Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **43 (1895)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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

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 1895:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In bar	61,855	90	124,348	61	186,204	51
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	133,800	—	—	—	133,800	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	5,045,000	—	—	—	5,045,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	389,500	—	—	—	389,500	—
Summe	5,630,155	90	124,348	61	5,754,504	51
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	133,800	—	—	—	133,800	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	121,500	—	121,500	—
	195,300	—	121,500	—	316,800	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	355	90	2,848	61	3,204	51
c) Bürgschaften	5,434,500	—	—	—	5,434,500	—
Summe	5,630,155	90	124,348	61	5,754,504	51

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Nachdem im Herbst 1894 der Verkehr der Ostlinien und der rechtsufrigen Zürichseebahn über den neuen Viadukt geleitet worden war, wurde im Berichtsjahre der alte Bahndamm der Winterthurer-Linie abgetragen und das gewonnene Abgrabungs-Material zur Auffüllung für Erweiterung des Rangierbahnhofes verwendet. Überdies fand in letzterm eine wesentliche Vermehrung der Geleiseanlagen statt.

Was den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich betrifft, ist im Berichtsjahre eine Genehmigung des unterm 4. Februar den Behörden vorgelegten hierseitigen Projektes seitens des schweizer. Post- und Eisenbahndepartements nicht erfolgt. In seiner Vernehmlassung auf die herwärtige Vorlage hat zwar der zunächst interessierte Stadtrat von Zürich der von uns in unserm Projekte getroffenen Anordnung des Eilgut-, Güter-, Rohmaterial- und Rangierbahnhofes und damit im allgemeinen der ganzen Anlage zugestimmt bis auf die Situation des Aufnahmsgebäudes des erweiterten Bahnhofes. Hinsichtlich dieses Punktes hat er verlangt, dass bei der von uns projektierten übrigen Anlage das Aufnahmsgebäude auf das linke Ufer der Sihl verlegt werde. Dieser Hauptforderung liess er dann noch eine Reihe weiterer Begehren zum Teil von bedeutender finanzieller Tragweite folgen.

Zu dem gleichen Schlusse, dass auf die Verlegung des Personenbahnhofes auf das linke Sihlufer Bedacht genommen werden sollte, im übrigen jedoch im allgemeinen das Erweiterungsprojekt der Nordostbahn zu acceptieren

sei, kam ein der städtischen Äusserung vorangegangenes, an den Bauvorstand der Stadt Zürich erstattetes Gutachten der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich und der Verkehrskommission Zürich über den Bahnhofumbau.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich in seiner eigenen Äusserung darauf beschränkt, im wesentlichen die Begehren des Stadtrates von Zürich zu unterstützen.

Die erwähnten Vernehmlassungen auf unsere Planvorlage sind von uns mittels dem Eisenbahndepartement eingereichter Druckschrift bereits eingehend beantwortet worden. Wir haben dabei durchwegs an dem durch unser Projekt geschaffenen Standpunkte festgehalten und vor allem die gewünschte Verlegung des Aufnahmsgebäudes abgelehnt unter Angabe der gegen dieselbe sprechenden Gründe.

b) Übrige Objekte.

Nachdem unterm 3. November 1894 von Seite des Eisenbahndepartements die Genehmigung des definitiven Situationsplanes für die Bahnhoferweiterung Schaffhausen erfolgt war, wurden von uns detaillierte Vorlagen über Ausführung der neuen Hochbauten, wie Lokomotiv- und Wagenremisen, Zollpavillon etc., des Personentunnels, der Passerelle, der Strassenunterführungen bei *km* 0,2 und 0,436 und der Überfahrtsbrücke bei *km* 0,920 ausgearbeitet.

