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: 28.11.2025

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

Auszug aus dem Protokolle

ber

ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

ber

Schweizerischen Nordostbahn = gesellschaft

abgehalten

in Zürich den 26. April 1854.

Bürich, Drud von Orell, Füßli und C. 1854.

Der Präsident der Direktion und der Generalversammlung, Gerr 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 ber Nordostbahngesellschaft hat beschlossen, jeweilen das bürgerliche Jahr zu ihrem Rechnungsjahre zu machen. In Volge bessen hat sie einen Nechnungsabschluß auf den 31. December 1853 bewerkstelligt und es umfaßt daher diese erste von ihr abgelegte Nechnung theils den Zeitraum der Zürichsedensese-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 Zürichsedensese-Eisenbahngesellschaft; theils den Zeitraum der Nordostbahngesellschaft von ihrer auf den 1. Juli 1853 fallenden Entstehung aus der Verschmelzung der Nordostbahngesellschaft von ihrer auf den 1. Juli 1853 fallenden Entstehung aus der Verschmelzung der Nordostbahngesellschaft glaubt den ersten Geschäftsbericht, den sie Ihnen anmit vorlegt, über die gleichen Zeiträume der ehemaligen Zürichsedenschaftsbericht, den sie Ihnen anmit vorlegt, über die gleichen Zeiträume der ehemaligen Zürichseden sehre Mittheilungen mitunter auch über die ersten Monate dieses Jahres ausdehnt, so geschieht dieß nur, so weit es ersorderlich ist, um die Gerren Alktionärs mit dem gegenwärtigen Stande unserer Unternehmung vertraut zu machen, und dadurch einem ohne Zweisel allgemein gehegten Bunsche entgegenzukommen.

Bur Erleichterung ber Uebersicht laffen wir unsern Geschäftsbericht in folgende Sauptabtheilungen zerfallen :

- I. Verhältnisse der Nordostbahngesellschaft zu den Kantonen, durch welche die Bahn sicht, und zu dem Bunde;
- II. Emission der Aftien und auf dieselben geleiftete Gingahlungen;
- III. Bahnbetrieb auf der Strecke Burich : Baden;
- IV. Bahnbau und
- V. Thätigkeit der Gesellschaftsbehörden.

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

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

Mittheilung zu machen, bag feither bie gemäß § 4 ber Konzeffion von Aargau fur bie Linien Baben= Aarau und Baben-Koblenz der Nordostbahngesellschaft zugesicherte Priorität für eine Fortsetzung der porläufig nach Aarau geführten Bahn in westlicher Richtung vom Verwaltungsrathe burch Beschluß vom 3. December v. J. in Unspruch genommen worden ift; daß in Folge beffen, nach wiederholten mundlichen und ichriftlichen Verhandlungen zwischen Abgeordneten ber Regierung von Aargau und ber Direktion, bie erstere, fraft einer ihr von dem Großen Rathe ertheilten Vollmacht, unterm 24. Januar I. J. ber Nordostbahngesellschaft die Konzesson für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau ertheilt hat und daß diese Ronzeffion unterm 9. Februar von der Bundesversammlung genehmigt worden ift. Die in der Konzeffion für bie Linie Aarau = Bofchnau enthaltenen Bedingungen find im Wefentlichen bie gleichen, bie bon Aargan ber Norboftbahngefellschaft fur bie übrigen Linien gestellt worden find, und es burfte baber nur noch hervorzuheben fein, daß hinfichtlich der Inangriffnahme der Bahnbaute auf der Strecke Aarau= Wöschnau die Nordostbahngesellschaft lediglich die Verpflichtung eingegangen hat, diese kurze Bahnlinie auf ben gleichen Zeitpunkt zu vollenden, auf welchen die Centralbahngefellschaft die Linie Olten-Wöschnau erstellt haben wird. Nachdem nun noch die Konzession für die Linie Aarau-Boschnau in der eben angegebenen Beise ausgewirkt worden ift, stellt sich bas erfreuliche Gesammtergebniß heraus, daß bie Rongeffionen für die fammtlichen, die Nordoftbahnunternehmung bilbenden Linien ertheilt und von Bundeswegen genehmigt find, und zwar in einer burchweg einheitlichen und für die Unternehmung gunftigen Beise. — Es erübrigt uns in biefer Abtheilung nur noch hervorzuheben, daß nun, nachdem bie erneuerten Konzeffionen fur bie Bahnftrecke Burich = Baben bie Genehmigung bes Bundes erhalten haben, die jährliche Entschäbigung von Frt. 4,250 (Frt. 3,000 a. B.), die laut dem unterm 8. December 1849 zwifden ber ehemaligen Norbbahngesellschaft und bem eibgenöffischen Bostbepartement abgeschlossenen Bertrage von ber erftern an bas lettere fur bie Ueberlaffung ber Reifenden ber beiben Tageilmagenkurfe zwifchen Burich und Bern und zwifchen Burich und Bafel bezahlt werden mußten, wegfallen, ba gemäß bem Genehmigungsbeschlusse ber Bundesversammlung die Nordoftbahngesellschaft für ben regelmäßigen periodischen Personentransport so lange feine Ronzessionsgebuhr zu bezahlen hat, als bie Bahnunternehmung nicht mehr als 4 %, nach erfolgtem Abzuge ber auf Abschreibungsrechnung getragenen ober einem Reservefond 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 Nomanshorn bis Zürich, mit der einzigen Ausnahme der kleinen Strecke vom Hard bis Zürich, die Genehmigung der betreffenden Negierungen erhalten hat und daß auch für das Tracé der Strecke vom Hard bis Zürich die hoheitliche Genehmigung nachgesucht werden wird, sobald über Beibehaltung oder Berlegung des gegenwärtigen Bahnhoses in Zürich wird entschieden worden sein. Die Feststellung des Tracé's für die Fortsührung der Bahn im Kanton Aargau von Baden aus bildet gegenwärtig einen wichtigen Berhandlungsgegenstand der Direktion und es dürste eine dießfällige Vorlage an die Regierung von Aargau behufs Auswirkung der hoheitlichen Genehmigung demnächst ersolgen können.
- c) Genehmigung ber Bahnhöfe und Stationen. Nicht minder vorgeschritten ist unsere Unternehmung in Betreff der Feststellung der Bahnhöfe und Stationen. Für die Anlegung der sämmt-lichen 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

