Aufstellgeleise in grösserer Ausdehnung gelegt.

Für die Erweiterung und den Umbau des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur wurden dem Eisenbahndepartement unterm 17. November 1892 neuerdings Pläne vorgelegt, und es erfolgte die Genehmigung derselben nach vorgängigen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden am 21. Februar des laufenden Jahres. Für möglichst rasche Ausführung der sehr schwierigen Bauten sind Vorbereitungen getroffen.

Die Erweiterung des Rangierbahnhofes in Romanshorn ist bis auf einige Ergänzungsarbeiten vollendet, das direkte Verbindungsgeleise zwischen der Winterthurer und der Rorschacher Linie ausgeführt und ein Anschlussgeleise mit dem neu errichteten eidgen. Alkoholdepot erstellt. Ferner wurden die Wart- und Restaurationslokale durch einen Anbau an der Südseite des Aufnahmsgebäudes vergrössert.

Die Erweiterungsbauten der Station Koblenz wurden in der Hauptsache durchgeführt; die Geleiseanlagen und Strassenverlegungen sind fertig erstellt und die neuen Lager- und Verladeplätze nahezu vollendet. Die centrale Weichen- und Signalstellung wird dagegen erst im laufenden Jahr ausgeführt werden.

Für die schon an anderer Stelle des Berichts besprochene Einrichtung der Station Au auch für den Güterdienst wurden die Pläne angefertigt. Darnach wird unterhalb des Stationsgebäudes ein Güterschuppen erstellt, ferner ein durchgehendes Gütergeleise, anschliessend an das Hauptgeleise, sowie in Verlängerung des Gütergeleises in der Richtung gegen Horgen ein Stumpengeleise mit Brückenwage.

Von weiteren Ergänzungsbauten führen wir noch an:

Erstellung von 27 Wärternischen im Wipkinger Tunnel.
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Andelfingen.
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Dietikon.
Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen in Wädensweil zur Schaffung grösserer Bureauräume.
Vergrösserung der Bureaulokale durch Anbau auf der Station Pfäffikon (Schwyz).
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Lachen.
Vergrösserung der Dienstwohnung durch einen Aufbau auf dem Stationsgebäude Steckborn.
Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe auf der Station Affoltern a. A.
Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Ebikon.
Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Brückenwage auf der Station Dätwyl.
Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Thalheim.
Erstellung eines Stumpengeleises in Mannenbach.
Erweiterung des Stationsplatzes in Sitterthal.
Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Fehraltorf.
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Oberglatt.
Erweiterung der Station Steinmaur.
Einrichtung der Gasbeleuchtung auf den Stationen Ennenda und Rheinfelden.
Erstellung von Wärterwohnhäusern zwischen Schlieren und Dietikon, oberhalb Richtersweil, bei Schübelbach und bei Arnegg.
Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf einer grössern Anzahl von Stationen.
Vollendung der centralen Weichen- und Signalstellungen auf den Stationen Wiesendangen, Islikon, Felben, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Erlen, Amrisweil, Horgen, Au, Reichenburg, Bilten, Bonstetten.
Anlage einer neuen Telegraphenleitung Zürich-Glarus.
Erstellung von elektrischen Läutewerken auf den Strecken Wettingen-Baden und Stein-Pratteln.

2. Bau neuer Linien.

a. Allgemeines.

Wie bereits im letztjährigen Berichte erwähnt worden ist, waren damals sämtliche sechs Moratoriumslinien in Angriff genommen oder im Studium begriffen und hat eine successive Inangriffnahme, wie ursprünglich beabsichtigt war, nicht stattfinden können.

Bereits eröffnet wurde am 12. August 1891 die Linie Dielsdorf-Niederweningen und am 1. August 1892 die Linie Koblenz-Stein. Über die an ersterer Linie erfolgenden Bauten finden sich von jetzt an die allfällig nötigen Mitteilungen im vorangehenden Abschnitt, während über die Bauten an der Linie Koblenz-Stein der Bericht über die Bötzbergbahn einschliesslich Koblenz-Stein die nötigen Mitteilungen enthält.

Von den vier andern Linien ist die rechtsufrige Zürichseebahn bekanntlich seit Anfang 1889 im Bau. In Angriff genommen wurde der Bau der Linie Thalweil-Zug, bei welcher jedoch wegen Ausstehens der Plangenehmigungen für den übrigen Teil der Linie nur die Ausführung des bedeutendsten Objekts, des 3340 *m* langen Albistunnels und der nächsten Umgebung, begonnen werden konnte. Die Unterbau-Arbeiten der Linie Schaffhausen-Etzweilen wurden Ende des Berichtsjahres an eine Unternehmung vergeben, welche noch kurz vor Schluss des Jahres in Thätigkeit getreten ist. Die letzte Linie Eglisau - Schaffhausen blieb noch im Stadium des Projekts, und es konnte während des Berichtsjahres nicht einmal eine Verständigung über die allgemeine Richtung des Tracés erzielt werden.

Zur Bewältigung der umfangreichen Aufgaben musste der Bestand des technischen Personals noch etwas erhöht werden und waren zu Ende des Jahres 47 Ingenieure, Architekten und Geometer, 10 Zeichner, 1 Buchhalter und 4 Kanzlisten bei der Bahnbauabteilung und zwar mehr als zur Hälfte beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn beschäftigt.

b. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Wie schon den Mitteilungen im letzten Jahresberichte zu entnehmen war, bereitet bei den heutigen Verhältnissen die Genehmigung und Bereinigung der Pläne ganz erhebliche Schwierigkeiten. Es ist denn auch im Berichtsjahre noch nicht gelungen, alle diesbezüglich bestehenden Anstände zu beseitigen. Wenn eine Genehmigung erfolgte, war sie öfters mit so vielen und oft wichtigen Vorbehalten verbunden, dass eine nochmalige Planauflage notwendig wurde, welche den Beteiligten dann wieder zu neuen Begehren Anlass gab und einen abermaligen Schriftenwechsel erforderlich machte. Es würde zu weit führen, dieungemein zahlreichen Verhandlungen und Beschlüsse, die sich auf die Gestaltung und Anlage der Stationen, Wegkorrektionen, Durchfahrten etc. beziehen, sämtlich vorzuführen; immerhin wird es am Platze sein, wenigstens die hauptsächlichsten dieser Fragen kurz zu berühren.

