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: 02.11.2025

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

An das Cit. Romite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

Tit.

Wir waren schon in unserm ersten Geschäftsberichte in ber Lage, mittheilen zu können, baß Alles, was auf die Konzessionen für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Bezug habe, abschließlich geordnet, daß die technischen Borarbeiten für den Unterbau auf der ganzen Linie vollendet, daß das Trace, die Bahnhöse und Stationen, sowie die Straßen- und Wasserübergänge der Eisenbahn sestgestellt, daß die Expropriation zum größten Theile durchgeführt, daß der Unterbau fast durchweg Unternehmern zur Ausssührung übergeben, daß die sämmtlichen Materialien für die Herstellung des Oberbaues bereits an die vorgeschriebenen Ablagerungspläße abgeliesert, 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 Bertrage 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 bestunden dieselben in der Ansertigung der Pläne und Kostenberechnungen für die Hochbauten, in dem Abschlusse einer Uebereinkunst mit dem h. Regierungsrathe von Zug betreffend die Anlage des Bahnhoses Zug, in der Durchsührung der Expropriation da, wo sie aus verschiedenen Gründen noch nicht hatte bewerkstelligt werden können, und in der Veraksordirung des Unterbaues auf der Bahnstrecke Ebikon-Luzern, sowie der Hochbauten auf der ganzen Bahnlinie an Bauunternehmer. Die er ste Aufgabe unserst gegenwärtigen zweiten Geschäftsberichtes wird nun darin zu sinden 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 Anfertigung ber Plane und Rost enberedenungen für die Soch bauten wurde fo befördert, daß die Ausschreibung der zu ihrer Ausführung erforderlichen Arbeiten zum 3wecke der Bergebung berfelben an Unternehmer rechtzeitig erfolgen konnte. Mit der h. Regierung von Zug wurde nach langwierigen Unterhandlungen eine Uebere in stunft 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 besselben, hohheitlich zugestanden wurde. Hatten wir auch erwarten zu dürsen geglaubt, daß der Kanton Zug für diese Einräumung um so weniger eine Gegenleistung verlangen werde, als die von uns vorgeschlagene Anlage des Bahnhoses allseitig als die zweckmäßigste anerkannt wurde, so kann hinwieder, wenn nunmehr ein abschließlicher Nückblick auf daß Ergebniß der diessalls gepstogenen Unterhandlungen geworfen wird, nicht in Abrede gestellt werden, daß die Bewilligung zur Belassung des Bahnhoses an der Stelle, an welcher er sich bereits angelegt besand, selbst verbunden mit der Auferlegung einer dem Kanton Zug zu bezahlenden Gelbsumme, immer noch als ein Bortheil für die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern anzusehen ist.

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

Die Ausführung bes Unterbaues auf ber Bahnstrecke Ebikon=Luzern wurde ben Gerren 3. Hallauer von Trasadingen und 3. A. Ulmer von Möhringen, Königreiches Württemberg, in Aktorb gegeben. Die Arbeiten zur Gerstellung ber Hoch bauten übertrugen wir einer großen Zahl von Unternehmern, deren Namen hier aufzuzählen zu weitläufig wäre und wohl auch zu wenig Interesse barböte.

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 Bau=
arbeiten einen jenen Maßregeln entsprechenden Fortgang nehmen. Ueber die Thätig=
feit, die wir in die ser Richtung walten ließen, Rechenschaft abzulegen, wird eine
zweite Aufgabe sein, welcher wir in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte ein Genüge zu leisten haben.

Wir muffen hier großer Schwierig feiten gebenken, welche fich einer raschen Fort= führung ber Bauten hindernd in den Weg stellten.

Die Urfachen, welche zu biefen Schwierigkeiten Beranlaffung gaben, waren von febr verschiedener Natur.

