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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 4 (1856)

Artikel: Vierter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1857 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730446

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: 15.12.2025

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

Bahndienstes wesentlich erleichtert worden wäre und der Bahntelegraphenverkehr eine ungleich größere Wichtigkeit erlangt hätte. Die im Laufe des Jahres erstellte direkte Bahntelegraphenleitung zwischen Zürich und Uster ist bis jetzt noch wenig benutzt worden.

Außer der Entgleisung einer Lokomotive im Bahnhof zu Zürich, welche die Zerstörung eines Personenwagens zur Folge hatte, fanden im Laufe des Berichtsjahres keine Störungen des Bahnbetriebes statt, und wir haben auch keine Unglücksfälle zu beklagen.

Der Aktivsaldo der Unterstützungskasse der Angestellten unserer Gesellschaft betrug am Schlusse des Berichtsjahres Fr. 29,885. 04 Rp., derjenige der Rechnung über die Krankenkasse Fr. 2726. 12 Rp.

V. Bahnbau.

a. Technische Vorarbeiten. Diese waren schon im Herbst 1855 bis Lenzburg vorgerückt und hatten herausgestellt, daß das konzessionirte Tracé an Lenzburg vorbei nicht allein einen Umweg von 3/4 Stunden, sondern auch 1 1/3 Million Franken mehr Baukosten und an 80,000 Franken mehr jährliche Betriebskosten als eine direkte Linie über Ruppersweil erfordere. Es hatte sich zugleich ergeben, daß die großen Betriebskosten einer Linie über Lenzburg durch die in Folge des Umwegs vermehrten Betriebseinnahmen keineswegs aufgewogen würden. Ein von uns behufs der Ablösung jener so bedeutenden Nachtheile an die Aargauische Regierung gerichtetes Gesuch gab derselben Veranlassung zur genaueren Prüfung beider Linien. Es wurden Expertisen veranstaltet, und wir sorgten dafür, daß alle dazu dienlichen Vermessungen und Vorarbeiten mit thunlichster Beförderung vorgenommen wurden. Die Entscheidung dieser Angelegenheit hat sich jedoch bis in den Monat März d. J. verzögert, und der jetzige Stand der Vorarbeiten auf der nunmehr konzessionirten Linie Holderbank-Ruppersweil-Aarau ist der, daß dieselbe zwar definitiv bestimmt, die Kataster-Vermessung auf dem Felde durchgeführt, die Katasterplane und Grunderwerbungs-Verzeichnisse und die Bauplane angefertigt, dagegen aber die Voranschläge noch zu bearbeiten, auch die spezielle Genehmigung der Plane über die dabei vorkommenden Straßen- und Flußveränderungen bei der Aargauischen Regierung zwar nachgesucht, vorerst jedoch nur für die Gemarkungen Holderbank und Mörikon ertheilt ist und für die übrigen Gemarkungen noch aussteht.

Um uns über die Anlagekosten und Betriebsverhältnisse einer Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und der inneren Schweiz ein Urtheil bilden zu können, haben wir die erforderlichen technischen Vorarbeiten angeordnet. Zu diesem Behufe wurde die Bahnbau-Sektion Tagelschwangen zu Ende November 1856 aufgelöst, die Vollendung der wenigen daselbst noch rückständigen Arbeiten dem Bahn-Ingenieur der Strecke Zürich-Romanshorn übertragen und das hiedurch verfügbar gewordene Personal mit jenen Vorarbeiten beauftragt.

b. Expropriation. Die Expropriation ist von Romanshorn bis Holderbank als gänzlich durchgeführt zu betrachten, indem nur noch wenige Fälle unerledigt sind, welche an das Bundesgericht gezogen wurden.

