Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 1 (1853)

Artikel: Auszug aus dem Protokolle der ordentlichen Generalversammlung der

Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgehalten in

Zürich den 26. April 1854

Autor: [s.n.]

Kapitel: 4: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730479

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 28.11.2025

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

IV. Bahnban.

- a) Technische Vorarbeiten. Diese sind auf der ganzen Linie von Romanshorn bis zum Harbe bei Zürich, auch soweit die Ausssührungsarbeiten selbst noch nicht begonnen haben, zu Ende geführt. Für die kleine Strecke vom Harbe bis Zürich, welche, da sie den Bahnhof in Zürich in sich begreift, besondere Schwierigkeiten darbietet, werden die technischen Vorarbeiten demnächst der Direktion vorgelegt werden können. Nicht minder eifrig sind die vorbereitenden technischen Arbeiten für die Fortsetzung der Nordostbahn im Kanton Aargau betrieben worden. Der Punkt, dis zu welchem dieselben gediehen sind, wird, wie bereits bemerkt, die Direktion in den Stand setzen, der Regierung von Aargau in nächster Zeit eine Tracé-Vorlage zu machen. Sobald dann die Regierung von Aargau dem ihr vorzulegenden Tracé die Genehmigung ertheilt haben wird, soll ohne Verzug mit der Aufnahme der Katastralpläne auf Grundlage des so sestgestellten Tracé's begonnen werden.
- b) Expropriation. Die Expropriation ist von Romansborn bis Oberwinterthur als ganglich burchgeführt zu betrachten, vorbehältlich einiger weniger Fälle, Die theils noch bei ber eidgenöffischen Schatungskommiffion anhängig, theils auf bem Bege ber Beschwerbeführung gegen bie Entscheibungen ber lettern an bas Bundesgericht gezogen worden find. Auf ber Strede von Dberwinterthur bis Burich ift die Expropriation, soweit fie fur die Erbauung des Tunnels und der Limmatbrude nothwendig ift, ebenfalls vollständig und ohne daß noch eine Beiterziehung an das Bundesgericht ftattfinden konnte, burchgeführt und auf den übrigen Theilen diefer Strecke ift die Expropriation gegenwärtig in vollem und rafdem Gange. Betreffend die Roften der Expropriation find wir im Falle, Ihnen mitzutheilen, daß bis Ende März b. J. im Gangen 443 Jucharten expropriirt und für biefelben Frk. 582,149 bezahlt worden find. Es kömmt sonach die Judhart des bisher expropriirten Landes im Durchschnitt auf Frk. 1,314. 10 Cts. zu ftehen. Dabei ift jedoch zu erwähnen, daß biefe Durchschnittssumme auch die Entschädigung für bie erpropriirten Gebäude, für Minderwerth an die Bahn angrengender Grundstücke in Folge von erfdwerter Rommunikation, bon Zerstuckelungen u. f. f. in sich begreift, daß fie fich ferner mit auf einen bedeutenben Theil ber voraussichtlich theuersten Expropriationen im Kanton Zurich bezieht und daß endlich ein Theil des expropriirten Landes, als für die Bahn und ihre Zwecke überhaupt nicht oder nicht mehr nothwendig, wieder verkauft werden fann.
- c) Unterbau. Die ganze Linie von Romanshorn bis Zürich ift in fünf Sektionen und jede biefer Sektionen in eine Anzahl Arbeitsloofe eingetheilt.
- Die I. Sektion "Romanshorn" erstreckt sich von Romanshorn bis Riet und ift bei einer Länge von 3 Stunden in 5 Arbeitsloofe abgetheilt.
- Die II. Sektion "Weinfelden" reicht von Riet bis zum Thur-Uebergang bei Heschikofen. Dieselbe ift 31/2 Stunden lang und enthält 4 Arbeitsloofe.
- Die III. Sektion "Frauenfeld" erstreckt sich von dem Thurübergange bei Heschikofen mit Einschluß besselben bis zum südlichen Ende des Bahnhofes in Winterthur und zerfällt bei einer Länge von 51/4 Stunden in 7 Arbeitsloofe.
- Die IV. Sektion "Tagelschwangen" reicht von bem süblichen Ende bes Bahnhofes in Winterthur bis zum Glattübergange unterhalb ber Herzogenmühle, hat eine Länge von 4 Stunden und enthält 5 Arsbeitsloofe.
- Die V. Sektion "Burich" begreift die Strecke von der Glatt bis zum Bahnhof in Zurich in sich. Sie ift 11/2 Stunden lang und in 3 Arbeitsloose abgetheilt.

