

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 45 (1897)

Artikel: Fünfundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1897

Autor: Birchmeier

Kapitel: 5: Bahnbau

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730469>

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: 11.02.2026

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

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1897:

	Kautionen von:					
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautionen.						
a) In bar	77,625	85	115,015	96	192,641	81
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	70,000	—	—	—	70,000	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,727,500	—	—	—	2,727,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	156,500	—	—	—	156,500	—
Summe	3,031,625	85	115,015	96	3,146,641	81
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautonen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften . . .	70,000	—	—	—	70,000	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	111,500	—	111,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	16,125	85	3,515	96	19,641	81
c) Bürgschaften	2,884,000	—	—	—	2,884,000	—
Summe	3,031,625	85	115,015	96	3,146,641	81

Hiebei ist zu bemerken, dass infolge Neubeordnung der Kautionsverhältnisse im Sinne einer allgemeinen Reduktion der Kautionsansätze für die Mehrzahl der Dienstkategorien die Kautionssumme der Beamten und Angestellten gegenüber dem Vorjahr um Fr. 2,689,703.65 Cts. zurückgegangen ist.

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Die Genehmigung des von uns unterm 4. Februar 1895 vorgelegten Gesamt-Projektes über den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich durch den Bundesrat blieb auch im Berichtsjahre aus.

Um auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linien Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen und des damit verbundenen gesteigerten Zugverkehrs den dringenderen Bedürfnissen abzuhelfen, wurde unverzüglich zur Ausführung des unterm 4. Juni 1896 vom Bundesrate zum Teil allerdings noch nicht definitiv genehmigten, die I. Bauperiode der Bahnhofumbaute Zürich darstellenden Projektes geschritten. Nachstehende Arbeiten wurden ganz oder nahezu vollendet:

1. Verlängerung der Flusspfeiler der Sihlbrücken bis zur Zollbrücke, Erstellen einer neuen Bahnbrücke und von 5 neuen Perronbrücken, sowie Umbau und

Verstärkung von 9 alten Brücken, Vermehrung der Geleise im Personenbahnhofe und Verlegung des Eilgutdienstes.

Obwohl für diese Arbeiten die Wasserverhältnisse der Sihl im Frühjahr 1897 sehr ungünstig waren und der rasche Fortgang der Arbeiten für die Pfeiler dadurch teilweise verzögert wurde, war es möglich, auf den vorgesehenen Termin der Eröffnung der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen (1. Juni) den in Aussicht genommenen Teil fertig zu stellen und dem Betriebe zu übergeben.

Da infolge der Eröffnung der genannten neuen Linien annähernd 20 Züge mehr in den Bahnhof Zürich einfahren, wurden gleichzeitig auf der Museumseite die für eine geordnete Abwandlung des Betriebsdienstes erforderlichen drei neuen Perron geleise erstellt, was den frühzeitigen Abbruch des Güterschuppens I und des Eilgutschuppens bedingte.

Für die provisorische Unterbringung der Eilgutexpedition in Zürich wurden entsprechende Bureaux und Lagerräume im alten Lagerhause geschaffen; es konnte hier der Umzug am 25. April stattfinden.

2. Verlegung des Güterbahnhofes.

Nachdem bis Ende 1896 das neue Expeditionsgebäude noch unter Dach gebracht werden konnte, desgleichen die Fundierungsarbeiten für die beiden Güterhallen ziemlich vorgeschritten waren, gelang es unter Aufbietung aller Kräfte, bis zum 15. Mai den inneren Ausbau des Expeditionsgebäudes, sowie die Versandgüterhalle ganz und von der Empfangsgüterhalle 5 Staffeln nebst den dazu gehörigen Zufahrtsgeleisen fertig zu erstellen, so dass vom 15./16. Mai der Umzug vom alten in den neuen Güterbahnhof stattfinden konnte. Noch vor Ende des Berichtsjahres konnten sodann sämtliche Hochbauten, Geleise und Strassenanlagen im neuen Güterbahnhofe planmäßig vollendet werden.