Ueber den Landbedarf und den dafür bezahlten Preis auf den Bahnstrecken zwischen Brugg und Aarau werden die etwa wünschbaren Mittheilungen in einem späteren Berichte folgen.

c. Unterbau. Nachdem wir in unsern frühern Geschäftsberichten eine einläßliche Beschreibung der Bahn Zürich-Romanshorn gegeben haben, so erübrigt uns nur noch, davon Erwähnung zu thun, was im Berichtjahre an Erd-, Kunst- und Hochbauten neu hinzugekommen ist. Die Austiefung des Hafens in Romanshorn war nämlich am Schlusse des letzteren noch nicht vollendet, sondern, unter vorzugsweiser Benützung der niedrigeren Winterwasserstände von 1852/53 und 1854/55, nur so weit vorgerückt, daß das Ein- und Auslaufen der Schiffe mit ziemlicher Leichtigkeit geschehen konnte und der gänzlichen Vollendung der Hafenaustiefung bei dem nächsten günstigen Wasserstande entgegen gesehen werden durfte. Ein solcher ist nun im verflossenen Winter eingetreten, und es ist auch wirklich die Austiefung, so weit dieselbe in Ausgrabungsarbeiten zu bestehen hatte, glücklich vollends durchgeführt worden. Nur einige kleinere Austiefungsarbeiten, welche noch in der Hafeneinfahrt im Rückstande sind, und wegen der allzu weichen Beschaffenheit des Grundes nur mittelst Ausbaggerung bewerkstelligt werden können, mußten verschoben werden, da keine der im Besitze der verschiedenen Uferstaaten befindlichen Baggermaschinen für diesen Winter erhältlich war. Das sämmtliche bei der Ausgrabung des geräumigen Hafenbassins gewonnene Material wurde zur Auffüllung des Bahnhofes und zweier Depotplätze benutzt. Letztere schließen sich unmittelbar an den Hafen und Bahnhof an, und leisten gute Dienste, namentlich für Lagerung von Brennholz. Da indessen der Umfang derselben dem Bedürfnisse noch nicht ganz genügt, so wurde der dießjährige niedere Winterwasserstand auch dazu benützt, um diese Landanlagen dem Plane gemäß noch weiter auszudehnen, indem das fehlende Füllmaterial den benachbarten seichten Uferstellen des Seegebietes außerhalb des Hafens entnommen wurde.

In unserem letzten Geschäftsberichte haben wir der Bauten erwähnt, die in Folge der Einmündung der Ostbahn auf dem Bahnhof Zürich hergestellt worden sind. Mittlerweile hat sich jedoch sehr fühlbar gemacht, daß mit denselben dem stets im Wachsen begriffenen Verkehr keineswegs Genüge geleistet wird, und daß auf diesem Bahnhofe, sowohl für den Güter- als für den Personen-Verkehr noch bedeutend erweiterte Anlagen geschaffen werden müssen. Wir sehen uns im Hinblick auf die Anforderungen eines gefahrlosen und bequemen Betriebes genöthiget, die Eisenbahnbrücke über die Sihl, welche bisher nur 2 Geleise hatte, auf 7 Geleise zu erweitern, jenseits der Sihl noch einen zweiten großen Güterschuppen in Aussicht zu nehmen und daher beide Bahnhofhälften auch durch eine Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke mit einander zu verbinden.

Auf der Bahnstrecke Baden-Brugg sind die noch im Rückstande gebliebenen ausgedehnten Uferbauten an der Limmat und Reuß, unter Benützung des letzten niedrigen Winterwasserstandes vollendet worden. Begünstigt durch die trockene und kalte Winterwitterung ist es auch gelungen, die Entwässerungsarbeiten am Unterwyler Berge, gleich wie im vorhergehenden Baujahre auf der Seite gegen die Limmat zur Sicherstellung der Bahn, so nun auch auf der Bergseite behufs der Sicherung der dort mit der Bahn parallel laufenden Landstraße vorzunehmen und bis auf einen kleinen Rest, welcher noch in Arbeit ist, durchzuführen. Eine Erdabrutschung am Wildenstich bei Turgi hatte daselbst den Einsturz eines Theiles der davor angelegten Stützmauer zur Folge, und gab Veranlassung zu einer Verlegung der oberhalb vorbeiführenden Landstraße, wobei die ganze Stützmauer beseitigt, die Berghalde 1½füßig abgeböscht und damit alle weitere Gefahr vollständig beseitigt werden konnte.

