

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 1 (1853)

Artikel: Auszug aus dem Protokolle der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgehalten in Zürich den 26. April 1854

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730479>

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>

Auszug aus dem Protokolle
der
ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre
der
Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft
abgehalten
in Zürich den 26. April 1854.



Zürich,
Druck von Drell, Füßli und C.
1854.

Der Präsident der Direktion und der Generalversammlung, Herr Regierungspräsident Dr. A. Escher, eröffnet die Versammlung mit der Verlesung des ersten Geschäftsberichtes der Direktion über das Jahr 1853, welcher also lautet:

Tit.!

Die Direktion der Nordostbahngesellschaft hat beschlossen, jeweilen das bürgerliche Jahr zu ihrem Rechnungsjahre zu machen. In Folge dessen hat sie einen Rechnungsabschluß auf den 31. December 1853 bewerkstelligt und es umfaßt daher diese erste von ihr abgelegte Rechnung theils den Zeitraum der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft von der Gründung der letztern bis zu ihrer vertragsgemäß auf den 1. Juli 1853 vorgenommenen Verschmelzung mit der Nordbahngesellschaft, somit die ganze Dauer des Bestehens der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft; theils den Zeitraum der Nordostbahngesellschaft von ihrer auf den 1. Juli 1853 fallenden Entstehung aus der Verschmelzung der Nordbahn- und der Zürich-Bodenseebahn-Gesellschaft bis zum 31. December 1853. Die Direktion der Nordostbahngesellschaft glaubt den ersten Geschäftsbericht, den sie Ihnen anmit vorlegt, über die gleichen Zeiträume der ehemaligen Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft und der nunmehrigen Nordostbahngesellschaft sich erstrecken lassen zu sollen. Wenn sie dabei ihre Mittheilungen mitunter auch über die ersten Monate dieses Jahres ausdehnt, so geschieht dieß nur, so weit es erforderlich ist, um die Herren Aktionärs mit dem gegenwärtigen Stande unserer Unternehmung vertraut zu machen, und dadurch einem ohne Zweifel allgemein gehegten Wunsche entgegenzukommen.

Zur Erleichterung der Uebersicht lassen wir unsern Geschäftsbericht in folgende Hauptabtheilungen zerfallen:

- I. Verhältnisse der Nordostbahngesellschaft zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde;
- II. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen;
- III. Bahnbetrieb auf der Strecke Zürich-Baden;
- IV. Bahnbau und
- V. Thätigkeit der Gesellschaftsbehörden.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

a) Konzessionen. Schon bei Ihrer letzten konstituierenden Generalversammlung im September v. J. wurde Ihnen angezeigt, daß die sämtlichen Kantone, durch deren Gebiet die Nordostbahn führt, die für den Bau und Betrieb derselben erforderlichen Konzessionen erteilt und daß diese Konzessionen alle die Genehmigung des Bundes erhalten haben. Es bleibt uns sonach nur noch übrig, Ihnen die