Sobald der Umzug vom alten in den neuen Güterbahnhof stattgefunden hatte, wurde, um Platz für die Vermehrung der Geleise im Vorbahnhof zu gewinnen, mit dem Abbruch der Güterschuppen II und III begonnen, was auch in verhältnismässig kurzer Zeit durchgeführt werden konnte.

Da infolge Verlegung des Güterbahnhofes der Eilgutverkehr eine ziemliche Steigerung erfuhr, wurde beschlossen, um diesem Verkehr rationelle Zufahrtsgeleise zur Eilgutexpedition zu schaffen, die Güterschuppen IV und V ebenfalls zu beseitigen.

Von den abgebrochenen Güterschuppen wurde der Schuppen II als Lagerschuppen nach Romanshorn versetzt, die Schuppen IV und V zu Wagenremisen beim Winterthurer-Viadukt verwendet und das Abbruchmaterial der Schuppen I und III, sowie der Eilguthalle für spätere Wiederverwendung in Zürich deponiert.

3. Erstellen von zwei neuen Geleisebrücken über die Langstrasse.

Diese, dem vermehrten Rangierdienst im Vorbahnhof und dem auf die Nordseite des Bahnhofes verlegten Geleise nach und von Altstetten dienenden Geleisebrücken wurden am 6. November dem Betriebe übergeben.

4. Überführung der Hardstrasse über den Rangier- und Güterbahnhof.

Diese konnte ebenfalls bis auf einige Ergänzungsaarbeiten an den Trottoirs und Strassenschalen im Jahre 1897 vollendet werden. Die amtliche Kollaudation fand am 20. Oktober statt; die Brücke konnte mit 1. November dem Fuhrwerkverkehr eröffnet werden.

5. Provisorische Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn und Verbindung derselben mit dem Rangierbahnhofe.

Auch diese Arbeiten waren auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug beendigt; am 27. Mai kursierten die Züge Zürich-Wiedikon zum ersten male doppelspurig. In der Nacht vom 31. Mai/1. Juni wurde sodann die Weichenverbindung für die direkte Einführung der Güterzüge von Thalweil her in den Rangierbahnhof eingelegt.

Von den für den Umbau des Bahnhofes Zürich vorgesehenen neuen Geleisen wurden im Berichtsjahre circa 15,000 m¹ fertig erstellt.

Eine der schwierigsten und zeitraubendsten Arbeiten war die Umänderung und Neugestaltung der bestehenden Geleiseanlagen im Vorbahnhofe, ohne Störung des Bahnbetriebes. Dieselbe gelang indes, dank der Umsichtigkeit des Personals, ohne nennenswerten Unfall.

b) Übrige Objekte.

Der Güterschuppen II in Zürich, der infolge der Erweiterung des Bahnhofes beseitigt werden musste, wurde als Lager- und Transitschuppen nach dem Bahnhof Romanshorn versetzt, unterkellert und mit Cementfässern für Weinlager bis 6000 Hektoliter versehen. Zum Verbringen der Wagen von und nach dem Schuppen wurden die Geleiseanlagen entsprechend ergänzt. Die bezüglichen Bauten sind nahezu vollendet.

Da die bestehende Lokomotivremise im Personenbahnhof nicht mehr ausreicht, wird in der Nähe des Rangierbahnhofes eine neue, grössere Lokomotivremise mit Anbau von Werkstätte und Unterkunftslokalen errichtet und zwar derart, dass vorläufig 9 Lokomotiven untergebracht werden können und die Remise später nach Bedürfnis bis auf 18, eventuell 24 Stände erweitert werden kann. Diese Bauten sind im Rohbau ausgeführt; neben der Remise wurde eine Drehscheibe von 16 m Durchmesser samt Zufahrtsgeleisen erstellt; die Verrechnung aller dieser Bauten erfolgt pro 1898. Ferner wurde im Güterbahnhof ein Säulenrahmen von 15 Tonnen Tragkraft errichtet.

Im Güterbahnhof Winterthur wurden weitere Verladegeleise, sowie ein Säulenrahmen von 15 Tonnen Tragkraft erstellt und die Viehrampe beim Eilgutschuppen verlängert.

Auf der Station Wallisellen wurde ein grösserer Verladeplatz mit Geleiseanlagen und Schiebebühne angelegt, wofür die Verrechnung aber erst im Jahr 1898 erfolgt.

