

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	1 (1853)
<b>Artikel:</b>	Auszug aus dem Protokolle der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgehalten in Zürich den 26. April 1854
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>Kapitel:</b>	3: Bahnbetrieb auf der Strecke Zürich-Baden
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730479">https://doi.org/10.5169/seals-730479</a>

### 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>**

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

Davon gehen ab die Ausgaben:

Allgemeine Betriebsverwaltung . . . . .	Fr. 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 Nettoergebnis von Fr. 75,847. 24 wogegen die Nettoeinnahme während des gleichen Zeitraumes im Jahre 1852 nur Fr. 68,960. 51 beträgt, so daß sich im Rechnungssemester eine Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Semester des Jahres 1852 von Fr. 6,886. 73 herausstellt.

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

Die Bruttoeinnahmen, welche sich im Rechnungssemester auf . . . . . Fr. 138,754. 86 belaufen, haben im gleichen Semester von 1852 nur . . . . . " 130,888. 12 betragen. Die Differenz von . . . . . Fr. 7,866. 74 zu Gunsten des Jahres 1853 röhrt theils von einer Vermehrung der direkten Transporteinnahmen um Fr. 5,760. 40, theils von einer um Fr. 2,106. 34 erhöhten Einnahme unter der Rubrik „Diverse Betriebseinnahmen“ her. In den Ausgaben finden wir in der Rubrik „Betriebsverwaltung“ im Rechnungssemester 1853 gegenüber demjenigen vom Jahre 1852 eine Verminderung von Fr. 5,530. 34, welche dadurch entstanden ist, daß theils seit der Vollziehung der Fusion 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 Rechnungssemester 1853 gegenüber dem entsprechenden Semester des Jahres 1852 theils an Besoldungen von Führern und Heizern um Fr. 1,169. 79 in Folge der Beibehaltung eines 4ten täglichen Bahnzuges auch während der Winter-

monate, theils an Reparaturen von Lokomotiven und Tendern, um Frk. 2051. 75 gestiegen sind. Hierbei soll indessen hervorgehoben werden, daß in der mit dem eidgen. Postdepartemente abgeschlossenen Ueber-einkunft 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 Ent-schädigung einbedungen worden ist.

Wir beeihren 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 Zubehörde. — α. Unterbau.  
Für die Wiederherstellung der durch Regengüsse beschädigten Böschungen wurden verausgabt:

an 618 Taglöhnen für Hülfsarbeiten . . . . .	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 Taglöhne an Arbeiter . . . . .	Frk. 1,619. 93
für Schwellen und Nägel . . . . .	" 433. 99
und für Reparaturen an Weichen und Drehzscheiben . . . . .	" 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 Ab-rechnung zu bringen ist. — γ. Hochbau. 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 des Betriebsmaterials. α. Die Lokomotiven. Die vier auf der Bahn befindlichen Lokomotiven, jede zu 90 bis 100 Pferdekraft, haben im Rechnungssemester 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 Gesamtkostenbetrag von Frk. 5,707. 38 Cts. (Lagerungsverlust und Zubereitung, Führen, Sägen &c. 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 $\frac{1}{2}$ Pfds. Öl für Frk. 363. 76
und 518 $\frac{1}{2}$ " Talg " " 366. 70
zusammen für Frk. 730. 46

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

1) An Brennmaterial . . . . .	71,614	Gentimes.
2) „ Schmiermaterial . . . . .	10,488	"
3) „ Brenzmaterial . . . . .	3,355	"
4) „ Reinigung und Bedienung . . . . .	24,232	"
5) „ Reparaturen und Unterhalt . . . . .	70,824	"
6) „ Betrieb der stehenden Dampfmaschine in der Werkstatt . . . . .	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 Gentimes.

Die nach den aufgestellten Normen des Verbrauchs an Brenn- und an Schmiermaterial bezweckten Ersparnisse 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 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 5/8 Wegstunden zurückgelegt. Die Kosten der Unterhaltung und Reparaturen der Wagen betragen Frk. 1,801. 16 Cts. Diese Reparaturen sind größtentheils in der Werkstatt 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 . . . . .	Frk. 120,308. 35 Cts.
2) Gepäcktransport . . . . .	" 7,886. 90 "
3) Gütertransport . . . . .	" 2,985. 60 "
4) Viehtransport . . . . .	" 458. 45 "
5) Equipagentransport . . . . .	" 204. — "
zusammen	Frk. 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 dahерigen Einnahmen seit der Gröfzung 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 Betriebsbeamte in der Stellung von Einnehmern und Gepäckexpedienten, 1 Materialverwalter sammt Gehülfen und 1 Buchhalter der Betriebswerkstatt. Die übrigen Betriebsangestellten sind: 3 Lokomotivführer, 3 Heizer, 1 Oberkondukteur, 2 Zugführer, 2 Kondukteure, 4 Stationseinnnehmer, 2 Bahnaufseher, 7 Bahnhofswärter, 19 Bahnwärter, 4 Wagenschieber, 8 Arbeiter in der Werkstatt, 4 Maschinenputzer, 4 Gepäckträger und 2 Portiers in den Bahnhöfen von Zürich und Baden, 1 Abwart und 1 Magazindiener in dem Bahnhofe von Zürich.