Mittheilung zu machen, daß seither die gemäß § 4 der Konzession von Aargau für die Linien Baden=Ararau und Baden=Koblenz der Nordostbahngesellschaft zugesicherte Priorität für eine Fortsetzung der vorläufig nach Ararau geführten Bahn in westlicher Richtung vom Verwaltungsrathe durch Beschluß vom 3. December v. J. in Anspruch genommen worden ist; daß in Folge dessen, nach wiederholten mündlichen und schriftlichen Verhandlungen zwischen Abgeordneten der Regierung von Aargau und der Direktion, die erstere, kraft einer ihr von dem Großen Rathe erteilten Vollmacht, unterm 24. Januar l. J. der Nordostbahngesellschaft die Konzession für die Bahnstrecke Ararau=Wöschau erteilt hat und daß diese Konzession unterm 9. Februar von der Bundesversammlung genehmigt worden ist. Die in der Konzession für die Linie Ararau=Wöschau enthaltenen Bedingungen sind im Wesentlichen die gleichen, die von Aargau der Nordostbahngesellschaft für die übrigen Linien gestellt worden sind, und es dürfte daher nur noch hervorzuheben sein, daß hinsichtlich der Inangriffnahme der Bahnbaute auf der Strecke Ararau=Wöschau die Nordostbahngesellschaft lediglich die Verpflichtung eingegangen hat, diese kurze Bahnlinie auf den gleichen Zeitpunkt zu vollenden, auf welchen die Centralbahngesellschaft die Linie Olten=Wöschau erstellt haben wird. Nachdem nun noch die Konzession für die Linie Ararau=Wöschau in der eben angegebenen Weise ausgewirkt worden ist, stellt sich das erfreuliche Gesamtergebnis heraus, daß die Konzessionen für die sämtlichen, die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien erteilt und von Bundeswegen genehmigt sind, und zwar in einer durchweg einheitlichen und für die Unternehmung günstigen Weise. — Es erübrigt uns in dieser Abtheilung nur noch hervorzuheben, daß nun, nachdem die erneuerten Konzessionen für die Bahnstrecke Zürich=Baden die Genehmigung des Bundes erhalten haben, die jährliche Entschädigung von Frk. 4,250 (Frk. 3,000 a. W.), die laut dem unterm 8. December 1849 zwischen der ehemaligen Nordbahngesellschaft und dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossenen Verträge von der erstern an das letztere für die Ueberlassung der Reisenden der beiden Tageilwagenkurse zwischen Zürich und Bern und zwischen Zürich und Basel bezahlt werden mußten, wegfallen, da gemäß dem Genehmigungsbeschlusse der Bundesversammlung die Nordostbahngesellschaft für den regelmäßigen periodischen Personentransport so lange keine Konzessionsgebühr zu bezahlen hat, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 %, nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservecfond einverleibten Summen, abwirft.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn. In dieser Beziehung können wir Ihnen berichten, daß das Tracé für die ganze Linie von Romanshorn bis Zürich, mit der einzigen Ausnahme der kleinen Strecke vom Hard bis Zürich, die Genehmigung der betreffenden Regierungen erhalten hat und daß auch für das Tracé der Strecke vom Hard bis Zürich die hoheitliche Genehmigung nachgesucht werden wird, sobald über Beibehaltung oder Verlegung des gegenwärtigen Bahnhofes in Zürich wird entschieden worden sein. Die Feststellung des Tracé's für die Fortführung der Bahn im Kanton Aargau von Baden aus bildet gegenwärtig einen wichtigen Verhandlungsgegenstand der Direktion und es dürfte eine dießfällige Vorlage an die Regierung von Aargau behufs Auswirkung der hoheitlichen Genehmigung demnächst erfolgen können.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Nicht minder vorgeschritten ist unsere Unternehmung in Betreff der Feststellung der Bahnhöfe und Stationen. Für die Anlegung der sämtlichen Bahnhöfe und Stationen auf der ganzen Linie vom Bodensee bis Zürich ist die Genehmigung der Regierungen von Zürich und Thurgau ausgewirkt worden. Einzig in Betreff des Bahnhofes in Zürich hätte noch für den Fall seiner Verlegung an eine andere Stelle, als wo er sich gegenwärtig befindet, eine

Vorlage an die Regierung von Zürich zu erfolgen. Die abschließliche Bestimmung des Platzes für den Bahnhof in Winterthur war namentlich wegen der von Zürich mit Schaffhausen und St. Gallen abgeschlossenen, die Eisenbahnen betreffenden Staatsverträge, welche auch Bestimmungen in Betreff des Bahnhofes in Winterthur enthalten, mit vielen Weiterungen und Schwierigkeiten verbunden. Die Baustelle, für welche nun endlich die hoheitliche Genehmigung erlangt werden konnte, entspricht den Wünschen der Mehrheit der Bürgerschaft von Winterthur und macht eine leichte und angemessene Einmündung der Schaffhauser- und St. Galler-Bahn möglich.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge. Die sämtlichen Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn auf dem Gebiete des Kantons Thurgau sind schon vor längerer Zeit von der Regierung dieses Kantons genehmigt worden. Die zum Theil auch mit Straßenübergängen verbundenen wichtigen Wasserüberbrückungen im Kanton Zürich, über die Töss bei dem Dorfe Töss, über die Rämpt bei der Mannenberger Mühle und über die Limmat zwischen Wipfingen und Hard haben die Genehmigung der Regierung von Zürich ebenfalls bereits erhalten. Die Pläne zu den übrigen Straßen- und Wasserübergängen, welche auf der im Kanton Zürich befindlichen Linie der Nordostbahn vorkommen, wie namentlich zu dem Uebergange über die Frauenfeld-Winterthurer Straße beim Ruchegg, zu dem Uebergange über die Zürich-Winterthurer Straße bei Baltenschweil, zu der Ueberbrückung der Glatt bei Wallisellen und zu dem Uebergange über die Schaffhauser Straße bei Derlikon liegen entweder bereits vor der Regierung von Zürich, um die hoheitliche Genehmigung zu erhalten, oder werden ihr in den nächsten Tagen zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

II. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen.

Die Zahl der Aktien der ehemaligen Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, auf welche die erste Einzahlung erfolgte und für welche daher Interimsaktien emittirt wurden, beträgt	23,046 Stück.
Die Zahl der Aktien der ehemaligen Nordbahngesellschaft, für welche der Beitritt zu der Nordostbahngesellschaft Statt fand, beläuft sich auf	21,063 "
Es beträgt sonach die Gesamtzahl der für die Nordostbahnunternehmung emittirten Aktien	44,109 "

welche, die Aktie zu Frk. 500, ein Aktien-Kapital von Frk. 22,054,500 ausmachen.

Die unterm 27. Januar 1853 auf 23,046 Stück Bodenseebahnaktien geleistete I. Einzahlung betrug 20 % oder Frk. 100 für jede Aktie, somit eine Summe von Frk. 2,304,600.

