

**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:** 05.04.2026

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

Berechnungen die Hoffnung aussprechen, daß inakünftig die Rücksichtnahme auf die Neufnung des Reserwefond nicht mehr in dem Maaße auf die Dividende drücken wird, wie es in der Vergangenheit der Fall war.

## V. Bahnbau.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Ausbau des *Personenbahnhofes* in Zürich haben unsere Zeit während des Berichtsjahres in besonderm Maaße in Anspruch genommen. Gleichwohl ist 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 Projektionsarbeiten nunmehr zu ihrem definitiven Abschlusse gelangt sind. Es hat nämlich der Verwaltungsrath die Direktion beauftragt, das Aufnahmsgebäude sammt der Einsteighalle nach dem neuesten, von dem Architekten der Gesellschaft, Herrn Banner, ausgearbeiteten Entwürfe zur Ausführung bringen zu lassen.

Da diese Baute sowol für unsere Gesellschaft als auch für weitere Kreise von besonderm Interesse ist, so dürfte eine kurze Beschreibung derselben nicht ungerechtfertigt erscheinen.

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

Das neue Gebäude wird an der Stelle des jetzigen auf dem gegenwärtigen Bahnhof = Areal aufgeführt, reicht jedoch in einigen Richtungen nicht unbedeutend über das letztere hinaus, so daß Unterhandlungen mit dem Stadtrathe Zürich betreffend Landabtretung angeknüpft werden mußten. Es sind dieselben ihrem Abschlusse nahe.

Das Aufnahmsgebäude erhält eine Hauptfronte gegen die neue zur Zeit im Bau begriffene „Bahnhofstraße“ (Fröschengraben) und eine andere Fronte gegen die Limmat.

Die Hauptfronte gegen die Bahnhofstraße besteht aus dem Erdgeschoße, einem Entresol und einem Stockwerke. Ihre Länge wird 376 Fuß betragen. Sie erhält einen der Achse der Bahnhofstraße 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 Gesamthöhe beider Stockwerke. An die Haupteingänge schließen sich auf beiden Seiten je neun Bogenöffnungen von zirka 20' Höhe auf 8' Breite an, von welchen wieder je fünf als Eingänge in die Vorhalle benutzt werden. Den Abschluß der Hauptfronte bilden zwei ebenfalls ein wenig vortretende und etwas erhöhte Gebäute.

Die Vorhalle, in welcher sich dem Haupteingange gegenüber die Portierloge und rechts und links von derselben die Kassenlokale und die Zugänge zu den Wart- und Restaurationsfälen befinden, wird 284' lang und 25' tief: ihr Gesamtflächeninhalt beträgt daher über 7,000 □'. Das Mittelstück der Vorhalle wird gewölbt und zirka 40' hoch. Die Seitentheile erhalten eine Höhe von etwa 22'.

Am westlichen Ende der Vorhalle (in der Richtung gegen die Suhl) befindet sich ein geräumiger Saal von 42' Breite und 88' Tiefe für die Aufgabe des Reisegepäcks. An diesen Saal schließen sich die westlichen Eckflügel mit den Büreaux der Betriebsleitung und, der Bahnhalle entlang, die Dienstlokale der Bahnhof=Inspektion u. s. w. an.

Der übrigen Längenausdehnung der Vorhalle entsprechend und einerseits an die Einsteighalle angrenzend sind die erforderlichen Wartfäle und Restaurationslokale, und zwar, wie im bisherigen Aufnahmsgebäude, die erste und zweite Klasse von der dritten Klasse getrennt, angeordnet.

Die Zugänge zu den Restaurations- und Wartlokalen führen an zwei geräumigen, mit Glas überdeckten Lichthöfen von je 1,400 □' Flächeninhalt vorbei, von welchen aus die anliegenden Räumlichkeiten 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 Gesamtflächenraum der projektirten Wart- und Restaurationslokale stellt sich nahezu auf 9,000 □'; in dem bisherigen Gebäude betrug derselbe nur ungefähr 3,300 □'.

In der östlichen, an die Vorhalle angrenzenden Eckbaute finden sich Lokale, welche im Falle des Zustandekommens daheringer Vereinbarungen für den Post- und Telegraphendienst verwendbar gemacht werden könnten.

