

Bahnbau

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **1 (1853)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

IV. Bahnbau.

a) Technische Vorarbeiten. Diese sind auf der ganzen Linie von Romanshorn bis zum Harde bei Zürich, auch soweit die Ausführungsarbeiten selbst noch nicht begonnen haben, zu Ende geführt. Für die kleine Strecke vom Harde bis Zürich, welche, da sie den Bahnhof in Zürich in sich begreift, besondere Schwierigkeiten darbietet, werden die technischen Vorarbeiten demnächst der Direktion vorgelegt werden können. Nicht minder eifrig sind die vorbereitenden technischen Arbeiten für die Fortsetzung der Nordostbahn im Kanton Aargau betrieben worden. Der Punkt, bis zu welchem dieselben gediehen sind, wird, wie bereits bemerkt, die Direktion in den Stand setzen, der Regierung von Aargau in nächster Zeit eine Tracé-Vorlage zu machen. Sobald dann die Regierung von Aargau dem ihr vorzuliegenden Tracé die Genehmigung erteilt haben wird, soll ohne Verzug mit der Aufnahme der Katastralpläne auf Grundlage des so festgestellten Tracé's begonnen werden.

b) Expropriation. Die Expropriation ist von Romanshorn bis Oberwinterthur als gänzlich durchgeführt zu betrachten, vorbehaltlich einiger weniger Fälle, die theils noch bei der eidgenössischen Schatzungskommission anhängig, theils auf dem Wege der Beschwerdeführung gegen die Entscheidungen der Letztern an das Bundesgericht gezogen worden sind. Auf der Strecke von Oberwinterthur bis Zürich ist die Expropriation, soweit sie für die Erbauung des Tunnels und der Limmatbrücke nothwendig ist, ebenfalls vollständig und ohne daß noch eine Weiterziehung an das Bundesgericht stattfinden könnte, durchgeführt und auf den übrigen Theilen dieser Strecke ist die Expropriation gegenwärtig in vollem und raschem Gange. Betreffend die Kosten der Expropriation sind wir im Falle, Ihnen mitzutheilen, daß bis Ende März d. J. im Ganzen 443 Fucharten expropriirt und für dieselben Frk. 582,149 bezahlt worden sind. Es kommt sonach die Fuchart des bisher expropriirten Landes im Durchschnitt auf Frk. 1,314. 10 Cts. zu stehen. Dabei ist jedoch zu erwähnen, daß diese Durchschnittssumme auch die Entschädigung für die expropriirten Gebäude, für Minderwerth an die Bahn angrenzender Grundstücke in Folge von erschwelter Kommunikation, von Zerstückelungen u. s. f. in sich begreift, daß sie sich ferner mit auf einen bedeutenden Theil der voraussichtlich theuersten Expropriationen im Kanton Zürich bezieht und daß endlich ein Theil des expropriirten Landes, als für die Bahn und ihre Zwecke überhaupt nicht oder nicht mehr nothwendig, wieder verkauft werden kann.

c) Unterbau. Die ganze Linie von Romanshorn bis Zürich ist in fünf Sektionen und jede dieser Sektionen in eine Anzahl Arbeitsloose eingetheilt.

Die I. Sektion „Romanshorn“ erstreckt sich von Romanshorn bis Niet und ist bei einer Länge von 3 Stunden in 5 Arbeitsloose abgetheilt.

Die II. Sektion „Weinfelden“ reicht von Niet bis zum Thur-Übergang bei Heschikofen. Dieselbe ist 3½ Stunden lang und enthält 4 Arbeitsloose.

Die III. Sektion „Frauenfeld“ erstreckt sich von dem Thurübergange bei Heschikofen mit Einschluß desselben bis zum südlichen Ende des Bahnhofes in Winterthur und zerfällt bei einer Länge von 5¼ Stunden in 7 Arbeitsloose.

Die IV. Sektion „Tagelschwangen“ reicht von dem südlichen Ende des Bahnhofes in Winterthur bis zum Glattübergange unterhalb der Herzogenmühle, hat eine Länge von 4 Stunden und enthält 5 Arbeitsloose.