Diese Detail-Vorlagen erhielten jeweilen nach eingeholter Vernehmlassung des Stadtrates und der Regierung von Schaffhausen im Verlaufe der Monate Februar bis Ende Mai ebenfalls die Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörde. Trotz dieser Planbereinigung stellten anlässlich unserer Spezialvorlagen für die neuen Perronanlagen und Perronbedachungen die städtischen und kantonalen Behörden von Schaffhausen wider Erwarten eine Reihe von Begehren, welche eingreifende nachträgliche Abänderungen der bereits genehmigten Personentunnel- und Passerellenanlagen, wie der Anlage der Strassenunterführung bei *km* 0,200, ferner die Beseitigung bereits ausgeführter Neubauten und Eisenkonstruktionen, überhaupt eine gänzliche Umgestaltung des allseitig angenommenen Projektes unter grossem Kostenaufwand bezweckten.

Während der Dauer der hierüber schwebenden Verhandlungen mussten auf Betreiben der erwähnten Behörden die Arbeiten zweimal eingestellt werden; jedoch entschied schliesslich das Eisenbahndepartement, wie vorauszusehen war, dass es bei den bereits genehmigten Plänen sein Verbleiben habe, wonach die sämtlichen nachträglichen Begehren der Behörden Schaffhausens unberücksichtigt blieben. Immerhin haben letztere durch ihr Vorgehen eine ganz erhebliche Verzögerung der Ausführung der projektierten Arbeiten verursacht.

Bis Ende des Berichtsjahres konnten noch sämtliche Unterbauarbeiten mit Ausnahme des Personentunnels, der Perronänderungen und der Passerelle akkordgemäss fertig erstellt werden, ebenso die Hochbauarbeiten mit Ausnahme des Abbruches der badischen Lokomotivenremise und der Versetzung des Holzschuppens, so dass mit den Abrechnungen begonnen werden konnte.

Bis Ende Juli 1896 werden voraussichtlich die noch ausstehenden Arbeiten im Personenbahnhofe Schaffhausen vollendet und damit die gesamten Bahnhoferweiterungsarbeiten beendigt sein.

Auf der Station Altstetten wurde der neue Güterbahnhof nahezu fertig erstellt und die nötigen Vorbereitungen für Verlegung des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines Personendurchganges getroffen.

Im Bahnhof Baden wurde der Güterbahnhof erweitert und neue Zufahrten zu demselben angelegt, sowie am Übergang der Bruggerstrasse ein Personendurchgang erstellt. Deren Verrechnung erfolgt erst pro 1896.

Für Erweiterung der Station Örlikon ist ein neues, gegenüber dem frühern vom 27. November 1893 ergänztes Projekt ausgearbeitet worden, welches auch die Unterführung der Schaffhauserstrasse, Tieferlegung des

Bahneinschnittes in der Richtung gegen Zürich und Erstellung eines direkten Verbindungs-Geleises mit der Station Seebach vorsieht. Die Plan-Genehmigung von Seite der Behörden ist indessen noch nicht erfolgt.

Im Bahnhofe Winterthur sind die Bauten für Umbau und Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes gänzlich vollendet worden. Die Abrechnung kann aber erst im Jahr 1896 vorgenommen werden.

Die Stationserweiterung Müllheim mit Anlage eines dritten durchgehenden Geleises und Erstellung eines Wartsaalanbaues am Stationsgebäude wurde vollendet. Die Verrechnung der bezüglichen Ausgaben auf Baukonto kann aber erst pro 1896 stattfinden.

Die infolge Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen zum Abbruch gelangten Güterschuppen wurden im Bahnhofe Romanshorn als Lager- und Transitschuppen wieder aufgerichtet und mit den nötigen Zufahrtsgeleisen versehen. Die Kostenverrechnung findet pro 1896 statt.

Von bedeutenderen Bauten und Einrichtungen sind noch zu erwähnen:

Ersetzung des Niveau-Überganges einer Strasse zwischen Örlikon und Wallisellen über die Winterthurer-Linie durch einen Hochübergang.

Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Aarau.

