

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	11 (1863)
Artikel:	Zweiter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern umfassend das Jahr 1863
Autor:	Escher, A.
Kapitel:	An das Tit. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730521

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: 22.02.2026

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

An das C. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

Cit.

Wir waren schon in unserm ersten Geschäftsberichte in der Lage, mittheilen zu können, daß Alles, was auf die Konzessionen für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Bezug habe, abschließlich geordnet, daß die technischen Vorarbeiten für den Unterbau auf der ganzen Linie vollendet, daß das Trace, die Bahnhöfe und Stationen, sowie die Straßen- und Wasserübergänge der Eisenbahn festgestellt, daß die Expropriation zum größten Theile durchgeführt, daß der Unterbau fast durchweg Unternehmern zur Ausführung übergeben, daß die sämtlichen Materialien für die Herstellung des Oberbaues bereits an die vorgeschriebenen Ablagerungsplätze abgeliefert, daß das gesammte Betriebsmaterial bestellt und daß endlich Hoffnung vorhanden sei, es werde die Bahn in ihrem ganzen Umfange im Mai 1864 dem Betriebe übergeben werden können, und es werde das in dem Vertrage betreffend Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in Aussicht genommene Baukapital von 12 Millionen Franken sich als genügend herausstellen.

Nur ganz wenige die Baueinleitung betreffende Punkte hatten wir in unserm ersten Geschäftsberichte zu erwähnen, welche sich noch im Rückstande befanden. Es bestanden dieselben in der Unfertigung der Pläne und Kostenberechnungen für die Hochbauten, in dem Abschluß einer Uebereinkunft mit dem h. Regierungsrathé von Zug betreffend die Anlage des Bahnhofes Zug, in der Durchführung der Expropriation da, wo sie aus verschiedenen Gründen noch nicht hatte bewerkstelligt werden können, und in der Verkündigung des Unterbaues auf der Bahnstrecke Ebikon-Luzern, sowie der Hochbauten auf der ganzen Bahnlinie an Bauunternehmer. Die erste Aufgabe unsers gegenwärtigen zweiten Geschäftsberichtes wird nun darin zu finden sein, daß wir mittheilen, in welcher Weise inzwischen auch diese gemäß unserm ersten Geschäftsberichte noch im Rückstande gebliebenen Punkte der Baueinleitung ihre Erledigung gefunden haben.

Die Unfertigung der Pläne und Kostenberechnungen für die Hochbauten wurde so befördert, daß die Ausschreibung der zu ihrer Ausführung erforderlichen Arbeiten zum Zwecke der Vergabe derselben an Unternehmer rechtzeitig erfolgen konnte.

Mit der h. Regierung von Zug wurde nach langwierigen Unterhandlungen eine Übereinkunft zu Stande gebracht, gemäß welcher gegen Bezahlung einer Summe von Fr. 30,000 an den Kanton Zug die Belassung des Bahnhofes an derjenigen Stelle, an welcher er von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft angelegt worden war, immerhin unter angemessener Erweiterung derselben, höchstlich zugestanden wurde. Hatten wir auch erwarten zu dürfen geglaubt, daß der Kanton Zug für diese Einräumung um so weniger eine Gegenleistung verlangen werde, als die von uns vorgeschlagene Anlage des Bahnhofes allseitig als die zweckmäßigste anerkannt wurde, so kann hinwieder, wenn nunmehr ein abschließlicher Rückblick auf das Ergebnis der diesfalls gesflogenen Unterhandlungen geworfen wird, nicht in Abrede gestellt werden, daß die Bewilligung zur Belassung des Bahnhofes an der Stelle, an welcher er sich bereits angelegt befand, selbst verbunden mit der Auferlegung einer dem Kanton Zug zu bezahlenden Geldsumme, immer noch als ein Vortheil für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern anzusehen ist.

Die Expropriation ist nunmehr auf der ganzen Bahnlinie durchgeführt. Ein einziger Fall von nicht hervorragender Bedeutung schwiebt noch vor dem h. Bundesgerichte, und die durch die Bewegungen des Dammes bei Bonstetten, sowie durch die Bahnbaute in dem Torfmoore bei Ebikon bedingten Expropriationen und Entschädigungsleistungen sollen Kraft allseitigen Einverständnisses erst nach Vollendung des Baues der betreffenden Bahnstrecken zur Erledigung gebracht werden.

