Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 12 (1864)

Artikel: Zwölfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft umfassend das Jahr 1864

Autor: Escher, A. Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730481

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

Berechnungen die Soffnung aussprechen, bag inskunftig die Rucksichtnahme auf die Aeufnung bes Reservesond nicht mehr in dem Maage auf die Dividende bruden wird, wie es in der Bergangenheit ber Fall war.

V. Bahnban.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Ausbau des Perfonenbahnhofes in Zürich haben unsere Zeit mährend des Berichtsjahres in besonderm Maaße in Anspruch genommen. Gleichwohl ift es uns nicht gelungen, die abschließliche Feststellung der Baupläne so beförderlich herbeizuführen, wie wir es gewünscht hätten. Die außerordentliche Schwierigkeit der zu lösenden Aufgabe dürfte uns hiefür zu entschuldigen geeignet sein. Es gereicht uns zur Befriedigung, Ihnen mittheilen zu können, daß die Projektirungsarbeiten nunmehr zu ihrem definitiven Abschlusse gelangt sind. Es hat nämlich der Berwaltungsrath die Direktion beauftragt, das Aufnahmsgebäude sammt der Einsteighalle nach dem neuesten, von dem Architekten der Gesellschaft, herrn Wanner, ausgearbeiteten Entwurfe zur Ausführung bringen zu lassen.

Da diese Baute sowol fur unsere Gesellschaft ale auch fur weitere Rreise von besonderm Interesse ift, so durfte eine turge Beschreibung berfelben nicht ungerechtsertigt erscheinen.

Die Direktion hat bereits in ihrem lettjährigen Geschäftsberichte die Gründe angeführt, welche bazu Beranlaffung gegeben haben, von der Unterbringung der Zentralverwaltung in dem neuen Bahnhofgebäude Umgang zu nehmen. Obgleich in Folge deffen der neue Bau lediglich für den eigentlichen Verkehr ber Reisenden und Alles, was mit demselben zusammenhängt, bestimmt sein wird, erhält er doch eine ganz ansehnliche Ausdehnung.

Das neue Gebäude wird an ber Stelle des jegigen auf dem gegenwärtigen Bahnhof - Areale aufgeführt, reicht jedoch in einigen Richtungen nicht unbedeutend über bas lettere hinaus, fo bag Unterhandlungen mit bem Stadtrathe Burich betreffend Landabtretung angeknüpft werben mußten. Es find
biefelben ihrem Abschluffe nahe.

Das Aufnahmsgebäude erhalt eine Sauptfronte gegen bie neue zur Zeit im Bau begriffene "Bahnhofstraße" (Frofdengraben) und eine andere Fronte gegen bie Limmat.

Die haupt fronte gegen die Bahnhofftraße besteht aus dem Erdgefchoffe, einem Entresol und einem Stockwerfe. Ihre Länge wird 376 Fuß betragen. Sie erhält einen der Achse der Bahnhofftraße genau entsprechenden, vorstehenden Mittelbau, welcher nach seiner Bauart an einen römischen Triumphbogen erinnert, mit drei haupteingängen. Die letzteren sind tonnenartig überwölbt und bilden einen gegen die Bahnhofstraße offenen, ungefähr 14' tiefen Vorraum. Der mittlere Eingang ist der größte. Er entspricht der Gesammthohe beider Stockwerfe. Un die haupteingänge schließen sich auf beiden Seiten se neun Bogenöffnungen von zirka 20' höhe auf 8' Breite an, von welchen wieder je fünf als Eingänge in die Vorhalle benugt werden. Den Abschluß der hauptfronte bilden zwei ebenfalls ein wenig vortretende und etwas erhöhte Echauten.

Die Borhalle, in welcher sich bem Saupteingange gegenüber bie Bortierloge und rechts und links von berfelben bie Kaffenlokale und die Zugänge zu ben Wart- und Restaurationsfälen befinden, wird 284' lang und 25' tief: ihr Gesammtstächeninhalt beträgt baher über 7,000 []'. Das Mittelstück ber Vorhalle wird gewölbt und zirka 40' hoch. Die Seitentheile erhalten eine Höhe von etwa 22'.