Borerft erwies fich ber Baugrund vielorts als außerorbentlich ungunftig. — An ben Berg = abhängen zwischen Birmenstorf und Landikon hatten schon in fruhern Zeiten Abrutschungen stattgefunden, so daß mit dem Beginne bes Baues auf biesem Terrain das Eintreten neuer Bewegungen befürchtet werden mußte. Wurde auch bei der Feststellung des Trace's für die Bahnlinie diesen Umständen

thunlichfte Rednung getragen, fo konnten boch bei bem vielfach gewundenen, bald ansteigenden und bald wieber eingefcnittenen Boben hohe Damme und tiefe Ginfcnitte nicht vermieben werben. traten bann auch an verichiebenen Stellen in biefer Wegend theils einmalige, theils oft fich wieberholende Abrutschungen ein, welche ben Fortgang ber Arbeiten in erheblichem Mage erschwerten und verzögerten. - Eine weitere und viel größere Schwierigkeit zeigte fich in ber Nahe von Bonftetten, wo eine Terrainmulbe mittelft eines Dammes überfdritten merben mußte. Die äugere Erscheinung ber Terrainoberfläche ließ einen festen Untergrund erwarten. Die später porgenommenen Sondirungen zeigten auch bis auf eine Tiefe von etwa 20' festen Lehmboden, unter Diefem aber eine mit Baffer burchzogene Sand= und Schlammmaffe, welche ihrerfeits wieber auf einer festern, jeboch nach ber Thalfohle hin abfallenden Schichte ruht. Nachdem ber Damm bis auf etwa zwei Drittheile feiner Sohe aufgeschüttet war, traten fo ftarte Senfungen und feitliche Berfchiebungen beffelben ein, daß es trot monatelang fortgefetten Nadifduttens unmöglich war, ben Damm auf die vorgefdriebene Sobe zu bringen. Eine feitliche Berlegung der Bahn war nicht thunlich, und es blieb daher nichts Anderes übrig, als das Wisier des Dammes, sowie des anstoßenden Ginschnittes tiefer zu legen, eine Abanderung, bie bei ber bereits mit bem Steigungsmaximum angelegten Bahnstrecke auf eine Länge von 10,000' ausgebehnt werben mußte. Die Bewegungen bes Dammes haben nun ichon feit langerer Zeit aufgehört. Um aber bie Bahn auch fur alle Bufunft fider gu ftellen, murbe auf ber obern Seite bes Dammes und auf ber Tiefe ber borbin erwähnten festen Schichte ein Entwässerungsstollen angelegt, in welchem bas von ber Bergfeite herkommende Waffer gefammelt und fodann unter bem Bahndamme hindurch bis in die Thalfohle abgeleitet wird. — Bei dem Uebergange der Bahn über das Torf= moor bei Chifon hatten bie vorgenommenen Sondirungen erft in einer Tiefe von 20-35' festen Untergrund ergeben. Es war baher vorauszusehen, bag bie Anschüttungen allmälig bis auf biese Tiefe einsinken und daß sie die darüberliegenden mehr oder weniger flüssigen Massen seitwärts verdrängen werben. Um bas Segen bes Bahnbammes zu beschleunigen, wurde ber Torfboben fo tief als möglich ausgehoben und zu ber Auffullung unter Baffer nur fteiniges Material verwendet. Der Erfolg biefes Berfahrens war ein gunftiger, indem ftatt der fur die herftellung des Dammes veranschlagten 10,000 Schachtruthen Fullmaterial nur ungefähr 8500 Schachtruthen erforderlich waren. Dagegen traten ungeachtet der Verwendung schweren Materiales die Senkungen zu verschiedenen Malen und oft erst nach längern Zwifchenräumen ein, fo bag wieberholte Nachbefferungen nothwendig wurden. — Un ben Abhängen längs bes Rothfee's, benen entlang bie Bahn gebaut wird, fanden belangreiche Abrutschungen Statt. An einer der gefährlichern Stellen mußte die Bahn seitwärts gegen den Berg hin verlegt werden, was die Herstellung einer 400' langen Stummauer zur Folge hatte. Noch in ben letten Tagen gerieth in Folge seitlicher Ausweichung des Untergrundes ein Theil der bereits im Unterbaue vollendeten Bahn in Abrutschung, fo daß eine etwelche Berschiebung der Linie in der Richtung gegen den Berg aud an diefer Stelle trot bes vorgerudten Stadiums, in welchem ber Bahnbau fich gegenwärtig befindet, bewerfstelligt werben muß. - Wie für die Ausführung bes Unterbaues, so bot auch für die Fundamentirung der Aunstbauten die schlechte Beschaffenheit des Baugrundes vielorts große Schwierigkeiten bar. Go stieß man z. B. bei ber Fundirung ber Durchfahrt fur