Erstellung je eines Wärterwohnhauses zwischen Tägerweilen und Ermatingen und zwischen Winterthur und Hettlingen. Für ersteres erfolgt die Kostenverrechnung im Jahr 1896.

Erweiterung des Güterschuppens auf der Station Bischofzell.

Erstellen von Brückenwagen auf den Stationen Sitterthal, Rümlang, Kreuzlingen, Rüschlikon, Reichenburg, Seebach und Henggart.

Vergrösserung der Verladerampe und Verlängerung des Stumpen-Geleises auf der Station Ebikon.

Erstellen eines Stumpengeleises auf der Station Affoltern b./H.

Erweiterung des Verladeplatzes und Erstellung einer Rampe auf der Station Eschenz.

Beseitigung der Kopframpe und Erstellung eines durchgehenden Geleises am Güterschuppen Reichenburg.

Erstellung eines Verladeplatzes auf der Station Fehraltorf.

Erstellung eines zweiten Reservoirs im Güterschuppen des Bahnhofes Brugg.

Ergänzung von Bahnabschlüssen und Barrieren auf der Linie Sulgen-Gossau.

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

Verriegelung der Weichen und Signale auf den Bahnhöfen und Stationen Romanshorn, Brugg, Effretikon, Oberrieden, Lachen, Siebnen, Etzweilen, Mettmenstetten, Knonau und Cham. Die Kostenverrechnung erfolgt für letztere Station im Jahr 1896.

Erstellung von elektrischen Blocksignalanlagen auf den Strecken Altstetten-Wettingen, Wettingen-Brugg, Brugg-Aarau, sowie Zürich-Winterthur.

Ferner Erstellung von elektrischen Kontroll-Apparaten für Signalscheiben auf einer grösseren Zahl von Stationen.

Verstärkung von Brücken-Konstruktionen.

Verstärkung der Querträger an den Sihlbrücken im Bahnhof Zürich. Teilweise Verstärkung der Streben an der Wildbachbrücke bei Embrach, an der Wildbachbrücke bei Wetzikon, an der Sihlbrücke zwischen Wiedikon und Enge und an der Aabrücke bei Lachen.

Ersetzen der Bachbrücke und der Flutbrücke bei Bilten durch neue Eisenkonstruktionen von 10,1 *m* Stützweite.

Ersetzen von 11 Blechbalkenbrücken unter 10 *m* Stützweite auf der Linie Winterthur-Romanshorn durch neue Eisenkonstruktionen.

Die Kostenverrechnung für diese sämtlichen Brückenverstärkungen kann indessen erst im nächsten Jahr vollzogen werden.

Im übrigen verweisen wir mit Bezug auf die ausgeführten Bauarbeiten auf die Beilagen zu den Jahresrechnungen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Im Berichtsjahre waren sämtliche Lose der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen im Bau begriffen und wurde die Vollendung des Emmersbergtunnels der Strecke Schaffhausen-Feuerthalen bewerkstelligt.

Infolge von Differenzen mit Staat und Gemeinden, die Bahnanlage betreffend, konnten die definitiven Voranschläge für das dritte Los der Linie Thalweil-Zug und für die Lose 2, 3 und 4 der Linie Eglisau-Schaffhausen erst im Sommer 1895 fertig gestellt werden, wodurch Ausschreibung, Vergebung und hauptsächlich der Beginn der Bauarbeiten auf diesen Strecken unliebsame Verzögerungen erlitten. Letzterer wurde dadurch auf die Herbst- und Wintermonate verschoben, so dass im Berichtsjahre grössere Leistungen auf diesen Losen nicht mehr möglich waren.

Infolge Beendigung der rechtsufrigen Zürichseebahn fand eine Reduktion des Personales, ebenso Ende Januar der Austritt des bisherigen Oberingenieurs, Herrn Moser, statt, welch letzterer durch seinen früheren Adjunkten und Stellvertreter, Herrn Ingenieur Züblin, ersetzt wurde. Zum Personalbestand während des Jahres 1895 ist ferner zu erwähnen:

Der Austritt von 16 Ingenieuren, 1 Geometer, 1 Zeichner, 1 Kanzlisten und 1 Abwart.