Die Ausführung des Unterbaues auf der Bahnstrecke Ebikon-Luzern wurde den Herren J. Hallauer von Trafadingen und J. A. Ulmer von Möhringen, Königreiche Württemberg, in Akkord gegeben. Die Arbeiten zur Herstellung der Hochbauten übertrugen wir einer großen Zahl von Unternehmern, deren Namen hier aufzuzählen zu weitläufig wäre und wohl auch zu wenig Interesse darbietet.

Nachdem noch diese, in das Gebiet der Baueinleitung gehörenden Schritte im Laufe des Berichtsjahres gethan worden, durften die Maßregeln, welche erforderlich waren, um den Bau der Zürich-Zug-Luzerner Bahn in seinem ganzen Umfange in Gang zu setzen, als erschöpft betrachtet werden und es konnte sich während des ganzen Zeitraumes, auf welchen sich unsere Berichterstattung bezieht, nunmehr nur noch darum handeln, zu bewirken, daß die Bauarbeiten einen jenen Maßregeln entsprechenden Fortgang nehmen. Über die Thätigkeit, die wir in dieser Richtung walten lassen, Rechenschaft abzulegen, wird eine zweite Aufgabe sein, welcher wir in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte ein Genüge zu leisten haben.

Wir müssen hier großer Schwierigkeiten gedenken, welche sich einer raschen Fortführung der Bauten hindern in den Weg stellten.

Die Ursachen, welche zu diesen Schwierigkeiten Veranlassung gaben, waren von sehr verschiedener Natur.

Vorerst erwies sich der Baugrund vielorts als außerordentlich ungünstig. — An den Bergabhängen zwischen Birkenstock und Landikon hatten schon in früheren Zeiten Abrutschungen stattgefunden, so daß mit dem Beginne des Baues auf diesem Terrain das Eintreten neuer Bewegungen befürchtet werden mußte. Wurde auch bei der Feststellung des Trace's für die Bahnlinie diesen Umständen

thunlichste Rechnung getragen, so konnten doch bei dem vielfach gewundenen, bald ansteigenden und bald wieder eingeschnittenen Boden hohe Dämme und tiefe Einschnitte nicht vermieden werden. Es traten dann auch an verschiedenen Stellen in dieser Gegend theils einmalige, theils oft sich wiederholende Abrutschungen ein, welche den Fortgang der Arbeiten in erheblichem Maße erschweren und verzögerten. — Eine weitere und viel größere Schwierigkeit zeigte sich in der Nähe von Bonstetten, wo eine Terrainmulde mittelst eines Dammes überschritten werden mußte. Die äußere Erscheinung der Terrainoberfläche ließ einen festen Untergrund erwarten. Die später vorgenommenen Sondirungen zeigten auch bis auf eine Tiefe von etwa 20' festen Lehmboden, unter diesem aber eine mit Wasser durchzogene Sand- und Schlammmasse, welche ihrerseits wieder auf einer festen, jedoch nach der Thalsohle hin abfallenden Schicht ruht. Nachdem der Damm bis auf etwa zwei Drittheile seiner Höhe aufgeschüttet war, traten so starke Senkungen und seitliche Verschiebungen desselben ein, daß es trotz monatelang fortgesetzten Nachschüttens unmöglich war, den Damm auf die vorgeschriebene Höhe zu bringen. Eine seitliche Verlegung der Bahn war nicht thunlich, und es blieb daher nichts Anderes übrig, als das Böser des Dammes, sowie des anstoßenden Einschnittes tiefer zu legen, eine Abänderung, die bei der bereits mit dem Steigungssmaximum angelegten Bahnstrecke auf eine Länge von 10,000' ausgedehnt werden mußte. Die Bewegungen des Dammes haben nun schon seit längerer Zeit aufgehört. Um aber die Bahn auch für alle Zukunft sicher zu stellen, wurde auf der oberen Seite des Dammes und auf der Tiefe der vorhin erwähnten festen Schicht ein Entwässerungsstollen angelegt, in welchem das von der Bergseite herkommende Wasser gesammelt und sodann unter dem Bahndamme hindurch bis in die Thalsohle abgeleitet wird. — Bei dem Übergange der Bahn über das Torfmoor bei Ebikon hatten die vorgenommenen Sondirungen erst in einer Tiefe von 20—35' festen Untergrund ergeben. Es war daher vorauszusehen, daß die Anschüttungen allmälig bis auf diese Tiefe einsinken und daß sie die darüberliegenden mehr oder weniger flüssigen Massen seitwärts verdrängen werden. Um das Sezen des Bahndamms zu beschleunigen, wurde der Torfboden so tief als möglich ausgehoben und zu der Auffüllung unter Wasser nur steiniges Material verwendet. Der Erfolg dieses Verfahrens war ein günstiger, indem statt der für die Herstellung des Dammes veranschlagten 10,000 Schachtrüthen Füllmaterial nur ungefähr 8500 Schachtrüthen erforderlich waren. Dagegen traten ungeachtet der Verwendung schweren Materials die Senkungen zu verschiedenen Malen und oft erst nach längern Zwischenräumen ein, so daß wiederholte Nachbesserungen nothwendig wurden. — An den Abhängen längs des Rothsee's, denen entlang die Bahn gebaut wird, fanden belangreiche Abrutschungen statt. An einer der gefährlichsten Stellen mußte die Bahn seitwärts gegen den Berg hin verlegt werden, was die Herstellung einer 400' langen Stützmauer zur Folge hatte. Noch in den letzten Tagen geriet in Folge seitlicher Ausweichung des Untergrundes ein Theil der bereits im Unterbaue vollendeten Bahn in Abrutschung, so daß eine etwälche Verschiebung der Linie in der Richtung gegen den Berg auch an dieser Stelle trotz des vorgerückten Stadiums, in welchem der Bahnbau sich gegenwärtig befindet, bewerkstelligt werden muß. — Wie für die Ausführung des Unterbaues, so bot auch für die Fundamentierung der Kunstdämmen die schlechte Beschaffenheit des Baugrundes vielforts große Schwierigkeiten dar. So stieß man z. B. bei der Fundirung der Durchfahrt für