Borlage an die Regierung von Zürich zu erfolgen. Die abschließliche Bestimmung des Plazes für den Bahnhof in Winterthur war namentlich wegen der von Zürich mit Schaffhausen und St. Gallen abges schlossenen, die Eisenbahnen betreffenden Staatsverträge, welche auch Bestimmungen in Betreff des Bahnschofes 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 Schafshauser= und St. Galler=Bahn möglich.

d) Genehmigung der Straßen= und Wafferübergänge. Die sämmtlichen 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 Dorse Töß, über die Kämpt bei der Mannenberger Mühle und über die Limmat zwischen Wipkingen und Haben die Genehmigung der Regierung von Zürich ebenfalls bereits erhalten. Die Pläne zu den übrigen Straßen= und Wasserübergängen, welche auf der im Kanton Zürich besindlichen Linie der Nordostbahn vorkommen, wie namentlich zu dem Uebergange über die Frauenfeld=Winterthurer Straße beim Nuchegg, zu dem Uebergange über die Zürich=Winterthurer Straße bei Baltenschweil, zu der Ueberbrückung der Glatt bei Wallisellen und zu dem Uebergange über die Schafshauser 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 Aftien der ehemaligen Zurich = Bodensee = Eisenbahngesellschaft, auf	
welche die erste Einzahlung erfolgte und für welche daher Interimsaktien emittirt wur=	
ben, beträgt	23,046 Stück.
Die Zahl ber Aftien ber ehemaligen Nordbahngesellschaft, für welche ber Beitritt zu	
ber Nordostbahngesellschaft Statt fand, beläuft sich auf	21,063 "
Es beträgt sonach die Gesammtzahl ber für die Nordostbahnunternehmung emittirten	
Aftien	44,109 "
welche, die Aftie zu Frk. 500, ein Aftien-Kapital von Frk. 22,054,500 ausmachen.	

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

Die II. Einzahlung auf die Bobenseebahnaktien, 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 Gesellschaftsflatuten wurden diese 122 Interims= aktien annullirt und die auf denselben geleistete I. Einzahlung von Frk. 12,200 dem Gesellschafts= sonde einverleibt.

Die III. Einzahlung auf den Bodenseebahnaktien, welche auf den 28. Februar I. J. ausgeschrieben war und 10% oder Frk. 50 auf jede Aktie betrug, bei welcher jedoch die Zinsen der frühern Einzahlungen mit Frk. 4. 831/3 Ap. für jede Aktie in Abzug gebracht wurden, ist dis gegenwärtig auf 22,718 Aktien

mit Frk. 1,135,900 geleistet worden, bagegen auf 206 Aktien noch nicht geschehen. — Die ebenfalls auf ben 28. Febr. I. J. eingeforderte V. Einzahlung auf den Nordbahnaktien, beziehungsweise die I. Einzahlung auf diesen Aftien seit der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich=Vodensee-Eisenbahn= gesellschaft, wurde, um die Einzahlungen auf die von der ehemaligen Nordbahn und auf die von der ehemaligen Burid-Bobenfeebahn herruhrenden Aftien auf ben gleichen Betrag von 40% zu bringen, nur auf 5% ober Frk. 25 fur jede Aktie feftgesett, von welchem Betrage überdieß noch ber feit dem 1. Juli v. 3. verfallene Zins von Frk. 4. 662/3 Cts. für jede Aftie und ber benjenigen Aftionaren ber ehemaligen Nordbahn, welche der fusionirten Nordostbahngesellschaft beitraten, zufallende Untheil am Neservefond der aufgelösten Gefellschaft mit Frt. 11. 32 Cts. fur jede Aftie, in Abzug gebracht murben. Diefe Gingah= Iung ift bis gegenwärtig auf 20,966 Aftien mit Frk. 524,150 geleistet worden, dagegen auf 97 Aftien noch nicht erfolgt. — Die Nummern berjenigen Aktien ber ehemaligen Bobenfeebahn, auf welche bie III. Cinzahlung, und die Nummern berjenigen Aftien der ehemaligen Nordbahn, auf welche die V. Cin= zahlung noch nicht geleistet worden ift, find gemäß \ 7 ber Statuten unter nochmaliger Zahlungsauf= forderung veröffentlicht worden. Kraft der Erfahrungen, welche bei Anlaß der nach der II. Einzahlung auf die Burich = Bodenseebahn = Aftien erlaffenen Zahlungsaufforderung gemacht worden find, darf mit Sicherheit angenommen werden, daß auch diese für die zuleht ausgeschriebenen Einzahlungen stattgefundene Bahlungsaufforberung noch von weiterm gunftigen Erfolge werbe begleitet fein*). Ware bieß übrigens gegen Erwarten bei einem Theile ber fraglichen Aftien nicht ber Fall, fo wurde eben gemäß ben Statuten ledig= lich bie Annullirung ber betreffenden Quittungsbogen angeordnet und ber Betrag ber auf benfelben fruher geleisteten Einzahlungen bem Gefellschaftsfonde 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 Berhältnisse der Nordostbahnunternehmung in Umlauf gesetzt worden sind, ins Auge fassen, und wenn Sie dabei im Besondern auch die Zwecke, welche die Berbreiter solcher Gerüchte versolgen, erwägen, so werden Sie es, wir zweiseln nicht daran, gewiß nur billigen können, daß Ihnen bei diesem Anlasse ein genauer, erschöpfender und völlig rückhaltsloser Ausweis über den Vinanzzustand unserer Unsternehmung 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 sinanzielle Zustand der Nordsostahnunternehmung, besonders auch im Hinblicke auf die gegenwärtigen für Unternehmungen dieser Art nichts weniger als günstigen Conjuncturen, 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 Rordbahnaktien geleistet worden sind, demnach mit 1. Mai nur noch auf 94 Bodenseebahnaktien und 80 Rordbahnaktien ausstehen.