Die V. Sektion „Zürich“ begreift die Strecke von der Glatt bis zum Bahnhof in Zürich in sich. Sie ist 1½ Stunden lang und in 3 Arbeitsloose abgetheilt.

Mit Ausnahme der zwei letzten Arbeitsloose der Sektion Tagelschwangen und des ersten und letzten der Sektion Zürich sind sämtliche Arbeitsloose der Linie von Romanshorn bis Zürich an Unternehmer vergeben und im Bau begriffen. Die noch nicht in Afford gegebenen Loose werden demnächst und jedenfalls so beförderlich ausgeschrieben werden, daß die Arbeiten in denselben gleichzeitig mit dem Tunnel und der Limmatbrücke vollendet werden können.

Die Summen der bis anhin unter Vorbehalt des Nachmaßes abgeschlossenen Afforde verhalten sich gegenüber den Summen der Voranschläge des technischen Bureau's in den verschiedenen Sektionen folgendermaßen:

Sektion.	Voranschlag.	Affordsumme.
Romanshorn . . .	Frk. 1,252,395 . . .	Frk. 1,209,572
Weinfelden . . .	„ 532,738 . . .	„ 471,582
Frauenfeld . . .	„ 1,797,586 . . .	„ 1,609,267
Tagelschwangen . . .	„ 1,059,225 . . .	„ 909,141
Zürich	„ 3,114,355 . . .	„ 2,771,776
	<u>Frk. 7,756,299</u>	<u>Frk. 6,971,338</u>

Die Affordsummen stehen somit um Frk. 784,961, also um etwas mehr als 10%, unter den Summen des Voranschlages.

Der gegenwärtige Stand der Arbeiten in den an Bau-Unternehmer vergebenen Arbeitsloosen ist folgender:

Die Arbeiten im 1sten Loose der Sektion Romanshorn, welches den Unterbau des Bahnhofes Romanshorn und die Herstellung und Austiefung des damit zusammenhängenden neu angelegten Hafens umfaßt, sind nahezu vollendet. Die auf eine Länge von 1400 Fuß dem Bahnhofe entlang erstellte und das neue Hafenbassin von der Landseite her eingrenzende Quaimauer ist 19 Fuß hoch und reicht noch um 1 Fuß über den höchsten bekannten Wasserstand vom Jahre 1817 hinaus. Von der Seeseite her wird das Hafenbassin bis auf eine zum Einlaufen der Schiffe nöthige Oeffnung von ungefähr 100 Fuß Weite von einem Pfahldamme eingeschlossen, der, vom Ende der Quaimauer gegen die Hafeneinmündung sich hinziehend, über 1000 Fuß lang wird. Die doppelte Pfahlreihe der äußern Schutzwand dieses Pfahldammes ist sammt dem Dammkopf auf die ganze Länge und die innere Pfahlreihe auf eine Länge von ungefähr 700 Fuß ausgeführt. Sie gewährt jetzt schon den erforderlichen Schutz in dem neuen Hafen vollständig und ist nur noch gegen die Gewalt der Wellen durch innern Ausbau sicher zu stellen. Die Quaimauer und die Fundamente der Bahnhofgebäude wurden noch im Laufe des verfloffenen Jahres bis auf wenige Reste beendigt, so daß schon Anfangs Dezember mit der Austiefung des Hafens und der Erbauung des Pfahldammes begonnen werden konnte. Zur Ableitung des von der Landseite her kommenden Wassers sind unter der Bahnhoffläche hindurch mehrere Durchlässe und Tollen erstellt worden. Die Fundamente sämtlicher Bahnhofgebäude wurden vom festen Boden aus aufgemauert. Der überaus niedrige Wasserstand des Bodensees hat die Austiefungsarbeiten für die Erstellung des Hafenbassins und für die Auffüllung des Bahnhofraumes in hohem Maße begünstigt. Es sind diese Arbeiten bereits so weit vorgeschritten, daß die Dampfboote ohne Anstand in das Hafenbassin einfahren und längs der ganzen Quaimauer an allen Stellen anlegen können. Die Auffüllung des Bahnhofplatzes ist im Nothen als vollendet zu betrachten. Das bei der Austiefung des Hafens gewonnene Material wurde, soweit es nicht zu dem Bahnhofe erforderlich war, zu Landanlagen in nächster Nähe des Bahnhofes verwendet. Bei diesem Anlasse glauben wir Ihnen übrigens zur Kenntniß bringen zu sollen, daß Unterhandlungen mit den