Die II. Einzahlung auf die Bodenseebahnaktien, welche auf den 30. November 1853 angeordnet war und 10 % oder Frk. 50 für jede Aktie betrug, erfolgte auf 22,924 Aktien mit Frk. 1,146,200, blieb dagegen aus auf 122 Aktien. Gemäß § 7 der Gesellschaftsstatuten wurden diese 122 Interimsaktien annullirt und die auf denselben geleistete I. Einzahlung von Frk. 12,200 dem Gesellschaftsfonde einverleibt.

Die III. Einzahlung auf den Bodenseebahnaktien, welche auf den 28. Februar l. J. ausgeschrieben war und 10% oder Frk. 50 auf jede Aktie betrug, bei welcher jedoch die Zinsen der frühern Einzahlungen mit Frk. 4. 83 1/3 Rp. für jede Aktie in Abzug gebracht wurden, ist bis gegenwärtig auf 22,718 Aktien

mit Frk. 1,135,900 geleistet worden, dagegen auf 206 Aktien noch nicht geschehen. — Die ebenfalls auf den 28. Febr. l. J. eingeforderte V. Einzahlung auf den Nordbahnaktien, beziehungsweise die I. Einzahlung auf diesen Aktien seit der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, wurde, um die Einzahlungen auf die von der ehemaligen Nordbahn und auf die von der ehemaligen Zürich-Bodenseebahn herrührenden Aktien auf den gleichen Betrag von 40% zu bringen, nur auf 5% oder Frk. 25 für jede Aktie festgesetzt, von welchem Betrage überdieß noch der seit dem 1. Juli v. J. verfallene Zins von Frk. 4. 66 $\frac{2}{3}$ Cts. für jede Aktie und der denjenigen Aktionären der ehemaligen Nordbahn, welche der fusionirten Nordostbahngesellschaft beitraten, zufallende Antheil am Reservefond der aufgelösten Gesellschaft mit Frk. 11. 32 Cts. für jede Aktie, in Abzug gebracht wurden. Diese Einzahlung ist bis gegenwärtig auf 20,966 Aktien mit Frk. 524,150 geleistet worden, dagegen auf 97 Aktien noch nicht erfolgt. — Die Nummern derjenigen Aktien der ehemaligen Bodenseebahn, auf welche die III. Einzahlung, und die Nummern derjenigen Aktien der ehemaligen Nordbahn, auf welche die V. Einzahlung noch nicht geleistet worden ist, sind gemäß § 7 der Statuten unter nochmaliger Zahlungsaufforderung veröffentlicht worden. Kraft der Erfahrungen, welche bei Anlaß der nach der II. Einzahlung auf die Zürich-Bodenseebahn-Aktien erlassenen Zahlungsaufforderung gemacht worden sind, darf mit Sicherheit angenommen werden, daß auch diese für die zuletzt ausgeschriebenen Einzahlungen stattgefundenen Zahlungsaufforderung noch von weiterm günstigen Erfolge werde begleitet sein*). Wäre dieß übrigens gegen Erwarten bei einem Theile der fraglichen Aktien nicht der Fall, so würde eben gemäß den Statuten lediglich die Annullirung der betreffenden Quittungsbogen angeordnet und der Betrag der auf denselben früher geleisteten Einzahlungen dem Gesellschaftsfonde einverleibt.

Die Inhaber von 4674 ehemaligen Nordbahnaktien haben durch Aushinnahme von Obligationen, wie der Fusionsvertrag zwischen der Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft es ihnen frei stellte, ihren Nichtbeitritt zu der Nordostbahngesellschaft erklärt. Diese 4674 Obligationen stellen nun ein von der Nordostbahngesellschaft gemachtes Anleihen im Betrage von Frk. 817,950 dar, welches zu 3% per Jahr verzinslich ist und dessen Rückzahlung vom vollendeten 3ten bis und mit dem 13ten Jahre nach Eröffnung des Eisenbahnbetriebes auf der ganzen Strecke vom Bodensee bis Aarau in jährlichen ungefähr gleichen Quoten zu erfolgen hat.

Wenn Sie, Tit., die vielen nachtheiligen Gerüchte, welche gerade auch in neuerer Zeit über die finanziellen Verhältnisse der Nordostbahnunternehmung in Umlauf gesetzt worden sind, ins Auge fassen, und wenn Sie dabei im Besondern auch die Zwecke, welche die Verbreiter solcher Gerüchte verfolgen, erwägen, so werden Sie es, wir zweifeln nicht daran, gewiß nur billigen können, daß Ihnen bei diesem Anlasse ein genauer, erschöpfender und völlig rückhaltsloser Ausweis über den Finanzzustand unserer Unternehmung vorgelegt worden ist. Wir glauben uns aber auch im fernern nicht zu täuschen, wenn wir annehmen, es werde dieser Ausweis Sie davon überzeugt haben, daß der finanzielle Zustand der Nordostbahnunternehmung, besonders auch im Hinblick auf die gegenwärtigen für Unternehmungen dieser Art nichts weniger als günstigen Conjunctionen, als ein sehr erfreulicher bezeichnet werden kann.