III. Pahnbetrieb auf der Strecke Burich - Daden.

Gemäß den im Anfange unsers Geschäftsberichtes gegebenen Nachweisungen hat sich unsere erste Nech= nung und unser erster Geschäftsbericht bloß über den Betrieb der Bahnstrecke Zürich=Baden seit der Ber= schmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich=Bodensee=Eisenbahngesellschaft, somit auf den Zeit= raum vom 1. Juli bis 31. Dezember 1853 zu erstrecken.

a) Nettoertrag bes Betriebes. Die Brutto-Einnahmen mahrend bes zweiten Semesters von 1853 betragen :

1853 betrage	n:									,	
	Transport auf ber Bahn					Frk.	131,843.	30			
	Gepäckträger=Taxen				٠	11	1,024.	15			
	Omnibus = Transport					"	1,230.	40			
	Gewonnen an alten Materialien		4	٠		"	567.	76			
	Vergütung der Postverwaltung		٠		٠	"	3,500.	_			
	Padyt= und Miethzinse .					11	577.	57			
	Verschiedenes				٠	"	11.	68			
Dahan ashan	ab die Ausgaben:						To	tal	Frk.	138,754.	86
Duvon geger	Allgemeine Betriebsberwaltung					Frf	. 4,368.	75			
	Unterhaltungskosten		•	٠		7					
	Transportkosten		٠		1.0	"	36,078.				
		•	•	•			To		,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	62,907.	62
(SB zeigt fich	fonad fur ben 2ten Semefter bes	3 (3a)	bres 1	853 e	in Ne	ettoera	rebnik vo	nt	Frf.	75,847.	
0 0	Nettoeinnahme mährend bes gleid								-	68,960.	
	aß sich im Rechnungssemester eine										
0 , ,	Jahres 1852 von							•	Frf.	6,886.	73
herausstellt.											
Die Sp	ezifikation ber Betriebsrechnung gil	st üb	er die	verm	ehrte (Finna	hme folge	nden	näher	n Aufsch	uß:
Die Br	attoeinnahmen, welche fich im Re	dynu	ngsser	nester	auf.				Frf.	138,754.	86
belaufen, ha	ben im gleichen Semefter von 185	52 n	ur			6			"	130,888	12
	Die Differenz von									7,866	74
zu Gunften	bes Jahres 1853 rührt theils vi	on e	iner S	Germe)	hrung	der i	oirekten I	ranê	porteir	ınahmen	unt
Frf. 5,760.	40, theils von einer um Frt. 2,1	.06.	34 er	höhter	t Ein:	nahm	e unter be	er N	ubrif	Diverse	Be=
	nen" her. In den Ausgaben finde					- 2					
,	3 gegenüber bemjenigen vom Ja								_	51	-
	tanden ift, daß theils feit der L	,					0		18.0		,
, ,	f weggefallen find, theils feit be	0	,								
	ntonen Zürich und Alargau für i						100				
	mmlung, an die eidgen. Postvern				,				0 11	,	
	rt mehr bezahlt werden mußte.				0	-					
5.	mit einziger Ausnahme ber "Bug						7		0	-	_
., .	henden Cemester bes Jahres 185			51			, -			0 0	
6.5	79 in Folge ber Beibehaltung e				5.0	-		,		0	
				-			7	8			

monate, theils an Neparaturen von Lokomotiven und Tendern, um Frk. 2051. 75 gestiegen sind. Hiebei soll indessen hervorgehoben werden, daß in der mit dem eidgen. Postdepartemente abgeschlossenen Ueberseinkunft 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 Entsschädigung einbedungen worden ist.

Wir beehren uns, Ihnen noch folgende weitere, den Betrieb der Bahnftrede Burich = Baden mahrend bes 2ten Semesters von 1853 betreffende Mittheilungen zu machen:

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

		-			
an 618 Taglöhnen für Hülfsarbeiten	٠		Frk.	1,058.	11
und an Bflafterungsarbeiten	٠		11	22.	50
zusammen .			Frk.	1,080.	61
Für Aunstbauten, worunter:		-	100000000000000000000000000000000000000		Accessor to
die Ausbefferung der Verschalung der Sihlbrude mit			Frk.	650.	93
die Erneuerung von Fußwegstegen mit	•		11	308.	32
die Reparatur an der Ueberbrudung des Ginschnittes bei Wettingen mit			11	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 Taglöhne an Arbeiter			Frk.	1,619.	93
für Schwellen und Nägel			11	433.	99
und für Reparaturen an Weichen und Drehfcheiben			11	125.	46
zusammen.		, –	Frf.	2,179.	38
verausgabt, wobon inbeffen ber Ertrag von gewonnenem altem Gifen und Solg	mit	Frk.	76.	45 in T	UB=

verausgabt, wovon indessen der Ertrag von gewonnenem altem Eisen und Holz mit Frk. 76. 45 in Ab= rechnung zu bringen ift. — 7. Hoch bau. Für Reparatur und Unterhalt der Gebäude in den Bahnhöfen in Zürich und Baden, so wie der Wächterhäuser und Wachthütten wurden Frk. 1139. 99 Cts., und für die Erneuerung der Einfriedigungen Frk. 844. 73 Cts. verausgabt.

c) Unterhaltung und Leistungen bes Betriebsmaterials. a. Die Lokomotiven. Die vier auf ber Bahn befindlichen Lokomotiven, jede zu 90 bis 100 Pferdekraft, haben im Rechnungs-femester in 1508 regelmäßigen und 2 Extrafahrten zusammen 74144/8 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: 2671/2 Klafter Buchen= und Tan= nenholz zu 108 Kubikfuß im Gesammtkostenbetrag von Frk. 5,707. 38 Cts. (Lagerungsverlust und Zube= reitung, Führen, Sägen 2c. inbegriffen). Das Klafter kostete sonach im Durchschnitte Frk. 21. 56 Cts., und auf eine zurückgelegte Wegstunde wurden burchschnittlich 3,914 Kubikfuß mit einem Kostenbetrage von 71,614 Centimes verbrannt. — An Schmiermaterial wurde verbraucht:

4871/2 Pfb. Del für Frk. 363. 76 und 5181/2 " Talg " " 366. 70 zusammen für Frk. 730. 46

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

1)	An	Brennmaterial								71,611	Centimes.
2)	11	Schmiermaterial				•				10,488	11
3)	11	Putmaterial .			•		•			3,355	"
4)	11	Reinigung und Bed	ienun	g						24,232	11
5)	11	Reparaturen und U	nterha	It						70,824	11
6)	11	Betrieb der stehender	n Dai	npfma	schine	in b	er W	erkstät	te	3,636	"
7)	11	Zubereitung des Br	ennho	lzes						4,517	11
8)	11	Fahrdiensthesoldung	•			*				52,869	11
9)	11	Wegstundengelder		•		•	•		•	3,000	11

Total der Lokomotivbetriebskoften für eine durchlaufene Wegftunde 244,529 Centimes.