Behörden des Kantons Thurgau betreffend die Betheiligung des Letztern bei der Hafenbaute in Romanshorn schon seit geraumer Zeit im Gange sind und nun beförderlich zum Abschlusse gelangen dürften. — Auf den übrigen Arbeitsloosen der Sektion Romanshorn sind die Arbeiten in raschem Fortgange begriffen. Mehr als $\frac{4}{5}$ der sämtlichen Erdarbeiten sind beendet und alle kleinern Brücken und Durchlässe erstellt. Für die größern Brücken sind die Fundamentirungen fertig und die Vollendungstermine werden pünktlich eingehalten werden. Die Leistungen an sämtlichen Kunstbauten dürfen zu $\frac{2}{5}$ des ganzen Betrages veranschlagt werden. Auch werden jetzt schon die Wegbauten und die Beifuhr des Schotter's zur Einbettung des Oberbaues rüstig betrieben.

In der Sektion Weinfelden sind die Erdarbeiten auf den 3 ersten Arbeitsloosen mit Ausnahme kurzer Strecken vollendet und es ist daselbst mit der Reiplanie begonnen worden. Im 4ten Arbeitsloose sind die auszuführenden Arbeiten weit bedeutender und daher auch noch nicht so weit vorgerückt; sie werden indessen rüstig betrieben und es unterliegt ihre Vollendung im Nothen innerhalb der in dem Afforde anberaumten Frist gar keinem Zweifel. Im Ganzen sind in dieser Sektion mehr als $\frac{3}{5}$ der sämtlichen Erdarbeiten vollendet. Die Fundamentirungen für die Durchlässe gehen ihrer Vollendung entgegen und die Maurerarbeiten rücken rasch vor. Die Leistungen an sämtlichen Kunstbauten belaufen sich derzeit auf ungefähr $\frac{1}{5}$ des ganzen Betrages derselben. Die Parallelwege sind zum größten Theil erstellt und bekieset und auch zur Beschotterung der Bahn wird unausgefegt Kies zugeführt. Die Entwässerung der Bahn und die Uebersezung des Thurthales mittelst des Eisenbahndammes gaben zu vielfachen Unterhandlungen mit den anstoßenden Grundeigenthümern und Gemeinden Anlaß, welche jedoch größtentheils zu einem gedeihlichen Abschlusse gediehen sind.

In der Sektion Frauenfeld haben die Arbeiten ebenfalls einen erfreulichen Fortgang, und ob schon die letzten Bau loose dieser Sektion erst im Dezember v. J. verankordert werden konnten, so sind doch die Erdarbeiten bereits zu $\frac{2}{5}$ erstellt und die Leistungen an den Kunstbauten können auf $\frac{1}{5}$ ihres Totalbetrages veranschlagt werden. Die Fundamentirungen der Pfeiler für die Thur- und die Murgbrücke sind gesichert und es können allfällig eintretende Hochwasser die Fortführung der Bauarbeiten nicht mehr in dem Maße hemmen, daß um ihretwillen eine Ueberschreitung der festgesetzten Vollendungstermine zu gewärtigen stünde. Der ungewöhnlich niedrige Wasserstand des verflossenen Winters erleichterte die Ausfühung dieser Fundationen in hohem Grade und ermäßigte in ebenso erheblichem Umfange ihre Kosten, obgleich der Pfahlrost an der Thurbrücke wegen der hohen Kiesablagerung auf 30 bis 40 Fuß Tiefe eingetrieben werden mußte.

In der Sektion Tagelschwangen sind mehrere Entwässerungsanlagen und Korrekationen des Rämpfusses in Ausführung begriffen und es haben auch die Fundirungsarbeiten für die Töfzbrücke und den Viadukt bei Mannenberg, so wie die Erdarbeiten begonnen.