Mit Ausnahme der zwei letzten Arbeitsloose der Sektion Tagelschwangen und des ersten und letzten der Sektion Zürich sind sämmtliche Arbeitsloose der Linie von Romanshorn bis Zürich an Unternehmer vergeben und im Bau begriffen. Die noch nicht in Akkord gegebenen Loose werden demnächst und jedensfalls so beförderlich ausgeschrieben werden, daß die Arbeiten in denselben gleichzeitig mit dem Tunnel und der Limmatbrücke vollendet werden können.

Die Summen der bisanhin unter Vorbehalt des Nachmaßes abgeschlossenen Akkorde verhalten sich gegenüber den Summen der Voranschläge des technischen Büreau's in den verschiebenen Sektionen folgendermaßen:

Seftion.			Voranschlag.				Aktordsumme.			
	Romanshorn			Frk.	1,252,395			Frk.	1,209,572	
	Weinfelden .		•	11	532,738			"	471,582	
	Frauenfeld .			"	1,797,586	٠. ١	٠.	11	1,609,267	
	Tagelschwange	n		"	1,059,225			11	909,141	
	Zürich			"	3,114,355		•	"	2,771,776	
				Frf.	7,756,299			Frf.	6,971,338	200

Die Akfordsummen stehen somit um Frk. 784,961, also um etwas mehr als 10%, unter ben Summen bes Boranschlages.

Der gegenwärtige Stand ber Arbeiten in den an Bau-Uebernehmer vergebenen Arbeits= loofen ift folgender:

Die Arbeiten im Isten Loose ber Sektion Romanshorn, welches ben Unterbau bes Bahnhofes Romanshorn und die Herstellung und Austiefung bes bamit zusammenhängenden neu angelegten Safens umfaßt, sind nahezu vollendet. Die auf eine Länge von 1400 Fuß bem Bahnhofe entlang erstellte und bas neue Safenbaffin von der Landseite her eingrenzende Quaimauer ift 19 Jug hoch und reicht noch um 1 Fuß über ben höchsten bekannten Wafferstand vom Jahre 1817 hinaus. Bon ber Seefeite her wird bas Hafenbaffin bis auf eine zum Einlaufen ber Schiffe nöthige Deffnung von ungefähr 100 Fuß Beite von einem Pfahlbamme eingeschloffen, ber, vom Ende ber Quaimauer gegen bie Hafeneinmundung sich hinziehend, über 1000 Fuß lang wird. Die doppelte Pfahlreihe der außern Schutwand dieses Pfahlbammes ift sammt bem Dammkopf auf die ganze Lange und die innere Pfahlreihe auf eine Lange von ungefähr 700 Tug ausgeführt. Sie gewährt jest ichon ben erforderlichen Schut in bem neuen Safen vollständig und ift nur noch gegen die Gewalt der Wellen durch innern Ausbau sicher zu stellen. Die Quaimauer und die Fundamente ber Bahnhofgebaube murben noch im Laufe bes verfloffenen Jahres bis auf wenige Refte beendigt, fo daß ichon Unfangs Dezember mit ber Austiefung bes hafens und ber Er= bauung des Pfahldammes begonnen werden konnte. Bur Ableitung des von der Landseite her kommen= ben Baffers find unter ber Bahnhoffläche hindurch mehrere Durchläffe und Tollen erstellt worden. Die Fundamente fammtlicher Bahnhofgebäude wurden bom festen Boben aus aufgemauert. Der überaus niebrige Wasserstand bes Bodensees hat die Austiefungsarbeiten für die Erstellung des Hafenbassins und für die Auffüllung des Bahnhofraumes in hohem Maße begünftigt. Es sind diese Arbeiten bereits so weit vorgeschritten, daß die Dampfboote ohne Anftand in das hafenbaffin einfahren und längs der ganzen Duaimauer an allen Stellen anlegen können. Die Auffüllung bes Bahnhofplages ift im Roben als vollendet zu betrachten. Das bei der Austiefung des Hafens gewonnene Material wurde, soweit es nicht zu dem Bahnhofe erforderlich war, zu Landanlagen in nächfter Nähe des Bahnhofes verwendet. Bei diefem Anlasse glauben wir Ihnen übrigens zur Kenntniß bringen zu follen, daß Unterhandlungen mit den