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

In den Entresol-Räumen werden einige kleinere Wohnungen für Beamte und für den Restaurateur, sowie Aufenthalts- und Schlafzimmer für einen Theil des Zugspersonals w. eingerichtet.

Im ersten Stockwerke ist eine Wohnung für den Betriebs-Chef vorgesehen. Die sämtlichen übrigen Räumlichkeiten desselben sind für die Büreaux des technischen Personals unserer Verwaltung bestimmt.

In den Souterrains sollen außer den Heizungsvoorrichtungen und den Kellerräumen für die Dienstwohnungen die verschiedenen für den Betrieb der Restauration erforderlichen Gelasse erstellt werden.

Die Einsteighalle hat im Lichten eine Breite von 138' auf 550' Länge bei 60' Gehierthöhe und wird durch eine Eisenkonstruktion ohne Zwischenstützen frei überspannt. Sie bedeckt sechs Geleise und drei Trottoirs von 20' Breite. Eines dieser Trottoirs liegt zwischen dem 3. und 4. Geleise. Die Halle, welche die angebauten Wartfäle u. s. w. in der Höhe um zirka 30' überragt, empfängt

ihr Licht von allen vier Seiten durch 20 Halbkreisfenster von 36' Durchmesser, wodurch die Anbringung einer Glasbedachung über der Halle entbehrlich wird. Um im Falle von etwa nöthig werdenden Reparaturen oder bei außergewöhnlichem Schneefalle leicht auf das Dach der Halle gelangen zu können, sind in den vier Eckpfeilern besondere Zugänge zu demselben angebracht. Um das ganze Dach herum führt eine Gallerie.

Außer diesem Aufnahmsgebäude sollen nach dem Beschlusse des Verwaltungsrathes gleichzeitig noch einige andere zur definitiven Gestaltung des Bahnhofes unumgänglich nöthige Bauten zur Ausführung kommen. Sicher gehört die Errichtung eines Gebäudes für die abgehenden Eilgüter, die Anlegung zweckmäßiger Viehlade-Rampen, die Herstellung der mit der Einsteighalle in Verbindung stehenden definitiven Geleiseanlagen u. s. w. u. s. w.

Der Bau des neuen Aufnahmsgebäudes bietet namentlich deshalb 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 Limmatt zugewandte Abtheilung des neuen Aufnahmsgebäudes zuerst zur Ausführung zu bringen, sodann die sämmtlichen für den Betrieb nothwendigen Lokalitäten vorübergehend in dieser Abtheilung des Neubaus einzurichten, hierauf das gegenwärtige Aufnahmsgebäude abzubrechen und schließlich die größtentheils an der Stelle desselben aufzuführende Hauptfronte des Neubaus in Angriff zu nehmen und zur Vollendung zu bringen. Diese durch die Verhältnisse gebotene Art der Ausführung der Neubaute macht die Einrichtung mehrerer provisorischer Lokale an der Stirnseite der Einsteighalle nothwendig, welche nach Vollendung des neuen Aufnahmsgebäudes, wenn die verschiedenen Räume desselben für ihre definitive Bestimmung verwendet werden können, wieder zu beseitigen sein werden.

Die Kosten aller dieser Bauten mit Einschluß der eben erwähnten provisorischen Einrichtungen, der Geleisevervollständigung, der Möblirung etc. sind zusammen auf Fr. 2,700,000 veranschlagt. Mit dieser Mittheilung glauben wir übrigens die Zusicherung verbinden zu dürfen, daß nicht nur keine Ueberschreitung dieses Betrages stattfinden wird, sondern daß vielmehr bei dem gegenwärtigen niedern Stande der Baumaterialpreise und bei geschickter Benutzung aller Umstände und Verhältnisse noch eine erhebliche Ersparniß in sichere Aussicht genommen werden darf.

Für die Ausführung sämmtlicher Bauten wird, da aus dem bereits angeführten Grunde nur eine successive Inangriffnahme der verschiedenen Bauabtheilungen stattfinden kann, ein Zeitraum von mindestens vier Jahren erforderlich sein.