Auf der Bahnstrecke Baden=Brugg war der Unterbau gegen das Ende des Monates August 1856, auf der Strecke Brugg=Holderbank gegen das Ende des Monates März 1857, als dem bedungenen Termine, vertragsgemäß hergestellt.

d. Oberbau. Auf der neuen Bahnstrecke von Brugg bis Holderbank werden die Schienen demnächst vollständig gelegt sein.

Auf dem Dreieck am nördlichen Ende des Bahnhofes Winterthur zwischen der Nordost= und der Rheinfallbahn wurden auf Kosten der St. Gallisch=Appenzellischen Eisenbahngesellschaft die für den Betrieb der letzteren bestimmten Geleiseanlagen nebst Drehscheibe und anderen Einrichtungen angelegt.

Sämmtliche Stationen der Bahnstrecke Zürich=Romanshorn, mit Ausnahme der Haltstellen Mühlheim und Wiesendangen sind gleich von Anfang mit Ausweichgeleisen versehen worden. Es stellte sich das Bedürfniß heraus, auch zu Wiesendangen ein Ausweichgeleise anzulegen, und es wird nun demselben gegenwärtig entsprochen.

Auf der Bahnstrecke Zürich=Baden war bis anhin nur auf der Station Dietikon ein Ausweichgeleise. Um nun den mit der wachsenden Ausdehnung des Betriebes sich steigernden Anforderungen hinsichtlich der Eintheilung der Fahrten entsprechen zu können, ohne vorerst das zweite Geleise auf dieser für Doppelspur angelegten Bahn legen zu müssen, werden gegenwärtig auch Ausweichgeleise auf den übrigen Haltstellen dieser Bahnstrecke, nämlich zu Altstätten, Schlieren und Killwangen, gelegt.

Die Ausweichgeleise auf dem Bahnhof Zürich sowohl, als auf dem Bahnhof Baden und der Station Dietikon waren von früher her in Kurven von nur 250 bis höchstens 400 Fuß Halbmesser angelegt. Dieselben sind nunmehr mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes bei dem eintretenden lebendigeren Verkehr und auf die mit so scharfen Kurven verbundene rasche Abnützung des Materials einer durchgreifenden Veränderung unterworfen und dabei die Kurven mit wenigstens 450 bis 650 Fuß Halbmesser angelegt worden.

In Folge der letzteren Herstellungen ist eine Nachbestellung von Schienen und Schienenbefestigungsmitteln, sowie von eichenen Unterlagsschwellen nöthig geworden. Die Lieferungsverträge sind zu billigen Preisen bereits abgeschlossen und ist dabei auch darauf Rücksicht genommen worden, daß der schadhaft gewordene Theil der Schienen und Schwellen auf der Bahnstrecke Zürich=Baden mit neuen ausgewechselt werden kann.

e. Hochbau. Zu Romanshorn ist auf dem oben erwähnten kleineren Lagerplatz ein Holzschuppen errichtet worden. Auf der größeren Landanlage ist unmittelbar am Hafen ein zweiter größerer Güterschuppen, hauptsächlich zur Lagerung von Früchten bestimmt und darum mit 3 Böden und den nöthigen Aufzugkrahnen versehen, gegenwärtig im Bau.

Bei der Haslimühle ist, zu Gunsten einer vom Kanton Thurgau beabsichtigten sehr nahen Straßenverbindung über Mühlheim nach Konstanz, nachträglich eine Haltstelle angelegt und ein kleines Aufnahmsgebäude errichtet worden.

Auf dem Bahnhof Frauenfeld ist ein zweiter Güterschuppen, wesentlich zur Lagerung von Früchten bestimmt, erbaut worden.

Auf der Haltstelle Wiesendangen ist anstatt der bisherigen Bude ein kleines Aufnahmsgebäude im Bau begriffen.