die Straße unter dem Eisenbahndamme in Landikon, der Straßenbrücke über den Einschnitt bei Bonstetten u. s. f. auf ganz weichen, treibsandartigen Boden, welcher sich unter einer Schicht festen Materials befand. — Bei der Ausgrabung der Fundamente für die Hochbauten in Altstätten, Urdorf, Bonstetten, Affoltern, Mettmenstetten und Zug zeigte sich Wasser und zwar theilweise in nicht unbedeutender Menge. Es wurden dadurch die Fundirungsarbeiten in erheblichem Maße erschwert und überdies außerordentliche Maßregeln kostspieliger Natur zum Zwecke der Trockenlegung der Kellerräume nothwendig gemacht.

Ein fernerer Umstand, welcher auf die Bauarbeiten hindernd einwirkte, bestand darin, daß daß zu der Herstellung der Kunstu und Hochbauten erforderliche Steinmaterial, wenn von einzelnen Findlingen abgesehen wird, nirgends an der Bahnlinie erhältlich gemacht werden konnte, sondern durchweg von entfernten Punkten her bezogen werden mußte. Dieser Nebelstand fiel namentlich auch bei der Ausmauerung des Tunnels von Wetzwil stark ins Gewicht. Die Beschaffung des Beschotterungsmaterials war auf dem größten Theile der Bahnlinie mit ähnlichen Schwierigkeiten verbunden, wie diejenige des Steinmaterials.

Wenn auch in den angeführten ungünstigen Verumständnungen unstreitig mit eine Ursache der Nichteinhaltung der meisten der für die Vollendung des Unterbaues in den verschiedenen Bauloosen mit den Unternehmern vertraglich vereinbarten Termine, von welchen wir in unserm ersten Geschäftsberichte Mittheilung gemacht haben, zu suchen ist, so soll damit nicht etwa gesagt sein, daß nicht auch den Bauunternehmern ein großer Theil der Schuld an den eingetretenen Verspätungen beizumessen sei. Wir hatten in dieser Beziehung eine ebenso ausgedehnte als unerfreuliche Thätigkeit zu entwickeln.

Fast allen Unternehmern des Unterbaues gegenüber mußten wir wiederholt mit Mahnungen und Androhungen einschreiten. Die Unternehmer des II., III. und IV. Baulooses kamen mit der Erfüllung ihrer Verpflichtungen dermaßen in Rückstand, daß wir, um nicht die rechtzeitige Eröffnung der Bahn zu gefährden, einen bedeutenden Theil der Bauarbeiten dieser Loope auf dem Wege der Exekution selbst zur Ausführung bringen lassen mußten. Auch der für die Vollendung der Brücke über die Reuss bei Luzern festgesetzte Vollendungstermin ist trotz wiederholter und ernster Mahnungen, die wir ergehen ließen, in sehr bedeutendem Maße überschritten worden, ohne daß Verhältnisse dazu Veranlassung gegeben hätten, welche von den Unternehmern der Brücke nicht vorauszusehen gewesen wären. Es wird unsere Aufgabe sein, bei Anlaß der mit den verschiedenen Bauunternehmern zu pflegenden Endabrechnungen die Statt gehabten Terminüberschreitungen in gebührender Weise zu würdigen.

