

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 13 (1865)

Artikel: Dreizehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1866 statt findende Generalversammlung der Aktionäre
Autor: Escher, A.
Kapitel: 5: Bahnbau
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730480>

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: 29.12.2025

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

1864.		1865.	
Fr. 5,485,621. 93	Einnahmen	Fr. 5,890,567. 24	
„ 2,193,324. 23	Ausgaben	„ 2,265,015. 41	
Fr. 3,292,297. 70	Reinertrag	Fr. 3,625,551. 83	
60.02 % Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme		61.55 %	
Fr. 18,490. 43	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 20,368. 26	
„ 9,019. 81	„ Betriebstag	„ 9,933. 01	
„ 50. 66	„ Tag und Bahnkilometer	„ 55. 80	
„ 3. 54	„ Lokomotivkilometer	„ 3. 59	
„ —. 12.40.	„ Wagenachsenkilometer	„ —. 12.60	

Die gesammte Reineinnahme des Jahres 1865 beläuft sich mit Einschluß des Saldo-Vortrages von 1864, des Netto-Ertrages der Dampfboote, des ganzen Ertrages der Zinse für ausgeliehene Gelder, sowie der Renten der Betheiligungskapitalien bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg auf die Summe von Fr. 4,006,608. 29 und beträgt somit Fr. 432,603. 11 mehr als diejenige des Vorjahres. Es ist dagegen die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen von Fr. 1,224,481. 87 auf Fr. 1,358,301. 80, also um Fr. 133,819. 93 gestiegen.

Der nach Abzug der Ausgaben für die Verzinsung der Anleihen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,648,306. 49 wurde gemäß dem bezüglichlichen Beschlusse des Verwaltungsrathes verwendet wie folgt:

- Fr. 2,296,640. — = 8 % des Aktien-Kapitals kamen als Dividende zur Vertheilung an die Aktionäre;
- „ 200,330. 40 = 5 % der Reineinnahme fielen in den Reserve-Conto;
- „ 151,336. 09 wurden der Betriebsrechnung des Jahres 1866 gutgeschrieben.

Der Reserve-Conto hat mit 31. Dezember 1865 einen Bestand von Fr. 2,170,175. 76 erreicht.

V. Bahnbau.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich nahm unsere Thätigkeit während des Berichtsjahres in erheblichem Maaße in Anspruch.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte einläßlich beschriebenen Baupläne für das neue Aufnahmgebäude mit Einsteighalle haben die nach Mitgabe des Gesetzes betreffend eine Bauordnung erforderliche Genehmigung des Lit. Stadtrathes Zürich erhalten und ebenso haben die mit dieser Behörde in Betreff der Ueberlassung von Materialablagerungs- und Arbeitsplätzen für die Dauer der Bauzeit gepflogenen Unterhandlungen ihren Abschluß erreicht.

Es gelangten sodann die Grab-, Maurer-, Steinmetz- und Verputzarbeiten des Aufnahmgebäudes mit Einsteighalle und des neuen definitiven Güterwagenschuppens zur Ausschreibung, worauf der Zuschlag

dieser Arbeiten für das Hauptgebäude an die Herren Baumeister Diener und Gehler in Zürich und für den Gilgutschuppen an Herrn Baumeister J. Staub in Bollschhöfen erfolgte. Die Herstellung der eisernen Dachkonstruktion der Einsteighalle, für deren Ausführung zwischen einer Reihe von Etablissements des In- und Auslandes Konkurrenz eröffnet worden war, wurde nach einer eingehenden Prüfung der in großer Zahl eingereichten Konstruktionspläne und Uebernahmsofferten und nachdem noch weitere Unterhandlungen, welche sich in Folge dieser Prüfung als nothwendig herausgestellt, statt gefunden hatten, der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett und Comp. in Nürnberg, einem in dergleichen Konstruktionen sehr erfahrenen Etablissement, unter vortheilhaften Bedingungen übertragen. Die Ausschreibung der Zimmer-, Schmied- und Spenglerarbeiten des Hauptgebäudes wird in den nächsten Tagen erfolgen können.