die Straße unter dem Eisenbahndamme in Landikon, der Straßenbrude über ben Einschnitt bei Bonftetten u. f. f. auf ganz weichen, treibsandartigen Boden, welcher sich unter einer Schichte festen Materiales befand. — Bei der Ausgrabung der Fundamente für die Soch = bauten in Altstätten, Urdorf, Bonftetten, Affoltern, Mettmenstetten und Zug zeigte sich Wasser und zwar theilweise in nicht unbedeutender Menge. Es wurden dadurch die Fundirungs-arbeiten in erheblichem Maße erschwert und überdieß außerordentliche Maßregeln kostspieliger Natur zum Zwecke der Trockenlegung der Kellerräume nothwendig gemacht.

Ein fernerer Umstand, welcher auf die Bauarbeiten hindernd einwirfte, bestand darin, daß das zu der Herstellung der Kunst= 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 Uebelstand siel namentlich auch bei der Ausmauerung des Tunnels von Wettsweil start ins Gewicht. Die Beschaffung des Beschotterungsmateriales war auf dem größten Theile der Bahnlinie mit ähnlichen Schwierigkeiten verbunden, wie diesenige des Steinmateriales.

Wenn auch in den angeführten ungunstigen Verumständungen 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 such nicht, so soll damit nicht etwa gesagt sein, daß nicht auch den Bauunternehmern ein großer Theil der Schuld an den eingetretenen Verspätungen beizumessen sein Bir hatten in dieser Beziehung eine ebenso ausgedehnte als unersfreuliche 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 Verpssichtungen dermaßen in Rückftand, daß wir, um nicht die rechtzeitige Eröffnung der Bahn zu gefährden, einen bedeutenden Theil der Bauarbeiten dieser Loose auf dem Wege der Exekution selbst zur Ausführung bringen lassen mußten. Auch der für die Vollendung der Brück e über die Reuß bei Luzern festgesetze Vollendungstermin ist trotz wiederholter und ernster Mahnungen, die wir ergehen ließen, in sehr bedeutendem Maße überschritten worden, ohne daß Verhältnisse dazu Veranslassung gegeben hätten, welche von den Unternehmern der Brücke nicht vorauszuschen gewesen wären. Es wird unsere Ausgabe sein, bei Anlaß der mit den verschiedenen Bauunternehmern zu psiegenden Endabrechnungen die Statt gehabten Terminüberschreitungen in gebührender Weise zu würdigen.

Die Legung des Dberbaues, die im Interesse einer möglichst forgfältigen und genauen Ausführung dieser wichtigen Arbeit in Negie bewerkstelligt wurde, folgte jeweilen der Bollendung des Unterbaues auf dem Fuße nach.

Die für die Ausführung der Soch bauten anberaumten Fristen sind bis jett ziemlich punktlich eingehalten worden.

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

In Busammenfassung biefer Mittheilungen glauben wir uns bahin aussprechen zu burfen, baß, wenn nicht noch unborhergesehene Sindernisse eintreten, in der ersten Sälfte des nächften Monats Mai die Schienen auf ber neuen Linie in ihrer gangen Ausbehnung gelegt fein werben.