Für den möglichst beförderlichen Beginn der Baute sind die erforderlichen Anordnungen getroffen. Gemäß dem gegenwärtigen Stande der detaillirten technischen Vorarbeiten, welche der Verakkordirung der einzelnen Bauarbeiten nothwendiger Weise vorausgehen müssen, läßt sich erwarten, daß die Grab-, Maurer- und Steinmearbeiten 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. Zum Zwecke der Akkordirung der eisernen Dachkonstruktion für die Einsteighalle, deren Ausführung eine geraume Zeit in Anspruch nehmen wird und deren Detailgestaltung theilweise von Einfluß auf das

vorher aufzuführende Mauerwerk der Halle ist, wurde bereits die Konkurrenz zwischen einer Reihe von Etablissements des In- und Auslandes eröffnet. Die Einreichung der bezüglichen Uebernahmsofferten steht bis Mitte künftigen Monats zu gewärtigen.

Zur Erweiterung des *Vorbahnhofes* in Zürich ist im Laufe des Berichtsjahres neuerdings eine belangreiche Grundfläche expropriirt worden.

Die von Jahr zu Jahr zunehmende Zahl von Bahnzügen, welche in den Bahnhof Zürich einfahren oder sich aus demselben herausbewegen, und der auch abgesehen davon in ganz außerordentlichem Maaße sich steigende Verkehr auf diesem Bahnhofe erheischen, wenn dann vollends noch die Eigenschaft des letztern als Kopfstation in's Auge gefaßt wird, in geradezu gebieterischer Weise, darauf Bedacht zu nehmen, daß in der Zukunft in dem Vorbahnhofe Zürich mehr Raum für den eigentlichen Bahnhofdienst erhältlich gemacht werden könne. Es wird dieß seiner Zeit nur durch eine Verlegung der Werkstätten der Nordostbahn von derjenigen Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig befinden, an einen von dem Brennpunkte der Bahnhofsbewegung entferntern Platz zu ermöglichen sein und es dürfte sich diese Verlegung im Verfolge um so mehr als ein Bedürfniß herausstellen, da die fortwährende Erweiterung des Netzes der Nordostbahn auch eine Ausdehnung der Werkstätten nothwendig machen wird, eine Vergrößerung der letztern aber an der Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig befinden, als unthunlich erklärt werden muß, wenn man bedenkt, daß sie dort schon in ihren gegenwärtigen Dimensionen den für den Bahnhofdienst verfügbaren Raum in einer unzuträglichen Weise beschränken.

Wenn wir uns nun fragten, welches der geeigneteste Platz wäre, auf welchen die Werkstätten der Nordostbahn seiner Zeit zu verlegen sein dürften, so konnten wir darüber, wie diese Frage beantwortet werden müsse, nicht lange im Zweifel sein. Die Nordostbahn ist Besitzerin einer von dem Trennungspunkte der West- und der Ostlinie an in der Richtung gegen Baden sich erstreckenden Materialgrube mit einem Flächeninhalte von mehr als 6 Jucharten. Ebenfalls in der Richtung gegen Baden, aber in etwelcher Entfernung von dem eben erwähnten Grundstücke, im sogenannten Ruchensteine, besitzt die Nordostbahngesellschaft einen weitem Landkomplex, welcher, im Meßgehalte von fast 9 Jucharten, theils aus einem ausgebeuteten Materialgewinnungsplatze, theils aus Ackerland besteht. Bei so bewandten Umständen mußte sich unsere Aufmerksamkeit darauf richten, auch noch das zwischen diesen beiden bereits im Eigenthume unserer Gesellschaft befindlichen Grundstücken liegende Areal bis auf eine gewisse Entfernung von der Westlinie für unsere Unternehmung zu erwerben und die einstige Verlegung der Werkstätten der Nordostbahngesellschaft in das auf solche Weise arrondirte Grundeigenthum der letztern in Aussicht zu nehmen. Wenn aber dieses Programm aufgestellt werden wollte, so mußte ohne Verzug Hand an die Verwirklichung desselben gelegt werden. Bereits war nämlich mit der Erbauung von Häusern auf dem zu expropriirenden Areal angefangen worden und es mußte darum der weitem Ueberbauung und in Folge dessen einer sehr beträchtlichen Vertheuerung desselben entgegengesehen werden. Wir zögerten also nicht, dieses Areal, im Flächenraume von etwas mehr als 11½ Jucharten, auf dem Expropriationswege zu erwerben. Durch Anlage einer geeigneten Bahnüberfahrt und einer an dieselbe anschließenden Straße an dem untern Ende des expropriirten Landes, sowie durch Herstellung