Es sind endlich an dem Hauptbaue die Fundamente der nördlichen Längenmauer der Einsteighalle, sowie diejenigen der Stirnfronte gegen die Limmat, soweit ihre Ausführung im Berichtsjahre beabsichtigt war, in ihrer ganzen Ausdehnung hergestellt worden. Den Winter über blieben die Maurerarbeiten mit Rücksicht auf die nachtheiligen Folgen, welche durch eintretende Kälte an frisch aufgeführtem Mauerwerke herbeigeführt werden können, eingestellt. Dafür wurden während dieser Zeit die Arbeiten in den Steinbrüchen und die Bearbeitung der Haussteine, sowie die Herstellung der erforderlichen Gerüstungen in erheblichem Maaße gefördert, so daß für den bevorstehenden Sommer ein rascher Fortgang der Bauarbeiten in sichere Aussicht zu nehmen ist. Der gegenwärtige Stand der Arbeiten am Gilgutschuppen berechtigt zu der Hoffnung, daß dieses Gebäude gegen Ende des nächsten Monats Mai seiner Bestimmung wird übergeben werden können und daß es in Folge dessen möglich werden wird, bis zu diesem Zeitpunkte den gegenwärtigen provisorischen Gilgutschuppen abzubrechen und sodann auch den auf dem Platze des letzteren zu erbauenden Theil des Hauptgebäudes in Angriff zu nehmen.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist darauf hingewiesen worden, daß zum Zwecke der Ermöglichung eines ungestörten Betriebes während der Bauzeit die Herstellung mehrerer provisorischer Lokale nothwendig werde und daß solche an der Stirnseite der Einsteighalle in Aussicht genommen seien. Weitere Untersuchungen, welche mittlerweile stattfanden, lassen es jedoch sowohl mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb, als auch auf die leichtere Bauausführung als zweckmäßiger und zugleich ökonomisch vortheilhafter erscheinen, die erwähnten Lokale in einem besondern, in der Verlängerung der Einsteighalle von Holz zu erstellenden provisorischen Gebäude unterzubringen, zu welchem ein Theil des Daches der bisherigen Einsteighalle verwendet werden kann.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich bringt auch Veränderungen in der Anlage der Geleise mit sich. Dieselben wurden während des Berichtsjahres soweit bewerkstelligt, als die Herstellung der Fundamente des Aufnahmsgebäudes es erheischte, und sie sollen auch im Verfolge jeweiligen nach Maaßgabe des durch den Fortgang der Neubauten hervorgerufenen Bedürfnisses zu weiterer Ausführung gelangen. Sie schließen, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, eine Vermehrung der die Siche zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhofe überschreitenden Geleise in sich. Zu diesem Ende hin stellte sich eine flüßaufwärts zu bewerkstelligende Verlängerung der Pfeiler der Eisenbahnbrücke

über die Sihl um die Breite eines Geleises als eine unabweisbare Nothwendigkeit heraus. Diese nicht unwichtige Arbeit wurde im Berichtsjahre ausgeführt. Der im letzten Drittheile desselben zu Tage getretene ausnahmsweise niedrige Wasserstand der Sihl erleichterte die Baute in hohem Maaße und ermöglichte namentlich auch eine ganz erhebliche Kostenersparniß.