Eine britte Aufgabe unfere gegenwärtigen Gefchäftsberichtes wird barin zu bestehen haben, bag wir unferer hauptfächlichften Berrichtungen zum Behufe ber Organifation bes Betriebes auf ber neuen Linie gebenten. Sier haben wir vor Allem ber Aufstellung bes Vahrtenplanes für ben Sommerbienst biefes Jahres Erwähnung zu thun. Wir glaubten biefen Fahrtenplan ichon im Spätherbste bes Berichtsjahres wenigstens feiner Sauptgrundlage nach festsetzen zu follen, bamit rechtzeitig fur Die Ginrichtung geeigneter Boftanichluffe und entsprechender Dampfbootinfluenzen auf bem Bierwalbstätter- und bem Bugerfee Fürsorge getroffen werben könne und in Folge beffen ber Berkehr auf ber neuen Bahn von Anfang an zu thunlichster Entwicklung gelange. Die Konzessionen fur die Gifenbahn Burich-Bug-Rugern bestimmen, bag im Sommer b. h. fo lange ber Sommerfahrtenplan auf ben hauptfächlichsten schweizerischen Gifenbahnen besteht, je vier Buge in ber Richtung von und nach Burich zur Ausführung fommen, bag es aber ber Gefellichaft unbenommen fein foll, weitere Buge bingugufugen, und ber Bertrag betreffend Begrundung jener Gifenbahn ichreibt bor, daß zu einer Bermehrung ber Bahnzuge über die in ben Konzessionen borgeschriebene Bahl hinaus bie Ginwilligung bes Komite's fur bie Gifenbahnunternehmung Burich-Bug-Lugern erforderlich fei. War auch unfer eifriges Beftreben barauf hingerichtet, einen ben Bedurfniffen bes Bertehres entsprechenden Fahrtenplan mit blog je 4 Bugen in beiben Richtungen ausfindig zu machen, fo mußten wir boch, wie fehr wir uns aud bagegen ftraubten, nach Erwägung aller Berhältniffe zu ber Unficht gelangen, bag es nur bei Ausführung von funf Bugen möglich fein werbe, Die Linie fo zu bedienen, wie es im Intereffe ihrer Rentabilität als geboten erscheine. Das Komite der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, dem wir nach Mitgabe bes Bertrages ben Antrag auf Ausführung von funf Bugen mahrend bes Sommerbienftes unter ein= läßlicher Entwicklung ber Grunde, welche uns zu bem Borichlage bestimmten, vorlegten, überzeugte fich auch feinerfeits von ber Nothwendigkeit biefer Magregel und ermächtigte uns burch einmuthigen Beschluß zu derselben. Der Fahrtenplan, den wir auf Grundlage dieser Bollmacht entwarfen, ist bereits in weitern Areisen bekannt geworden und hat, wie wir mit Bergnügen wahrgenommen haben, in ben zunächst betheiligten Gegenden ziemlich allseitigen Beifall gefunden. — Wir hatten uns sodann mit ber Bestimmung ber Taxen, welche für bie Beförderung ber Bersonen und Güter auf ber neuen Eifenbahn bezogen werden follen, zu befchäftigen. Nachdem wir die leitenden Grundfäge, welche hiebei als Richtschnur befolgt werben follen, festgefest hatten, wurden die fammtlichen Tarife im einzelnen ausgearbeitet. Nach Mitgabe berfelben ift auch bereits mit ber Unfertigung ber Personenbillete u. f. f. begonnen worden. — Die Aufstellung bes für bie Beforgung bes Betriebsbienstes in feinem ganzen Umfange erforderlichen Berfonales hat unsere Thätigkeit schon seit längerer Beit in Anspruch genommen. Nachdem wir ben Etat ber für bie gefammte Bedienung ber Linie anzuftellenben Beamteten und Bebienfteten feftgefett hatten, eröffneten wir burdy eine Ausschreibung in ben öffentlichen Blättern freie Konfurreng für bie Bewerbung um bie verschiedenen zu besetzenben Stellen. Die meisten ber zu treffenden Wahlen find bereits von uns vorgenommen worden. Mußte auch bei