*) Diese Erwartung hat sich vollkommen bewahrheitet, indem die betreffenden Einzahlungen vom 26. April dem Tage der Generalversammlung an bis zum 1. Mai noch auf 112 Bodenseebahnaktien und auf 17 Nordbahnaktien geleistet worden sind, demnach mit 1. Mai nur noch auf 94 Bodenseebahnaktien und 80 Nordbahnaktien ausstehen.

III. Bahnbetrieb auf der Strecke Zürich-Baden.

Gemäß den im Anfange unſers Geſchäftsberichtes gegebenen Nachweiſungen hat ſich unſere erſte Rechnung und unſer erſter Geſchäftsbericht bloß über den Betrieb der Bahnſtrecke Zürich-Baden ſeit der Verſchmelzung der Nordbahngeſellſchaft mit der Zürich-Bodensee-Eiſenbahngeſellſchaft, ſomit auf den Zeitraum vom 1. Juli bis 31. Dezember 1853 zu erſtrecken.

a) Nettoertrag des Betriebes. Die Brutto-Einnahmen während des zweiten Semesters von 1853 betragen:

Transport auf der Bahn	Frk. 131,843. 30
Gepäckträger-Lizenzen	" 1,024. 15
Omnibus-Transport	" 1,230. 40
Gewonnen an alten Materialien	" 567. 76
Vergütung der Poſtverwaltung	" 3,500. —
Pacht- und Miethzinſe	" 577. 57
Verſchiedenes	" 11. 68
Total	Frk. 138,754. 86

Davon gehen ab die Ausgaben:

Allgemeine Betriebsverwaltung	Frk. 4,368. 75
Unterhaltungskosten	" 22,460. 64
Transportkosten	" 36,078. 23
Total	" 62,907. 62

Es zeigt ſich ſonach für den 2ten Semester des Jahres 1853 ein Nettoergebniß von Frk. 75,847. 24 wogegen die Nettoeinnahme während des gleichen Zeitraumes im Jahre 1852 nur " 68,960. 51 beträgt, ſo daß ſich im Rechnungsfemester eine Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Semester des Jahres 1852 von Frk. 6,886. 73 herausſtellt.

Die Spezifikation der Betriebsrechnung gibt über die vermehrte Einnahme folgenden nähern Aufſchluß:

Die Bruttoeinnahmen, welche ſich im Rechnungsfemester auf Frk. 138,754. 86 belaufen, haben im gleichen Semester von 1852 nur " 130,888. 12 betragen. Die Differenz von Frk. 7,866. 74

zu Gunſten des Jahres 1853 rührt theils von einer Vermehrung der direkten Transporteinnahmen um Frk. 5,760. 40, theils von einer um Frk. 2,106. 34 erhöhten Einnahme unter der Rubrik „Diverſe Betriebseinnahmen“ her. In den Ausgaben finden wir in der Rubrik „Betriebsverwaltung“ im Rechnungsfemester 1853 gegenüber demjenigen vom Jahre 1852 eine Verminderung von Frk. 5,530. 34, welche dadurch entſtanden iſt, daß theils ſeit der Vollziehung der Fuſſion die Ausgaben für die Direktion aus dieſer Rubrik weggefallen ſind, theils ſeit dem 4. Auguſt 1853, dem Zeitpunkte der Genehmigung der von den Kantonen Zürich und Aargau für die Strecke Zürich-Baden erneuerten Konzessionen durch die Bundesverſammlung, an die eidgen. Poſtverwaltung keine Konzessionsgebühr für den regelmäßigen Perſonentransport mehr bezahlt werden mußte. Alle übrigen Rubriken in den Ausgaben zeigen nur geringe Differenzen, mit einziger Ausnahme der „Zugkraftskosten“, welche im Rechnungsfemester 1853 gegenüber dem entſprechenden Semester des Jahres 1852 theils an Beſoldungen von Führern und Heizern um Frk. 1,169. 79 in Folge der Beibehaltung eines 4ten täglichen Bahnzuges auch während der Winter-

monate, theils an Reparaturen von Lokomotiven und Tenzern, um Frk. 2051. 75 gestiegen sind. Hierbei soll indessen hervor gehoben werden, daß in der mit dem eidgen. Postdepartemente abgeschlossenen Uebereinkunft über die Fahrzeit der verschiedenen Bahnzüge, sowie über die Beibehaltung eines 4ten täglichen Zuges auch während des Winters eine von dem eidgen. Postdepartemente zu leistende angemessene Entschädigung eingebracht worden ist.