Um einerseits der Ausführung der zur Vollendung des Personenbahnhofes in Zürich erforderlichen Bauten thunlichsten Vorschub zu leisten und anderseits den Betrieb vor Störungen und Hemmungen in Folge dieser Bauarbeiten möglichst zu bewahren, mußten verschiedene Hülfsseinrichtungen getroffen werden, welche ihrer Bestimmung gemäß einen ganz provisorischen Charakter haben. Unter diesen Einrichtungen verdient namentlich der Bau einer provisorischen Eisenbahnbrücke über die Sihl hervorgehoben zu werden. Dieselbe ist dazu bestimmt, die Verbringung des Baumaterials auf die Werkplätze an der Südseite des künftigen Aufnahmsgebäudes möglich zu machen, ohne daß hiezu die gewöhnlichen Dienstgeleise in Anspruch genommen werden müssen, was die nachtheiligsten Folgen für den Bahnhofverkehr unausweichlich herbeiführen würde. Es wurde ein Geleise der für die Rohmaterialien dienenden Abtheilung des Güterbahnhofes als Zufahrtsgeleise zu jenen Werkplätzen ausgewählt. In der Verlängerung dieses Geleises wurde die provisorische Brücke über die Sihl in Holz und mit einer Tragkraft erbaut, welche dieselbe mit einem vollständigen, Baumaterial enthaltenden Bahnzuge zu befahren gestattet. Diese Brücke wird auch Drittpersonen zur Beifahr von Baumaterial für Neubauten im Bahnhofquartiere unter Bedingungen eingeräumt werden können, die unserer Gesellschaft einen theilweisen Ersatz der erlaufenen Baukosten sichern und gleichwohl von den Bezügern gerne eingegangen werden dürften. An der südlichen Seite der Brücke wurde ein Steg für Fußgänger angebracht. Es war dies um so nothwendiger, da der an die definitive Eisenbahnbrücke über die Sihl zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhofe angehängte Fußsteg während der durch den Ausbau des Bahnhofes bedingten Umgestaltung dieser Brücke von dem Publikum nicht wird benutzt werden können, ein geeigneter Ersatz für den letzterwähnten Fußsteg während der Dauer seiner Sperrung aber nur durch den an der provisorischen Brücke angebrachten Steg geboten werden kann.

Der in rascher Zunahme begriffene Verkehr auf dem Bahnhofe Aarau macht eine Erweiterung desselben zur dringenden Nothwendigkeit. Bei der großen Menge von Zügen der Nordost- und der Centralbahn, welche täglich in den Bahnhof Aarau hinein, beziehungsweise aus demselben heraus fahren, sowie bei der stets zunehmenden Zahl von Personen- und Güterwagen, welche sich in Folge des belangreichen durchgehenden und lokalen Verkehrs fortwährend auf diesem Bahnhofe befinden, tritt in demselben oft eine dem Dienste nachtheilige Beengung ein, welcher nur durch eine Vermehrung der Güter- und Reservegeleise abgeholfen werden kann. Und sodann genügt der Raum, welcher gegenwärtig auf dem Bahnhofe Aarau für die Ablagerung von Rohmaterialien bestimmt ist, dem Bedürfnisse nicht mehr, so daß auch von diesem Standpunkte aus das Areal des Bahnhofes eine Erweiterung erheischt. Wir haben nun mit Zustimmung der mitbetheiligten Centralbahngesellschaft und unter Genehmigung der h. Regierung von Aargau die Anlage eines besondern Materialablagerungsplatzes in Aarau und zwar auf einem Landkomplexe, welcher diesseits der Lenzburger Straße, jedoch in der

unmittelbaren Nähe des Bahnhofes und an der Bahn selbst gelegen ist, sowie ferner die Anbringung weiterer Güter- und Reservegleise auf derjenigen Abtheilung des Bahnhofes, welche gegenwärtig noch die Rohmaterialien aufzunehmen bestimmt ist, beschlossen. Wir glauben, daß dadurch dem obwaltenden Bedürfnisse ein volles Genüge gethan werde. Die Hälfte der darüber erlaufenden Kosten sind uns von der Centralbahngesellschaft gemäß dem seiner Zeit betreffend den Bahnhof Aarau abgeschlossenen Vertrage zu 5 0/0 zu verzinsen.

War dem Bahnhofs Schaffhausen bei Anlaß der Eröffnung der badischen Bahnstrecke Waldshut-Schaffhausen-Konstanz eine erheblich größere Ausdehnung und eine entsprechende Erweiterung der Gleisanlagen zu Theil geworden, so wurden die letztern während des Berichtsjahres noch mehr vervollständigt. Es geschah dies vertragsgemäß auf gemeinschaftliche Kosten der badischen und unserer Verwaltung. Im Fernern wird nunmehr ebenfalls von diesen beiden Verwaltungen ein den Bahnhof zwischen der Bogenthurmstraße und dem Mühlethale überschreitender eiserner Fußsteig zur Ausführung gebracht werden, in Folge dessen dann die an der bezeichneten Stelle über den Bahnhof hinführende Straße, deren Fortbestand mit der Sicherheit des Bahnbetriebes unvereinbar erscheint, aufgehoben werden soll.