Auf der ersten Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen ist noch unerledigt das Projekt für die Unterführung der Langgasse, und auch über die Detailpläne der Station Wipkingen, deren Vorlage am 17. November erfolgte, stund die Erledigung zu Ende des Berichtsjahres noch aus. Am 9. März ist dem Bundesrate der gemäss dessen Entscheid vom 5. Dezember 1891 in den Gemeinden Ende Januar aufgelegte, ausgearbeitete Plan für diese Station zugestellt worden; bei dessen Genehmigung vom 16. Juni wurde aber eine nochmalige detaillirte Vorlage mit Berücksichtigung der dabei gemachten Vorbehalte betreffend die Abänderung von Strassen und Wege vorgeschrieben, sowie eine Verständigung mit den Gemeinden vorbehalten. Schon zuvor fand vertraglich eine Verständigung mit der Stadt Zürich statt; dagegen traten die Gemeinden Unterstrass und Wipkingen mit neuen Begehren auf, verlangten Trottoir-

anlagen, Pflästerungen etc., die früher auch nicht vorhanden waren, und da die Gesellschaft nicht entsprach, kam es nicht in allen Punkten zu einer Verständigung und musste die Sache nochmals der Bundesbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden.

Von Tiefenbrunnen aufwärts sind es namentlich die Anlage der Station Herrliberg und das Tracé Gubelfeld-Rapperswil, welche trotz mehrfachen Verhandlungen und Augenscheinen nicht vollständig zur Erledigung gelangten.

Unterm 18. März hat der Bundesrat in Abweisung einer Eingabe der Gemeinde Herrliberg die in seinen frühern Beschlüssen vom 3. Februar und 21. Juli 1891 genehmigte Lage der Station festgehalten, sowie den Beteiligten eine Frist von 3 Wochen eingeräumt, binnen welcher sie sich über die Anlage oder Verlegung der Burggasse, deren Verbesserung bei diesem Anlass vorgenommen werden sollte, zu verständigen hätten; zugleich hat er das Eisenbahndepartement für den Fall, dass eine Verständigung nicht stattfinden sollte, ermächtigt, von sich aus einen Entscheid zu treffen. Die Gemeinde Herrliberg hat sich diesem Entscheid nicht unterzogen, alle und jede Beteiligung an den Verhandlungen, sofern nicht auch auf die von ihr verlangte Verlegung der Station auf Gemeindegebiet eingetreten werden wolle, verweigert und am 25. März die Gesellschaft um Bestellung eines Schiedsgerichts über die Frage ersucht, ob die Nordostbahn nicht verpflichtet sei, eine Station in der Gemeinde anzulegen — ein Ansinnen, das trotz der angedrohten Anrufung der Gerichte als unhaltbar abgelehnt wurde. Ende April legte sodann die Gemeinde Herrliberg Verwahrung gegen die Inangriffnahme der Bahnarbeiten auf der Teilstrecke ein, welche bei der Lage der Station in Frage kommen könne, und machte gleichzeitig die Mitteilung, dass ein Rekurs an die Bundesversammlung erfolgen werde. Trotzdem entschloss sich Anfangs Mai die Nordostbahn zur Auflage der neuen Pläne in den Gemeinden Herrliberg und Meilen, um soweit an ihr jedem Vorwurf der Verschleppung begegnen zu können. Die Gemeinde Herrliberg verweigerte zuerst in Missachtung der gesetzlichen Bestimmungen die Auflage, entschloss sich aber nachträglich, als sie für alle Folgen verantwortlich gemacht wurde, doch zu derselben. In diesen Plänen wurde von einer Verlegung d. h. vollständigen Korrektion der sog. Burggasse Umgang genommen, weil die Gesellschaft eine Pflicht zu einer so ausgedehnten Strassenverbesserung nicht anerkennen konnte. Erst nachdem die Bundesversammlung auf das Begehren von Herrliberg nicht eingetreten war, hat Herrliberg sich veranlasst gesehen, etwas einzulenken und gemeinsam mit der zürcherischen Regierung eine Beitragspflicht an die von ihnen gewünschte Strassenverbesserung zuzugestehen. An einer Konferenz, die am 12. Oktober an Ort und Stelle unter Leitung des Vorstandes des Eisenbahndepartements stattfand, machte derselbe den Vorschlag, es sollten die zu Fr. 40,000 berechneten Mehrkosten zwischen Kanton und Gemeinde einer- und Nordostbahn anderseits hälftig geteilt werden. Von der Regierung wurde dieser Vorschlag als annehmbar erklärt, wogegen die Abgeordneten der Gemeinde die Verpflichtung zur Tragung irgend welcher Kosten ablehnten. Die Vertreter der Gesellschaft erklärten, dass, wenn sich dieselbe zur Übernahme eines Teils der Mehrkosten verstehen könne, dieses lediglich geschehe, um an ihrem Orte zur endlichen Beilegung des Konfliktes das Mögliche beizutragen. Für die Abgabe bezüglicher Erklärungen wurde der Gesellschaft und der Regierung des Kantons Zürich eine Frist von 10 Tagen angesetzt, innert welcher dann beidseits der Vorschlag des Departementes angenommen wurde. In der Zusage wurde von uns aber betont, dass wir damit unsern Rechtsstandpunkt, wonach die Gesellschaft nicht pflichtig erscheine, die Kosten der weder durch den Bahnbau bedingten, noch durch die der Bahngesellschaft obliegende Verbindung der Station mit den öffentlichen Strassen geforderten Korrektion der Burggasse ganz oder teilweise zu übernehmen, nicht aufgeben, sondern dieses Zugeständniss lediglich machen, um die Angelegenheit zu einem Abschlusse zu bringen. Anfang November wurden die demgemäss neu anzufertigenden Pläne der betreffenden Teilstrecke in den Gemeinden Herrliberg und Meilen vollendet, in den Gemeinden aufgelegt und nach Bern gesandt; deren Genehmigung war bis zum Schlusse des Jahres jedoch