Wir beehren uns, Ihnen noch folgende weitere, den Betrieb der Bahnstrecke Zürich=Baden während des 2ten Semesters von 1853 betreffende Mittheilungen zu machen:

b) Unterhaltung der Bahn und ihrer unbeweglichen Zubehöre. — α . Unterbau. Für die Wiederherstellung der durch Regengüsse beschädigten Böschungen wurden verausgabt:

an 618 Tagelöhnen für Hilfsarbeiten	Frk. 1,058. 11
und an Pflasterungsarbeiten	„ 22. 50
zusammen	<u>Frk. 1,080. 61</u>

Für Kunstbauten, worunter:

die Ausbesserung der Verschalung der Sihlbrücke mit	Frk. 650. 93
die Erneuerung von Fußwegstegen mit	„ 308. 32
die Reparatur an der Ueberbrückung des Einschnittes bei Wettingen mit	„ 292. 50
die Ausbesserungen an verschiedenen Durchlässen und Kanälen mit	„ 187. 75

erscheinen, wurden zusammen Frk. 1,439. 50

verausgabt. — β . Oberbau. Für den Oberbau wurden

für 950 Tagelöhne an Arbeiter	Frk. 1,619. 93
für Schwellen und Nägel	„ 433. 99
und für Reparaturen an Weichen und Drehscheiben	„ 125. 46
zusammen	<u>Frk. 2,179. 38</u>

verausgabt, wovon indessen der Ertrag von gewonnenem altem Eisen und Holz mit Frk. 76. 45 in Abrechnung zu bringen ist. — γ . Hochbau. Für Reparatur und Unterhalt der Gebäude in den Bahnhöfen in Zürich und Baden, so wie der Wächterhäuser und Wächthütten wurden Frk. 1139. 99 Cts., und für die Erneuerung der Einfriedigungen Frk. 844. 73 Cts. verausgabt.

c) Unterhaltung und Leistungen des Betriebsmaterials. α . Die Lokomotiven. Die vier auf der Bahn befindlichen Lokomotiven, jede zu 90 bis 100 Pferdekraft, haben im Rechnungsjahre in 1508 regelmäßigen und 2 Extrafahrten zusammen 7414 $\frac{4}{8}$ Schweizerstunden oder 35,589,6 Kilom. durchlaufen und während dieser Zeit im Ganzen 6,799 Personenwagen,

1,510 Gepäckwagen und

158 Equipagen-, Güter- und Viehwagen befördert.

Für den Lokomotivenbetrieb wurde an Brennmaterial verwendet: 267 $\frac{1}{2}$ Klafter Buchen- und Tannenholz zu 108 Kubikfuß im Gesamtkostenbetrage von Frk. 5,707. 38 Cts. (Lagerungsverlust und Zubereitung, Führen, Sägen ic. inbegriffen). Das Klafter kostete sonach im Durchschnitte Frk. 21. 56 Cts., und auf eine zurückgelegte Wegstunde wurden durchschnittlich 3,914 Kubikfuß mit einem Kostenbetrage von 71,611 Centimes verbrannt. — An Schmiermaterial wurde verbraucht:

487 $\frac{1}{2}$ Pfd. Del für Frk. 363. 76
und 518 $\frac{1}{2}$ „ Talg „ „ 366. 70
zusammen für Frk. 730. 46

Der Gesamtverbrauch an Pugmaterialien betrug Frf. 248. 75 Cts. — Die Reinigung und die Bedienung der Lokomotiven im Dienst sowol als während der Reparaturen kosteten zusammen Frf. 1796. 67 und die sämtlichen Ausgaben für die in der Betriebswerkstätte ausgeführten Reparaturen an Lokomotiven und Tendern betragen Frf. 5,251. 05 Cts. — Die sämtlichen Lokomotivbetriebskosten einer im Betriebe zurückgelegten Wegstunde vertheilen sich wie folgt:

1) An Brennmaterial	71,611 Centimes.
2) „ Schmiermaterial	10,488 „
3) „ Pugmaterial	3,355 „
4) „ Reinigung und Bedienung	24,232 „
5) „ Reparaturen und Unterhalt	70,821 „
6) „ Betrieb der stehenden Dampfmaschine in der Werkstätte	3,636 „
7) „ Zubereitung des Brennholzes	4,517 „
8) „ FahrDienstbesoldung	52,869 „
9) „ Wegstundengelder	3,000 „

Total der Lokomotivbetriebskosten für eine durchlaufene Wegstunde 244,529 Centimes.

Die nach den aufgestellten Normen des Verbrauchs an Brenn- und an Schmiermaterial bezweckten Ersparnisse betragen:

zu Gunsten der Gesellschaft	Frf. 1,611. 02 Cts.
den Lokomotivführern bezahlte Ersparnißprämien „	634. 62 „
den Lokomotivheizern	439. 38 „
zusammen	Frf. 2,685. 02 Cts.