In dem 2ten Arbeitsloose der Sektion Zürich, welches den Tunnel, die Limmatbrücke und einen Theil der Auffüllung auf dem linken Limmatufer enthält, sind die Arbeiten im vollen Gange. Als dieses Arbeitsloos um die Mitte des Septembers des verflossenen Jahres in Afford gegeben wurde, waren die 3 vertikalen Schächte des Tunnels bereits bis auf das künftige Bahnniveau abgeteuft und die seitlichen Stollen auf der Breite des Tunnels vollendet, so daß der Unternehmer sogleich mit dem Betrieb der Stollen nach der Längenausdehnung des Tunnels beginnen konnte. Die günstige Beschaffenheit des im Tunnel vorgefundenen Gesteins gestattete es, statt die angefangenen Stollen längs der Widerlager sogleich fortzusetzen, einen 10 Fuß weiten und 10 Fuß hohen Richtstollen im künftigen Gewölbscheitel durchzubringen, und es ist nun diese Arbeit so weit vorgeschritten, daß mittelst derselben die Verbindung zwischen den

3 Schächten hergestellt und ferner in der Richtung gegen die Mündungen beiderseits noch eine Strecke von ungefähr 400 Fuß durchgesprengt, somit der Richtstollen auf nahezu $\frac{2}{3}$ der ganzen Tunnellänge vollendet ist. Das genaue Zusammentreffen des Richtstollens mit der Bahnaxe hat ein rühmliches Belege für die sorgfältige Ausführung des Alignements und Nivellements geliefert. Am Einschnitte vor der nördlichen Tunnelmündung ist ebenfalls unausgesetzt gearbeitet worden. Dagegen konnte der Einschnitt vor der südlichen Tunnelmündung weniger gefördert werden, weil das auszugrabende Material größtentheils zu der Auffüllung im Harde und Sihlfelde verwendet werden soll und daher diese Ausgrabung erst dann gehörig betrieben werden kann, wenn das Gerüste für den Bau der Limmatbrücke, über welches die ausgegrabene Erde transportirt werden soll, erstellt sein wird. An diesem Gerüste wird gegenwärtig mit aller Energie gearbeitet. Die Pilotirung der beiden Landpfeiler der Brücke und die Fundamentirung der Pfeiler des anstoßenden Viaduktes werden in naher Zeit gänzlich beendigt sein. Die sämtlichen Arbeiten in diesem schwierigsten Arbeitsloose sind so vorgeschritten, daß eine genaue Einhaltung der einbedungenen Vollendungstermine in Aussicht steht.

d) Oberbau. Die Lieferung der für die Strecke von Romanshorn bis Winterthur erforderlichen Bahnschwellen ist durch Verträge gesichert, welche zu folgenden Durchschnittspreisen abgeschlossen worden sind: 12,700 Stück Stoßschwellen,

75,200 „ Zwischenschwellen, im Ganzen

87,900 Stück im Durchschnittspreise von Frk. 4. 28 Cts. per Stück (Stoß- und Zwischenschwellen in einander gerechnet). Hierbei sind die für die Bahnhöfe und Stationen erforderlichen Langschwellen nicht inbegriffen, welche zu Durchschnittspreisen von Frk. 6.50 bis auf Frk. 56, je nach ihrer Länge und Stärke, bestellt sind und die Gesamtsumme von Frk. 44,416 kosten. — $\frac{1}{4}$ der Schwellen ist bereits geliefert und auf verschiedenen Lagerplätzen an der Eisenbahnlinie abgelagert. Die übrigen $\frac{3}{4}$ werden successive nachgeliefert und bis Anfang November l. J. muß die ganze Lieferung erfolgt sein. — Sodann befinden sich noch 37,931 Schwellen theils in Zürich, theils an verschiedenen Orten im Kanton Aargau, welche von der Direktion der aufgelösten Nordbahngesellschaft angekauft worden sind und für die übrigen in den Kantonen Zürich und Aargau befindlichen Strecken der Nordostbahn verwendet werden sollen.

Für die Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur sind die erforderlichen Eisenbahnschienen in vorzüglichster Qualität (Wales'sches Eisen) und in einem Belaufe von 4,600 Tonnen (92,000 Zentner) schon im September v. J. bestellt worden. Die Lieferung dieser Schienen wird in den nächsten Tagen beginnen und im Laufe des Sommers vollständig durchgeführt werden. Der vertragsmäßige Preis für eine Tonne (1000 Kilogramme), frachtfrei nach Romanshorn geliefert, beträgt Frk. 301. 50 Cts.