Die nach ben aufgestellten Normen bes Verbrauchs an Brenn= und an Schmiermaterial bezweckten Ersparniffe betragen :

```
zu Gunsten der Gesellschaft . . . Frk. 1,611. 02 Cts. den Lokomotivführern bezahlte Ersparnisprämien " 634. 62 " den Lokomotivheizern . . . " 439. 38 " zusammen Frk. 2,685. 02 Cts.
```

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

1	Wagen	I.	Rlaffe	•	•	zu	16	Personenplägen,
7	11	I. u. II.	"			11	20	11
8	"	. II.	"			"	24	"
12	"	III.	11			11	32	11

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

haben in 1,508 regelmäßigen und 2 Extrafahrten 41,276 % 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 bie Frequenz ber Bahn. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen im zweiten Semester bes Jahres 1853 vertheilen fich auf nachstehende Rubriken folgendermaßen:

				zusamı	nen	Frk.	131,843.	30	Cts.	
5)	Equipagentranspor	t	٠			"	204.		"	8
4)	Viehtransport		٠			11	458.	45	"	
3)	Gütertransport					11	2,985.	60	11	
2)	Gepäcktransport					" "	7,886.	90	"	
1)	Personentransport					Frk.	120,308.	35	Cts.	

Es wurden befördert:

```
1) an Personen in ber I. Wagenklaffe
                                                   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) " Gutern verschiedener Art 10,305
4) " Großnieh
                                 62 Stück
5) " Kleinvieh
                                 24
6) " Sunden
                                906
7) " Equipagen
                                 17
```