β. Die Wagen. Die auf der Bahn befindlichen 40 Transportwagen, nämlich:

1 Wagen	I. Klasse	zu 16 Personenplätzen,
7 „	I. u. II. „	„ 20 „
8 „	II. „	„ 24 „
12 „	III. „	„ 32 „

3 Stehwagen, 3 Gepäckwagen, 2 Equipagen=Wagen, 2 Viehwagen, 2 Güterwagen mit Wachstuchdecke,

haben in 1,508 regelmäßigen und 2 Extrafahrten 41,276 $\frac{5}{8}$ Wegstunden zurückgelegt. Die Kosten der Unterhaltung und Reparaturen der Wagen betragen Frf. 1,801. 16 Cts. Diese Reparaturen sind größtentheils in der Werkstätte ausgeführt worden.

d) Nähere Nachweisungen und vergleichende Zusammenstellungen betreffend die Frequenz der Bahn. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen im zweiten Semester des Jahres 1853 vertheilen sich auf nachstehende Rubriken folgendermaßen:

1) Personentransport	Frf. 120,308. 35 Cts.
2) Gepäcktransport	„ 7,886. 90 „
3) Gütertransport	„ 2,985. 60 „
4) Viehtransport	„ 458. 45 „
5) Equipagentransport	„ 204. — „
zusammen	Frf. 131,843. 30 Cts.

Es wurden befördert:

1) an Personen in der	I. Wagenklasse	.	.	1,242	=	0,96%
"	"	"	"	II.	"	33,364 = 25,52%
"	"	"	"	III.	"	96,080 = 73,52%

zusammen 130,686 Personen.

2) an Gepäckstücken	12,280 Centner	93 Pfd.
3) " Gütern verschiedener Art	10,305 "	67 "
4) " Großvieh	62 Stück	
5) " Kleinvieh	24 "	
6) " Hunden	906 "	
7) " Equipagen	17 "	

In Betreff des Personentransportes und der bisherigen Einnahmen seit der Eröffnung der Bahnstrecke Zürich-Baden bis und mit 1853 nehmen wir folgende vergleichende Uebersicht in unsern Bericht auf:

Im Jahre 1847 (in 5 Monaten) Personen 88,687; Einnahmen Frk. 81,151. 80 Cts.

"	"	1848	.	.	.	"	202,096	"	"	149,907. 55 "
"	"	1849	.	.	.	"	210,346	"	"	159,813. 10 "
"	"	1850	.	.	.	"	238,370	"	"	191,840. 95 "
"	"	1851	.	.	.	"	244,295	"	"	194,021. 10 "
"	"	1852	.	.	.	"	222,119	"	"	206,513. 80 "
"	"	1853	.	.	.	"	214,101	"	"	209,876. 20 "

In Betreff des Gütertransportes ist zu bemerken, daß in Folge einer auf Anfang December 1853 angeordneten Ermäßigung der Transporttaxen, zu welcher die Konzessionsbestimmungen zunächst Veranlassung gegeben haben, eine weitere Ausdehnung des Waarentransportes zu gewärtigen steht. So wurden

im Januar	d. J.	3,075 Centner	14 Pfd.
"	Februar	"	4,814 " 97 "
"	März	"	13,541 " 90 "

zusammen im I. Quartal d. J. 21,432 Centner 01 Pfd. befördert, während sich der Waarentransport im II. Semester von 1853 nur auf 10,305 Centner 67 Pfd. und im ganzen Rechnungsjahre vom 1. Juli 1852 bis 30. Juni 1853 bloß auf 14,360 Centner 47 Pfd. belief.

e) Betriebspersonal. Die Verwaltung des Betriebes der Bahnstrecke Zürich-Baden, welche zunächst unter der Leitung des Generalsekretärs steht, geschieht provisorisch durch den Betriebs-Controleur, welchem auch die Besorgung der Betriebs-Kasse übertragen ist. Die Verrichtungen des Betriebs-Ingenieurs werden von dem für den Bau der Sektion Zürich auf der Linie Zürich-Romanshorn angestellten Sektions-Ingenieur mitversehen. Ihm steht ein Maschinenmeister, welcher den Unterhalt des Betriebs-Materials und die Werkstätte im Bahnhof in Zürich leitet, zur Seite. In den beiden Bahnhöfen in Zürich und Baden befinden sich sodann 4 Betriebsbeamtete in der Stellung von Einnehmern und Gepäckexpedienten, 1 Materialverwalter sammt Gehülfsen und 1 Buchhalter der Betriebswerkstätte. Die übrigen Betriebsangestellten sind: 3 Lokomotivführer, 3 Heizer, 1 Oberkondukteur, 2 Zugführer, 2 Kondukteure, 4 Stationseinnehmer, 2 Bahnaufsicher, 7 Bahnhofswärter, 19 Bahnwärter, 4 Wagenschieber, 8 Arbeiter in der Werkstätte, 4 Maschinenpuger, 4 Gepäckträger und 2 Portiers in den Bahnhöfen von Zürich und Baden, 1 Abwart und 1 Magazinidiener in dem Bahnhofe von Zürich.

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 vorzulegenden 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 Riet und ist bei einer Länge von 3 Stunden in 5 Arbeitsloose abgetheilt.