Mit der Erweiterung der Station Örlikon wurde begonnen; ein Teilstück für Verlegung der Affolternstrasse ist ausgeführt und die Expropriation für Landerwerb eingeleitet. Die definitive Plangenehmigung der Unterführung der Schaffhauserstrasse durch die Behörden steht indessen noch aus.

Der Umbau und die Erweiterungsbauten der Station Altstetten wurden vollendet.

Im Bahnhof Schaffhausen wurde die centrale Stellung und Verriegelung von Weichen und Signalen bis auf weniges durchgeführt und sowohl im Personen- als im Güterbahnhof elektrische Beleuchtung eingerichtet. Die Verrechnung für die erstgenannte Anlage erfolgt erst pro 1898.

Zum Anschluss an die Station Neuhausen wurde das Geleise Dachsen-Schaffhausen entsprechend verschoben.

Auf der Station Eglisau mussten wegen der Einführung der Linie von Schaffhausen die Geleiseanlagen vermehrt und centrale Weichen- und Signalstellung erstellt werden.

Im Anschluss an die zweite Spur Eglisau-Bülach wurden auf der Station Bülach die Geleiseanlagen entsprechend geändert und vermehrt.

Auf den Stationen Glattfelden, Niederglatt, Rümlang und Glattbrugg wurde centrale Weichenverriegelung und Signalstellung eingerichtet und auf der Strecke Bülach-Niederglatt eine Blockstation eingeschaltet.

Für Erweiterung der Station Thalwil ist die Expropriation eingeleitet, die Geleiseanlage teilweise ergänzt und centrale Weichen- und Signalstellung eingerichtet. Ferner wurde auf den Stationen Enge, Wollis-

hofen, Bendlikon und Rüschlikon centrale Weichenverriegelung und Signalstellung erstellt. An den Stationsgebäuden Bendlikon und Rüschlikon wurden Perrondächer angebracht. Die Verrechnung aller dieser Arbeiten erfolgt pro 1898.

Für die Erweiterung der Station Zürich-Wollishofen wurde das Expropriationsverfahren eingeleitet und die Erstellung eines definitiven Stationsgebäudes, wozu das Abbruchmaterial des Aufnahmsgebäudes des alten Bahnhofes Zug verwendet wird, begonnen.

Auf dem Bahnhofe Zürich-Enge musste der Güterschuppen durch Anbau auf das Doppelte seines bisherigen Umfanges vergrössert werden. Da diese Arbeit noch nicht ganz vollendet ist, erfolgt deren Verrechnung erst im nächsten Jahre.

Von bedeutenderen Bauten und Einrichtungen sind noch zu erwähnen:

Einlegen einer Weichenverbindung und Landerwerb für Erweiterung des Vorplatzes auf der Station Kreuzlingen.

Erstellung einer Geleiseverbindung auf der Station Wildegg.

Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Siggenthal.

Kanalisationsanlagen auf den Stationen Amriswil und Pfäffikon (Zeh.).

Erweiterung des Stationsplatzes Emmishofen.

Vermehrung der Geleise und Einlegen einer Schiebebühne auf der Station Mellingen; diese Arbeiten gelangen indes erst pro 1898 zum Abschluss und zur Verrechnung.

Anschluss an die Ortswasserversorgung für die Stationen Münsterlingen, Andelfingen, Wallisellen, Reckingen und Pfäffikon (Schwyz).

Einlegen eines dritten durchgehenden Geleises auf der Station Ermatingen.

Erstellung eines Ausladegeleises auf dem Bahnhof Brugg; die Verrechnung für diese beiden letzteren Objekte kann erst pro 1898 stattfinden.

Erstellung eines Perrondaches am Stationsgebäude Cham.

Erstellung von Passerellen auf den Stationen Wädenswil und Tiefenbrunnen, deren definitive Verbuchung auf Baukonto erst pro 1898 möglich ist.

Verlängerung des Surbdurchlasses auf der Station Niederweningen.

Erstellung eines Schiebekrahns von 15 Tonnen Tragkraft auf Station Horgen.