Der Eintritt von 2 Ingenieuren, 1 Geometer, 1 Zeichner.

Somit ist das Personal um 14 Ingenieure, 1 Kanzlisten und 1 Abwart reduziert worden.

Bestand Ende 1895: 20 Ingenieure, 6 Architekten, 2 Geometer, 4 Zeichner, 1 Buchhalter, 2 Kanzlisten und 2 Abwarte.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die Expropriationsanstände vor Schätzungskommission und Bundesgericht waren Ende des Jahres noch nicht alle erledigt. Pendent sind jedoch nur noch die Prozesse betreffend Grundeigentum der Stadt Zürich über dem Zürchertunnel an der Rämistrasse und von drei Privaten in Unterstrass. Der Augenschein in Sachen fand vor ca. einem Jahre von Seite der Schätzungskommission statt, ein Beweis, wie sehr sich derartige Verhandlungen in die Länge ziehen.

Während des Berichtsjahres konnte mit den Unternehmern sämtlicher verakkordierten Arbeiten, so z. B. für Unterbau, Hochbau etc., mit Ausnahme derjenigen von Los II, abgerechnet werden. Letztere, Lerat & Cie., stellten für die Unterbauarbeiten so masslose Nachforderungen, dass bis anhin eine Einigung unmöglich war und somit der Prozess in sicherer Aussicht steht.

Die beim Bahnbau neu erstellten oder korrigierten Strassen, Wege und Wasserläufe sind nunmehr von allen Gemeinden übernommen. Diesbezügliche Verträge wurden im Laufe des Jahres mit den Gemeinden Zollikon, Herrliberg, Meilen und Hombrechtikon abgeschlossen.

Ebenso fanden mit Privaten und Genossenschaften der Bahnlinie entlang gütliche Vereinbarungen über die Abnahme von Wegen und Wasserleitungen resp. deren ferneren Unterhalte statt; es erreichten diese Vertragsabschlüsse die grosse Zahl von 194. Mit einer kleineren Anzahl von Privaten, cirka 15, werden die Unterhandlungen über gleichartige Verständigungen in Sachen noch weitergeführt.

Die akkordweise hergestellten neuen Katasterpläne der Linie, der Bauausführung entsprechend, wurden infolge von Arbeitsüberhäufung um mehrere Monate verspätet, d. h. Ende des Jahres abgeliefert, so dass die Abrechnung der Grunderwerbung erst im Jahre 1896 erfolgen kann.

c) Thalweil-Zug.

Die Durchführung der Grunderwerbung für diese Linie stiess auf ähnliche Schwierigkeiten wie seinerzeit diejenige für den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn. Hauptsächlich in den Gemeinden Horgen, Baar und Zug, konnte auf gütlichem Wege fast gar kein Land erworben werden, so dass in den meisten Fällen der Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission und des Bundesgerichtes angerufen werden musste. Die meisten dieser Prozesse sind noch pendent.

In drei Fällen war infolge Protestes gegen die Landabtretung die Einweisung in den Besitz des Landes durch den Bundesrat erforderlich.

Die Ausschreibung der Unterbauarbeiten von Los III, Baar-Zug, *km* 14.023 bis *km* 19.135, veranschlagt zu Fr. 1,187,100. — fand am 6. Mai 1895 statt, infolgedessen von 15 Unternehmern Offerten eingereicht wurden, deren niedrigste diejenige der Herren Gebrüder Messing in Zürich war. Letzteren wurden die Arbeiten mittelst Bauvertrag vom 5. Juni, genehmigt vom Verwaltungsrate unterm 12. Juni, übertragen.

Anfangs Juli begannen die Unternehmer mit den Bauarbeiten.