noch nicht erfolgt. Es wird nun die Gemeinde Herrliberg durch den Bahnbau eine Station, allerdings nicht auf dem Gebiete der Gemeinde, aber doch in unmittelbarer Nähe, in nicht einmal 300 *m* Entfernung von der Kirche, und gleichzeitig grösstenteils auf Kosten der Bahn eine neue und bequeme Strasse auf das Hochplateau des Dorfes von 5 1/2 % an Stelle der bisherigen steilen Burggasse von 16 % Maximalsteigung erhalten, so dass diese Gemeinde wahrlich keinen Anlass zur Klage hat.

Die am Schlusse des Jahres 1891 in Bern vorgelegten Pläne der Gemeinden Ütikon und Männedorf erhielten zwar am 20. April 1892 die Genehmigung; doch waren der Vorbehalte wieder so viele, dass trotz langen Verhandlungen eine Einigung namentlich über die Anlage der Stationen bis zum Schlusse des Jahres noch nicht erfolgt war.

Bei Genehmigung der Pläne für die Strecke Meilen-Rapperswil am 25. September 1891 machte der Bundesrat u. a. den Vorbehalt, dass in Bezug auf das Tracé Gubelfeld-Rapperswil der Regierung von St. Gallen noch Gelegenheit zu geben sei, sich im Einzelnen über das Projekt zu äussern. Die Regierung begnügte sich hiebei jedoch nicht, sondern verlangte sowohl schriftlich als anlässlich eines Augenscheins nochmals aufs eindringlichste, der Bundesrat möchte auf seinen Beschluss zurückkommen und die von ihr verlangte Verlegung der Linie landeinwärts gutheissen. Durch Beschluss vom 20. April 1892 wies der Bundesrat dieses Begehren ab, behielt aber der kantonalen Regierung neuerdings das Recht vor, sich noch über die Details des grundsätzlich genehmigten Projekts Gubelfeld-Rapperswil zu äussern, in der Meinung, dass die Bahngesellschaft sich mit ihr direkt zu verständigen oder eventuell den Entscheid des Departements anzurufen habe. Die neuen Pläne gelangten am 13. Mai an das Departement. Deren Genehmigung erfolgte mit den nunmehr üblichen Vorbehalten am 2. Juli. Am 9. September teilte das Departement sodann die Begehren mit, welche die Regierung von St. Gallen noch zu stellen im Falle sei, und machte gleichzeitig einen Vermittlungsvorschlag, zu dessen Annahme sich die Regierung von St. Gallen bezw. die Stadtgemeinde Rapperswil erst nach einem nochmaligen Augenschein, der von ihr kurz vor Schluss des Jahres begehrt worden war, entscheiden konnte. Die Erledigung des betreffenden Teilstücks der Pläne hat sich daher über das Ende des Jahres verzogen, so dass auch auf diesem Teil weder die Expropriation durchgeführt, noch weniger mit den Bauten begonnen werden konnte.

Nachdem die wesentlichen Anstände besprochen worden sind, dürfte die Aufzählung einer Menge von kleinen Differenzen, die sich auf die Anlage von Strassen, Durchfahrten etc. bezogen haben, kaum mehr notwendig sein und wird aus dem Gesagten schon genügsam hervorgehen, welche Schwierigkeiten heute die Bahnbauten zu überwinden haben.

Mit den vielen Anständen bei der Plangenehmigung war nicht nur die Vornahme der Expropriation welche, wie schon im letztjährigen Berichte erwähnt werden musste, grosse Schwierigkeiten bereitet, sehr gehemmt und im Rückstande, sondern es konnten infolgedessen auch die Bauten nicht in wünschenswerter Weise gefördert werden. Leider waren es gerade die Stellen mit den grössten baulichen Schwierigkeiten, welche bis zum Schlusse des Jahres noch gar nicht in Angriff genommen werden konnten; so die Partie an der steilen Felslehne in Herrliberg mit vielen Mauern und Viadukten, ferner die Strecken Ütikon-Männedorf und Gubelfeld-Rapperswil mit einem der grössten Einschnitte der ganzen Linie.

Die Bauten der Strecke von Tiefenbrunnen bis Rapperswil sind zu Anfang März ausgeschrieben, und Anfang April in der Absicht an Unternehmer vergeben worden, es werde der grössere Teil noch im Laufe des Jahres vollendet werden können, wie es die Einhaltung des konzessionsgemässen Termins erfordert hätte. Ohne Schuld der Gesellschaft war jedoch, wie sich aus den bisherigen Anbringen wird ergeben haben, eine befriedigende Inangriffnahme der Arbeiten, sowie der schwierigsten Partien im Laufe des Jahres nicht möglich.

Die Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen ist in der Hauptsache mit Ausnahme des Viaduktstückes, welches an einer Stelle des zu beseitigenden Winterthurer Dammes zu bauen ist, im Berichtsjahr vollendet und auf der-

selben auch ein grosser Teil der Beschotterung noch eingebracht worden. Der 2093 *m* lange Zürchertunnel, welcher am 17. Dezember 1891 durchgeschlagen worden ist, wurde bereits im Februar fertig gemauert, so dass diese schwierigste Strecke der Bahn der Eröffnung längst keine Schwierigkeiten mehr bereitet. Auf der oberen Strecke sind trotz der sehr ungünstigen Verhältnisse bis zum Schlusse des Jahres noch circa 40 % der Unterbauarbeiten vollendet worden, immerhin zu wenig, um die Eröffnung der Bahn am 1. August noch als möglich erscheinen zu lassen.