Die Verträge für die Lieferung der nöthigen Schienenbefestigungsmittel, Verbindungslaschen, Unterlagsplatten, Hackennägel und Laschenbolzen, sowie der Kreuzungen, Weichen, Pumpen und Schiebebühnen sind ebenfalls abgeschlossen. Die Lieferungsstermine entsprechen denjenigen, welche für die Schienen stipulirt sind.

e) Hochbau. Die nöthigen Pläne und Kostenberechnungen für die Hochbauten auf der ganzen Linie von Romanshorn bis Zürich sind größtentheils vollendet. Die Hochbauten für den Bahnhof in Romanshorn sind bereits zur Uebergabe an Bauunternehmer ausgeschrieben. Das gleiche wird auch für die übrigen Hochbauten auf der Linie Romanshorn-Winterthur geschehen, soweit gegenwärtig schon ein sicheres Urtheil über die Ausdehnung, welche diesen Bauten nach den Bedürfnissen des Verkehrs gegeben werden muß, gefällt werden kann.

f) Betriebsmaterial. Für den zunächst bevorstehenden Betrieb der Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur sind in einer der vorzüglichsten Fabriken Süddeutschlands 8 Lokomotiven sammt Tender, nämlich 6 für Personenzüge und 2 für Güterzüge, bestellt. Der Preis einer Lokomotive sammt Tender beträgt Frk. 61,003. Die Lokomotiven für die Personenzüge sind außer dem Tender und dessen Ladung zu einer Zuglast von 2,600 Zentner bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 4 geographischen Meilen (30 Kilometer) in der Zeitstunde und die Lokomotiven für die Güterzüge außer dem Tender und dessen Ladung zu einer Zuglast von 3,400 Zentner bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 3 geographischen Meilen (22 Kilometer) in der Zeitstunde berechnet. Die Fabrik garantiert diese Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und verpflichtet sich, bis die Lokomotiven 1,500 Wegstunden zurückgelegt haben werden, auf ihre Kosten alle Abänderungen und Reparaturen an denselben vorzunehmen, welche in Folge der Verwendung von schlechtem Material oder in Folge mangelhafter Arbeit nothwendig werden sollten. Die Lieferungsstermine für die Lokomotiven stehen mit dem Zeitpunkte, auf welchen die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur eröffnet werden soll, vollkommen im Einklange.

Die für den Betrieb der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur erforderlichen Wagen sind theils bereits bestellt, theils werden sie in nächster Zeit bestellt werden. Die Lieferungspreise (mit Einrechnung der Reserverbestücke und der sämtlichen Frachtkosten) betragen:

für einen achträdri gen Personenwagen gemischt I. u. II. Klasse	Frk.	12,358
" " " " " " II.	" "	10,838
" " " " " " III.	" "	9,162
" " vierrädri gen " " II.	" "	5,648
" " " " " " III.	" "	4,732

Als Garantie für die Verwendung des besten Materiales und für ganz gute Arbeit werden 10 % des jeweiligen Kaufpreises bis nach einjähriger Verwendung der Wagen zurückbehalten. Die Wagen werden nach dem s. g. amerikanischen Systeme konstruirt. Die achträdri gen gemischten Wagen I. und II. Klasse enthalten 52 Plätze, die achträdri gen Wagen II. Klasse 56 und die achträdri gen Wagen III. Klasse 72 Plätze. Die vierrädri gen Wagen II. Klasse enthalten dagegen nur 24 und diejenigen der III. Klasse nur 32 Plätze. Die achträdri gen Güterwagen sind auf eine Tragkraft von 200 Zentner und die vierrädri gen auf eine solche von 160 Zentner berechnet.

g) Technisches Bureau. Unter der Oberleitung des Ober-Ingenieurs stehen im Centralbureau:

- 1 Chef des technischen Centralbureau,
- 1 Maschinenmeister,
- 2 Zeichner,
- 2 Kopisten;

auf den Sektionsbüreaux:

- 5 Sektions-Ingenieure,
- 2 Architekten,
- 26 Geometer und Zeichner,
- 26 Bauführer,
- 7 Schreiber,
- 3 Abwarte.