Die Legung des Oberbaues, die im Interesse einer möglichst sorgfältigen und genauen Ausführung dieser wichtigen Arbeit in Regie bewerkstelligt wurde, folgte jeweilen der Vollendung des Unterbaues auf dem Fuße nach.

Die für die Ausführung der Hochbauten anberaumten Fristen sind bis jetzt ziemlich pünktlich eingehalten worden.

Das für den Betrieb der Zürich-Zug-Luzerner Bahn bestellte Transportmaterial ist rechtzeitig abgeliefert worden.

In Zusammenfassung dieser Mittheilungen glauben wir uns dahin aussprechen zu dürfen, daß, wenn nicht noch unvorhergesehene Hindernisse eintreten, in der ersten Hälfte des nächsten Monats Mai die Schienen auf der neuen Linie in ihrer ganzen Ausdehnung gelegt sein werden.

Eine dritte Aufgabe unsers gegenwärtigen Geschäftsberichtes wird darin zu bestehen haben, daß wir unserer hauptsächlichsten Verriichtungen zum Behufe der Organisation des Betriebes auf der neuen Linie gedenken. Hier haben wir vor Allem der Aufstellung des Fahrtenplanes für den Sommerdienst dieses Jahres Erwähnung zu thun. Wir glaubten diesen Fahrtenplan schon im Spätherbst des Berichtsjahres wenigstens seiner Hauptgrundlage nach festzusetzen zu sollen, damit rechtzeitig für die Einrichtung geeigneter Postanschlüsse und entsprechender Dampfbootinsluzen auf dem Vierwaldstätter- und dem Zugersee Fürsorge getroffen werden könne und in Folge dessen der Verkehr auf der neuen Bahn von Anfang an zu thunlichster Entwicklung gelange. Die Konzessionen für die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern bestimmen, daß im Sommer d. h. so lange der Sommersfahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, je vier Züge in der Richtung von und nach Zürich zur Ausführung kommen, daß es aber der Gesellschaft unbenommen sein soll, weitere Züge hinzuzufügen, und der Vertrag betreffend Begründung jener Eisenbahn schreibt vor, daß zu einer Vermehrung der Bahnzüge über die in den Konzessionen vorgeschriebene Zahl hinaus die Einwilligung des Komite's für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern erforderlich sei. War auch unser eifriges Bestreben darauf hingerichtet, einen den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Fahrtenplan mit bloß je 4 Zügen in beiden Richtungen ausfindig zu machen, so mußten wir doch, wie sehr wir uns auch dagegen sträubten, nach Erwägung aller Verhältnisse zu der Ansicht gelangen, daß es nur bei Ausführung von fünf Zügen möglich sein werde, die Linie so zu bedienen, wie es im Interesse ihrer Rentabilität als geboten erscheine. Das Komite der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, dem wir nach Mitgabe des Vertrages den Antrag auf Ausführung von fünf Zügen während des Sommerdienstes unter einlässlicher Entwicklung der Gründe, welche uns zu dem Vorschlage bestimmten, vorlegten, überzeugte sich auch seinerseits von der Nothwendigkeit dieser Maßregel und ermächtigte uns durch einmütigen Beschluß zu derselben. Der Fahrtenplan, den wir auf Grundlage dieser Vollmacht entwarfen, ist bereits in weiteren Kreisen bekannt geworden und hat, wie wir mit Vergnügen wahrgenommen haben, in den zunächst betheiligten Gegenden ziemlich allseitigen Beifall gefunden. — Wir hatten uns sodann mit der Bestimmung der Tarifen, welche für die Beförderung der Personen und Güter auf der neuen Eisenbahn bezogen werden sollen, zu beschäftigen. Nachdem wir die Leitenden Grundsätze, welche hiebei als Richtschnur befolgt werden sollen, festgesetzt hatten, wurden die sämtlichen Tarife im einzelnen ausgearbeitet. Nach Mitgabe derselben ist auch bereits mit der Anfertigung der Personenbillete u. s. f. begonnen worden. — Die Aufstellung des für die Besorgung des Betriebsdienstes in seinem ganzen Umfange erforderlichen Personales hat unsere Thätigkeit schon seit längerer Zeit in Anspruch genommen. Nachdem wir den Etat der für die gesammte Bedienung der Linie anzustellenden Beamten und Bediensteten festgesetzt hatten, eröffneten wir durch eine Ausschreibung in den öffentlichen Blättern freie Konkurrenz für die Bewerbung um die verschiedenen zu besetzenden Stellen. Die meisten der zu treffenden Wahlen sind bereits von uns vorgenommen worden. Mußte auch bei