Die Ausschreibung der eisernen Brücken erfolgte im Mai und diejenige der Hochbauten im Juli, der Abschluss der bezüglichen Verträge Ende Juni bezw. Anfang September. Beide Arbeiten sind mit Energie gefördert worden, so dass noch vor Schluss des Jahres die Montierung der eisernen Brücken in Aussersihl zum Angriff kam und bis zum Schluss des Jahres der grössere Teil der Gebäude fundiert, 3 (Zollikon, Küsnacht und Erlenbach) unter Dach gebracht und die meisten übrigen im Erdgeschoss fertig gestellt waren. Nicht begonnen waren einige Güterschuppen, ferner die Nebengebäude und Bahnwärterhäuser. An einer rechtzeitigen Vollendung dieser Arbeiten ist aber nicht zu zweifeln.

Die Zeit der Eröffnung der Linie wird wesentlich auch davon abhängen, wann im Bahnhofe Zürich die Anschlussbauten an die verlegte Winterthurerlinie und die rechtsufrige Zürichseebahn zur Ausführung gelangen können.

c. Thalweil-Zug.

Im Abschnitt I wurde bereits der Schwierigkeiten gedacht, welchen die Festsetzung des Tracé der Linie Thalweil-Zug zufolge erneuten Dazwischentretens des Eisenbahnprojektes St. Gallen-Rapperswil-Zug begegnete, sowie der Verzögerung, welche seither die Genehmigung der Pläne für die Strecke Thalweil-Steinmatt wegen der sich für deren Tracierung widersprechenden Bestrebungen erlitt. Auch im übrigen hat die Plangenehmigung dieser Linie im Berichtsjahre nur geringe Fortschritte gemacht und ist trotz manchen Schriftenwechsels und mehrfacher Verhandlungen eine wesentliche Förderung hierin nicht zu verzeichnen.

Die Festsetzung des Tracé von der Südseite des Albistunnels bis Zug hängt mit der Anlage des Bahnhofs Zug enge zusammen und kann, so lange hierüber eine Einigung nicht erfolgt ist, nicht erledigt werden. Über ein kleines an den Tunnel anschliessendes Stück, welches allen Projekten dienen kann, nämlich von *km* 12. 250—13. 450, sind zwar im November die definitven Pläne ausgearbeitet, in den Gemeinden aufgelegt und an die Behörden versandt worden; allein eine Genehmigung derselben hat im Berichtsjahre nicht mehr stattgefunden.

Für die übrigen Teile bis Zug und den Bahnhof Zug sind eine Menge von Varianten ausgearbeitet und auch den Behörden vorgelegt worden, deren Entscheid aber noch zu gewärtigen bleibt. Die Nordostbahn und mit ihr die Stadt Zug haben in erster Linie demjenigen Projekt den Vorzug gegeben, welches eine Erweiterung des alten Bahnhofes und Einführung der Thalweiler Linie von Osten her in Aussicht nimmt und zwar nicht ausschliesslich mit Rücksicht auf die Kosten, sondern hauptsächlich auch, weil die Betriebsverhältnisse und der weitaus wichtigere Verkehr, nämlich derjenige in der Richtung nach und von Luzern, sich bei einem solchen Projekte am günstigsten gestalten. Die dabei mitinteressierte Gotthardbahn bekämpfte dieses Projekt hauptsächlich deshalb, weil Zug für den Verkehr Zürich-Zug-Goldau Kopfstation würde; sie verlangte die Einführung der Thalweiler Linie von Westen her oder Erstellung eines neuen Bahnhofes vertikal zum jetzigen östlich der Baarerstrasse. Von der Nordostbahn wurde hierauf nachgewiesen, dass auch bei der von ihr vorgeschlagenen Erweiterung des alten Bahnhofes die Betriebsverhältnisse sich sehr einfach lösen lassen und die erforderlichen Manöver sich rascher abwickeln werden als bei Ausführung des Projektes der Gotthardbahn. Die Rücksichtnahme auf besondere Gotthardzüge von Zürich an, wie sie von der Gotthardbahn gefordert wurde, konnte die Nordostbahn unter Hinweis auf den geringen Verkehr, der bis jetzt im Durchschnitt nur 7—8 Reisende per Zug von und nach Bellinzona und weiter betragen hat, nicht

zugeben; sodann bekämpfte sie die Projekte der Gotthardbahn besonders auch noch aus dem Grunde, weil der bisherigen Linie über Affoltern erhebliche Mehrlängen (für Güter bis 2.5 *km*) entstehen würden und nebst diesem Umweg der ganze Verkehr noch eine unnötige Höhe von ca. 9 *m* über dem jetzigen Bahnhof zu ersteigen hätte. Für den Fall, als wirklich eine neue Anlage in Zug in Frage kommen müsste, bezeichnete die Nordostbahn eine von ihr bearbeitete Variante, westlich der Baarerstrasse senkrecht zur jetzigen Bahnanlage, als weit geeigneter, indem ihr die hauptsächlichsten Nachteile des von der Gotthardbahn vorgelegten Projektes nicht zukommen und zugleich die für die übrigen Linien entstehenden Nachteile bedeutend vermindert werden. In dieser Angelegenheit hat unter Vermittlung des Eisenbahndepartementes ein lebhafter Schriftenwechsel, sowie am 6. Juli in Zug eine Konferenz in Anwesenheit sämtlicher Beteiligten stattgefunden, ohne dass dabei eine Verständigung erzielt wurde. Gegen Schluss des Jahres hat die Stadt Zug eine besondere Expertenkommission mit der Untersuchung der Angelegenheit betraut.