Behörden bes Kantons Thurgau betreffend die Betheiligung des letztern bei der Hafenbaute in Romanshorn schon seit geraumer Zeit im Gange sind und nun beförderlich zum Abschlusse gelangen dürsten. — Auf den übrigen Arbeitsloosen der Sektion Romanshorn sind die Arbeiten in raschem Fortgange begriffen. Mehr als 4/5 der sämmtlichen Erdarbeiten sind beendigt und alle kleinern Brücken und Durchlässe erstellt. Für die größern Brücken sind die Fundamentirungen fertig und die Vollendungstermine werden pünktlich eingehalten werden. Die Leistungen an sämmtlichen Kunstbauten dürsen zu 2/5 des ganzen Betrages versanschlagt werden. Auch werden jetzt schon die Wegbauten und die Beisuhr des Schotters zur Einbettung des Oberbaues rüstig betrieben.

In der Sektion Weinfelden sind die Erdarbeiten auf den 3 ersten Arbeitsloosen mit Ausnahme kurzer Strecken vollendet und es ist daselbst mit der Reinplanie begonnen worden. Im 4ten Arbeitsloose sind die auszuführenden Arbeiten weit bedeutender und daher auch noch nicht so weit vorgerückt; sie wers den indessen rüstig betrieben und es unterliegt ihre Vollendung im Rohen innerhalb der in dem Aktorde anberaumten Frist gar keinem Zweisel. Im Ganzen sind in dieser Sektion mehr als 3/5 der sämmtlichen Erdarbeiten vollendet. Die Fundamentirungen für die Durchlässe gehen ihrer Vollendung entgegen und die Maurerarbeiten rücken rasch vor. Die Leistungen an sämmtlichen Kunstbauten belausen sich derzeit auf ungefähr ½ des ganzen Betrages derselben. Die Parallelwege sind zum größten Theil erstellt und bekieset und auch zur Beschotterung der Bahn wird unausgesetzt Kies zugeführt. Die Entwässerung der Bahn und die Uebersetung des Thurthales mittelst des Eisenbahndammes gaben zu vielsachen Unterhand= lungen mit den anstosenden Grundeigenthümern und Gemeinden Anlaß, welche jedoch größtentheils zu einem gedeihlichen Abschlusse gediehen sind.

In der Sektion Frauenfeld haben die Arbeiten ebenfalls einen erfreulichen Fortgang, und obsichen die letten Bauloose dieser Sektion erst im Dezember v. J. veraktordirt werden konnten, so sind doch die Erdarbeiten bereits zu ½ erstellt und die Leistungen an den Kunstbauten können auf ½ ihres Totalsbetrages veranschlagt werden. Die Fundamentirungen der Pfeiler für die Thurs und die Murgbrücke sind gesichert und es können allfällig eintretende Hochwasser die Fortführung der Bauarbeiten nicht mehr in dem Maße hemmen, daß um ihretwillen eine Ueberschreitung der sestgeseten Vollendungstermine zu geswärtigen stünde. Der ungewöhnlich niedrige Wasserstand des verstossenen Winters erleichterte die Außsführung dieser Fundationen in hohem Grade und ermäßigte in ebenso erheblichem Umfange ihre Kosten, obgleich der Pfahlrost an der Thurbrücke wegen der hohen Kießablagerung auf 30 bis 40 Fuß Tiese einsgetrieben werden mußte.

In der Sektion Tagelfchwangen sind mehrere Entwässerungsanlagen und Korrektionen des Kämptflusses in Ausführung begriffen und es haben auch die Fundirungsarbeiten für die Tößbrücke und den Biadukt bei Mannenberg, so wie die Erdarbeiten begonnen.

In dem Iten Arbeitsloofe der Sektion Zürich, welches den Tunnel, die Limmatbrücke und einen Theil der Auffüllung auf dem linken Limmatufer enthält, sind die Arbeiten im vollen Gange. Als dieses Arbeitsloos um die Mitte des Septembers des verstossenen Jahres in Aktord gegeben wurde, waren die 3 vertifalen Schächte des Tunnels bereits dis auf das künftige Bahnniveau abgeteuft und die seitlichen Stollen auf der Breite des Tunnels vollendet, so daß der Unternehmer sogleich mit dem Betrieb der Stollen nach der Längenare des Tunnels beginnen konnte. Die günftige Beschaffenheit des im Tunnel vorgefundenen Gesteins gestattete es, statt die angefangenen Stollen längs der Widerlager sogleich sortzussehen, einen 10 Fuß weiten und 10 Fuß hohen Richtstollen im künftigen Gewölbscheitel durchzubrechen, und es ist nun diese Arbeit so weit vorgeschritten, daß vermittelst verselben die Verbindung zwischen den

3 Schächten hergestellt und ferner in der Nichtung gegen die Mündungen beiderseits noch eine Strecke von ungefähr 400 Kuß durchgesprengt, somit der Richtstollen auf nahezu 2/3 der ganzen Tunnellänge vollendet ist. Das genaue Zusammentressen des Nichtstollens mit der Bahnare hat ein rühmliches Belege für die sorgsältige Aussührung des Alignements und Nivellements geliesert. Am Einschnitte vor der nördlichen Tunnelmündung ist ebenfalls unausgesetzt gearbeitet worden. Dagegen konnte der Einschnitt vor der südlichen Tunnelmündung weniger gesördert werden, weil das auszugrabende Material größtenteils zu der Aussüllung im Harbe und Sihlselde verwendet werden soll und daher diese Ausgrabung erst dann gehörig betrieben werden kann, wenn das Gerüste sür den Bau der Limmatbrücke, über welches die ausgegrabene Erde transportirt werden soll, erstellt sein wird. An diesem Gerüste wird gegenwärtig mit aller Energie gearbeitet. Die Pilotirung der beiden Landpseiler der Brücke und die Fundamentirung der Bseiler des anstoßenden Viadustes werden in naher Zeit gänzlich beendigt sein. Die sämmtlichen Arbeiten in diesem schwierissten Urbeitsloose sind so vorgeschritten, daß eine genaue Einhaltung der einbedungenen Vollendungstermine in Aussicht steht.

d) Dberbau. Die Lieferung ber für die Strecke von Nomanshorn bis Winterthur erforderlichen Bahnschwellen ift burch Verträge gesichert, welche zu folgenden Durchschnittspreisen abgeschlossen wors ben sind: 12,700 Stück Stoffchwellen,

75,200 " Zwischenschwellen, im Ganzen

87,900 Stück im Durchschnittspreise von Frk. 4. 28 Cts. per Stück (Stoß= und Zwischenschwellen in einander gerechnet). Hiebei sind die für die Bahnhöfe und Stationen ersorderlichen Langsschwellen nicht inbegriffen, welche zu Durchschnittspreisen von Frk. 6.50 bis auf Frk. 56, je nach ihrer Länge und Stärke, bestellt sind und die Gesammtsumme von Frk. 44,416 kosten. — 1/4 der Schwellen ist bereits geliesert und auf verschiedenen Lagerpläten an der Eisenbahnlinie abgelagert. Die übrigen 3/4 werden successive nachgeliesert und bis Anfang November I. J. nuß die ganze Lieserung ersolgt sein. — Sodann besinden sich noch 37,931 Schwellen theils in Zürich, theils an verschiedenen Orten im Kanton Aargau, welche von der Direktion der aufgelösten Nordbahngesellschaft angekauft worden sind und für die übrigen in den Kantonen Zürich und Aargau besindlichen Strecken der Nordostbahn verwendet werden sollen.

Für die Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur sind die erforderlichen Eisenbahnschienen in vorzüglichster Qualität (Wales'sches Eisen) und in einem Belause von 4,600 Tonnen (92,000 Zentner) schon im September v. J. bestellt worden. Die Lieserung dieser Schienen wird in den nächsten Tagen beginnen und im Lause des Sommers vollständig durchgeführt werden. Der vertragsmäßige Preis für eine Tonne (1000 Kilogramme), frachtsrei nach Romanshorn geliesert, beträgt Frk. 301. 50 Cts.

Die Verträge für die Lieferung der nöthigen Schienenbefestigungsmittel, Verbindungs= laschen, Unterlagsplatten, Hackennägel und Laschenbolzen, sowie der Areuzungen, Wei= chen, Pumpen und Schiebebühnen sind ebenfalls abgeschlossen. Die Lieferungstermine entsprechen benjenigen, welche für die Schienen stipulirt sind.

e) Hoch bau. Die nöthigen Plane und Kostenberechnungen für die Sochbauten auf ber ganzen Linie von Romanshorn bis Zürich sind größtentheils vollendet. Die Sochbauten für den Bahnhof in Romans= horn sind bereits zur Uebergabe an Bauunternehmer ausgeschrieben. Das gleiche wird auch für die übri= gen Hochbauten auf der Linie Romanshorn=Winterthur geschehen, soweit gegenwärtig schon ein sicheres Urtheil über die Ausdehnung, welche diesen Bauten nach den Bedürfnissen des Verkehres gegeben werden muß, gefällt werden kann.

horn bis Winterthur sind in einer der vorzüglichsten Fabriken Süddeutschlands 8 Lokomotiven sammt Tender, nämlich 6 für Personenzüge und 2 für Güterzüge, bestellt. Der Preis einer Lokomotive sammt Tender beträgt Frk. 61,003. Die Lokomotiven für die Personenzüge sind außer dem Tender und dessen Ladung zu einer Zuglast von 2,600 Zentner bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 4 geographischen Meilen (30 Kilometer) in der Zeitstunde und die Lokomotiven für die Güterzüge außer dem Tender und dessen Ladung zu einer Zuglast von 3,400 Zentner bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 3 geographischen Meilen (22 Kilometer) in der Zeitstunde berechnet. Die Fabrik garantirt diese Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und verslichtet sich, die Lokomotiven 1,500 Wegstunden zurückgelegt haben werden, auf ihre Kosten alle Abänderungen und Reparaturen an denselben vorzunehmen, welche in Folge der Verwendung von schlechtem Material oder in Folge mangelhafter Arbeit nothwendig werden sollten. Die Lieserungstermine für die Lokomotiven stehen mit dem Zeitpunkte, auf welchen die Bahnstrecke Nomanshorn-Winterthur erössnet werden soll, vollkommen im Einklange.

Die für den Betrieb der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur erforderlichen Wagen sind theils bereits bestellt, theils werden sie in nächster Zeit bestellt werden. Die Lieferungspreise (mit Einrechnung ber Neservestücke und der sämmtlichen Frachtkosten) betragen:

für	einen	achträdrigen	Personenwagen	gemischt	I.	u. II.	Klasse	Frk.	12,358	
11	11	"	"			II.	11	11	10,838	
"	11	"	"			III.	"	11	9,162	
11	"	vierrädrigen	"			II.	"	"	5,648	
11	11	"	11			III.	11	"	4,732	

Alls Garantie für die Verwendung des besten Materiales und für ganz gute Arbeit werden 10 % bes jeweiligen Kaufpreises bis nach einjähriger Verwendung der Wagen zurückbehalten. Die Wagen werden nach dem s. g. amerikanischen Systeme konstruirt. Die achträdrigen gemischten Wagen I. und II. Klasse enthalten 52 Pläze, die achträdrigen Wagen II. Klasse 56 und die achträdrigen Wagen III. Klasse 72 Pläze. Die vierrädrigen Wagen II. Klasse enthalten dagegen nur 24 und diejenigen der III. Klasse nur 32 Pläze. Die achträdrigen Güterwagen sind auf eine Tragkrast von 200 Zentner und die viersrädrigen auf eine solche von 160 Zentner berechnet.

- g) Tednifdes Bureau. Unter ber Oberleitung bes Ober-Ingenieurs fteben im Bentralbureau:
 - 1 Chef bes technischen Centralbureau,
 - 1 Maschinenmeister,
 - 2 Zeichner,
 - 2 Ropisten;

auf ben Geftionsbureaux:

- 5 Sektions=Ingenieure,
- 2 Architekten,
- 26 Geometer und Zeichner,
- 26 Bauführer,
- 7 Schreiber,
- 3 Abwarte.

Diese fämmtlichen Beamteten und Angestellten find nicht etwa auf Amtsbauern, sondern auf unbestimmte Beit angestellt.

h) Eröffnung ber Bahn. In Zusammenfassung ber Mittheilungen über ben Stand unserer Unternehmung, die wir in diesen Bericht niederzulegen die Ehre hatten, glauben wir die Ansicht zuberssichtlich aussprechen zu dürfen, daß die Eröffnung der Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur im März 1855 und diesenige von Winterthur bis Zürich im Anfang des Jahres 1856 werde stattsinden können.

V. Chätigkeit der Gesellschaftsbehörden.

- a) Direktion. Bum Vice-Prafidenten ber Direktion wurde von dem Verwaltungerathe Gerr Direktor Conrad Ott = 3 mhof von Burich gewählt. Der Berwaltungerath beschloß die Aufstellung eines Generalfekretariates und übertrug biefes wichtige Umt herrn Georg Friederich Schweizer von Burid, gewesenem eidgenösifichen Kurs-Inspektoren. Un die ftatutengemäß bestehende Stelle eines Rechnungsrevisors mablte ber Berwaltungerath herrn Eduard Sofmeister bon Burich, gemefenen Sauptkaffier und Budhalter ber Nordbahngesellschaft. Neben diefen beiden Beamteten und bem Saupt= kafflere, herrn Joh. heinrich Muller von Burich, befinden fich noch 1 Sekretar, 1 Gehulfe und 1 Kopift in provisorischer Unftellung auf dem Bureau ber Direktion. — Bis zur Konstituirung ber Mordoftbahngefellschaft in ber Generalversammlung vom 12. September v. J. hat die Direktion ber ehemaligen Zürich = Bobenseebahn = Gesellschaft 53 Sitzungen gehalten und in benselben 427 Geschäfte be= handelt. In diefen Zeitraum fallen, wie Ihnen vielleicht noch aus einer frühern Berichterstattung erinnerlich ift, die nicht minder ausgedehnten als schwierigen Verhandlungen mit der ehemaligen Nord= -bahngesellschaft zum Zwecke der Bereinigung beider Gesellschaften und die ebenso mühevollen Konzessions unterhandlungen mit ber Regierung von Aargau. Seit dem 12. September v. J. hat die an diesem Tage gewählte Direktion ber Nordostbahngesellschaft bis zum Schlusse bes Berichtsjahres 38 Sitzungen gehalten und in benfelben 740 Beschäfte erledigt.
- b) Verwaltungsrath. Der Verwaltungsrath hat zu seinem Prässbenten Herrn Direktor Martin Escher Seß von Zürich und zu seinem Vice Prässbenten Gerrn Stadtprässbent Eduard Steiner von Winterthur gewählt. Vis zur Konstituirung der Nordostbahngesellschaft in der Generals versammlung vom 12. September des Berichtsjahres hielt der Verwaltungsrath der ehemaligen Zürichs Bodenses-Cisenbahngesellschaft 5 Sitzungen, in denen er 39 Geschäfte behandelte. Der Verwaltungsrath der Nordostbahngesellschaft versammelte sich seit seiner Wahl nur einmal, bei welchem Anlasse er 6 Geschäfte erledigte

Das Präsidium erklärte nach Verlesung bieses Geschäftsberichtes bie ordentliche Generalversammlung ber Nordostbahngesellschaft bes Jahres 1854 für eröffnet.

Es wurde sodann von dem Präsidium theils angezeigt, daß für 22,285 Aktien Stimmkarten mit 1451 Stimmen ausgestellt worden seien, theils eröffnet, daß Inhaber von mehr als 250 Stimmen answesend und in der Versammlung mehr als ein Fünftheil der Aktien repräsentirt, daß somit die Versammlung gemäß § 23 der Statuten beschlußfähig sei.

Zu Stimmenzählern wurden gewählt: Die Herren Hans Stockar=Efcher von Zurich, Oberstlt. Rieter von Winterthur, Kantonsrath Zangger auf dem Rietli, Escher=Usteri von Zurich, Fürssprech Ludwig von Weinfelden, Regierungsrath Blattner von Aarau.

Hierauf ward folgende Rechnung ber Direktion über das Jahr 1853 verlesen :