Am westlichen Ende ber Borhalle (in ber Richtung gegen bie Sihl) befindet sich ein geräumiger Saal von 42' Breite und 88' Tiefe für die Aufgabe des Reifegepacks. Un diesen Saal schließen sich die westlichen Eckstügel mit den Büreaux ber Betriebsleitung und, der Bahnhalle entlang, die Dienstlokale der Bahnhof -Inspektion u. f. w. an.

Der übrigen Längenausbehnung ber Borhalle entsprechend und einerseits an die Einsteighalle angrengend find die erforderlichen Bartfale und Restauration blofale, und zwar, wie im bisherigen Aufnahmsgebäude, die erfte und zweite Rlaffe von ber britten Rlaffe getrennt, angeordnet.

Die Zugänge zu ben Restaurations = und Wartlokalen führen an zwei geräumigen, mit Glas überbeckten Lichthöfen von je 1,400 \('Flächeninhalt vorbei, von welchen aus die anliegenden Räum = lichkeiten theilweise ihr Licht erhalten. Durch diese Lichthöfe, in welchen die Anbringung von laufenden Brunnen beabsichtigt wird, sind die naheliegenden Passagierabtritte in bequemer Weise zugänglich. Der Gesammtstächenraum der projektirten Wart = und Restaurationslokale stellt sich nahezu auf 9,000 \(' ' ; \) in dem bisherigen Gebäude betrug derselbe nur ungefähr 3,300 \(' ' . \)

In der öftlichen, an die Vorhalle angrenzenden Edbaute finden fich Lokale, welche im Falle best Buftandekommens baberiger Bereinbarungen fur den Boft = und Telegraphendienft verwendbar gemacht werden könnten.

Die zweite Fronte bes Gebäudes, welche ber Limmat zugewandt ift, hat eine Länge von 308'. Sie entspricht der Stirnseite ber Einsteighalle. Die ihr entlang laufende Borhalle ift 205' lang, 25' tief und enthält eine Reihe von Bogenöffnungen, durch welche die ankommenden Reisenden den Bahnhof verlaffen. Un der Stirne der Einsteighalle find die Tische für die Ausgabe des ankommenden Gepäcks angebracht. Un die Borhalle schließt sich auf der einen Seite ein besonderes Lokal für das Publikum, welches ankommende Reisende erwartet, auf der andern Seite Räumlichkeiten für die Bost und für die ankommenden Eilgüter, sowie eine Anzahl Abtritte u. s. w. an.

In ben Entre fol = Raumen werben einige fleinere Wohnungen fur Beamte und fur ben Restaurateur, sowie Aufenthalts = und Schlafzimmer fur einen Theil bes Bugsperfonals zc. eingerichtet.

Im ersten Stodwerke ift eine Wohnung fur ben Betriebs-Chef vorgesehen. Die fammtlichen übrigen Räumlichkeiten besselben sind fur bie Bureaux bes technischen Personals unserer Verwaltung bestimmt.

In ben Souterrains follen außer ben Beizungsvorrichtungen und ben Rellerraumen fur bie Dienstwohnungen die verschiedenen fur ben Betrieb ber Restauration erforderlichen Gelasse erstellt werben.

Die Einsteighalle hat im Lichten eine Breite von 138' auf 550' Länge bei 60' Gevierthohe und wird burch eine Eisenkonstruktion ohne Zwischenstügen frei überspannt. Sie bedeckt feche Geleise und drei Trottoire von 20' Breite. Eines bieser Trottoire liegt zwischen dem 3. und 4. Geleise. Die Halle, welche die angebauten Wartsale u. f. w. in der Hohe um zirka 30' überragt, empfängt ihr Licht von allen vier Seiten burch 20 Halbfreisfenster von 36' Durchmesser, wodurch die Anbringung einer Glasbedachung über ber Halle entbehrlich wird. Um im Falle von etwa nöthig werdenden Resparaturen oder bei außergewöhnlichem Schneefalle leicht auf das Dach der Halle gelangen zu können, sind in den vier Echpfeilern besondere Zugänge zu demselben angebracht. Um das ganze Dach herum führt eine Gallerie.

Außer biefem Aufnahmsgebäude follen nach bem Befchluffe bes Verwaltungsrathes gleichzeitig noch einige andere zur befinitiven Gestaltung bes Bahnhofes unumgänglich nöthige Bauten zur Ausführung kommen. Sieher gehört die Errichtung eines Gebäudes für die abgehenden Eilgüter, die Anlegung zweckmäßiger Biehlade=Rampen, die Ferstellung der mit der Einsteighalle in Verbindung stehenden befinitiven Geleiseanlagen u. f. w. u. f. w.