Diese sämtlichen Beamten und Angestellten sind nicht etwa auf Amtsdauern, sondern auf unbestimmte Zeit angestellt.

h) Eröffnung der Bahn. In Zusammenfassung der Mittheilungen über den Stand unserer Unternehmung, die wir in diesem Bericht niederzulegen die Ehre hatten, glauben wir die Ansicht zuversichtlich aussprechen zu dürfen, daß die Eröffnung der Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur im März 1855 und diejenige von Winterthur bis Zürich im Anfang des Jahres 1856 werde stattfinden können.

V. Thätigkeit der Gesellschaftsbehörden.

a) Direktion. Zum Vice-Präsidenten der Direktion wurde von dem Verwaltungsrathe Herr Direktor Conrad Ott = Imhof von Zürich gewählt. Der Verwaltungsrath beschloß die Aufstellung eines Generalsekretariates und übertrug dieses wichtige Amt Herrn Georg Friedrich Schweizer von Zürich, gewesenem eidgenössischen Kurs=Inspektoren. An die statutengemäß bestehende Stelle eines Rechnungsrevisors wählte der Verwaltungsrath Herrn Eduard Hofmeister von Zürich, gewesenem Hauptkassier und Buchhalter der Nordbahngesellschaft. Neben diesen beiden Beamteten und dem Hauptkassiere, Herrn Joh. Heinrich Müller von Zürich, befinden sich noch 1 Sekretär, 1 Gehülfe und 1 Kopist in provisorischer Anstellung auf dem Bureau der Direktion. — Bis zur Konstituierung der Nordostbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 12. September v. J. hat die Direktion der ehemaligen Zürich = Bodensee = Gesellschaft 53 Sitzungen gehalten und in denselben 427 Geschäfte behandelt. In diesen Zeitraum fallen, wie Ihnen vielleicht noch aus einer frühern Berichterstattung erinnerlich ist, die nicht minder ausgedehnten als schwierigen Verhandlungen mit der ehemaligen Nordbahngesellschaft zum Zwecke der Vereinigung beider Gesellschaften und die ebenso mühevollen Konzessionsunterhandlungen mit der Regierung von Aargau. Seit dem 12. September v. J. hat die an diesem Tage gewählte Direktion der Nordostbahngesellschaft bis zum Schlusse des Berichtsjahres 38 Sitzungen gehalten und in denselben 740 Geschäfte erledigt.

b) Verwaltungsrath. Der Verwaltungsrath hat zu seinem Präsidenten Herrn Direktor Martin Escher = Hess von Zürich und zu seinem Vice = Präsidenten Herrn Stadtpräsident Eduard Steiner von Winterthur gewählt. — Bis zur Konstituierung der Nordostbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 12. September des Berichtsjahres hielt der Verwaltungsrath der ehemaligen Zürich = Bodensee = Eisenbahngesellschaft 5 Sitzungen, in denen er 39 Geschäfte behandelte. Der Verwaltungsrath der Nordostbahngesellschaft versammelte sich seit seiner Wahl nur einmal, bei welchem Anlasse er 6 Geschäfte erledigte

Das Präsidium erklärte nach Verlesung dieses Geschäftsberichtes die ordentliche Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft des Jahres 1854 für eröffnet.

Es wurde sodann von dem Präsidium theils angezeigt, daß für 22,285 Aktien Stimmkarten mit 1451 Stimmen ausgestellt worden seien, theils eröffnet, daß Inhaber von mehr als 250 Stimmen anwesend und in der Versammlung mehr als ein Fünftheil der Aktien repräsentirt, daß somit die Versammlung gemäß § 23 der Statuten beschlußfähig sei.

Zu Stimmzählern wurden gewählt: Die Herren Hans Stöckar = Escher von Zürich, Oberstl. Rieter von Winterthur, Kantonsrath Jangger auf dem Rietli, Escher = Usteri von Zürich, Fürsprech Ludwig von Weinfelden, Regierungsrath Blattner von Aarau.

Hierauf ward folgende Rechnung der Direktion über das Jahr 1853 verlesen: