

# Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **15 (1867)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

## **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.

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,169 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

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

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1866 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 18,873. 11
Im Jahre 1867 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu	„ 15,005. 26
	<hr/>
Gesamteinnahme	Fr. 33,878. 37
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. ziehen sich davon ab mit . . . . .	„ 15,931. 77
	<hr/>
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 17,946. 60

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 831. Der Choleraepidemie sind 8 Mitglieder zum Opfer gefallen.

## V. Bahnbau.

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

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich nahm im Berichtsjahre unsere Aufmerksamkeit und Thätigkeit wieder vielfach in Anspruch.

Die Arbeiten sind zwar in Folge unvorhergesehener Ereignisse und Verumständungen nicht allseitig in dem Maasse vorgerückt, wie wir es in unserm letzten Berichte in Aussicht nehmen zu können glaubten. Gleichwohl dürfen die im Berichtsjahre erzielten Fortschritte der Bahnhofsbauarbeiten als befriedigend bezeichnet werden. Es gereicht uns auch zu großer Beruhigung, daß trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhofes, der gleichzeitig auch für den Betrieb zur Verfügung gehalten werden muß, darbietet, bis zur Stunde noch kein Unglück zu beklagen ist.

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

Der Abbruch des alten Aufnahmsgebäudes sowie die Beseitigung der alten Einsteighalle wurden in kürzester Zeit bewerkstelligt, und sodann der dort noch im Rückstande gebliebene, zirka 300 Fuß lange Theil der südlichen Umfassungsmauer der neuen Einsteighalle sowie die umfangreichen Grab- und Maurerarbeiten des die Wartsäle, die Restaurationen, den Gepäcksaal, die Vorhalle u. d. m. enthaltenden Hauptbaues in Angriff genommen. Für den eben erwähnten noch unausgeführt gebliebenen Rest der südlichen Längsmauer der Einsteighalle, von dessen beförderlicher Herstellung der ununterbrochene Fortgang der Aufstellung des eisernen Daches der Einsteighalle abhing, war das Hauptsteinmaterial schon zum Voraus bearbeitet worden und in Folge der raschen und energischen Anhandnahme dieses rückständigen Theiles gelang es gerade noch, denselben bis auf die Höhe der Auflager für die eiserne Dachkonstruktion (62 1/2 Fuß über dem Trottoir) aufzubauen, als auch unter den bei der Bahnhofbaute beschäftigten Arbeitern die Choleraepidemie, durch welche Zürich im verfloffenen Sommer und Herbst so schwer heimgesucht wurde, in höchst bedenklicher Weise ausbrach. Die Werkstätten, in welchen viele dieser Arbeiter ihre gemeinsamen Koch- und Schlafstellen hatten, mußten aus sanitarischen Gründen geschlossen werden, nachdem übrigens schon vorher bei der nach und nach unter dem Arbeitspersonal eingetretenen allgemeinen Entmuthigung ein großer Theil desselben, meistens aus Fremden bestehend, es vorgezogen hatte, andere von Zürich entferntere Arbeitsplätze aufzusuchen, oder Angesichts des anrückenden Spätjahrs in die Heimat zurückzukehren. Nach dem Zurücktreten der Cholera, unmittelbar vor Eintritt des Winters, schien es mit Rücksicht auf die nachtheiligen Einflüsse des Frostes nicht mehr räthlich, größere Mauertheile aufzuführen. Gleichwohl wurden diejenigen Maurer- und Steinhauerarbeiten, auf welche die Kälte nicht nachtheilig einwirken kann, nach Thunlichkeit fortgesetzt. Die Umfassungsmauern der Einsteighalle, dieses wesentlichsten Theiles der Bauanlage, sind denn auch mit Einschluß der Stirnfacade gegen die Limmat im Rohbaue nahezu vollendet und bis Anfang des künftigen Monats Mai werden die zur Zeit noch fehlenden Giebelaufläge auf den beiden Längsmauern, deren Ausführung erst nach geschehener Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion möglich war, ebenfalls zur Ausführung gebracht sein.

Die Dachkonstruktion der Einsteighalle ist schon seit einiger Zeit vollständig aufgerichtet. Die Eindeckungsarbeiten an derselben mußten jedoch aus Gründen der Solidität und mit Rücksicht auf die Unmöglichkeit der Aufbringung eines dauerhaften Anstrichs während der kältern Jahreszeit, sowie dann auch, weil die Eindeckung an die noch nicht durchweg hergestellten Giebelaufläge angeschlossen werden muß, während des Winters ausgesetzt werden. Sobald die Witterung es erlaubt hat, ist mit diesen Eindeckungsarbeiten wieder begonnen worden und in wenigen Wochen werden sie vollendet sein. Wenn es nicht möglich war, die gänzliche Eindeckung der Einsteighalle noch vor Eintritt des Winters zum Abschlusse zu bringen, wie wir bei Abfassung unsers letzten Geschäftsberichts gehofft hatten, so hängt die eingetretene Verzögerung theils mit dem Ausbruche der Cholera in Zürich, theils aber auch mit Abänderungen in der anfänglich beabsichtigten Anordnung der beweglichen Gerüste zusammen, welche nothwendig wurden, um zwei Bahngleise in der Einsteighalle, welche für die Gerüste in Anspruch genommen worden wären, für die Zwecke des Betriebs verfügbar zu halten. — In dem mit der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett und Comp., über die Erstellung der Dachkonstruktion abgeschlossenen Vertrage ist die Bedingung enthalten, daß die Unternehmungsgesellschaft eines der neun Dachfelder der Eisenkonstruktion, deren jedes zirka 9000 □' Grundfläche hat, in fertig zusammengesetztem Zustande einer Probebelastung durch Aufbringung eines gleichmäßig auf der Oberfläche vertheilten, einer bestimmten Schneelast entsprechenden Gewichtes zu unterwerfen habe. Bei Vornahme dieses wichtigen Aktes glaubten wir noch einen unbetheiligten Experten in der Person des Herrn Professor Dr. G. Zeuner in Zürich zuziehen zu sollen. Nach

dem Befunde dieses zutrauenswürdigen Fachmannes entspricht die Dachkonstruktion den hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit aufgestellten Vertragsbestimmungen.

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

Die Ausführung der verschiedenen Kanal- und Dohlenbauten ist im Laufe des verfloffenen Winters unter Benützung des niedrigen Wasserstandes zum Abschlusse gelangt.

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

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

Die Geleiseanlagen sind in dem Personen- und Güterbahnhofe nunmehr vollständig hergestellt. In der neuen Einsteighalle des Personenbahnhofes waren 6 Geleise von je 580 Fuß Länge und unmittelbar vor der Halle ein Schiebbühnengeleise, das die Hallengeleise rechtwinklig kreuzt, zu legen. Sofort nach dem Abbruche der alten Einsteighallen wurde mit der Erstellung dieser Geleise begonnen. Sie bestehen aus Krupp'schen Gußstahlschienen, welche auf Langschwellen aus Zores-Eisen liegen, die wieder unter sich durch Querschwellen von Zores-Eisen verbunden sind. Für die Laufkränze der Räder sind an der inneren Seite der Gußstahlschienen T-Eisen angeschraubt welche die Spurrinnen der Räder bilden und an der äußern Seite der Schienen sind Winkelleisen angebracht, welche einen senkrechten Abschluß der Länge der Schienen nach ermöglichen. Dadurch wird das später zu asphaltirende Planum zwischen den Schienen gegen allfällige Erschütterungen beim Befahren der Geleise thunlichst geschützt. Ungeachtet die sämmtlichen Geleise in der Halle um zirka 10 Zoll gehoben und der größte Theil derselben fortwährend dem Verkehre geöffnet bleiben mußte, gelang es doch, den Oberbau in der Einsteighalle sammt dem Quergeleise vor derselben in successiver Weise, ohne den Bahnbetrieb irgendwie merklich zu stören, im Laufe von zirka 3 Wochen zu legen. — Um Reservewagen aufstellen und mit den Bahngeleisen in direkte Verbindung bringen zu können, wurden außerhalb des Güterbahnhofes von der Langsurrenstraße abwärts in der Richtung gegen Baden auf der rechten Seite der Bahn zwei Geleise, das erste in der Länge von 1,800 Fuß und das zweite in einer Ausdehnung von 600 Fuß, erstellt und 3 Paar Weichen zur Verbindung dieser Geleise mit dem Einfahrtsgeleise der Westlinie angebracht. Zu dieser Geleiseanlage wurden durchgehends Ausschußschienen und Ausschußschwellen verwendet, die nicht mehr auf offener Linie belassen werden durften.

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

Ungeachtet der Schwierigkeiten, auf welche die abschließliche Genehmigung der Pläne für den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen gestoßen war, wurden gleichwohl die für den Güterverkehr bestimmten Hochbauten bereits im Mai des Berichtsjahres in Angriff genommen und dermaßen gefördert, daß sie schon am 1. Oktober dem Betriebe übergeben werden konnten. Diese Hochbauten bestehen aus einem Güterexpeditionsgebäude, zwei Güterhallen und zwei Laderampen. Das Güterexpeditionsgebäude befindet sich auf der Nordseite des Bahnhofes an der hintern Bahnhofstraße. An dasselbe schließt sich östlich die badische Güterhalle sammt Laderampe und westlich die Güterhalle und Laderampe der Nordostbahn an. Das Expeditionsgebäude und die beiden Güterhallen sind auf 10 bis 11 Fuß tiefen Pfeilern fundirt, die durch Grundbogen verbunden wurden, auf welchen sich ein Sockel von Kalksteinquadern befindet. Ueber diesem Sockel ist das Mittelgebäude in Holz und mit Backsteinriegelwerk, die Güterhallen dagegen ganz in Holz aufgebaut. Das Expeditionsgebäude hat eine Länge von 85' und eine Breite von 43'. Es enthält im Erdgeschoße die Büreaux für die Güterexpedition der Nordostbahn und der badischen Bahn, sowie für die schweizerische und die badische Zollverwaltung. Im ersten Stockwerke befinden sich zwei Beamtenwohnungen und im Keller sowie auf dem Dachboden die für die letztern weiter erforderlichen Räumlichkeiten. Die beiden Güterhallen haben eine Länge von je 133.5' und eine Breite von je 40'. An dieselben schließen sich die Laderampen mit einer Länge von je 96' und einer Breite von je 48.5' an. Nächst der Stirnseite dieser Rampen sind Abtritte für das Dienstpersonal angebracht.

Nachdem im Sommer des Berichtsjahres die Detailpläne und Voranschläge für das definitive Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Schaffhausen im Einvernehmen mit der badischen Eisenbahnverwaltung von uns ausgearbeitet worden waren, konnten die Grab- und Fundationsarbeiten für dieses Gebäude in der Mitte des Septembers begonnen werden. Das neue Verwaltungsgebäude kommt unmittelbar an die vordere Bahnhofstraße zu stehen. Die Gesamtlänge desselben beträgt 280' und die durchschnittliche Breite 45'. Es besteht aus einem längern Mittelbaue, an welchen sich zu beiden Seiten über den Mittelbau erhöhte Pavillons und an letztere wieder kleinere Stirnflügel anschließen. Im Mittelbaue befinden sich die Wartsäle und die Restauration. Die beiden Pavillons enthalten im Erdgeschoße Büreaux der beiden Bahnverwaltungen, im Entresol und im ersten Stockwerke Wohnungen. In den beiden Stirnflügeln sind zu ebener Erde weitere Büreaux der Bahnverwaltungen und in

den Entresols Wohnräume und Schlafzimmer für das Fahrdienstpersonal angebracht. Unter dem Verwaltungsgebäude in seiner ganzen Ausdehnung befinden sich die Keller für die Beamtenwohnungen und den Restaurateur, ferner die Küche und die Speisekammern für den Lehtern und endlich die Räumlichkeiten für die Zentralheizung. Es werden nämlich sämtliche Dienst- und Wohnräume mittelst einer Dampfheizung erwärmt werden.

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

Die zum Behufe des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen erforderlichen Veränderungen und Ergänzungen der Geleiseanlagen sind bereits zur Ausführung gebracht, und ebenso ist im Laufe des Berichtsjahres die städtische Wasserleitung, welche, aus zwei gußeisernen Röhren bestehend, den Bahnhof in der Tiefe von 3 bis 8' in schiefer Richtung durchschnit und sich theilweise auf dem für das definitive Verwaltungsgebäude bestimmten Bauplatz befand, in eine schlupfbare Dohle von 3 $\frac{1}{2}$ ' Weite und 5' Höhe verlegt worden, welche sich rechtwinklig durch den Bahnhof hindurchzieht.

Wir schließen unsere Berichterstattung über den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen mit der Mittheilung, daß derselbe bis zum Schlusse des nächsten Jahres zu gänzlicher Vollendung gebracht werden soll.

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

Für den Landungsplatz des im Baue begriffenen Trajektschiffes im Hafen von Romanshorn und für die Geleiseverbindungen zwischen diesem Landungsplatze und den Bahnhofseisen, beziehungsweise den in den Bahnhof Romanshorn einmündenden Bahnen wurden im Laufe des Berichtsjahres Pläne und Voranschläge entworfen und sodann gegen den Schluß desselben auch die zur Inangriffnahme der Bauten für diesen Landungsplatz erforderlichen Vorbereitungen getroffen.