ber großen Berantwortlichkeit, welche mit ber Leitung bes Betriebes einer Gifenbahn verbunden ift, unfer Augenmerk in erfter Linie auf die Fähigkeit ber Bewerber gerichtet fein, fo haben wir hinwieder ber Bestimmung ber Konzessionen fur die Gifenbahn Burich-Bug-Lugern, gemäß welcher bei ber Bahl von Angestellten, Die Behufs Erfüllung ihrer Dienftverrichtungen ihren Wohnsit auf bem Gebiete eines ber betheiligten Kantone aufschlagen muffen, bei gleicher Tudtigkeit ben Bewerbern, Die entweder Burger bes betreffenden Kantons ober in bemfelben niedergelaffene Schweizerburger find, ber Borgug zu geben ift, thunlichfte Rechnung zu tragen uns bestrebt. Die bisanhin von uns gewählten Beamteten und Bebienfteten find, foweit und bieg erforberlich ichien, bereits einberufen worben, um fich auf ber Norboftbahn für ihre zufunftigen bienftlichen Berrichtungen einzunben. — Wir haben, wie bie Konzeffionen uns das Necht dazu einräumen, die zum Schutze der neuen Eisenbahn und ihres Betriebes erforderlichen polizeilichen Boridriften aufgestellt. Es ift benfelben von ben betheiligten h. Kantonsregierungen die Genehmigung ertheilt worden. -- Die Dienstvorschriften, welche gegen= wärtig für die Angestellten der Nordostbahn bestehen, werden auch auf der neuen Linie zur Unwendung fommen. — Auch die Signalordnung anlangend werden die Einrichtungen, welche bei ber Nordoftbahn auf Grundlage praftifder Erprobung Bestand gewonnen haben, auf die Linie Burich= Bug-Lugern ausgedehnt werden. Un besonders wichtigen Punkten, wie z. B. bei ber Bereinigung ber von Burich und von Lugern nach Bug führenden Linien in ber Nahe ber Kollermuhle, bei ber Ginmundung der Nordoftbahn in die Bentralbahn bieffeits des Gutichtunnels bei Lugern u. f. f. werben außerorbentliche Borrichtungen im Intereffe ber Sicherheit bes Betriebes gur Ausführung fommen.

Es wird hier ber geeignete Plat sein, uns über ben Zeitpunkt, auf welchen die Eisenbahn Zürich=Zug=Luzern voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden wird, auszusprechen. Bekanntlich schreiben die Konzessionen vor, daß dieß 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 gesammten Bahn in der zweiten Sälfte des nächsten Monates Mai zu ermöglichen.

Alls lette Aufgabe liegt uns noch ob, über die weiter einbezahlten Raten bes Bau= fapitales, sowie über die voraussichtlichen Gesammtbautoften der Bahn Auskunft zu ertheilen.

Auf 1. Juli 1863 ift eine britte 20 Prozent bes 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 Bertrage betreffend Begründung einer Cisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern in Aussicht genommene Baufapital von 12 Millionen Franken nicht werde über=schritten werden. Nachdem mittlerweile der Bau der Bahnlinie seiner Vollendung nahe gebracht worden ift und wir dadurch in den Stand gesetzt sind, ein um so sichereres Urtheil über die muthmaß=lichen Gesammtbaukosten 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, wurden wir zur Zeit für ungeeignet halten, da die meisten Abrechenungen und zwar gerade diesenigen über die belangreichsten Bauarbeiten noch nicht erledigt sind und da die Bollendung des Bahnbaues, welche auch nach Eröffnung des Betriebes noch geraume Zeit in Anspruch nehmen durfte, ohne Zweifel auch manches Unvorhergesehene mit sich bringen wird.

Genehmigen Sie, Tit., Die Berficherung unferer vollfommenen Sochachtung.

Bürich, ben 18. April 1864.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordoftbahngesellschaft,

Der Brafibent:

Dr. 21. Cicher.