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

Die III. Sektion „Frauenfeld“ erstreckt sich von dem Thurübergange bei Gschikofen 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 an hin 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
	Frk. 7,756,299	Frk. 6,971,338

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 Schotterers 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 unausgeseht 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. veraffordirt 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 ihrerwillen eine Ueberschreitung der festgesetzten Vollendungstermine zu gewärtigen stünde. Der ungewöhnlich niedrige Wasserstand des verflossenen Winters erleichterte die Ausföhrung 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 Tößbrücke 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 Längenaxe 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 beendet 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 Gts. 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 Gts.

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 garantirt 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 sämmtlichen Frachtkosten) betragen:

für einen achtradrigen Personenwagen gemischt I. u. II. Klasse Frk. 12,358			
"	"	"	II. " " 10,838
"	"	"	III. " " 9,162
"	"	vierradrigen	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 achtradrigen gemischten Wagen I. und II. Klasse enthalten 52 Plätze, die achtradrigen Wagen II. Klasse 56 und die achtradrigen Wagen III. Klasse 72 Plätze. Die vierradrigen Wagen II. Klasse enthalten dagegen nur 24 und diejenigen der III. Klasse nur 32 Plätze. Die achtradrigen Güterwagen sind auf eine Tragkraft von 200 Zentner und die vierradrigen 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 sämmtlichen 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 diesen 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 = Geß 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 Stimmenzählern wurden gewählt: Die Herren Hans Stöckar = Escher von Zürich, Oberstlt. Rieter von Winterthur, Kantonsrath Zangger 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:

Rechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

Einnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Einzahlungen auf den Bodensee-bahn-Aktien	3,416,600	—				
id. auf den Nordbahn-Aktien	3,686,025	—				
Der Fusion nicht beigetretene Nordbahn-Aktien (3% Obligationen)	817,950	—				
			7,920,575	—		
Interesse-Konto			86,699	64		
Verschiedene Einnahmen			202	30		
Verkaufte Grundstücke			575	—		
Vergütungen von Gemeinden			6,618	95		
Netto-Betriebs-Einnahme vom II. Semester 1853			75,847	24		
Total					8,090,518	13

Rechnung der Schweizerischen

Ausgaben.

Ankaufspreis der Sektion: Zürich-Baden

Bau-Verwaltung.

Aktien Emissionskosten

Provisionen- und Kurs-Vergütungen

Gehalte der Direktion und des Verwaltungsrathes

Gehalte der Administrations Beamten

Gehalte des Dienstpersonals

Reise-Auslagen

Postporti und Kommissionskosten

Druck- und Insertionskosten

Miethzins, Heizung und Beleuchtung

Büreaufkosten

Bibliothek und Zeitungen

Verschiedenes

Vorarbeiten.

Gehalte, Reise-Auslagen und Löhne

Inventarstücke

Materialien

Verschiedenes (Feldschaden u.)

Expropriation.

Gehalte, Reise-Auslagen und Löhne

Entschädigungen

Schätzungs- und Gerichtskosten

Verschiedenes

Bahnbau.

Allgemeines.

Gehalte, Reise-Auslagen und Löhne

Inventarstücke

Materialien

Büreaufkosten

Verschiedenes

Uebertrag

Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
				4,503,975	—
		1,210	—		
		7,412	50		
		10,281	30		
		14,295	66		
		110	—		
		1,776	85		
		3,857	59		
		4,016	80		
		1,155	49		
		2,332	13		
		96	65		
		1,333	53	47,878	50
		84,608	01		
		5,456	84		
		4,090	05		
		739	22	94,894	12
		9,972	41		
		522,525	24		
		1,433	82		
		872	02	534,803	49
		82,172	19		
		23,165	82		
		7,364	84		
		1,779	02		
		270	37	114,752	24
		114,752	24	5,181,551	11

Nordostbahn-Gesellschaft.

Ausgaben.					Grf.	Gts.	Grf.	Gts.	Grf.	Gts.
Uebertrag							114,752	24	5,181,551	11
Unterbau.										
Erdbarbeiten					244,053	72				
Stützmauern					—	84				
Tunnels					123,061	79				
Brücken, Durchlässe und Kanäle					138,301	40				
Wegbauten					584	27				
Uferbauten					223,680	69				
Bettung					800	—				
Verschiedenes					306	75	730,789	46		
Oberbau.										
Schwellen					11,445	68				
Schienen und deren Befestigungsmittel					11	85	11,457	53		
Bahnhöfe und Stationsplätze.										
Hochbauten und Einfassungsmauern					39,730	18				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebbühnen					399	75				
Hebkränen und Brückenwaagen					446	32	40,576	25	897,575	48
Betriebs-Inventar.										
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und das Kontroll-Büreau							61	13		
Werkzeugmaschinen							728	71		
Werkzeuge und Requisiten							216	23	1,006	07
Rechnungs Abschluß.									6,080,132	66
Aktiva.										
Sconto-Geschäft					1,863,709	21				
Kassa-Konto					1,302	46				
Wechsel-Konto					173,395	56				
Bank					8,516	12				
Material-Konto					313,062	89				
Verschiedene Hauptbuch Debitoren					293,541	09	2,653,527	33		
Passiva.										
Verschiedene Hauptbuch Kreditoren							643,141	86	2,010,385	47
Total gleich den Einnahmen									8,090,518	13