In Betreff des Personentransportes und der daherigen Einnahmen seit der Eröffnung der Bahnstrecke Bürich=Baben 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
                                          210,346
                                                                     159,813. 10
        1849
11
        1850
                                          238,370
                                                                     191,840. 95
        1851
                                          244,295
                                                                     194,021. 10
        1852
                                          222,119
                                                                     206,513. 80
     11
        1853
                                          214,101
                                                                     209,876. 20
                                                        11
```

In Betreff des Gütertransportes ift zu bemerken, daß in Folge einer auf Anfang December 1853 angeordneten Ermäßigung der Transporttaxen, zu welcher die Konzesstonsbestimmungen zunächst Veranslassung 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 Rechnungssahre 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=Baben, 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-Momanshorn 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 Bahnhösen in Zürich und Baden besinden sich sodann 4 Betriebsbeamtete in der Stellung von Einnehmern und Gepäckerpedienten, 1 Materialverwalter sammt Gehülsen und 1 Buchhalter der Betriebswerkstätte. Die übrigen Betriebs-angestellten sind: 3 Lokomotivsührer, 3 Seizer, 1 Oberkondukteur, 2 Zugführer, 2 Kondukteure, 4 Stationseinnehmer, 2 Bahnausseher, 7 Bahnhoswärter, 19 Bahnwärter, 4 Wagenschieber, 8 Arbeiter in der Werkstätte, 4 Maschinenputzer, 4 Sepäckträger und 2 Portiers in den Bahnhösen von Zürich und Baden, 1 Abwart und 1 Magazindiener in dem Bahnhose von Zürich.

IV. Bahnban.

- a) Technische Vorarbeiten. Diese sind auf der ganzen Linie von Romanshorn bis zum Harbe bei Zürich, auch soweit die Ausssührungsarbeiten selbst noch nicht begonnen haben, zu Ende geführt. Für die kleine Strecke vom Harbe 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, dis 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 ertheilt haben wird, soll ohne Verzug mit der Aufnahme der Katastralpläne auf Grundlage des so sestgestellten Tracé's begonnen werden.
- b) Expropriation. Die Expropriation ist von Romansborn bis Oberwinterthur als ganglich burchgeführt zu betrachten, vorbehältlich einiger weniger Fälle, Die theils noch bei ber eidgenöffischen Schatungskommiffion anhängig, theils auf bem Bege ber Beschwerbeführung gegen bie Entscheibungen ber lettern an bas Bundesgericht gezogen worden find. Auf ber Strede von Dberwinterthur bis Burich ift die Expropriation, soweit fie fur die Erbauung des Tunnels und der Limmatbrude nothwendig ift, ebenfalls vollständig und ohne daß noch eine Beiterziehung an das Bundesgericht ftattfinden konnte, burchgeführt und auf den übrigen Theilen diefer Strecke ift die Expropriation gegenwärtig in vollem und rafdem Gange. Betreffend die Roften der Expropriation find wir im Falle, Ihnen mitzutheilen, daß bis Ende März b. J. im Gangen 443 Jucharten expropriirt und für biefelben Frk. 582,149 bezahlt worden find. Es kömmt sonach die Judhart des bisher expropriirten Landes im Durchschnitt auf Frk. 1,314. 10 Cts. zu ftehen. Dabei ift jedoch zu erwähnen, daß biefe Durchschnittssumme auch die Entschädigung für bie erpropriirten Gebäude, für Minderwerth an die Bahn angrengender Grundstücke in Folge von erfdwerter Rommunikation, bon Zerstuckelungen u. f. f. in sich begreift, daß fie fich ferner mit auf einen bedeutenben Theil ber voraussichtlich theuersten Expropriationen im Kanton Zurich 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 fann.
- c) Unterbau. Die ganze Linie von Romanshorn bis Zürich ift in fünf Sektionen und jede biefer Sektionen in eine Anzahl Arbeitsloofe eingetheilt.
- Die I. Sektion "Romanshorn" erstreckt sich von Romanshorn bis Riet und ist bei einer Länge von 3 Stunden in 5 Arbeitsloofe abgetheilt.
- Die II. Sektion "Weinfelden" reicht von Riet bis zum Thur-Uebergang bei Heschikofen. Dieselbe ift 31/2 Stunden lang und enthält 4 Arbeitsloofe.
- Die III. Sektion "Frauenfeld" erstreckt sich von dem Thurübergange bei Heschikofen mit Einschluß besselben bis zum südlichen Ende des Bahnhofes in Winterthur und zerfällt bei einer Länge von 51/4 Stunden in 7 Arbeitsloofe.
- Die IV. Sektion "Tagelschwangen" reicht von bem süblichen Ende bes Bahnhofes in Winterthur bis zum Glattübergange unterhalb ber Herzogenmühle, hat eine Länge von 4 Stunden und enthält 5 Arsbeitsloofe.
- Die V. Sektion "Burich" begreift die Strecke von der Glatt bis zum Bahnhof in Zurich in sich. Sie ift 11/2 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 sämmtliche Arbeitsloose der Linie von Romanshorn bis Zürich an Unternehmer vergeben und im Bau begriffen. Die noch nicht in Akkord gegebenen Loose werden demnächst und jedensfalls so beförderlich ausgeschrieben werden, daß die Arbeiten in denselben gleichzeitig mit dem Tunnel und der Limmatbrücke vollendet werden können.

Die Summen der bisanhin unter Vorbehalt des Nachmaßes abgeschlossenen Akkorde verhalten sich gegenüber den Summen der Voranschläge des technischen Büreau's in den verschiebenen Sektionen folgendermaßen:

Seftion.			Bo	ranschlag.			Aff	ordsumme.	
Romanshorn			Frk.	1,252,395			Frk.	1,209,572	
Weinfelden .		•	11	532,738			"	471,582	
Frauenfeld .			"	1,797,586	٠. ١	٠.	11	1,609,267	
Tagelschwange	n		"	1,059,225			11	909,141	
Zürich			"	3,114,355		•	"	2,771,776	
			Frf.	7,756,299			Frf.	6,971,338	

Die Akfordsummen stehen somit um Frk. 784,961, also um etwas mehr als 10%, unter ben Summen bes Boranschlages.

Der gegenwärtige Stand ber Arbeiten in den an Bau-Uebernehmer vergebenen Arbeits= loofen ift folgender:

Die Arbeiten im Isten Loose ber Sektion Romanshorn, welches ben Unterbau bes Bahnhofes Romanshorn und die Herstellung und Austiefung bes bamit zusammenhängenden neu angelegten Safens umfaßt, sind nahezu vollendet. Die auf eine Länge von 1400 Fuß bem Bahnhofe entlang erstellte und bas neue Safenbaffin von der Landseite her eingrenzende Quaimauer ift 19 Jug hoch und reicht noch um 1 Fuß über ben höchsten bekannten Wafferstand vom Jahre 1817 hinaus. Bon ber Seefeite her wird bas Hafenbaffin bis auf eine zum Einlaufen ber Schiffe nöthige Deffnung von ungefähr 100 Fuß Beite von einem Pfahlbamme eingeschloffen, ber, vom Ende ber Quaimauer gegen bie Hafeneinmundung sich hinziehend, über 1000 Fuß lang wird. Die doppelte Pfahlreihe der außern Schutwand dieses Pfahlbammes ift sammt bem Dammkopf auf die ganze Lange und die innere Pfahlreihe auf eine Lange von ungefähr 700 Tug ausgeführt. Sie gewährt jest ichon ben erforderlichen Schut in bem neuen Safen vollständig und ift nur noch gegen die Gewalt der Wellen durch innern Ausbau sicher zu stellen. Die Quaimauer und die Fundamente ber Bahnhofgebaube murben noch im Laufe bes verfloffenen Jahres bis auf wenige Refte beendigt, fo daß ichon Unfangs Dezember mit ber Austiefung bes hafens und ber Er= bauung des Pfahldammes begonnen werden konnte. Bur Ableitung des von der Landseite her kommen= ben Baffers find unter ber Bahnhoffläche hindurch mehrere Durchläffe und Tollen erstellt worden. Die Fundamente fammtlicher Bahnhofgebäude wurden bom festen Boben aus aufgemauert. Der überaus niebrige Wasserstand bes Bodensees hat die Austiefungsarbeiten für die Erstellung des Hafenbassins und für die Auffüllung des Bahnhofraumes in hohem Maße begünftigt. Es sind diese Arbeiten bereits so weit vorgeschritten, daß die Dampfboote ohne Anftand in das hafenbaffin einfahren und längs der ganzen Duaimauer an allen Stellen anlegen können. Die Auffüllung bes Bahnhofplages ift im Roben 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 diefem Anlasse glauben wir Ihnen übrigens zur Kenntniß bringen zu follen, daß Unterhandlungen mit den

Behörden bes 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 dürsten. — Auf den übrigen Arbeitsloosen der Sektion Romanshorn sind die Arbeiten in raschem Fortgange begriffen. Mehr als 4/5 der sämmtlichen Erdarbeiten sind beendigt 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 sämmtlichen Kunstbauten dürsen zu 2/5 des ganzen Betrages versanschlagt werden. Auch werden jetzt schon die Wegbauten und die Beisuhr des Schotters zur Einbettung des Oberbaues rüstig betrieben.

In der Sektion Weinfelden sind die Erdarbeiten auf den 3 ersten Arbeitsloofen mit Ausnahme kurzer Strecken vollendet und es ist daselbst mit der Reinplanie begonnen worden. Im 4ten Arbeitsloofe sind die auszuführenden Arbeiten weit bedeutender und daher auch noch nicht so weit vorgerückt; sie wers den indessen rüstig betrieben und es unterliegt ihre Vollendung im Rohen innerhalb der in dem Aktorde anberaumten Frist gar keinem Zweisel. Im Ganzen sind in dieser Sektion mehr als 3/5 der sämmtlichen Erdarbeiten vollendet. Die Fundamentirungen für die Durchlässe gehen ihrer Vollendung entgegen und die Maurerarbeiten rücken rasch vor. Die Leistungen an sämmtlichen Kunstbauten belausen sich derzeit auf ungefähr ½ des ganzen Betrages derselben. Die Parallelwege sind zum größten Theil erstellt und bekieset und auch zur Beschotterung der Bahn wird unausgesetzt Kies zugeführt. Die Entwässerung der Bahn und die Uebersetung des Thurthales mittelst des Eisenbahndammes gaben zu vielsachen Unterhandelungen 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 obsichen die letten Bauloose dieser Sektion erst im Dezember v. J. veraktordirt werden konnten, so sind doch die Erdarbeiten bereits zu ½ erstellt und die Leistungen an den Kunstbauten können auf ½ ihres Totalsbetrages veranschlagt werden. Die Fundamentirungen der Pfeiler für die Thurs 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 sestgeseten Vollendungstermine zu geswärtigen stünde. Der ungewöhnlich niedrige Wasserstand des verstossenen Winters erleichterte die Außsführung dieser Fundationen in hohem Grade und ermäßigte in ebenso erheblichem Umfange ihre Kosten, obgleich der Pfahlrost an der Thurbrücke wegen der hohen Kießablagerung auf 30 bis 40 Fuß Tiese einsgetrieben werden mußte.

In der Sektion Tagelfchwangen sind mehrere Entwässerungsanlagen und Korrektionen des Kämptflusses in Ausführung begriffen und es haben auch die Fundirungsarbeiten für die Tößbrücke und den Biadukt bei Mannenberg, so wie die Erdarbeiten begonnen.

In dem Arbeitsloose der Sekt ion 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 verstoffenen Jahres in Aktord gegeben wurde, waren die Vertikalen Schächte des Tunnels bereits dis 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 Längenare des Tunnels beginnen konnte. Die günftige Beschaffenheit des im Tunnel vorgefundenen Gesteins gestattete es, statt die angefangenen Stollen längs der Widerlager sogleich sortzusetzen, einen 10 Fuß weiten und 10 Fuß hohen Nichtstollen im künftigen Gewölbscheitel durchzubrechen, und es ist nun diese Arbeit so weit vorgeschritten, daß vermittelst derselben die Verbindung zwischen den

3 Schächten hergestellt und ferner in der Nichtung gegen die Mündungen beiderseits noch eine Strecke von ungefähr 400 Kuß durchgesprengt, somit der Richtstollen auf nahezu 2/3 der ganzen Tunnellänge vollendet ist. Das genaue Zusammentressen des Nichtstollens mit der Bahnare hat ein rühmliches Belege für die sorgsältige Aussührung des Alignements und Nivellements geliesert. Am Einschnitte vor der nördlichen Tunnelmündung ist ebenfalls unausgesetzt gearbeitet worden. Dagegen konnte der Einschnitt vor der südlichen Tunnelmündung weniger gesördert werden, weil das auszugrabende Material größtenteils zu der Aussüllung im Harbe und Sihlselde verwendet werden soll und daher diese Ausgrabung erst dann gehörig betrieben werden kann, wenn das Gerüste sür 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 Landpseiler der Brücke und die Fundamentirung der Bseiler des anstoßenden Viadustes werden in naher Zeit gänzlich beendigt sein. Die sämmtlichen Arbeiten in diesem schwierissten Urbeitsloose sind so vorgeschritten, daß eine genaue Einhaltung der einbedungenen Vollendungstermine in Aussicht steht.

d) Dberbau. Die Lieferung ber für die Strecke von Nomanshorn bis Winterthur erforderlichen Bahnschwellen ift burch Verträge gesichert, welche zu folgenden Durchschnittspreisen abgeschlossen wors ben sind: 12,700 Stück Stoffchwellen,

75,200 " Zwischenschwellen, im Ganzen