Über die Pläne des ersten Teils der Linie von Thalweil über Oberrieden bis zum Albistunnel, welche bereits im Jahr 1891 in den Gemeinden aufgelegt und den Behörden zugestellt wurden, hat der Bundesrat am 6. September 1892 den folgenden Beschluss gefasst: „Gegenüber der Eingabe der Gemeinde Horgen vom „23. März d. J. wird das Trace der Linie Thalweil-Zug, wie es vom Bundesrate unterm 6. Juni 1891 genehmigt „worden ist, festgehalten; die Nordostbahn wird dagegen eingeladen, das unterm 9. Oktober 1891 vorgelegte Projekt „für die Strecke Thalweil-Albistunnel in der Weise abzuändern resp. zu ergänzen, dass für Oberrieden eine Halte„stelle für Personen- und Güterverkehr eingeschaltet wird.“ Die Gesellschaft hatte gegen die Einschaltung einer Haltestelle Oberrieden Stellung genommen, weil diese, ausserhalb des Dorfes und oben im Berg gelegen, nur für den Verkehr in der Richtung nach Zug würde benutzt werden und dieser nicht ein so erheblicher wäre, dass die mit der Anlage verbundene Verschlechterung und Verlängerung der Linie um mehr als 200 *m* und die grossen Mehrkosten gerechtfertigt erschienen wären. Obschon der Entscheid des Bundesrates über diese Vorbringen hinweggegangen ist, glaubte die Gesellschaft von einer Weiterziehung dennoch Umgang nehmen zu sollen.

Die Pläne der neuen Haltestelle wurden sofort in Angriff genommen, gleichzeitig aber auch noch geprüft, ob es sich, da nun vom direkten Trace Thalweil-Forsthaus abgewichen werden musste, etwa empfehle, die Linie noch weiter gegen Horgen der seewärts gelegenen Berglehne entlang und dann mittelst eines etwas längeren Tunnels nach der Station Steinmatt zu führen. Nachdem diese Untersuchung jedoch ergeben hatte, dass der Bau der Variante über Horgen immer noch mit erheblichen Mehrkosten und der Betrieb derselben mit sehr ins Gewicht fallenden Mindereinnahmen verbunden sein werde, fand die Gesellschaft sich nicht veranlasst, dieselbe weiter zu verfolgen. Die Gemeinde Horgen blieb jedoch unermüdlich thätig, erklärte sich in einer neuen Eingabe an den Bundesrat zur Übernahme der Mehrkosten bereit und erreichte vorerst, dass das Departement zur Abklärung der Frage eine nochmalige Konferenz sämtlicher Interessenten auf den 16. Dezember 1892 in Bern veranstaltete, an welcher sich, neben der Bahngesellschaft, die Regierung des Kantons Zürich, die Stadtgemeinde Zürich, die Gemeinden Horgen und Oberrieden, sowie die Sihlthalbahn vertreten liessen. Ein Resultat hatte dieselbe nicht; es wurde allseitig eine nähere Prüfung der neuen von der Nordostbahn angefertigten Pläne gewünscht, vom Vorsteher deshalb eine zweite Konferenz in einer Frist von einem Monat in Aussicht genommen, bei welcher die Interessenten alsdann ihre bestimmten Erklärungen würden abzugeben haben, und vereinbart, dass die Pläne mit der neuen Haltestelle in Oberrieden gleichwohl sofort in der Gemeinde aufzulegen seien, damit für den Fall, dass eine Verständigung betreffend die Linienführung über Horgen nicht zu stande käme, eine weitere Verzögerung vermieden werde. In dieser Lage ging die Angelegenheit ins laufende Jahr hinüber.

Der Fortgang der Bauarbeiten ist ein sehr günstiger. Nachdem die Ende des letzten Berichtsjahres erfolgte Ausschreibung über das II. Arbeitslos mit dem grossen Albistunnel und einer Bausumme von Fr. 3,556,800. — mit Eingabefrist bis 28. Dezember 1891 ein durchaus unbefriedigendes Resultat ergeben hatte, wurde sofort eine

nochmalige Konkurrenz eröffnet und alsdann das Baulos mit einem Abgebot von 3 % an eine Unternehmung vergeben. Infolge des bereits erwähnten Vorgehens der Regierung des Kantons St. Gallen verzögerte sich jedoch der Abschluss des Vertrages bis Anfang März. Die Unternehmung hat alsbald die Tunnelarbeiten mit Energie aufgenommen und im Laufe des Jahres derart gefördert, dass Ende des Jahres bereits 1293 *m* Sohlstollen vollendet und noch 2047 *m* zu durchbrechen waren. Der Vollausbruch hatte eine Länge von 830 *m*, und auf 697 *m* war der Tunnel fertig ausgemauert. Nach den bisherigen Resultaten kann mit Sicherheit angenommen werden, dass der Tunnel um die Mitte des Jahres 1894 vollständig durchbrochen und vor Ende desselben Jahres auch ausgemauert sein wird. Das durchfahrene Gebirge besteht beidseits meist aus trockenem, festem Sandmergel, und nur hie und da zeigten sich Spuren von Sandstein, die sich jedoch bald wieder verloren. Ein eigentlicher Wasserzufluss kam im Innern des Tunnels nicht vor, nur an der Ostseite, wo sich derselbe auf eine Länge von ca. 90 *m* in der überlagernden Moräne bewegt, hat der Terrainwechsel am Übergang etwas Sickerwasser gebracht. Neben dem Tunnel wurde hauptsächlich an der Sihlkorrektion gearbeitet und die Verlegung der Sihl, welche beim östlichen Tunneleingang zur Gewinnung eines Platzes für die Station Sihlbrugg (Steinmatt) und die Ablagerung des Tunnelausbruchmaterials notwendig war, nahezu und soweit vollendet, dass ein allfälliges Hochwasser mit Eisgang ungehindert passieren konnte.