Erstellung von Brückenwagen auf den Stationen Steckborn, Oberrieden-Dorf und Sihlbrugg.

Bau eines Wärterwohnhauses zwischen Thalheim und Ossingen, dessen Verrechnung erst im nächsten Geschäftsjahr erfolgen kann.

Von Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit, in Ausführung bundesrätlicher Anordnung, sind zu verzeichnen:

Erstellen von elektrischen Glockensignalen auf den Strecken Dachsen-Schaffhausen und Bülach-Eglisau. Telephonanlagen zur Verbindung von Blockstationen mit den Nachbarstationen auf den Linien:

Zürich-Winterthur,

Niederglatt-Bülach,

Zürich-Aarau.

Erstellen und Einlegen von neuen, stärkeren Eisenkonstruktionen für die Tössbrücke bei Winterthur und die Reppischbrücke bei Dietikon.

Verstärkung der Eisenkonstruktion der Aabrücke bei Lachen.

Erstellen und Einlegen stärkerer Eisenkonstruktionen bei einer grösseren Zahl kleinerer Brücken.

Im Übrigen wird bezüglich der ausgeführten bzw. definitiv verbuchten Bauten auf Beilage 6 zu den Jahresrechnungen verwiesen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Im Berichtsjahre befanden sich noch sämtliche Lose der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, ebenso die Doppelpurstrecke Zug-Kollermühle im Bau.

Die vom h. Bundesrate im letzten Jahre erstreckten Fristen für die Bauvollendung der beiden Linien wurden eingehalten und diese demnach am 1. Juni 1897 dem Betriebe übergeben, nachdem die amtliche Kollaudation der Linie Eglisau-Schaffhausen am 25. Mai, diejenige der Linie Thalweil-Zug am 26. Mai 1897 erfolgt waren.

Unterm 26. Februar genehmigte der h. Bundesrat das Bauprojekt für die erforderlich gewordene Anlage der zweiten Spur auf der Strecke Zug-Kollermühle, welche speziell der unabhängigen Einfahrt von Knonau her in den neuen Bahnhof Zug zu dienen hat. Dieselbe wurde am 18. Dezember 1897 nach amtlicher Untersuchung in Betrieb genommen.

Nach Bezug und Betrieb des neuen Bahnhofes Zug mit dem 1. Juni 1897 wurde auch die direkte Einführung der Luzerner Linie in den letztern in Angriff genommen, was vor der Aufgabe des alten Bahnhofes Zug nicht möglich gewesen war. Diese direkte Einfahrt von Cham her wurde am 8. September 1897 eröffnet.

Während des Berichtsjahres haben vom Bestande des Bahnbaupersonals 5 Ingenieure, 3 Architekten, 2 Zeichner, 1 Bauschreiber und 1 Aufscher den hierseitigen Dienst verlassen; dagegen sind 1 Ingenieur-Assistent und 1 Zeichner in denselben getreten, so dass der genannte Personalbestand sich Ende Dezember 1897 aus 11 Ingenieuren, 3 Architekten, 2 Geometern, 3 Zeichnern, 1 Buchhalter und 1 Aufscher zusammensetzte.

Das Brückenbaubureau und das Hochbaubureau wurden Ende Dezember aufgelöst.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die Abrechnung der Grunderwerbung für die ganze Linie Zürich-Rapperswil wurde im Berichtsjahre beendigt und es sind die definitiven Katasterpläne nebst Längenprofilen der Bauausführung entsprechend fertig ausgearbeitet worden.

Der Abrechnungs-Prozess mit der Bauunternehmung des 2. Loses, Lerat & Cie., ist noch vor Bundesgericht pendent.

c) Thalweil-Zug.

Die Stationen und Wärterhäuser der Linie sind im Berichtsjahre durchwegs mit Quellwasser versorgt worden.

Für die Beleuchtung des neuen Bahnhofes Zug ist elektrisches Licht angenommen und die Lieferung des erforderlichen elektrischen Stromes vertraglich dem Wasserwerk Zug übertragen worden.

Über die Mitbenützung des Bahnhofes Zug durch die Gotthardbahn wurde mit der letztern ein Vertrag abgeschlossen.

Mit den Unternehmern des 2. Bauloses, Lusser & Cie., ergaben sich anlässlich der Abrechnung Differenzen, indem die Genannten Nachforderungen im Betrage von ca. 320,000 Fr. stellten, deren Berechtigung bestritten wurde. Eine gütliche Verständigung war bisher nicht möglich.

Nach Eröffnung der Linie Thalweil-Zug und des neuen Bahnhofes Zug verlegten eine Reihe bisher in Rothkreuz angesiedelt gewesener Speditionsfirmen den Sitz ihrer Thätigkeit nach Zug. Um den Anforderungen des u. a. auch durch genannte Firmen veranlassten vermehrten Güterverkehrs des Bahnhofes zu genügen, wurden

nachträglich der Güterschuppen noch um 44 m verlängert, eine Kellereinrichtung mit elektrischem Aufzuge, ferner ein Drehkrahnen von 2 Tonnen Tragkraft erstellt.

Nach der am 1. Juni erfolgten Eröffnung des neuen Bahnhofes Zug begann man sofort mit der Abgrabung des alten Bahnhofes behufs Auffüllung des Dammes der Chamer-Einfahrt, wobei gleichzeitig das alte Aufnahmestgebäude und der Güterschuppen abgebrochen worden sind. Ersteres wurde nach Wollishofen transportiert und wird dort neu aufgebaut. Das Waschhaus und den Abort, sowie eine einfache und neue doppelte Wärterbude versetzte man nach dem neuen Bahnhofe in Zug. Alle übrigen Gebäude des alten Bahnhofes wurden anfangs Juni auf Abbruch versteigert, so dass Ende September das alte Bahnhofareal fertig abgegraben und planiert war und mittelst Draht einfriedigung abgeschlossen werden konnte.

Bei dem anhaltenden Regen im Monat September erfolgten in der Materialgrube Lauried bei Zug, von wo das Auffüllungsmaterial für den Bahnhof Zug bezogen worden war, derartige Rutschungen, dass zu Entwässerungen mittelst Stollen geschritten werden musste, um die oberhalb liegende Strasse und das Gelände sicher zu stellen. Diese Arbeiten, welche ihrem Zweck entsprachen, wurden im März 1898 beendigt.

Infolge ungünstiger Herbstwitterung musste das Pflanzen der Grünhecken längs der Bahn auf das Frühjahr 1898 verschoben werden.

Mit der Mehrzahl von Unternehmern und Lieferanten vermochte noch im Laufe des Jahres 1897 abgerechnet zu werden. Ausstehend sind noch die Abrechnungen über die Unter- und Oberbauanlagen, sowie diejenigen über die Ausführung der Hochbauten, welch' letztere im März 1898 ihren Abschluss fanden.

d) Etzweilen-Schaffhausen.

Die Abrechnung für die Grunderwerbung ist in den Gemeinden Feuerthalen, Langwiesen, Schlatt, Willisdorf und Diessenhofen durchgeführt und wird für die noch ausstehenden Gemeinden Schlattingen und Stammheim in kurzer Zeit ebenfalls beendet sein.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Im Berichtsjahre sind vom h. Bundesgerichte die hinsichtlich der Grunderwerbung für die Linie Eglisau-Schaffhausen pendenten Expropriationsprozesse erledigt worden. Unter diesen befindet sich auch der Prozess mit Hrn. Wegenstein, Eigentümer der Hotels zum Schweizerhof und zum Bellevue in Neuhausen, welchem vom Bundesgerichte 75,598 Fr. statt 39,563 Fr. für Landentschädigung und 50,000 Fr. statt 20,000 Fr. für Inkonvenienzen, zusammen also 66,035 Fr. mehr gesprochen wurden, als die Schätzungskommission taxiert hatte.