Nachdem im Frühjahr 1866 auf den Stationen Schlieren, Dietikon, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil mit dem Baue der definitiven Aufnahmgebäude begonnen und dieselben noch im nämlichen Jahre bis unter Dach gebracht worden waren, gelangten diese Gebäude in der Mitte des Berichtsjahres zu gänzlicher Vollendung, so daß sie dem Verkehre übergeben werden konnten. Auf den Stationen Schlieren und Dietikon wurden sodann noch Sodbrunnen erstellt und der Sodbrunnen im Bahnhofe Frauenfeld, dessen Wasser zu begründeten Klagen Veranlassung gab, durch einen laufenden Brunnen ersetzt. Ueber die sämtlichen an diesen Stationengebäuden ausgeführten Arbeiten wurde noch im Laufe des Berichtsjahres mit den betreffenden Unternehmern Schlußabrechnung gepflogen.

Zu den auf der Station Brugg zum Zwecke ihrer Erweiterung und ihres Ausbaues erforderlichen Arbeiten sind bereits im Jahre 1866 die nöthigen Einleitungen getroffen worden. Im Berichtsjahre wurden dann diese Arbeiten in Angriff genommen.

Da das zu erbauende definitive Aufnahmsgebäude zum Theile auf den bisher von dem Güterschuppen eingenommenen Platz zu stehen kommen sollte, so hatte der Inangriffnahme des Aufnahmsgebäudes die Verlegung des Güterschuppens auf die Südseite der Station voranzugehen. Da sich aber in dem letztern bis anhin auch die Wartlokale und die Büreaux für den Personenverkehr befunden hatten, so mußten vor dem gänzlichen Abbruche desselben neue derartige Lokale in einem zu diesem Ende hin zu erbauenden provisorischen Aufnahmsgebäude gewonnen werden. Es wurde nun mit dem Abbruche und der Wiederaufstellung der für den Güterverkehr bestimmten Abtheilung des Güterschuppens begonnen, sodann, bevor der die Wartsäle und die Büreaux für den Personenverkehr enthaltende Theil des Güterschuppens beseitigt wurde, ein provisorisches Aufnahmsgebäude, zu welchem die inzwischen entbehrlich gewordenen alten Stationshäuser von Schlieren und Dietikon verwendet werden konnten, erstellt, hierauf der noch übrig gebliebene Theil des Güterschuppens abgebrochen und verlegt und erst zum Schlusse der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes begonnen und dann noch der Art gefördert, daß die Sockel bereits vor Eintritt des Frostes verlegt waren.

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

Das definitive Aufnahmsgebäude erhält eine Länge von 97.6' und eine durchschnittliche Breite von 40'. Es besteht aus einem erhöhten Mittelbaue, an den sich zwei niederere Seitenflügel anschließen. Der Mittelbau enthält im Erdgeschoße die Büreaux und im ersten Stockwerke die Wohnung für den Stationsvorstand. In den Seitenflügeln werden die Wartsäle der verschiedenen Klassen angebracht. Das Gebäude wird in Stein mit Quaderverkleidung ausgeführt. Bei dem Baue wird ein bedeutender Theil des Stein- und Holzmaterials, welches bei dem Abbruche der alten Einsteighallen und des frühern Aufnahmsgebäudes im Bahnhofe in Zürich gewonnen wurde, Verwendung finden. Wesentlich auch, um dies in nutzbringender Weise bewerkstelligen zu können, hielten wir es für angezeigt, das neue Stationsgebäude in Regie ausführen zu lassen.

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

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

Die Schiffe unserer Unternehmung schließlich noch anlangend, ist über das gegenwärtig auf Rechnung der württembergischen und unserer Verwaltung im Baue begriffene, zur Bedienung der Route Romanshorn=

Friedrichshafen bestimmte Trajektschiff bereits in der II. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes das Erforderliche mitgetheilt worden. Die früher schon begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen“ wurde im Berichtsjahre gänzlich durchgeführt und sodann auch das Dampfboot „Bodan“ einem durchgreifenden Umbaue unterworfen. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Verfahrens ist der Reservefond mit den daherigen Baukosten belastet worden.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

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

Die Direktion behandelte in 160 Sitzungen 3,526 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 18 Geschäfte.

---

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1867 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 20. April 1868.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.