Da die Gotthardbahn bei Ausführung des Zugertunnels vorrätiges Material erhielt und wir dieses zur Auffüllung der Bahnanlage bei Zug auf Los III gut verwenden konnten, so fand am 19. April 1895 eine Vereinbarung zwischen den beiden Bahndirektionen statt, laut welcher die Kosten für den Aushub und für den Transport in unsere Auffüllung von jeder Bahnverwaltung zur Hälfte getragen werden. Diese Ausfüllungsarbeiten im Betrage von ca. 83,000 m^3 sollen bis Ende August 1896 vollendet sein.

Über die Anlage der Zufahrtsstrassen zu den Stationen Oberrieden und Horgen-Oberdorf fand auch im Berichtsjahre keine Einigung statt. Um indessen hieraus kein weiteres Hemmnis für den Baufortschritt der Linie entstehen zu lassen, reichten wir dem Eisenbahndepartement unterm 28. Oktober die Situationspläne sämtlicher Stationen der Linie und zugleich auch die betreffenden Hochbaupläne (inkl. Wärterhäuser) nebst den Plänen für die Einteilung der Wärterstrecken, der Niveauübergänge und Barrieren ein.

Für das Aufnahmsgebäude Zug, die Abortanlage und die Perronbedachung daselbst sind die von uns unterm 21. März, 25. Juni und 14. September den Behörden gemachten Planvorlagen durch das Eisenbahndepartement am 22. Mai, 29 Juli und 26. Oktober 1895 genehmigt worden. Unterm 24. Dezember wurden hierauf von Seite der Direktion sämtliche Hochbauarbeiten im Voranschlage von ca. Fr. 800,000. — zur freien Bewerbung ausgeschrieben.

Ein Hindernis für den Baufortschritt bildeten für das I. Los zwei von der Gemeinde Horgen in Aussicht genommene Strassenprojekte Wührenbach-Sihlbrugg, wovon eines die Bahnlinie nahe beim Ausgange des Horgerbergtunnels kreuzt, infolge dessen von uns eine Überfahrtsbrücke samt Dammanlage zu erstellen wäre.

Trotz mehrfachen Rechargen war es aber bis Ende des Jahres nicht möglich, von den Behörden einen bestimmten Entscheid zu erhalten, welches Projekt zur Ausführung gelangen solle.

Die beim Baubeginn auf dem III. Lose in den Gemeinden Baar und Zug gemachten Bodensondierungen mittelst Bohrapparat ergaben einen derart schlechten Untergrund für die baulichen Anlagen, dass für die meisten Objekte Pfahlfundation hätte vorgesehen werden müssen, was bei dem 355 *m* langen, aus 32 Öffnungen bestehenden Lorze-Viadukt von *km* 14.008 bis 14.363 allein mit einem Mehrkostenaufwand von ca. Fr. 105,000. — verbunden gewesen wäre. Behufs Vermeidung dieser Mehrkosten musste daher gegenüber dem früheren, vom Eisenbahn-

departemente unterm 2. April 1895 genehmigten Viadukt-Plane im Sinne von Art. 24 der Verordnung zum Eisenbahn-Gesetze eine Planänderung stattfinden. Die Planauflage in der Gemeinde erfolgte am 20. November, und die Vorlage an das Eisenbahndepartement nach Erledigung von Anständen mit der Gemeinde Ende Februar 1896. Danach wird der neue Viadukt nunmehr noch eine Länge von 104 *m* mit 7 Öffnungen à 12 *m*, wovon 2 auf dem rechten und 4 auf dem linken Ufer, nebst einer Öffnung über der Lorze, erhalten. Der übrige Teil des früher vorgesehenen Viaduktes wird durch einen Damm nebst 3 Viaduktöffnungen von je 9 *m* am Ende, für eine Wegunterführung dienend, ersetzt. Das Dammauffüllungsmaterial kommt aus der nahegelegenen Materialgrube im Jöchler.