anderweitiger, mit dieser neuen Ueberfahrt einerseits und der Langfurrenstraße anderseits in Verbindung gebrachter Güterstraßen ist es möglich gemacht worden, zwei Bahnüberfahrten, bei deren Fortbestande das für die projektierte Bahnhofserweiterung erforderliche Areal in drei Stücke zerschnitten worden wäre, eingehen zu lassen. Die neu zu erstellende Bahnüberfahrt und die in Verbindung damit anzulegenden Güterstraßen sind im Laufe des letzten Winters zur Ausführung gebracht und mit dem Eintritte des Frühjahres dem Verkehre übergeben worden, während die beiden alten Bahnüberfahrten und die zu denselben gehörenden Wege mit diesem Zeitpunkte aufgehoben wurden.

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

Der Bahnhof Schaffhausen soll in seiner definitiven Gestaltung gemäß einer am 14. März 1863 getroffenen Vereinbarung bis längstens den 1. Mai 1866 zur Vollendung gebracht werden. Wir sind mit der bei dem Bahnhofs Schaffhausen mitbetheiligten großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung dahin übereingekommen, daß die Ausführung der definitiven Geleiseanlagen und Hochbauten auf diesem Bahnhofs, sowie auch die Anfertigung der hiefür erforderlichen Pläne von der Nordostbahngesellschaft im Namen und für Rechnung der beiden betreffenden Bahnverwaltungen bewerkstelligt werden solle. Wir haben dieser wichtigen Angelegenheit schon im Sommer 1863 unsere volle Aufmerksamkeit geschenkt. Je mehr wir sie aber zum Gegenstande unserer eingehenden Prüfung machten, desto mehr mußte sich uns die Frage aufdrängen, ob nicht im Hinblick auf weitere Eisenbahnen, welche im Falle der Verwirklichung ernstlich zur Sprache gebrachter Projekte in den Bahnhof Schaffhausen einzumünden haben dürften, oder mit Rücksicht auf sonstige vermehrte Anforderungen, welche an den letztern auf Grundlage gemachter Erfahrungen gestellt werden möchten, der unverweilte gänzliche Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen als ein allzu voreiliger zu betrachten wäre. Wir glaubten diese Frage unbedingt bejahen zu sollen. Bevor wir aber an die mitbetheiligte großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung mit dem Antrage gelangten, gehörigen Ortes die erforderlichen Schritte zum Zwecke einer einstweiligen Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu thun, suchten wir uns vorerst auf vertraulichem Wege bestthunlich zu vergewissern, daß solche Schritte bei der h. Regierung und bei dem Lit. Stadtrathe von Schaffhausen eine günstige Aufnahme finden werden. Das Ergebniß unserer daherigen Erkundigungen war dazu angethan, uns zu weiterm Vorgehen zu ermuntern. Wir suchten daher mit Zuschrift vom 30. Oktober/5. November 1863 bei der großherzoglich badischen Oberdirektion des Eisenbahnbaues die Zustimmung dazu nach, daß nunmehr Namens der beiden theiligten Bahnverwaltungen die erforderlichen offiziellen Schritte gethan werden, um die Bewilligung zur einstweiligen Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu erwirken. Die Oberdirektion erklärte erst mit Zuschrift vom 12./19. August 1864 ihr Einverständniß mit dem von uns beantragten Vorgehen. Mit Schreiben vom 21./22. August 1864 richteten wir nunmehr sowol an die h. Regierung als an den Lit. Stadtrath von