Der Bau bes neuen Aufnahmsgebäudes bietet namentlich beschalb besondere Schwierigkeiten dar, weil es an der Stelle des gegenwärtigen aufgeführt werden soll und die für den gehörigen Betrieb der Bahn erforderlichen Bahnhofräumlichkeiten natürlich gleichwohl fortwährend zur Verfügung stehen müssen. Es waltet die Absicht ob, die der Limmat zugewandte Abtheilung des neuen Aufnahmsgebäudes zuerst zur Aussührung zu bringen, sodann die sämmtlichen für den Betrieb nothwendigen Lokalitäten vorübergehend in dieser Abtheilung des Neubaues einzurichten, hierauf das gegenwärtige Aufnahmsgebäude abzubrechen und schließlich die größtentheils an der Stelle desselben aufzuführende Hauptfronte des Neubaues in Angriff zu nehmen und zur Vollendung zu bringen. Diese durch die Verhältnisse gebotene Art der Aussührung der Neubaute macht die Einrichtung mehrerer provisorischer Lokale an der Stirnsfeite der Einsteighalle nothwendig, welche nach Bollendung des neuen Aufnahmsgebäudes, wenn die verschiedenen Räume desselben für ihre besinitive Bestimmung verwendet werden können, wieder zu beseitigen sein werden.

Die Roften aller dieser Bauten mit Ginschluß ber eben erwähnten provisorischen Ginrichtungen, ber Geleisevervollständigung, der Möblirung zc. sind zusammen auf Fr. 2,700,000 veranschlagt. Mit dieser Mittheilung glauben wir übrigens die Zusicherung verbinden zu dürsen, daß nicht nur keine Uebersschreitung dieses Betrages stattsinden wird, sondern daß vielmehr bei dem gegenwärtigen niedern Stande der Baumaterialpreise und bei geschickter Benutung aller Umstände und Verhältnisse noch eine erhebliche Ersparniß in sichere Aussicht genommen werden darf.

Für bie Ausführung fammtlicher Bauten wird, ba aus bem bereits angeführten Grunde nur eine fucceffive Inangriffnahme ber verschiedenen Bauabtheilungen stattfinden kann, ein Zeitraum von mindestens vier Jahren erforderlich fein.

Für ben möglichst beförderlichen Beginn der Baute sind die erforderlichen Anordnungen getroffen. Gemäß bem gegenwärtigen Stande der detaillirten technischen Borarbeiten, welche der Berakfordirung der einzelnen Bauarbeiten nothwendiger Weise vorausgehen mussen, läßt sich erwarten, daß die Grab-, Maurer- und Steinmetzarbeiten im nächsten Monate zur Ausschreibung gelangen können. Es steht somit mit Sicherheit zu gewärtigen, daß der Beginn der Baute im Laufe des bevorstehenden Sommers erfolgen wird. Bum Zwecke der Aktordirung der eisernen Dachkonstruktion für die Einsteighalle, deren Ausschrung eine geraume Zeit in Anspruch nehmen wird und beren Detailgestaltung theilweise von Einstuß auf das

vorher aufzuführende Mauerwerf ber Salle ift, wurde bereits die Konkurrenz zwischen einer Reihe von Etabliffementen bes In= und Auslandes eröffnet. Die Einreichung der bezüglichen Uebernahmsofferten steht bis Mitte kunftigen Monats zu gewärtigen.

Bur Erweiterung bes Borbahnhofes in Burich ift im Laufe bes Berichtsjahres neuerbings eine belangreiche Grundfläche expropriirt worben.