Auf dem oben erwähnten Dreieck bei dem Bahnhof Winterthur ist für den Betrieb der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn und auf Kosten dieser Gesellschaft eine Reparaturwerkstätte von uns angelegt worden. Nach Vollendung derselben ist eine provisorische, auf dem Bahnhofe gegenüber dem Güterschuppen errichtete Remise und Werkstätte zum Gebrauche als Holzschuppen neben jene versetzt, und dadurch der für den Betrieb der Rheinfallbahn reservirte Raum auf dem Bahnhofe wieder frei geworden. Der Bau eines definitiven Verwaltungsgebäudes nebst Einsteighalle auf diesem Bahnhof wird demnächst begonnen werden.

Auf der äußern Hälfte des Bahnhofes Zürich ist im Berichtsjahre die Hauptreparaturwerkstätte der Nordostbahn in Angriff genommen und unter Dach gebracht worden und geht nunmehr ihrer raschen Vollendung entgegen. Dieselbe wird in genügendem Maße die Mittel darbieten, nicht nur die gewöhnlichen Reparaturen an Lokomotiven und Wagen vorzunehmen, sondern gelegentlich auch neue Wagen zu verfertigen, damit fortwährend eine hinreichende Anzahl von tüchtigen Arbeitern angestellt bleiben kann, um die abwechselnd mehr oder weniger massenhaft vorkommenden Reparaturen stets rasch ausführen zu können. Die Werkstätte schließt mit ihrem Hauptbau und zwei Flügeln und einem auf der Hinterseite angebrachten Magazin- und Wohnungsgebäude einen geräumigen länglichten Hof ein. Außerhalb desselben und den Flügelgebäuden gegenüber befinden sich eine Remise für Wagen und eine solche für Lokomotiven. Letztere dient zugleich als Heizhaus. Zwischen den Remisen und der Werkstätte sind zwei kleinere Höfe, in welchen bei guter Witterung einzelne Arbeiten auch im Freien vorgenommen werden können. Werkstätte, Remisen und Höfe sind mit Geleisen durchzogen und letztere durch einige Weichen, zwei große Schiebebühnen, eine große und einige kleinere Drehscheiben unter sich und mit dem Bahnhofe in Verbindung gebracht. Eine Dampfmaschine von 16 Pferdekräften wird die Arbeitsmaschinen der Werkstätte in Bewegung setzen. Neben derselben und für den Fall der von Zeit zu Zeit daran vorzunehmenden Reparaturen wird die im bisherigen Heizhause disponibel werdende Dampfmaschine von 6 Pferdekräften in Reserve aufgestellt werden.

Auf der Station Turgi wurden im Hinblicke auf den etwaigen Bau einer Bahn nach Waldshut bis jetzt nur provisorische Einrichtungen getroffen.

Dagegen erforderte die Ausdehnung des Betriebes bis Brugg auf letzterer Station, als vorläufigem Endpunkt der Bahn, die provisorische Errichtung von 2 Güterschuppen, die Anlegung einer Drehscheibe, eines Lokomotivschuppens, eines Krahns zum Ueberladen beladener Wagen auf Eisenbahnwaggons, eines bedeckten Perrons und mehrerer Dienst- und Ausweichgeleise, sowie die Versetzung der Postremise von Baden auf diese Station.

f. Betriebsmittel. Das bisher angeschaffte Betriebsmaterial kann mit der Ausdehnung des Betriebs bis Aarau nicht mehr ausreichen. Wir haben demnach zu annehmbaren Preisen bereits neue Lieferungsverträge abgeschlossen, wonach sich die Summe der vorhandenen Lokomotiven und Wagen aller Gattungen, mit Einschluß der mit der Rheinfallbahn übernommenen, auf folgende Zahlen erhöhen wird:

a. Lokomotiven sammt Tender.

5	Stück	Güterzugmaschinen;
14	„	Personenzugmaschinen;
3	„	Schnellzugmaschinen;
4	„	ältere Maschinen der Nordbahn;
2	„	von der Rheinfallbahn.
Zusammen: 28	Stück.	

b. Personenwagen.

I. und II.	Klasse	12	Stück	mit 8	Rädern	=	96	Räder;
II.	„	10	„	„ 8	„	=	80	„
II. „ III.	„	7	„	„ 8	„	=	56	„
III.	„	26	„	„ 8	„	=	208	„
I.	„	1	„	„ 4	„	=	4	„
I. „ II.	„	9	„	„ 4	„	=	36	„
II.	„	13	„	„ 4	„	=	52	„
III.	„	19	„	„ 4	„	=	76	„
Zusammen:		97	Stück	mit			608	Rädern

oder 304 Stück Achsen.

c. Güterwagen.