Schaffhausen das förmliche Ansuchen, „es möchten die beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen zur „einseitigen Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen ermächtigt und somit von der „gemäß der Uebereinkunft vom 14. März 1863 übernommenen Verpflichtung, diesen Bahnhof in seiner „definitiven Gestaltung bis längstens den 1. Mai 1866 zur Vollendung zu bringen, entbunden werden.“ Die h. Regierung brachte uns mit Schreiben vom 16./17. November 1864 rückantwortlich zur Kenntniß, daß sie die Frist für den definitiven Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen bis zum 1. Mai 1868 unter einigen Bedingungen, welche sich auf die mit dem Bahnhofe in Verbindung stehenden Straßen beziehen, zu erstrecken bereit sei. Konnte in Folge dieses Bescheides unter der Voraussetzung weitem billigen Entgegenkommens von Seiten der h. Regierung eine Verständigung in Aussicht genommen werden, so nahmen dagegen die Verhandlungen mit dem Tit. Stadtrathe von Schaffhausen zu unserm Bedauern eine ganz unerfreuliche Wendung. Nachdem zwischen beiderseitigen Abordnungen während geraumer Zeit Unterhandlungen gepflogen worden waren, welche zu einem befriedigenden Ergebnisse führen zu sollen schienen, faßte der Große Stadtrath von Schaffhausen unter dem 3. und 17. März dieses Jahres plötzlich Beschlüsse, in welchen er die Bewilligung zu einer Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes an Bedingungen knüpfte, welche die großherzoglich badische und unsere Eisenbahnverwaltung nicht annehmen konnten. Indem wir im Namen der beiden betheiligten Verwaltungen die Ablehnung dieser Bedingungen der h. Regierung und dem Tit. Stadtrathe von Schaffhausen zur Kenntniß brachten, eröffneten wir ihnen gleichzeitig, „es müssen unter diesen Umständen die zum Zwecke der Verschiebung „des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen gepflogenen Unterhandlungen als gescheitert betrachtet „werden und es seien in Folge dessen nunmehr die erforderlichen Einleitungen zu diesem Ausbaue zu „treffen, wie wenig dieß auch den wohlverstandenen Interessen Schaffhausen's entsprechen dürfte; von „einer Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen in seiner definitiven Gestaltung bis zum 1. Mai 1866 „könne aber, nachdem die Unterhandlungen betreffend eine Verschiebung der dahierigen Bauten bis jetzt „angebauert haben, selbstverständlich nicht mehr die Rede sein.“ Rückantworten auf diese Eröffnung sind uns bis zur Stunde nicht zugekommen.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn ist die Schiffswerfte nunmehr zu gänzlicher Vollendung gebracht worden.

Die Station Weinfelden hat im Jahr 1864 ihre definitive bauliche Gestaltung erhalten. Wir haben uns in dem letzten Geschäftsberichte über den Umfang der dahierigen Bauten ausgesprochen.

Der während des Berichtsjahres zum Theile durchgeführte, zum Theile in Angriff genommene Ausbau der Stationen Altstätten und Derikon wurde wesentlich durch den Anschluß der Zürich=Zug=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 feststeht, in angemessener Weise auf die Nordostbahn und die Unternehmungen der Zürich=Zug=Luzerner Bahn und der Bülach=Regensberger Bahn vertheilt werden.

Die Vervollständigungsbauten, welche auf mehreren andern Stationen im Laufe des Berichtsjahres zur Ausführung gebracht wurden, sind nicht belangreich genug, um hier einzeln aufgezählt zu werden.

Auf Grund der s. Z. mit der eidgenössischen Postverwaltung abgeschlossenen Uebereinkunft hat im verwichenen Jahre auch für die Telegraphenleitung auf der Strecke Zürich-Altstätten 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 Schlepboot Frauenfeld ist im letzten Jahre einer durchgreifenden Reparatur unterworfen worden. Gemäß dem bisher in Anwendung gebrachten Verfahren wurden die daherigen Kosten dem Reservefonde zur Last geschrieben.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

Es haben im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderungen in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden stattgefunden.

Die Direktion behandelte in 185 Sitzungen 4,192 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 11 Geschäfte.

---

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1864 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1865.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

**Dr. A. Escher.**