Mit Schluss des Jahres war somit die schwierigste Strecke in vollem Bau und erheblich vorgeschritten, während über die anschliessenden Stücke beidseits noch nichts entschieden und nicht einmal Aussicht vorhanden war, dass in nächster Zeit eine Entscheidung werde getroffen werden.

d. Schaffhausen-Etzweilen.

Die noch rückständige Genehmigung der am 18. April 1891 eingereichten Pläne des ersten und schwierigeren Teils der Linie von Schaffhausen bis zur Kantonsgrenze bei Langwiesen *km* 0—3.976 erfolgte seitens des Bundesrates den 15. August 1892, unter verschiedenen Vorbehalten, sowie unter der Bedingung, dass die Genehmigung für die ersten 600 *m* bei der Einmündung in den Bahnhof Schaffhausen nur als eine provisorische zu betrachten und die definitive Gestaltung dieser Strecke bis zur Genehmigung des Erweiterungsprojektes für den Bahnhof Schaffhausen vorbehalten sei.

Von den Vorbehalten betraf der hauptsächlichste die Verlegung der Station Feuerthalen auf die Südseite der Geleise. Nach dem von der Nordostbahn vorgelegten Projekte waren die Stationsgebäude auf der Nord- oder Rheinseite an der Hauptstrasse angenommen. Diese Anlage war als die weit rationellere gewählt worden, weil damit die Gebäude auf die innere Seite der Kurve zu liegen kamen und die Überwachung der Züge und des Dienstes eine wesentlich bessere geworden wäre, während durch die von der Mehrheit der Gemeinde gewünschte und sodann vom Bundesrate vorgeschriebene gegenteilige Anlage die Anwendung kleinerer Radien und eine ganz unvorteilhafte Lage der Gebäude bedingt und damit die Überwachung der Züge durch das Stations- und Zugspersonal beeinträchtigt wird. Die neuen Pläne von Feuerthalen wurden hierauf sofort anfangs September fertiggestellt und auch in der Gemeinde zur Auflage gebracht. Es haben dieselben zu nochmaligen Einwendungen Anlass gegeben, da die Nordostbahn von einer totalen Verlegung der Landstrasse auf die Südseite der Station, wie ihr solches nach dem schon erwähnten Beschluss freigestellt war, Umgang genommen hatte. Die Gemeinde und mit ihr die Regierung fanden aber, dass der Nordostbahn diese totale Verlegung der Landstrasse, deren Verunstaltung zuerst bekämpft worden war, nun auch noch zugemutet werden dürfe, und hofften, der Bundesrat werde auf seinen früheren Beschluss nochmals zurückkommen. Eine Erledigung dieser Angelegenheit fand bis Ende des Jahres nicht statt, ebensowenig wie eine Verständigung über die allerdings unwesentlicheren Differenzpunkte auf dem übrigen Teile der Linie zu erzielen war. An mehrfachen Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Thurgau und einzelnen Gemeinden hat es nicht

gefehlt, und es hat in den meisten Fällen auch eine Verständigung erzielt werden können; doch blieben immerhin noch einzelne übrig, für welche der Entscheid des Departements angerufen werden musste.

Über die Erweiterung bezw. den Umbau des Anschlussbahnhofes Schaffhausen wurden die Pläne in den ersten Tagen des Jahres in Schaffhausen aufgelegt. Nachdem sowohl von einzelnen beteiligten Besitzern, als vom Stadt- und Regierungsrate von Schaffhausen und der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen verschiedene Eingaben erfolgt waren, wurde eine teilweise Umarbeitung der Pläne vorgenommen und wurden dieselben alsdann im September nochmals in der Gemeinde aufgelegt und gleichzeitig auch den Behörden übermittelt. Zu wesentlichen Einsprachen gaben diese Pläne nicht mehr Anlass, so dass eine Verständigung auf Grund derselben in Aussicht steht. Die Vergrösserung des Bahnhofs in Schaffhausen erfolgt in der Weise, dass die Einrichtungen für den Güterverkehr vollständig abgetrennt und in den dazu einzig möglichen Raum nördlich vom jetzigen Bahnhof in die sog. Fulacherwiesen verlegt werden. Das jetzige Bahnhofareal wird dadurch vollständig für die Anlagen des Personenverkehrs frei, und es sollen zwei Zwischenperrons erstellt und mit Personentunnels zugänglich gemacht werden. Der stark frequentierte Niveauübergang beim Schlagbaum am nördlichen Ende des jetzigen Bahnhofes wird beseitigt und durch eine 12 *m* weite Durchfahrt neben dem Mühlebach ersetzt werden.

Anfangs September wurden dem Departement die Pläne sämtlicher Hochbauten der Linie zur Genehmigung unterbreitet. Am Schlusse des Berichtsjahres stand die Genehmigung noch aus.

Sobald die Pläne wenigstens in der Hauptsache als genehmigt betrachtet werden konnten, wurden die Voranschläge für die Unterbauarbeiten bereinigt, im September die Ausschreibung der letztern vorgenommen. Die definitive Vergebung an eine Unternehmung erfolgte im Oktober, worauf dieselbe alsbald die vorbereitenden Arbeiten und die Errichtung von Bureau, Werkhütten und Baraken in Feuerthalen, sowie das grosse Gerüst über den Rhein bei Schaffhausen in Angriff nahm, Steinbrüche ankaufte, Baumaterial beischaffte und im Stammheimer Riet mit dem Aushub des unter dem Bahndamm auszuhebenden Torfbodens die eigentlichen Bauarbeiten begonnen hat.