Die von Jahr zu Jahr zunehmende Bahl von Bahnzügen, welche in den Bahnhof Bürich einfahren oder sich aus demfelben herausbewegen, und ber auch abgesehen bavon in ganz außerordentlichem Maaße sich steigernde Berkehr auf diesem Bahnhose erheischen, wenn dann vollends noch die Eigenschaft des lettern als Kopfstation in's Auge gefaßt wird, in geradezu gebieterischer Weise, darauf Bedacht zu nehmen, daß in der Zukunft in dem Borbahnhose Zürich mehr Naum für den eigentlichen Bahnhosdienst erhältlich gemacht werden könne. Es wird dieß seiner Zeit nur durch eine Verlegung der Werkstätten der Nordosthahn von derzenigen Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig besinden, an einen von dem Brennspunkte der Bahnhosbewegung entferntern Platz zu ermöglichen sein und es dürste sich diese Verlegung im Versolge um so mehr als ein Bedürsniß herausstellen, da die fortwährende Erweiterung des Netzes der Nordostbahn auch eine Ausbehnung der Werkstätten nothwendig machen wird, eine Vergrößerung der letzern aber an der Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig besinden, als unthunlich erklärt werden muß, wenn man bedenkt, daß sie dort schon in ihren gegenwärtigen Dimenstonen den für den Bahnhosbienst verfügbaren Raum in einer unzuträglichen Weise beschwärten.

Benn wir uns nun fragten, welches ber geeignetefte Blat ware, auf welchen bie Berkftätten ber Morboftbahn feiner Beit zu verlegen fein burften, fo konnten wir baruber, wie biefe Frage beantwortet werben muffe, nicht lange im Zweifel fein. Die Nordoftbahn ift Befigerin einer von bem Trennungspuntte ber Beft = und ber Oftlinie an in ber Richtung gegen Baben fich erstreckenben Materialgrube mit einem Flacheninhalte von mehr als 6 Judgarten. Gbenfalls in ber Richtung gegen Baben, aber in etwelcher Entfernung von bem eben ermahnten Grundftude, im fogenannten Ruchenfteine, befigt bie Morboftbahngefellicaft einen weitern Landfomplex, welcher, im Meggehalte von faft 9 Judarten, theils aus einem ausgebeuteten Materialgewinnungsplate, theils aus Aderland befteht. Bei fo bewandten Umftanben mußte fich unfere Aufmerksamkeit barauf richten, auch noch bas zwischen biefen beiben bereits im Eigenthume unferer Gefellichaft befindlichen Grundftuden liegende Areal bis auf eine gewiffe Ent= fernung bon ber Beftlinie fur unfere Unternehmung zu erwerben und bie einstige Berlegung ber Berfftatten ber Nordoftbahngefellichaft in bas auf folde Beife arrondirte Grundeigenthum ber lettern in Aussicht zu nehmen. Wenn aber biefes Brogramm aufgestellt werben wollte, fo mußte ohne Bergug Sand an bie Berwirklichung besfelben gelegt werben. Bereits war nämlich mit ber Erbauung bon Saufern auf bem zu expropriirenben Arcale angefangen worden und es mußte barum ber weitern Ueberbauung und in Folge beffen einer fehr betrachtlichen Bertheuerung beefelben entgegengefeben werben. Wir zögerten alfo nicht, biefes Areal, im Flachenraume von etwas mehr als 111/2 Jucharten, auf bem Expropriationswege zu erwerben. Durch Unlage einer geeigneten Bahnuberfahrt und einer an biefelbe anschließenden Strafe an bem untern Ende bes expropriirten Landes, sowie burch Gerftellung anberweitiger, mit dieser neuen Nebersahrt einerseits und der Langfurrenstraße anderseits in Berbindung gebrachter Güterstraßen ift es möglich gemacht worden, zwei Bahnübersahrten, bei deren Fortbestande das für die projektirte Bahnhoferweiterung ersorderliche Areal in drei Stücke zerschnitten worden wäre, eingehen zu lassen. Die neu zu erstellende Bahnübersahrt und die in Berbindung damit anzulegenden Gütersstraßen sind im Laufe des letzten Winters zur Aussührung gebracht und mit dem Eintritte des Frühjahres dem Berkehre übergeben worden, während die beiden alten Bahnübersahrten und die zu denfelben geshörenden Wege mit diesem Zeitpunkte aufgehoben wurden.

In Folge dieser Eigenthumserwerbung befindet sich unsere Gesellschaft in der Lage, ben Bahnhof Burich bis auf einen Flächenraum von 87 Jucharten 33,145 — 'erweitern und bis auf eine Länge von 7,410' ober von beinahe einer halben Stunde erstrecken zu können. Wir hoffen, es werde uns unter so bewandten Umftanden der Vorwurf nicht treffen, die Bedürfnisse, welchen die Zukunft zu genügen berufen sein durfte, außer Acht gelassen zu haben.