der großen Verantwortlichkeit, welche mit der Leitung des Betriebes einer Eisenbahn verbunden ist, unser Augenmerk in erster Linie auf die Fähigkeit der Bewerber gerichtet sein, so haben wir hinwieder der Bestimmung der Konzessionen für die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, gemäß welcher bei der Wahl von Angestellten, die Behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete eines der beteiligten Kantone auffzuschlagen müssen, bei gleicher Tüchtigkeit den Bewerbern, die entweder Bürger des betreffenden Kantons oder in demselben niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben ist, thunlichste Rechnung zu tragen uns bestrebt. Die bisanhin von uns gewählten Beamten und Bediensteten sind, soweit uns dies erforderlich schien, bereits einberufen worden, um sich auf der Nordostbahn für ihre zukünftigen dienstlichen Verrichtungen einzubüben. — Wir haben, wie die Konzessionen uns das Recht dazu einräumen, die zum Schutz der neuen Eisenbahn und ihres Betriebes erforderlichen polizeilichen Vorschriften aufgestellt. Es ist denselben von den beteiligten h. Kantonsregierungen die Genehmigung ertheilt worden. — Die Dienstvorschriften, welche gegenwärtig für die Angestellten der Nordostbahn bestehen, werden auch auf der neuen Linie zur Anwendung kommen. — Auch die Signalordnung anlangend werden die Einrichtungen, welche bei der Nordostbahn auf Grundlage praktischer Erprobung Bestand gewonnen haben, auf die Linie Zürich-Zug-Luzern ausgedehnt werden. An besonders wichtigen Punkten, wie z. B. bei der Vereinigung der von Zürich und von Luzern nach Zug führenden Linien in der Nähe der Kollermühle, bei der Einmündung der Nordostbahn in die Zentralbahn diebstseits des Gütschtunnels bei Luzern u. s. f. werden außerordentliche Vorrichtungen im Interesse der Sicherheit des Betriebes zur Ausführung kommen.

Es wird hier der geeignete Platz sein, uns über den Zeitpunkt, auf welchen die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden wird, auszusprechen. Bekanntlich schreiben die Konzessionen vor, daß dies im Mai 1864 zu geschehen habe. Wenn nicht unerwartete, außer dem Bereiche unserer Macht liegende Verhältnisse hindernd in den Weg treten, so hoffen wir, es werde unsern Anstrengungen gelingen, die Eröffnung der gesamten Bahn in der zweiten Hälfte des nächsten Monates Mai zu ermöglichen.

Als letzte Aufgabe liegt uns noch ob, über die weiter einbezahlten Raten des Baukapitales, sowie über die voraussichtlichen Gesamtbaukosten der Bahn Auskunft zu ertheilen.

Auf 1. Juli 1863 ist eine dritte 20 Prozent des veranschlagten Baukapitales von 12 Millionen Franken betragende Einzahlung, auf 1. Oktober 1863 eine vierte solche in gleichem Belange und auf 1. April 1864 die fünfte und letzte ebenfalls auf 20 Prozent des Baukapitales sich belaufende Einzahlung geleistet worden.

In unserm ersten Geschäftsberichte haben wir die Hoffnung ausgesprochen, daß das in dem Vertrage betreffend Begründung einer Eisenbahunternehmung Zürich-Zug-Luzern in Aussicht genommene Baukapital von 12 Millionen Franken nicht werde überschritten werden. Nachdem mittlerweile der Bau der Bahlinie seiner Vollendung nahe gebracht worden ist und wir dadurch in den Stand gesetzt sind, ein um so sichereres Urtheil über die mutmaßlichen Gesamtbaukosten der Bahn zu fällen, befreuen wir uns, die in unserm ersten Geschäftsberichte abgegebene Erklärung neuerdings und mit vermehrter Zuversicht bekräftigen zu können.

Uns noch bestimmter auszusprechen, würden wir zur Zeit für ungeeignet halten, da die meisten Abrechnungen und zwar gerade diejenigen über die belangreichsten Bauarbeiten noch nicht erledigt sind und da die Vollendung des Bahnbaues, welche auch nach Eröffnung des Betriebes noch geraume Zeit in Anspruch nehmen dürfte, ohne Zweifel auch manches Unvorhergesehene mit sich bringen wird.

Genehmigen Sie, Ex., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1864.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