Wir haben Ihnen in unserem letzten Berichte von Unterhandlungen Kenntniß gegeben, welche wir mit der h. Regierung und dem Lit. Stadtrathe Schaffhausen gepflogen haben, um ihre Einwilligung zu einer Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu erwirken. Wir theilten Ihnen damals mit, daß diese Unterhandlungen erfolglos geblieben seien und daß in Folge dessen die erforderlichen Einleitungen zum Ausbaue des fraglichen Bahnhofes zu treffen sein werden. Je mehr wir uns aber mit dem Programme beschäftigten, welches für diesen Ausbau auf Grundlage der in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten, die Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen betreffenden Vereinbarung vom 14. März 1863 vor allem aufzustellen war, desto mehr wurden wir von der Ueberzeugung durchdrungen, daß dieses Programm je nach dem Zustandekommen oder Nichtzustandekommen der verschiedenen projektirten Eisenbahnen, welche auf die Frequenz des Bahnhofes Schaffhausen einen erheblichen Einfluß auszuüben geeignet wären, somit je nach dem Umfange der Bedürfnisse, welchen der Bahnhof Schaffhausen inskünftig zu genügen bestimmt sein wird, sich so oder anders wird zu gestalten haben. Wenn nämlich die Gotthardbahn und andere Eisenbahnprojekte, die neulich in Deutschland zur Sprache gebracht worden sind und welche zu der Gotthardbahn in einer gewissen Wechselwirkung stehen, zu Stande kommen, so ist es in hohem Grade wahrscheinlich, daß der Bahnhof Schaffhausen in den in der fraglichen Vereinbarung angenommenen Dimensionen den dannzumal zu gewärtigenden Verkehrsbedürfnissen nicht genügen wird: vielmehr ist für jenen Fall vorauszusehen, daß das in der Vereinbarung in Aussicht genommene Bahnhofareal sich nur für den Personenverkehr als zulänglich erweisen und daß für den Güterverkehr eine besondere Bahnhofabtheilung auf weiter zu erwerbendem Grunde und Boden hinzuzufügen sein wird. Es ist nun wohl selbstverständlich, daß das Programm für die definitiven Bauten auf dem in der Vereinbarung vorgesehenen Areal sich anders gestalten wird, wenn auf dem letztern dem gesammten Verkehre oder wenn bloß demjenigen der Personen

ein Genüge gethan werden muß. So lange es nun aber ungewiß ist, ob die berührten Eisenbahnprojekte zur Ausführung kommen, wird den beim Bahnhofe Schaffhausen beteiligten Bahnverwaltungen nicht wohl zugemuthet werden können, diesem Bahnhofe bei seinem Ausbaue eine Ausdehnung zu geben, welche durch das im Falle der Nichtverwirklichung jener Projekte vorhandene Bedürfnis in keiner Weise gerechtfertigt wäre. Wenn also der h. Regierungsrath und der Lit. Stadtrath von Schaffhausen, mit welchen die mehrerwähnte Vereinbarung abgeschlossen worden ist, darauf beharren zu sollen glauben würden, daß der Bahnhof Schaffhausen zur Vollendung gebracht werde, bevor in Betreff der Verwirklichung der fraglichen Eisenbahnprojekte Gewißheit vorliegt, so würden die beteiligten Eisenbahnverwaltungen sich genöthigt sehen, den Ausbau des Bahnhofes im Sinne einer Beschränkung desselben auf den in der Vereinbarung vorhergesehenen Umfang zu bewerkstelligen. Wir können uns jedoch der Annahme nicht hingeben, daß die Lit. Behörden Schaffhausen's Willens seien, die Bahnverwaltungen zu nöthigen, den Ausbau des Bahnhofes jetzt und in Folge dessen innerhalb viel engerer Grenzen zur Ausführung zu bringen, als das künftige Bedürfnis möglicherweise erheischen wird. Wir hoffen im Gegentheile, es werden dieselben im Hinblick auf die Fortschritte, welche die in Frage stehenden Eisenbahnprojekte in neuerer Zeit gemacht haben, sich veranlaßt sehen, das endliche Schicksal jener Projekte abzuwarten, damit bei dem Ausbaue des Bahnhofes Schaffhausen auf dasselbe geeignete Rücksicht genommen werden könne. Wir haben deshalb auch nicht unterlassen, unter Darstellung der eben berührten Verhältnisse sowohl an die h. Regierung als an den Lit. Stadtrath von Schaffhausen das erneuerte Gesuch zu richten, es möchten diese Lit. Behörden in der Bahnhoffrage den unter den obwaltenden Umständen nicht etwa bloß durch die einseitigen Interessen der beteiligten Bahnunternehmungen, sondern vor Allem auch durch die öffentlichen Interessen Schaffhausen's angezeigten abwartenden Standpunkt einzunehmen sich geneigt finden lassen. Wir glaubten dieses Gesuch um so nachdrücklicher stellen zu sollen, da wir die feste Ueberzeugung hegen, daß die Zukunft ein derartiges Verfahren vollkommen rechtfertigen wird, während hinwieder eine Nöthigung zum Ausbaue des Bahnhofes Schaffhausen im gegenwärtigen Augenblicke und, was gleichbedeutend damit ist, in einer den künftigen Verkehrsinteressen möglicher Weise nicht entsprechenden Beschränkung sich dem Tadel der kommenden Zeiten kaum dürfte entziehen können.