Der Bahnhof Schaffhaufen foll in feiner befinitiven Gestaltung gemäß einer am 14. Marg 1863 getroffenen Bereinbarung bis längstens ben 1. Mai 1866 gur Vollendung gebracht werben. Bir find mit ber bei bem Bahnhofe Schaffhaufen mitbetheiligten großherzoglich babifchen Eifenbahnvermaltung babin übereingekommen, bag bie Ausführung ber befinitiven Geleifeanlagen und Sochbauten auf biefem Bahnhofe, fowie auch bie Unfertigung ber hiefur erforderlichen Blane von ber Nordoftbahngefellichaft im Namen und fur Rechnung ber beiben betreffenden Bahnverwaltungen bewertstelligt werben folle. Wir haben biefer wichtigen Angelegenheit ichon im Sommer 1863 unfere volle Aufmerkfamteit gefchentt. Je mehr wir fie aber zum Gegenftanbe unferer eingehenden Prufung machten, befto mehr mußte fich uns die Frage auforangen, ob nicht im Sinblicke auf weitere Gifenbahnen, welche im Falle ber Berwirklichung ernftlich zur Sprache gebrachter Projekte in ben Bahnhof Schaffhausen einzumunden haben burften, ober mit Rudficht auf fonftige vermehrte Unforderungen, welche an ben lettern auf Grundlage gemachter Erfahrungen gestellt werden mochten, ber unverweilte gangliche Ausbau bes Bahnhofes Schaffhaufen als ein allzu voreiliger zu betrachten ware. Wir glaubten biefe Frage unbedingt bejaben zu follen. Bevor wir aber an die mitbetheiligte großherzoglich babifde Gifenbahnverwaltung mit bem Untrage gelangten, gehörigen Ortes bie erforderlichen Schritte zum 3wecke einer einstweiligen Berichiebung bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen gu thun, fuchten wir uns vorerft auf vertraulichem Wege bestthunlich zu vergewiffern, bag folde Schritte bei ber h. Regierung und bei bem Tit. Stadtrathe von Schaffhaufen eine gunftige Aufnahme finden werden. Das Ergebnig unferer baberigen Erfundigungen mar bagu angethan, und zu weiterm Borgeben gu ermuntern. Wir fuchten baber mit Bufdrift vom 30. Ottober/5. November 1863 bei ber großherzoglich babifden Oberbireftion bes Gifenbahn= baues die Buftimmung dazu nach, daß nunmehr Namens ber beiben betheiligten Bahnverwaltungen Die erforderlichen offiziellen Schritte gethan werben, um die Bewilligung zur einstweiligen Berfchiebung bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen zu erwirken. Die Oberbirektion erklärte erft mit Bufchrift vom 12./19. Auguft 1864 ibr Ginverftandnig mit bem von uns beantragten Borgeben. Mit Schreiben vom 21./22. Auguft 1864 richteten wir nunmehr fowol an bie h. Regierung als an ben Tit. Stadtrath bon