13	Stück		Gepäckwagen	mit 8	Rädern	=	104	Räder;
12	„	geschlossene	Güterwagen	„ 8	„	=	96	„
12	„	offene	„	„ 8	„	=	96	„
109	„	geschlossene	„	„ 4	„	=	436	„
140	„	offene	„	„ 4	„	=	560	„
21	„	„	Viehwagen	„ 4	„	=	84	„
Zusammen: 307	Stück	Wagen				mit	1376	Rädern

oder 688 Stück Achsen.

g. Technisches Personal. Für die Eisenbahnbauten im Kanton Aargau hat das in Baden mit dem erforderlichen Personale errichtete Sektionsbureau ausgereicht, und es wird dasselbe auch bis zur Vollendung genügen, indem die Bahn bis Holderbank als vollendet anzusehen und nur noch die kurze Strecke Holderbank-Aarau zu bauen ist. Die Vorarbeiten für die Bahn von Zürich in die innere Schweiz werden mit dem oben erwähnten Personale noch fortgesetzt. Das mit der Rheinfallbahn übernommene technische Personal wird noch so lange im Dienste bleiben, als es die Vollendung einzelner Arbeiten erfordert.

h. Eröffnung der Bahn. Die kurzen, aber große und schwierige Arbeiten erfordernden beiden Bahnstrecken Oerlikon-Zürich und Baden-Brugg sind im Berichtsjahre bald nach einander dem Verkehr übergeben worden, erstere am 26. Juni, letztere am 29. September 1856, nach zuvor konzessionsgemäß eingeholter und ertheilter Bewilligung der betreffenden Kantonsregierungen. Es ist damit eine ununterbrochene Schienenverbindung von 114,56 Kilometer Länge von Brugg über Zürich bis zum Bodensee in Betrieb gesetzt worden. Die Eröffnung der Bahnstrecke Brugg-Aarau kann in Folge der langwierigen Verhandlungen mit den Behörden des Kantons Aargau hinsichtlich des Tracé's Holderbank-Rupperswil-Aarau vor Mai 1858 nicht erwartet werden.

Die Eröffnung der Rheinfallbahn wird in der Mitte des gegenwärtigen Monates April erfolgen. Es mag nun gestattet sein, eine kurze Beschreibung derselben hier anzufügen.

Die Rheinfallbahn zweigt von Winterthur aus in nördlicher Richtung von der Nordostbahn ab und überschreitet das Thur- und das Rheinthal, indem sie zunächst dem Eulachthal folgt, rechts an Wülflingen vorbei geht, die tiefe Einsattelung zwischen dem Taggenberg und Wolfensberg ersteigt, und sodann dicht an Henggart vorbei die Niederung zwischen den hügeligen Ausläufern des Irchel und der Thurgauer Höhen verfolgt. Sie erreicht 3000 Fuß westlich von Andelfingen das Thurthal, folgt dem steilen südlichen Abhange desselben, übersetzt die Thur an der engsten Stelle des Thales, 3000 Fuß östlich von Andelfingen, an dessen südlicher Seite sie vorbei geht, erreicht jenseits sofort das Plateau zwischen der Thur und dem Rhein, geht östlich an Marthalen vorüber, verfolgt gegenüber von Benken eine Strecke weit das Hochufer des Rheins, zieht westlich dicht an Dachsen vorbei, entwickelt sich sodann auf eine größere Ausdehnung am Abhange des steilen und hohen Bordes des Rheins bis zum Schloßberg bei Lauffen, welchen sie in einem Tunnel durchbricht. Gleich jenseits des Tunnels und unmittelbar oberhalb des Rheinfalls überschreitet sie den Rhein, geht rechts an der Waggonfabrik und bei Neuhausen vorbei, und erreicht endlich den Bahnhof Schaffhausen.