Wir sind im Interesse unserer Bahnunternehmung fortwährend bestrebt, auf dem Bahnhofe Romanshorn die Ablagerung des Getreides thunlichst zu erleichtern. Hatten wir schon in frühern Jahren auf dem bezeichneten Bahnhofe sehr geräumige Lokale in mehr definitiver oder in mehr provisorischer Weise für die Unterbringung von Getreide herstellen lassen, so machte die große Masse von Früchten, welche im Frühlinge des Berichtsjahres in Romanshorn eintraf oder angemeldet wurde, die Erbauung noch weiterer provisorischer Schuppen in erheblichem Umfange nothwendig. Es wurde im letzten Jahre eine Grundfläche von mehr als 30,000 □' mit derartigen provisorischen Obdachern versehen.

Die Station Derlikon ist im Laufe des Berichtsjahres zu gänzlichem Ausbaue gelangt. In Betreff der Vertheilung der Baukosten der Stationen Altstätten und Derlikon auf die

Nordostbahn und die Unternehmungen der Zürich-Zug-Luzerner Bahn und der Bülach-Regensberger Bahn wurde die Vereinbarung getroffen, daß die Kosten, welche seiner Zeit für die Herstellung dieser beiden Stationen in ihrem früheren Bestande erlaufen sind, ausschließlich der Nordostbahngesellschaft belastet bleiben sollen, während hingegen die Kosten der durch die Einführung der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, beziehungsweise der Bülach-Regensberger Bahn in die zwei Stationen nothwendig gewordenen Erweiterung der letztern von der Nordostbahngesellschaft und von den betreffenden Bahnunternehmungen je zur Hälfte zu tragen seien. Wir glauben, daß diesem Verfahren das Prädikat der Billigkeit von keinem der Betheiligten, am wenigsten aber von dem Standpunkte der Unternehmungen der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn aus versagt werden könne.

Die neue Station Dietlikon wurde im Frühherbste des Berichtsjahres eröffnet. Das Gesuch um Herstellung dieser Station ist schon vor geraumer Zeit von den theilhaftigen Gemeinden an uns gerichtet und auch von der h. Regierung von Zürich befürwortet worden. Im Hinblick auf die große Distanz zwischen den Stationen Wallisellen und Effretikon, sowie auf die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend glaubten wir auf das Gesuch eintreten, jedoch die Gewährung desselben an die wohl nicht ungerechtfertigte Bedingung knüpfen zu sollen, daß die für Herstellung der Station sich verwendenden Gemeinden hinwieder die erforderlichen Verbindungsstraßen mit derselben, und zwar bereits auf den Zeitpunkt ihrer Eröffnung, zur Ausführung bringen. Die Erfüllung dieser Bedingung nahm mehr Zeit in Anspruch, als man hätte erwarten sollen, und verzögerte in Folge dessen die Eröffnung der Station in erheblicher Weise. Indem wir zu der Herstellung der Station Hand boten, machten wir übrigens den Vorbehalt, daß uns in Betreff der Zahl der Bahnzüge, mit welchen auf derselben angehalten werden solle, gänzlich freie Hand vorbehalten bleiben müsse.