Leider machte die Expropriation nicht die wünschenswerten Fortschritte, um eine umfassendere Inangriffnahme der Arbeiten zu gestatten.

e. Eglisau-Schaffhausen.

Nachdem die Vorstudien im Jahre 1891 beendigt waren, schienen überwiegende Gründe dafür zu sprechen, dass, der Ausarbeitung und Auflegung der Detailpläne vorgängig, den beidseitigen Staatsbehörden ein allgemeiner Traceplan zur Prüfung unterbreitet werde. Es wurde daher im Februar über das schon im letzten Berichte näher umschriebene Trace vorerst ein Übersichtsplan im Massstab 1 : 25000 nebst Langprofil sowohl dem Bundesrate als dem badischen Ministerium mit dem Gesuche zugestellt, die beiden Regierungen möchten denselben grundsätzlich die Genehmigung erteilen und in Vollziehung von Art. 2 des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Verbindung der beidseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen vom 21. Mai 1875 die Grenzübergangspunkte entsprechend feststellen. Die gleichen Pläne wurden auch den beteiligten Regierungen der Kantone Zürich und Schaffhausen mitgeteilt, welche es nicht unterlassen haben, alsbald die schon früher bei der Gesellschaft geltend gemachten Forderungen betreffend die Einschaltung von Haltestellen bezw. Stationen für Hüntwangen-Wyl und Altenburg dem Eisenbahndepartemente zur Kenntnis zu bringen. Der Chef des Departements hat hierauf die Beteiligten auf den 20. und 21. Juli zu einer Lokalbesichtigung eingeladen. Die schon im frühern Jahresberichte erwähnten Stationsprojekte wurden eingehend besprochen, und es wurde der Gesellschaft vom Departementsvorsteher eine Frist von 6 Wochen gestellt, um sich über die neuen Projekte der Beteiligten, welche hiebei vorgewiesen wurden, zu äussern und ihre Gegenvorschläge zu machen.

In der Gemeinde Neuhausen hatte die Nordostbahn sich veranlasst gesehen, bereits im April das Detailprojekt zur öffentlichen Auflage zu bringen, indem ein längeres Zuwarten ihr nicht rätlich erschien, nachdem die Bevölkerung über die Richtung der Bahn nicht mehr im Zweifel sein konnte. Dieses Projekt hat namentlich im Rheinfallkessel von seiten einiger Beteiligter und der Regierung des Kantons Schaffhausen lebhaften Widerspruch gefunden und ist an oben genannten Tagen mit in Augenschein genommen worden. Wie in den andern Fällen, so wurde auch hier der Nordostbahn eine Frist zur Anfertigung allfälliger neuer Varianten und eingehender Beantwortung eingeräumt.

In der Eingabe, welche anfangs September erfolgte, erklärte die Gesellschaft sich zur Anlage einer Haltestelle Wyl-Hüntwangen zwischen dem Rhein und der Landstrasse von Eglisau nach Hüntwangen bereit, sofern ihr ein Zurückgehen auf das Trace vom Jahre 1876 gestattet und die in Aussicht gestellte Subvention zugesichert werde, lehnte dagegen eine Anlage, wie sie von dem von den Gemeinden zugezogenen Sachverständigen vorgeschlagen worden war, wegen der grossen Mehrkosten im Betrage von Fr. 527,000 des entschiedensten ab.

Ebenfalls ablehnend lautete unsere Erklärung betreffend die Anlage einer Station für Altenburg nach dem von dem nämlichen Sachverständigen bearbeiteten Projekt mit einem Mehraufwand von Fr. 347,000; diese Anlage kommt übrigens auf badisches Gebiet zu liegen, und die grossherzoglich badische Regierung hatte die Beteiligten auf die der Nordostbahn diesfalls zukommende Rechtsstellung aufmerksam gemacht. Dagegen stimmten wir der Anlage einer Personenhaltstelle in passendem Orte der alten Linie, da eine solche Anlage mit grossen Mehrkosten nicht verbunden ist, für den Fall zu, dass wenigstens ein Teil der Mehrkosten von den Beteiligten übernommen werde.

Für die Führung der Linie im Rheinfallbecken brachte die Regierung von Schaffhausen ein neues Projekt in Vorschlag, nach welchem die Bahn daselbst in den Berg hineingeschoben und ein circa 1200 *m* langer Tunnel angelegt werden sollte. Da die Mehrkosten dieses Tunnelprojekts Fr. 750,000 betragen, von einer Verunstaltung der Gegend durch das Projekt der Nordostbahn in Wirklichkeit nicht die Rede sein kann und der Hauptgrund der Befehdung des herwärtigen Projektes in der Verfolgung untergeordneter Privatinteressen zu suchen ist, sah sich die Nordostbahn zu der Erklärung veranlasst, dass sie die Ausführung der Tunnel-Linie durchaus ablehnen müsse.

Kurz vor Schluss des Jahres hat das Departement der Nordostbahn noch die Rückäusserungen der Regierungen des Kantons Zürich und Schaffhausen zugestellt, welche zum Teil mit Bezug auf die Anlage der Haltestellen Wyl und Altenburg etwelches Entgegenkommen zeigen, aber sich immerhin, ohne wesentlich Neues vorzubringen, mit den von der Gesellschaft gemachten Vorschlägen nur mit Vorbehalt zufrieden geben.

Die Regierung von Schaffhausen sodann hat ein zweites Tunnelprojekt für die Anlage der Bahn beim Rheinfall ausarbeiten lassen, nach welchem die Länge des Umfahrungstunnels auf 829 *m* und die Mehrkosten auf circa Fr. 500,000 ermässigt werden, dagegen eine Menge anderer Übelstände mit in den Kauf genommen werden müssten. Die weitere Behandlung dieser, wie schon erwähnt, kurz vor Schluss des Jahres eingetroffenen Eingaben fällt nicht mehr in dieses Berichtsjahr.