Den Baufortschritt betreffend ist zu bemerken:

Los I. Ende des Jahres waren die Erdarbeiten zwischen Oberrieden und Horgen im Rohen erheblich gefördert und im ganzen ca. 35 % geleistet.

In dem 1985 *m* langen Horgerbergtunnel war der Firststollen auf der Ostseite auf 898 *m*, auf der Westseite auf 757 *m* Länge getrieben. Der Durchschlag ist seither am 15. März 1896 morgens 7 Uhr 20 erfolgt, wobei die Richtung mit einer Abweichung von 4 *cm* und die Höhenlage mit einer solchen von 1 *cm*, somit gut stimmten. Die Längendifferenz betrug 0.50 *m*.

Bis zum Durchschlage sind in den Stollen beidseitig zusammen durchschnittlich 3.56 *m* pro Tag, ähnlich wie beim Albistunnel (3.6 *m*) gemacht worden.

An Kunstbauten wurden ca 53 % des Voranschlages ausgeführt, so die Pfeiler und Widerlager nebst einer Anzahl Gewölbe beim Bürgertobel-Töbeli- und Oberriederviadukt, ferner verschiedene Durchfahrten und eine gewölbte Uberfahrtsbrücke zwischen Oberrieden und Horgen.

Los II. Hier wurden die Unterbauarbeiten beinahe vollendet, es fehlen noch einige Planierungs-, Beschotterungs- und Chaussierungsarbeiten.

Infolge Einführung der Sihlthalbahn auf Station Sihlbrugg mussten wir zur Erweiterung der Stationsanlage die Landstrasse bergwärts verlegen, wodurch die dortige Halde zum Rutschen kam und daher sehr kostspielige Entwässerungsarbeiten und Stützmaueranlagen erforderte.

Los III. Die Hauptarbeiten beschränkten sich auf den Betrieb der beiden Materialgruben im Jöchler und im Lauried zur Damm- und Stationsauffüllung bei Baar und Zug.

Bis Ende des Jahres sind aus diesen Gruben ca. 17,000 m^3 mittelst 5 Maschinen gefördert worden. Ausserdem wurden von der Gotthardbahn ca. 22,000 m^3 in die Stationsauffüllung von Zug verbracht.

Bei einigen Brücken und Durchlässen bei Baar hat man die Pfahlfundationen erstellt, so bei den beiden Gruppenpfeilern des Lorzeviadukts, auch konnte das Mauerwerk mehrerer Durchfahrten und gewölbter Objekte bei Baar und Zug vollendet werden.

Geleistet waren Ende des Jahres bei den Erdarbeiten ca. 10 % des Voranschlages, bei den Kunstbauten ca. 20 %.

Unterm 26. Februar 1895 hat der Bundesrat die Frist zur Vollendung der Linien Thalweil-Zug und Zug-Goldau auf den 1. Oktober 1896 festgesetzt. Hierauf Bezug nehmend ist jetzt schon hervorzuheben, dass die Einhaltung dieser Frist für die Linie Thalweil-Zug, infolge der durch die Expropriationsschwierigkeiten und die in baulichen Fragen rückständigen Entschliessungen von Kantons- und Gemeindebehörden erfolgten Verzögerungen der Bauarbeiten eine Unmöglichkeit ist.

d) Etzweilen-Schaffhausen.

Wie bereits im letzten Jahresberichte erwähnt, erfolgte die Vollendung des Emmersbergtunnels am 21. Februar, die Belastungsprobe der Rheinbrücke bei Feuerthalen am 26. März und die Kollaudation der Strecke Schaffhausen-

Feuerthalen am 27. gleichen Monates, worauf mit Bewilligung der Bundesbehörde dieses Teilstück am 2. April 1895 dem Betriebe übergeben werden konnte. Dadurch war die ganze Linie Schaffhausen-Etzweilen in Betrieb gesetzt.