87,900 Stück im Durchschnittspreise von Frk. 4. 28 Cts. per Stück (Stoß= und Zwischenschwellen in einander gerechnet). Siebei sind die für die Bahnhöfe und Stationen erforderlichen Langsschwellen nicht inbegriffen, welche zu Durchschnittspreisen von Frk. 6.50 bis auf Frk. 56, je nach ihrer Länge und Stärke, bestellt sind und die Gesammtsumme von Frk. 44,416 kosten. — 1/4 der Schwellen ist bereits geliesert und auf verschiedenen Lagerpläten an der Eisenbahnlinie abgelagert. Die übrigen 3/4 werden successive nachgeliesert und bis Anfang November I. J. nuß die ganze Lieserung erfolgt sein. — Sodann besinden 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 sür die übrigen in den Kantonen Zürich und Aargau besindlichen Strecken der Nordostbahn verwendet werden sollen.

Für die Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur sind die ersorderlichen 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 Lieserung dieser Schienen wird in den nächsten Tagen beginnen und im Laufe des Sommers vollständig durchgeführt werden. Der vertragsmäßige Preis für eine Tonne (1000 Kilogramme), frachtsrei nach Nomanshorn geliesert, beträgt Frk. 301. 50 Cts.

Die Verträge für die Lieferung der nöthigen Schienenbefestigungsmittel, Verbindungs= Laschen, Unterlagsplatten, Hackennägel und Laschenbolzen, sowie der Areuzungen, Wei= chen, Pumpen und Schiebebühnen sind ebenfalls abgeschlossen. Die Lieferungstermine entsprechen benjenigen, welche für die Schienen stipulirt sind.

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

horn 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 Juglast 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 Juglast 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 verslichtet sich, die die Lokomotiven 1,500 Wegstunden zurückzgelegt 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 Lieserungstermine für die Lokomotiven stehen mit dem Zeitpunkte, auf welchen die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur erössnet 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 Neservestücke und der sämmtlichen Frachtkosten) betragen:

für	einen	achträdrigen	Personenwagen	gemischt	I.	u. II.	Klaffe	Frk.	12,358
11	11	11	"			II.	11	11	10,838
"	11	"	"			III.	"	11	9,162
11	"	vierrädrigen	"			II.	11	"	5,648
11	11	"	"			III.	"	"	4,732

Alls 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 achträdrigen gemischten Wagen I. und II. Klasse enthalten 52 Pläze, die achträdrigen Wagen II. Klasse 56 und die achträdrigen Wagen III. Klasse 72 Pläze. Die vierrädrigen Wagen II. Klasse enthalten dagegen nur 24 und diejenigen der III. Klasse nur 32 Pläze. Die achträdrigen Güterwagen sind auf eine Tragkrast von 200 Zentner und die viersrädrigen auf eine solche von 160 Zentner berechnet.

- g) Technisches Bureau. Unter ber Oberleitung bes Ober-Ingenieurs fteben im Bentralbureau:
 - 1 Chef bes technischen Centralbureau,
 - 1 Maschinenmeister,
 - 2 Zeichner,
 - 2 Ropisten;

auf ben Geftionsbureaux:

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

Diese sämmtlichen Beamteten und Angestellten sind nicht etwa auf Amtsbauern, sondern auf unbestimmte Zeit angestellt.

h) Eröffnung ber Bahn. In Zusammenfassung ber Mittheilungen über ben Stand unserer Unternehmung, die wir in diesen Bericht niederzulegen die Ehre hatten, glauben wir die Ansicht zuberssichtlich aussprechen zu dürfen, daß die Eröffnung der Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur im März 1855 und diesenige von Winterthur bis Zürich im Anfang des Jahres 1856 werde stattsinden können.

V. Chätigkeit der Gesellschaftsbehörden.

- a) Direktion. Bum Vice-Prafidenten ber Direktion wurde von dem Verwaltungerathe Gerr Direktor Conrad Ott = 3 mhof von Burich gewählt. Der Berwaltungerath beschloß die Aufstellung eines Generalfekretariates und übertrug biefes wichtige Umt herrn Georg Friederich Schweizer von Burid, gewesenem eidgenösifichen Kurs-Inspektoren. Un die ftatutengemäß bestehende Stelle eines Rechnungsrevisors mablte ber Berwaltungerath herrn Eduard Sofmeister bon Burich, gemefenen Sauptkaffier und Budhalter ber Nordbahngesellschaft. Neben diefen beiden Beamteten und bem Saupt= kafflere, herrn Joh. heinrich Muller von Burich, befinden fich noch 1 Sekretar, 1 Gehulfe und 1 Kopift in provisorischer Unftellung auf dem Bureau ber Direktion. — Bis zur Konstituirung ber Mordoftbahngefellschaft in ber Generalversammlung vom 12. September v. J. hat die Direktion ber ehemaligen Zürich = Bobenseebahn = Gesellschaft 53 Sitzungen gehalten und in benselben 427 Geschäfte be= handelt. In diefen Zeitraum fallen, wie Ihnen vielleicht noch aus einer frühern Berichterstattung erinnerlich ift, die nicht minder ausgedehnten als schwierigen Verhandlungen mit der ehemaligen Nord= -bahngesellschaft zum Zwecke der Bereinigung beider Gesellschaften und die ebenso mühevollen Konzessions unterhandlungen mit ber Regierung von Aargau. Seit dem 12. September v. J. hat die an diesem Tage gewählte Direktion ber Nordostbahngesellschaft bis zum Schlusse bes Berichtsjahres 38 Sitzungen gehalten und in benfelben 740 Beschäfte erledigt.
- b) Verwaltungsrath. Der Verwaltungsrath hat zu seinem Prässbenten Herrn Direktor Martin Escher Seß von Zürich und zu seinem Vice Prässbenten Gerrn Stadtprässbent Eduard Steiner von Winterthur gewählt. Vis zur Konstituirung der Nordostbahngesellschaft in der Generals versammlung vom 12. September des Berichtsjahres hielt der Verwaltungsrath der ehemaligen Zürichs Bodenses-Cisenbahngesellschaft 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 bieses Geschäftsberichtes bie ordentliche Generalversammlung ber Nordostbahngesellschaft bes 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 answesend 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 Stockar=Efcher von Zurich, Oberstlt. Rieter von Winterthur, Kantonsrath Zangger auf dem Rietli, Escher=Usteri von Zurich, Fürssprech Ludwig von Weinfelden, Regierungsrath Blattner von Aarau.

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

Rechnung der Schweizerischen Nordostbahn=Gesellschaft.

Ginnahmen.	Frf.	Ctê.	Frf.	Ctŝ.	Frf.	Cts
Einzahlungen auf den Bodenseebahn=Aftien	3,416,600	-				
id. auf den Nordbahn=Aktien	3,686,025				P.	
Der Fusion nicht beigetretene Nordbahn-Aftien (3% Obligationen)	817,950		7,920,575	_		
Interesse=Konto		٠	86,699	64	×	
Verschiedene Einnahmen			202	30		