Angesichts dieser Verhältnisse musste die Bearbeitung des schon weit vorgerückten Detailprojekts der Linie Eglisau-Schaffhausen gänzlich sistirt werden. Die Wiederaufnahme wird erst stattfinden, wenn diese Tracestreitigkeiten endgültig entschieden sein werden.

3. Rollmaterial.

Im letztjährigen Geschäftsberichte machten wir nähere Mitteilungen über ein Bedarfsschema für Rollmaterial nach dem vorhandenen und nach dem künftigen, durch die Eröffnung neuer Linien sich gestaltenden Bedürfnis. Wir sind im Falle, heute auf dieselben zurückzukommen und folgende weitere Aufschlüsse zu geben:

a) Lokomotiven. In jenem Bericht haben wir die jährliche Durchschnittsleistung einer Lokomotive pro 1889 zu 37,524 *km* angegeben. Damals war die Rangierstunde noch zu 8 *km* berechnet, während jetzt allgemein nur 6 *km* gerechnet werden dürfen.

Werden, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Leistungen der Lokomotiven nach dieser neuen Basis umgerechnet, so erhalten wir folgende Durchschnittsleistungen unserer Lokomotiven

per *km* und Jahr:

1889	35,206
1890	36,882
1891	38,194
1892	36,554
1893 voraussichtlich . .	35,895

Eine Durchschnittsleistung von 35,206 *km* für eine Lokomotive per Jahr ist als das zulässige Maximum der Leistungsfähigkeit zu betrachten, und wir müssen darauf bedacht sein, die Leistung, welche seit dem Jahr 1889 neuerdings erheblich gestiegen ist, wieder auf das Mass des genannten Jahres herunterzubringen. Wie aus dem Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ Tabelle *a)* ersichtlich ist, haben die Lokomotiven im Fahr- und Rangierdienst im Berichtsjahr zurückgelegt 6,103,301 *km*. Es müssten daher an Maschinen vorhanden sein

$$\frac{6{,}103{,}301}{35{,}206} = \text{rund } \underline{173 \text{ Maschinen.}}$$

Am Schlusse des Jahres 1892 waren vorhanden	166	Lokomotiven
Davon werden im Jahre 1893 ausrangiert 5 Stück: 3 A^{2T} No. 56, 60 und 61 und 2 C^{3T} No. 124 und 125 . . .	5	„
bleiben	161	Stück
Defizit	12	Stück
Rechnen wir dazu die pro 1893 in Aussicht stehenden Mehrleistungen auf dem im Betrieb stehenden Netz mit rund 70,000 *km* (Koblenz-Stein fürs ganze Jahr), also mit	2	„
ferner den Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn mit	7	„
und für Etzweilen-Schaffhausen mit	4	„
so bleiben bis Ende 1894 noch zu decken	25	Stück.

Von diesen 25 Lokomotiven sind 20 Stück bereits bestellt, nämlich 4 A^{2T}, 8 A^{3T} und 8 A^{2T}, wovon 16 im Jahr 1893 und 4 im Jahr 1894 lieferbar; es bleiben also für das Jahr 1894 noch 5 Stück als Ersatz für die im Jahr 1893 zur Ausrangierung kommenden zu bestellen.

b) Personen- und Gepäckwagen. In unserm letztjährigen Geschäftsberichte haben wir den Bedarf an Personenwagen für die Jahre 1890, 1891 und 1892 als Ersatz für abgehendes Material und als Bedarf für die neuen Linien Koblenz-Stein und rechtsufrige Zürichseebahn zu 3190 Sitzplätzen angegeben.

Es sind nun abgeliefert worden pro 1891/92:

Gattung	Stückzahl	à Plätze	Summe der Sitzplätze
A B³	8	32	256
C³	12	52	624
	20	à 44	880
Ferner sind bestellt:			
pro 1893:			
A B³	22	32	704
C³	26	56	1456
	48	à 45	2160
pro 1894:			
C³	12	à 52	624
Total der Ablieferungen und Bestellungen 30 A B³ und 50 C³ = 80 Stück à 45.8 Sitzplätze =			3664

Ferner wurden pro 1893 6 Gepäckwagen, 2 als Ersatz für abgegangenes Material und 4 als Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn bestellt.

c) Güterwagen. Wie in Abschnitt II dieses Berichtes erwähnt ist, partizipiert die Nordostbahn an der vom schweizerischen Wagenverband beschlossenen Vermehrung des Güterwagenparks mit 171 Stück. Dazu kommt der Ersatz für abgehendes Material und der Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn. Im Jahr 1892 wurden abgeliefert die im letztjährigen Geschäftsbericht pag. 99 als bestellt bezeichneten

100 K^{RI} und 30 M^{RII} = 130 Stück

und pro 1893 bestellt:

190 K^{RI} und 40 L^{RI}, wovon indessen 80 Stück erst im Jahr 1894 zu bezahlen sind = 230 „

Total der Ablieferungen und Bestellungen pro 1892/93 360 Stück

Ferner wurden 2 dreiachsige Spezialgüterwagen Serie O^2 mit je 30 Tonnen Tragkraft für das Jahr 1893 bestellt.

VI. Direktion.

Die statutengemäss im Austritt befindlichen Direktionsmitglieder Herren Frölich und Arbenz wurden von der ordentlichen Generalversammlung, der erstere als thurgauisches, der letztere als frei zu wählendes Mitglied, auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren wiedergewählt. Ferner fand im Berichtsjahre die Erneuerungswahl des Präsidenten und des Vice-Präsidenten der Direktion durch den Verwaltungsrat statt, wobei Herr Dr. E. Escher als Präsident und Herr E. Russenberger als Vice-Präsident bestätigt wurden.

Hinsichtlich der den Verwaltungsrat betreffenden personellen Mitteilungen verweisen wir auf dessen besonderen Bericht.