Schaffhaufen das förmliche Ansuchen, "es möchten die beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen zur "einstweiligen Berichiebung bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen ermächtigt und fomit bon ber "gemäß ber Uebereinfunft vom 14. Märg 1863 übernommenen Berpflichtung, Diefen Bahnhof in feiner "befinitiven Geftaltung bis langftens ben 1. Mai 1866 gur Bollendung gu bringen, entbunden werben." Die h. Regierung brachte uns mit Schreiben vom 16./17. November 1864 ruckantwortlich zur Kenntniß, bag fie bie Frift fur ben befinitiven Ausbau bes Bahnhofes Schaffhaufen bis zum 1. Mai 1868 unter einigen Bedingungen, welche fich auf die mit bem Bahnhofe in Berbindung ftebenden Straffen beziehen, zu erstrecken bereit fei. Konnte in Folge biefes Befcheibes unter ber Borausfehung weitern billigen Entgegenkommens bon Seiten ber h. Regierung eine Berftanbigung in Aussicht genommen werben, fo nahmen bagegen bie Berhandlungen mit bem Tit. Stadtrathe von Schaffhaufen zu unferm Bebauern eine gang unerfreuliche Wendung. Nachbem zwifden beiberfeitigen Abordnungen mahrend geraumer Beit Unterhandlungen gepflogen worben waren, welche zu einem befriedigenden Ergebniffe führen zu follen fdienen, faßte ber Große Stadtrath von Schaffhaufen unter bem 3. und 17. Marg biefes Jahres ploglich Befchlusse, in welchen er die Bewilligung zu einer Berschiebung des Ausbaues des Bahnhofes an Bedingungen knupfte, welche die großherzoglich babifche und unfere Eifenbahnverwaltung nicht annehmen konnten. Indem wir im Namen ber beiden betheiligten Berwaltungen bie Ablehnung biefer Bedingungen ber h. Regierung und bem Tit. Stadtrathe von Schaffhaufen zur Kenntnig brachten, eröffneten wir ihnen gleichzeitig, "es muffen unter biefen Umftanben bie zum 3wede ber Berichiebung "bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen gepflogenen Unterhandlungen als gescheitert betrachtet "werben und es feien in Folge beffen nunmehr Die erforderlichen Ginleitungen gu biefem Ausbaue gu "treffen, wie wenig bieg auch ben mobilverftanbenen Intereffen Schaffhaufen's entsprechen burfte; bon "einer Bollendung bes Bahnhofes Schaffhaufen in feiner befinitiven Geftaltung bis zum 1. Mai 1866 "tonne aber, nachbem bie Unterhandlungen betreffent eine Berichiebung ber baberigen Bauten bis jest "angebauert haben, felbftverftandlich nicht mehr bie Rebe fein." Rudantworten auf biefe Eröffnung find une bis gur Stunde nicht zugekommen.

Auf bem Bahnhofe Romanshorn ift bie Schiffswerfte nunmehr zu ganzlicher Vollendung gebracht worden.

Die Station Beinfelben hat im Jahr 1864 ihre befinitive bauliche Geftaltung erhalten. Bir haben uns in bem letten Gefchafteberichte über ben Umfang ber baherigen Bauten ausgesprochen.

Der während des Berichtsjahres zum Theile durchgeführte, zum Theile in Angriff genommene Ausbau der Stationen Altstätten und Derlikon wurde wesentlich durch den Anschluß der Bürich = Bug = Luzerner Bahn an die Nordostbahn an dem erstern und der Bülach = Regensberger Bahn an dem letztern Orte nothwendig gemacht. Die Baukosten dieser beiden Stationen werden, sobald einmal ihr Betrag abschließlich seststeht, in angemessener Weise auf die Nordostbahn und die Untersnehmungen der Bürich = Bug = Luzerner Bahn und der Bülach = Regensberger Bahn vertheilt werden.

Die Bervollftändigungsbauten, welche auf mehrern andern Stationen im Laufe bes Berichtsjahres zur Ausführung gebracht wurden, find nicht belangreich genug, um hier einzeln auf= gezählt zu werden.

Auf Grund der f. 3. mit der eidgenössischen Postverwaltung abgeschlossenen Uebereinkunft hat im verwichenen Jahre auch für die Telegraphenleitung auf der Strecke Zürich-Altskätten die Ersetzung der hölzernen Stangen durch eiserne, auf steinernen Sockeln ruhende Träger stattgefunden. Damit ist nun der Neubau der gesammten Telegraphenleitung längs der Nordostbahn nach dem neuen Systeme vollzogen.

Das Schlepp boot Frauen feld ift im letten Jahre einer burchgreifenden Reparatur unterworfen worben. Gemäß dem bisher in Anwendung gebrachten Berfahren wurden die baherigen Koften bem Reservesonde zur Laft geschrieben.

VI. Gefellichaftsbehörden.

Es haben im Laufe bes Berichtsjahres feine Beranderungen in bem Beftande ber Gefellich aftebehörben ftattgefunden.

Die Direktion behandelte in 185 Sigungen 4,192 Gefchafte, der Bermaltung grath in 3 Sigungen 11 Gefchafte.

Um Schluffe ber Berichterstattung über unfere Geschäfteführung mahrend bes Jahres 1864 angelangt, versichern wir Sie, Sit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Burid, ben 18. April 1865.

Namens der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, Der Brafibent: Dr. A. Escher.