Verkaufte Grundstücke			575	_		
Bergütungen von Gemeinden			6,618	95		
Retto = Betriebs = Ginnahme vom II. Cemefter 1853			. 75,847	24		
Total.		٠		•	8,090,518	13
			- 2		**************************************	
			,			
			2			
					-	
		-				

Rechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ankaufspreis der Sektion=Zürich=Baden		٠		•	4,503,975	
Bau = Verwaltung. Alftien Emissionskosten Brodisionen = und Kurs = Vergütungen Gehalte der Direktion und des Verwaltungsrathes Gehalte der Abministrations Beamten Gehalte des Dienstpersonals Reise = Auslagen Bostporti und Kommissioskosten Druck = und Insertionskosten Miethzins, Heizung und Beleuchtung Büreaukosten Verschiedenes			1,210 7,412 10,281 14,295 110 1,776 3,857 4,016 1,155 2,332 96 1,333	- 50 30 66 - 85 59 80 49 13 65 53	47,878	50
Gehalte, Reise=Auslagen und Löhne Inventarstücke Materialien Berschiedenes (Feldschaden 2c.)			84,608 5,456 4,090 739	01 84 05 22	94,894	12
Expropriation. Gehalte, Reise=Auslagen und Löhne Entschädigungen Schatzungs= und Gerichtskosten Berschiedenes			9,972 522,525 1,433 872	41 24 82 02	534,803	49
Bahnban. Allgemeines. Gehalte, Reise=Auslagen und Löhne Inventarstücke Materialien Büreaukosten Verschiedenes	82,172 23,165 7,364 1,779 270	19 82 84 02 37	114,752 114,752	24 24	5,181,551	11

Nordostbahn = Hesellschaft.

	l.		II	KIN PAU		
Ausgaben.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
			Special states and		STE SI SOURCE STREET	
Unterbau. lebertrag.			114,752	24	5,181,551	11
Unterbau. Erdarbeiten	244,053	72				
Stützmauern	~ 21,000	84			8	
Tunnels	123,061	79				
Brücken, Durchläffe und Kanäle	138,301	40				
Wegbauten	584	27				
Uferbauten	223,680	69			1	
Bettung	800	_				
Berschiedenes	306	75	W 2 2			
Oberbau.			730,789	46		
Schwellen	11,445	68				
Schienen und beren Befestigungsmittel	11,110	85	14 150	20		
Bahnhöfe und Stationspläge.			11,457	53		
Hochbauten und Einfassungsmauern	39,730	18				
Weichen, Kreugungen, Drehscheiben und Schiebbühnen .	399	75				
Hebkrahnen 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	145	
Werkzeuge und Requisiten			216	23	1,006	07
Rechnungs Abschluß.					6,080,132	66
					-,550,20%	
Aftiva.						
Sconto = Geschäft	1,863,709	21				
Kaffa=Konto	1,302	46				
Wedsfel = 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 Sauptbuch Kreditoren			643,141	86	2,010,385	47
Total gleich den Einnahmen .					8,090,518	13
Zvini giriu) vin Ginniy min .					0,000,010	TO
,	1	- h	. 1	1	1	· III

Betriebsrechnung vom

(Sim	nahmen.				Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frk.	Cté
	——— Betriebseinnahmen	٠								
Transporteinnahmen auf ber	Eisenbahn	٠			131,843	30				
Gepäckträgertaren in Zürich		٠	٠		539	05				
" Baben		- ;*		**	485	10			Grand Anna Canada	
Omnibus	* * *				1,230	40	134,097	85		
Diverse B	etriebseinnahmen.						104,007	00		
Gewonnene alte Materialien			و	٠	567	76				
Vergütung ber Post .		•	(*1		3,500	_				
Pacht = und Miethzinse .				•	577	57	-			
Verschitebenes		٠			11	68	4,657	01		
			Total				4,001		138,754	80
					-					
	* *									

1. Juli bis 31. December 1853.

	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ausgaben.			1 1 1			
·						anne obligation della secondaria
I. Betriebsverwaltung.						The state of the s
1. Gehalte und Situngsgelber			3,148	18		
2. Heizung und Beleuchtung			405	30		
3. Druck- und Insertionstoften, Büreaumaterialien			646	50		- Danner - D
4. Porti, Stempel			109	49		
5. Zinfen, Verschiedenes			59	28	4,368	75
II. Unterhaltungskosten.					4,600	
1. Der Bahn:					,	
a) Besoldung des Bahnpersonals	12,150		*			
b) Spesen und Auslagen	5	70				
c) Uniformirung	1,096	-				
d) Unterhalt bes Unterbaues	1,080	61				.
e) " ber Kunstbauten	1,439	50				
f) " bes Oberbaues	2,102 402	93 75				
b) Räumung von Schnee und Eis	402	42				
		***	18,277	91		
2. Der Gebäude:	4.400	0.0				
a) Reparaturen und Reinigung	1,139	99				
b) Feuerversicherung	109	56	1,249	55		
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe		.	844	73		
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften			306	98		
5. Signalisirungs= und Beleuchtungskosten			280	95		
6. Der Werkstätte und des Maschinenhauses:						
a) der stehenden Dampsmaschine	389	16				
b) ber Werkzeugsmaschinen	186	99				
c) der Werzeuge und Requisiten	924	37	1,500	52	00.400	0.4
			1,000		22,460	64
Uebertrag .				٠	26,829	39
	}		of the state of th			

Retriebsrechnung vom 1. Juli bis 31. December 1853.

	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ausgaben.						
Nebertrag .		,		#1300 ATT	26,829	39
III. Transportkosten.						
1. Perfonen=, Gepäce=, Equipagen= u. Viehtransport a) Befoldung des Stations= und Fahrpersonals b) Uniformirung	9,439 406	86 10				
c) Büreauspesen, Seitzung, Beleuchtung	846					
d) Billetkosten, Bekanntmachungen	1,169 1,801	1 1				
f) Beleuchtung der Wagen	131	1				
g) Unterhalt ber Mobilien und Fahrrequisiten	95					
h) Del und Schmiere	85					
i) Omnibusdienft	1,015	42	14,990	73		
2. Zugkraftskosten: a) Besolbung der Führer und Heizer b) Büreauspesen, Heitzung, Beleuchtung c) Brennmaterial	8,775 355 5,224	64				
d) 1. Schmiermaterial Frf. 749. 28 2. Puhmaterial	997	93				
e) Reparaturen an Lokomotiven und Tendern	5,251					
f) Wasserpumpen und Holzschneiben	482		64.000	-		
			21,087	50	36,078	23
	And a second sec				62,907	62
Netto-Cinnahmen des II. Semesters 1853	, ,				75,847	24
Total gleich ber Brutto=Einnahme				4	138,754	86

Nach Berlefung ber Rechnung wird biefelbe von bem Referenten ber Direktion, herrn Direktor Konrad Ott = Imhof, beleuchtet.

In Betreff ber Abnahme ber Rechnung stellte ber Berwaltungsrath folgenden Antrag :

"Die Generalversammlung auf den Antrag des Verwaltungsrathes beschließt:

Es fei ber Rechnung ber Direktion über bas Jahr 1853 bie Genehmigung ertheilt".

Dieser Untrag bes Verwaltungsrathes wurde von ber Generalbersammlung einmuthig angenommen.

Betreffend sodann ben Geschäftsbericht ber Direktion über bas Jahr 1853 hinterbringt ber Verwaltungerath folgenden Vorschlag:

"Die Generalversammlung auf den Antrag des Verwaltungsrathes beschließt:

Es sei ber Geschäftsbericht ber Direktion für bas Jahr 1853, mit bem Ausbrucke ber Anerkennung und bes Dankes gegen bieselbe für ihre ausgezeichneten Leiftungen 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 Prässidium für aufgehoben erklärt und entlassen.