Bis Ende des Jahres wurde mit allen Unternehmern abgerechnet, so mit Aebli, Rossi und Krieger für den Unterbau, mit Bosshard & Cie. in Näfels für Lieferung der eisernen Brücken und mit Ragaz-Leu & Cie. für die ausgeführten Hochbauten etc. etc.; für letztere fällt die Reglierung indes in das Jahr 1896. Rückständig ist nur noch die Abrechnung für Erstellung der Grünhäge, welche vertragsgemäss nicht vor 1896 stattfinden kann.

Betreffend Abnahme der neu erstellten oder beim Bau korrigierten Strassen, Wege und Wasserläufe resp. Übernahme von deren fernerem Unterhalte durch Gemeinden und Staat haben mit Langwiesen, Diessenhofen, Schlattingen und Unterstammheim Vereinbarungen stattgefunden, ebenso sind die Landstrassen auf Zürchergebiet abgenommen; dagegen steht die Abnahme derselben von Seite des Staates auf Gebiet des Kantons Thurgau trotz wiederholt gestellter Begehren immer noch aus.

Einer Weisung des Eisenbahndepartementes Folge leistend, sind von uns im Frühjahr noch Baggerungen im Rheinbette bei Feuerthalen behufs Erweiterung des Flussprofiles an der Brückenstelle als Kompensation eines durch unsern Brückenpfeiler eventuell zu gewärtigenden Staues ausgeführt worden.

Eine Anzahl noch pendenter Expropriationsfälle konnte im Berichtsjahre erledigt werden; dagegen wurde über denjenigen mit der Paradiesgesellschaft erst im Februar 1896 vom Bundesgericht entschieden.

Die neuen Katasterpläne der Linie wurden im Dezember fertig gestellt, so dass auch hier deren Vervielfältigung und die Abrechnung der Grunderwerbung erst im Jahre 1896 stattfinden kann.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Auf grossherzogl. badischem Gebiete war die Plangenehmigung Ende 1894 noch ausstehend. Dieselbe erfolgte dann für die ganze Strecke mit Ausnahme der Stationsanlage von Jestetten unterm 12./22. Januar 1895, worauf für die Station Jestetten neue Pläne angefertigt und der badischen Regierung vorgelegt werden mussten.

Die Pläne dieser Stationsanlage, im Osten von Jestetten, wurden unterm 8./11. Mai 1895 vom badischen Ministerium genehmigt, so dass also erst zu diesem Zeitpunkte das gesamte Tracé Eglisau-Neuhausen festgelegt war.

Die Grunderwerbung stiess bei den schweizerischen Gemeinden im allgemeinen auf grössere Schwierigkeiten, als bei denjenigen im Grossherzogtum Baden. Denn während in Eglisau, Hüntwangen, Rafz und Neuhausen zusammen ca. 60 Fälle, wovon 33 in der Gemeinde Rafz und 22 in der Gemeinde Neuhausen, der Schätzungskommission überwiesen werden mussten, konnte in den drei Gemeinden auf badischem Gebiete, mit Ausnahme von fünf Besitzern in Jestetten, wo geschätzt werden musste, das benötigte Land durchwegs auf gütlichem Wege erworben werden.

Die Expropriation war daher hier bis Anfang Oktober 1895, also in verhältnismässig kurzer Zeit, trotz verspäteter Plangenehmigung, fast gleichzeitig wie in den schweizerischen Gemeinden in der Hauptsache durchgeführt.

Im Laufe des Jahres sind sämtliche vier Baulose für die Ausführung des Unterbaues der Linie Eglisau-Neuhausen, nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung, dem Mindestfordernden vergeben und die betreffenden Bauverträge vom Verwaltungsrate genehmigt worden, nämlich:

Los I an die Firma Probst, Chappuis & Wolf, den 14. Januar und 5. Februar.
„ II und III an Stephan Rossi, den 18. August und 18. Oktober.
„ IV an Jamoretti & Mina, den 18. und 30. August.