Auf verschiedenen Stationen sind während des Berichtsjahres Vervollständigungsarbeiten vorgenommen worden, die jedoch nicht belangreich genug sind, um hier einzeln aufgeführt zu werden.

Das Gestein des Tunnels in Baden ist an zwei Stellen durch den Zutritt von Sickerwasser gelockert worden, so daß sich nicht selten Stücke desselben ablösten und auf die Bahn herunterfielen. Es wurde zwar schon seit Jahren allwöchentlich eine Untersuchung der Beschaffenheit des Gesteines vorgenommen und bei diesem Anlasse eine Abtrennung derjenigen Bestandtheile bewerkstelligt, welche nicht mehr die erforderliche Festigkeit darboten. Diese Vorsichtsmaßregel erwies sich aber in neuerer Zeit als nicht mehr völlig ausreichend und es mußte daher der Entschluß zur Auswölbung der beiden Tunnelstrecken, deren Gestein durch das Hinzutreten von Sickerwasser gelockert wurde, gefaßt werden. Nachdem schon im Januar des Berichtsjahres die nöthigen Einleitungen zur rechtzeitigen Ausführung dieser Baute getroffen worden waren, wurde die Auswölbung im Monate Juli in Angriff genommen und im November zu Ende geführt. Der Bahnbetrieb ist durch dieselbe nie gestört worden.

Der Zustand der beiden senkrechten Felswände, welche die Bahn im nördlichen Tunnel einschnittte bei Dietlikon begrenzen, gewährte nicht mehr die nöthige Sicherheit für den Bahnbetrieb, indem die unterhalb der Felswand befindliche Mergelschichte in Folge des Frostes alljährlich tiefer hinein verwitterte und deshalb den auf ihr ruhenden Felsen keine feste Stütze mehr darzubieten vermochte.

Es wurden zwar von Zeit zu Zeit die am weitesten herausragenden Felsstücke, welche ein Abstürzen befürchten ließen, abgelöst. Gleichwohl konnte dadurch nicht jeder Gefahr vorgebeugt werden: denn es kam einige Male vor, daß größere Steinbrocken, in deren Haltbarkeit man gar keinen Zweifel setzen zu dürfen glaubte, plötzlich auf die Bahn herabfielen. Unter solchen Umständen erschien es dringend angezeigt, den Fuß der fraglichen Felswände durch Stützmauern zu sichern. Bei Anlaß dieser Baute konnten die reichlichen Quellen, welche an den beiden Felswänden entspringen, gefaßt werden, ohne daß dadurch irgend erhebliche Mehrkosten entstanden wären. Die fraglichen Arbeiten wurden im Frühherbste des Berichtsjahres in Angriff genommen und bis zum Eintritte des Frostes noch so weit gefördert, als es im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes während des Winters erforderlich schien.

Während des Berichtsjahres ist endlich das Dampfboot „St. Gallen“ einer durchgreifenden Reparatur unterworfen worden. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Verfahrens wurde der Reservefond mit den dahierigen Baukosten belastet.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden ist während des Berichtsjahres durch den Hinschied des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Herrn Oberstlieutenant von Muralt-Stocker, eine uns sehr schmerzliche Veränderung eingetreten. Die in Folge dessen erforderliche Neuwahl in den Verwaltungsrath ist in der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung vorzunehmen, während der Verwaltungsrath bereits für den Verewigten den Herrn Ständerathspräsidenten Dr. Rüttimann zu seinem Vicepräsidenten ernannt hat. Im Berichtsjahre ist sodann noch von der Generalversammlung an die Stelle des Herrn alt Regierungsrath Böschstein von Stein (Kts. Schaffhausen), welcher um seine Entlassung eingekommen war, Herr Regierungsrath Ammann von Schaffhausen zum Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt worden.

Die Direktion behandelte in 195 Sitzungen 3,279 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 16 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1865 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. April 1866.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.