Infolge der im Juni, also nach der Betriebseröffnung, eingetretenen Terrainbewegungen im Oberberg, die sich nach dem regenreichen September weiter gegen Osten und Westen fortpflanzten, fanden zum Zwecke der Ausführung von Bauten zur Sicherung der Bahn (Contrefortterstellungen und Entwässerungen) mit dem Staate Schaffhausen und den mitinteressierten Privaten, von welchen Land in Anspruch genommen werden musste, Unterhandlungen statt. Letztere führten indessen bloss teilweise zu einer gütlichen Verständigung, indem mit der Aluminiumfabrik und einem anderen Grundeigentümer in Neuhausen die Angelegenheit vor Schätzungskommission gebracht werden musste, nachdem vom h. Bundesrate am 2. November die Bewilligung für Anwendung des ausserordentlichen Expropriationsverfahrens und von uns die diesbezügliche Planauflage erfolgt war. Der Entscheid in Sachen von Seite der Schätzungskommission steht noch aus. Inwieweit schliesslich die durch die Rutschungen veranlassten Kosten der Nordostbahn zur Last fallen, kann heute noch nicht gesagt werden.

Die anlässlich des Bahnbaues neuerstellten oder abgeänderten Strassen und Wege sind von sämtlichen zuständigen Gemeinden, mit Ausnahme derjenigen von Neuhausen, zu Eigentum und dauernder Unterhaltung übernommen worden.

Sämtliche Stationen der Linie wurden mit gesundem Wasser versorgt. Einzig die Haltestelle Altenburg entbehrt dessen zur Zeit noch; indessen sind Unterhandlungen für den Erwerb von Quellwasser, das ihr zugeleitet werden soll, im Gange.

Einem im Februar von Seite der Gemeinde Neuhausen gestellten Ansuchen, eine zweite Zufahrtsstrasse von der Westseite, d. h. von der sogenannten alten Trotte her in die neue Station einzuführen, wurde unter gewissen Bedingungen entsprochen, welche vertraglich festgestellt worden sind.

Mittelst Vertrag vom 4. September 1897 wurde die Ausführung der Uferschutzbauten am Rhein beim Eglisauer Viadukte den Unternehmern des 2. und 3. Unterbauloses der Linie, Herren Rossi & Rüesch, übertragen.

Wie bei der Linie Thalweil-Zug ist auch hier mit der Mehrzahl von Unternehmern und Lieferanten im Laufe des Berichtsjahres ohne Anstände abgerechnet worden, und stehen zu Ende des Berichtsjahres noch die Abrechnungen über die Ausführung des Unterbaues und der Hochbauten aus. Letztere gelangten indes bereits in den ersten Monaten des Jahres 1898 zum Abschluss.

VI. Direktion.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 99 Sitzungen und fasste 3029 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Hinsichtlich der Zahl der Direktionsgeschäfte ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 45,355 (Principal-) Nummern aufweist gegenüber 39,397 im Vorjahre.

Im Februar verliess Herr U. Gross, Vorstand des Rechtsbureau, unsere Unternehmung, um eine höhere Verwaltungsstelle bei den Orientalischen Eisenbahnen in Konstantinopel, an die er gewählt worden war, anzutreten. Zum neuen Chef des Rechtsbureau wurde gewählt Herr Dr. A. Guyer von Bauma, bisher Sekretär bei der Direktion.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte mitgeteilt, dass gegen unser Erwarten die im Berichte pro 1895 erwähnte Lohnbewegung der untern Angestellten mit den von uns am 1. März 1896 gemachten Zugeständnissen noch nicht zum Ende gelangt sei, und stellten darüber im diesjährigen Berichte weitere Mitteilungen in Aussicht.

In der That sahen sich die Leiter unseres Personals bewogen, eine neue Bewegung zu veranstalten, die von der uns feindlichen Presse nachdrücklich geschürt wurde. Am 3. März 1897 wurde uns zu Handen der Verwaltungsrates folgende Eingabe, datiert Bern den 2. März 1897, übergeben:

„Am 1. März 1896, anlässlich der grossen Lohnbewegung des schweizerischen Eisenbahnpersonals und angesichts einer drohenden Arbeitsniederlegung, machte die Direktion der Nordostbahn eine Reihe von Versprechungen zu Handen ihres Personals, um eine Unterbrechung des Betriebes zu verhüten.

Trotzdem diese Versprechungen in feierlichster Weise abgegeben worden waren, sind dieselben bis jetzt doch nur in äusserst mangelhafter Weise erfüllt worden, was unter dem in seinen Erwartungen getäuschten