Auf dem I. Lose haben die Arbeiten bei dem Hauptobjekte, dem Viadukt bei Eglisau, im Monat März mit Erstellung der Dienstbrücke über den Rhein und mit dem Aushube der Strompfeiler begonnen, nachdem von Seite

des Eisenbahndepartementes die Plangenehmigung der allgemeinen Disposition und des Unterbaues des Viaduktes am 26. März erfolgt war.

Der Viadukt erfordert ca. 18,000 m^3 Mauerwerk (exkl. Beton), wovon Ende des Jahres ca. 8000 m^3 oder 45 % geleistet waren, während bei den Erdarbeiten ca. 36,000 m^3 oder 38 % des Voranschlages ausgeführt worden sind.

Auf den drei übrigen Losen mussten sich die Unternehmer, da die Bauverträge mit denselben erst Ende August und Mitte Oktober perfekt wurden, darauf beschränken, über die Wintermonate den Bau für das kommende Frühjahr möglichst gut vorzubereiten und sind daher keine Leistungen von Belang an Erdarbeiten und Kunstbauten zu verzeichnen.

Neu angeordnete Studien über Ausführung der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Eglisau führten dazu, die früher vorgesehene Halbparabel-Konstruktion durch eine Fachwerkbrücke mit parallelen Gurtungen zu ersetzen. Die diesbezüglichen Pläne haben unterm 20. März 1896 die Genehmigung des Eisenbahndepartementes erhalten.

Für die Ausführung dieser Eisenkonstruktion ist unter einer grösseren Zahl bekannter Brückenfirmen Konkurrenz eröffnet worden, worauf die Vergebung der Brücke im Gewicht von ca. 586 T. an die mindestfordernde Firma Buss & Cie. in Basel stattfand.

Nach Abweisung des Gesuches der Regierung des Kantons Schaffhausen durch das Eisenbahndepartement, für die Scheibengasse in Neuhausen an Stelle der Durchfahrt einen Niveauübergang vorzusehen, gelangten die Regierung und der Gemeinderat Neuhausen im Mai 1895 nachträglich mit einem auf die Erweiterung der Scheibengassdurchfahrt gerichteten Begehren an die Bundesbehörde. Dem Ansuchen wurde durch Änderung der schiefwinkligen Anlage teilweise entsprochen, womit sich die Petenten einverstanden erklärten. Die betreffende neue Planvorlage dieses Objektes hat unterm 30. Dezember 1895 die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhalten.

VI. Direktion.

Das von der neuen Direktion schon im Jahre 1894 festgestellte Organisationsreglement nebst Geschäftsordnung für die Direktion erhielt im Frühjahr mit wenigen Änderungen die verwaltungsrätliche Genehmigung. Danach wurden in Übereinstimmung mit der bisherigen provisorischen Ordnung die Geschäfte von allgemeiner Bedeutung dem Präsidenten zugewiesen und die übrigen Geschäfte nach folgenden Departementen verteilt:

I. Departement, Finanzen, Versicherungswesen, Pensions- und Krankenkassen;

II. Departement, Bahnbau, Unterhalt von Bahn und Dampfbooten, Werkstätten;

III. Departement, Stations- und Zugsdienst, Fahrdienst;

IV. Departement, kommerzieller Dienst der Bahn und der Dampfboote;

V. Departement, Haftpflichtangelegenheiten, Expropriation, Gemeinschaftsstrecken und Gemeinschaftsbahnhöfe.

Danach blieb auch die Geschäftsverteilung unter die einzelnen Direktionsmitglieder die bisherige, d. h., es wurden definitiv zugeteilt:

Geschäfte von allgemeiner Bedeutung und III. Departement Herrn Präsident Birchmeier; Stellvertreter für die Geschäfte von allgemeiner Bedeutung Herr Vicepräsident Frölich, für das III. Departement Herr Direktor Brack;