Betriebsrechnung vom

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
Transporteinnahmen auf der Eisenbahn	131,843	30				
Gepäckträgertaxen in Zürich	539	05				
„ „ Baden	485	10				
Omnibus	1,230	40				
			134,097	85		
Diverse Betriebseinnahmen.						
Gewonnene alte Materialien	567	76				
Vergütung der Post	3,500	—				
Pacht- und Miethzinse	577	57				
Verschiedenes	11	68				
			4,657	01		
Total					138,754	86

1. Juli bis 31. December 1853.

Ausgaben.

I. Betriebsverwaltung.

1. Gehalte und Sitzungsgelder
2. Heizung und Beleuchtung
3. Druck- und Insertionskosten, Büreamaterialien
4. Porti, Stempel
5. Zinsen, Verschiedenes

Frk.

Gts.

Frk.

Gts.

Frk.

Gts.

3,148 18

405 30

646 50

109 49

59 28

4,368 75

II. Unterhaltungskosten.

1. Der Bahn:
 - a) Befoldung des Bahnpersonals
 - b) Spesen und Auslagen
 - c) Uniformirung
 - d) Unterhalt des Unterbaues
 - e) „ der Kunstbauten
 - f) „ des Oberbaues
 - g) „ der Bahnwagen, Werkzeuge und Requisiten
 - h) Räumung von Schnee und Eis
2. Der Gebäude:
 - a) Reparaturen und Reinigung
 - b) Feuerversicherung
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften
5. Signalisirungs- und Beleuchtungskosten
6. Der Werkstätte und des Maschinenhauses:
 - a) der stehenden Dampfmaschine
 - b) der Werkzeugmaschinen
 - c) der Werkzeuge und Requisiten

12,150 —

5 70

1,096 —

1,080 61

1,439 50

2,102 93

402 75

— 42

18,277 91

1,139 99

109 56

1,249 55

844 73

306 98

280 95

389 16

186 99

924 37

1,500 52

22,460 64

Ueberschlag

26,829 39

		Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Ausgaben.							
Uebertrag .		.	.			26,829	39
III. Transportkosten.							
1. Personen-, Gepäck-, Equipagen- u. Viehtransport							
a) Besoldung des Stations- und Fahrpersonals		9,439	86				
b) Uniformirung		406	10				
c) Büreauspesen, Heizung, Beleuchtung		846	16				
d) Billettkosten, Bekanntmachungen		1,169	41				
e) Unterhalt der Personenwagen		1,801	16				
f) Beleuchtung der Wagen		131	07				
g) Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten		95	76				
h) Del und Schmiere		85	79				
i) Omnibusdienst		1,015	42				
				14,990	73		
2. Zugkraftskosten:							
a) Besoldung der Führer und Heizer		8,775	50				
b) Büreauspesen, Heizung, Beleuchtung		355	64				
c) Brennmaterial		5,224	69				
d) 1. Schmiermaterial	Frk. 749. 28						
2. Putzmaterial	" 248. 65	997	93				
e) Reparaturen an Lokomotiven und Tendern		5,251	05				
f) Wasserpumpen und Holzschneiden		482	69				
				21,087	50		
						36,078	23
						62,907	62
						75,847	24
Netto-Einnahmen des II. Semesters 1853 . . . . .		.	.	.	.
Total gleich der Brutto-Einnahme . . . . .		.	.	.	.	138,754	86

Nach Verlesung der Rechnung wird dieselbe von dem Referenten der Direktion, Herrn Direktor Konrad Ott-Imhof, beleuchtet.

In Betreff der Abnahme der Rechnung stellte der Verwaltungsrath folgenden Antrag:

„Die Generalversammlung
auf den Antrag des Verwaltungsrathes
beschließt:

Es sei der Rechnung der Direktion über das Jahr 1853 die Genehmigung erteilt“.

Dieser Antrag des Verwaltungsrathes wurde von der Generalversammlung einmüthig angenommen.

Betreffend sodann den Geschäftsbericht der Direktion über das Jahr 1853 hinterbringt der Verwaltungsrath folgenden Vorschlag:

„Die Generalversammlung
auf den Antrag des Verwaltungsrathes
beschließt:

Es sei der Geschäftsbericht der Direktion für das Jahr 1853, mit dem Ausdrücke der Anerkennung und des Dankes gegen dieselbe für ihre ausgezeichneten Leistungen abgenommen und genehmigt“.

Auch dieser Vorschlag des Verwaltungsrathes wurde von der Generalversammlung einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Nachdem die Traktanden in dieser Weise erledigt waren, wurde die Versammlung von dem Präsidium für aufgehoben erklärt und entlassen.