Die Bahn entwickelt im Ganzen eine Länge von 99,125 Fuß, oder 29,74 Kilometer, worunter 52,67 % Gerade und 47,33 % Kurven von 750 bis 4000 Fuß Halbmesser sich befinden. Die Bahn umgeht dabei so viel als möglich alle Ausbiegungen des hügeligen Terrains, um die Höhe der Auffüllungen und die Tiefe der Einschnitte, sowie die Undulation ihres Profiles auf ein Minimum zu reduziren. In der Richtung von Winterthur nach Schaffhausen ersteigt sie in siebenmaligem Wechsel von Steigen und

Fallen eine Höhe von	234 Fuß,
und fällt ebenso im Ganzen	351 „

so daß das Steigen und Fallen zusammengenommen 585 Fuß beträgt und der Bahnhof Schaffhausen 117 Fuß tiefer liegt als der Bahnhof Winterthur.

Die Steigungsverhältnisse bewegen sich zwischen 0,68 ‰ und 10 ‰; die Steigung von 10 ‰ kommt im Ganzen auf eine Ausdehnung von 33,500 Fuß Länge vor.

Die horizontalen Strecken betragen . .	18,40 %
„ Steigungen	36 „
„ Gefälle	45,60 „

der ganzen Bahnlänge.

Die Bahn ist mit einspurigem Unterbau angelegt. Die größten Bauwerke derselben sind:

1. Die Thurbrücke bei Andelfingen von 460 Fuß Länge und 107 Fuß Höhe über dem mittlern Wasserstand der Thur, bestehend aus 2 steinernen Land- und 3 steinernen Mittelpfeilern und 4 eisernen Jochen nach dem Town'schen System auf je 110 Fuß Spannweite für die beiden mittleren Oeffnungen und je 94 Fuß bei den beiden Seitenöffnungen. Die Fahrbahn besteht, wie bei den Gitterbrücken der Nordostbahn, aus hölzernen, quer über die Joche gelegten Schwellen, auf welchen unmittelbar die Schienen befestigt sind.
2. Der Tunnel unter dem Schloß Lauffen von 220 Fuß Länge.
3. Die mit 9 Bogen von 40 bis 60 Fuß Oeffnung gewölbte, im Ganzen 600 Fuß lange steinerne Brücke über den Rhein.

Haltstellen sind angelegt bei Hettlingen, Henggart und Dachsen, sowie Güterstationen mit Ausweichgeleisen bei Andelfingen und Marthalen. Zwischen den Bahnhöfen und den Haltstellen sind in Entfernungen von 3000 bis 4000 Fuß Bahnwärter-Wohnhäuser und Schilderhäuser angebracht. Auf dem Bahnhof Schaffhausen ist ein provisorisches Aufnahmsgebäude, zwei massive definitive Remisen für Lokomotiven und Wagen, sowie ein Schuppen zur Aufbewahrung von Torf errichtet.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Direktion. Im vergangenen Verwaltungsjahre schieden die Herren Ott-Imhof und Professor Hildebrand aus der Direktion aus. Gewählt wurden an deren Stelle die Herren Escher-Bodmer von Zürich und Hüni-Stettler von Horgen. Der Erstere erklärte jedoch bereits im Monat Juni seinen Wiederaustritt. Eine Wiederbesetzung dieser Stelle fand aus Rücksichten gegen den mit der Rheinfallbahngesellschaft abgeschlossenen Fusionsvertrag, gemäß welchem ein dem Kanton Schaffhausen angehörendes Mitglied der Direktion von dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft zu ernennen ist, nicht statt.

Verwaltungsrath. Er verlor in Folge eingereichter Demission Herrn alt Regierungsrath Eduard Sulzer und durch den Tod Herrn Nationalrath Schaufelbühl von Zurzach. Als neue Mitglieder wurden in diese Behörde gewählt: Herr C. Ott-Imhof von Zürich und Herr alt Regierungsrath Müller von Winterthur.

In 159 Sitzungen verhandelte die Direktion 2369 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 9 Sitzungen 28 Geschäfte.

Am Schlusse des Berichtes über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1856 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit.

Zürich, den 4. April 1857.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.