

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	2 (1854)
<b>Artikel:</b>	Auszug aus dem Protokolle der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgehalten in Zürich den 30. April 1855
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730486">https://doi.org/10.5169/seals-730486</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:** 24.02.2026

**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 30. April 1855.

---

Büri ch,  
Druck von Drell, Fülli und Comp.  
1855.



Der Präsident der Direktion und der Generalversammlung, Herr Regierungspräsident Dr. A. Escher, eröffnet die Versammlung mit der Verlesung des Geschäftsberichtes der Direktion über das Jahr 1854, welcher also lautet:

Lit.!

Der zweite Geschäftsbericht der Direktion der Nordostbahn, der Ihnen anmit horgelegt wird, begreift das Jahr 1854 und zerfällt in die gleichen Hauptabtheilungen, welche in dem ersten Geschäftsberichte enthalten sind. Einzig ist, da bei dem Punkte, bis zu welchem die Nordostbahn mittlerweile gediehen ist, mancherlei Verhandlungen mit andern Eisenbahn-Unternehmungen, deren Schienenwege in die Nordostbahn jedenfalls einmünden werden oder in Betreff welcher eine solche Verbindung wenigstens in Frage kommt, Statt zu finden hatten, die Hinzufügung einer weiteren diese Verhandlungen beschlagenden Hauptabtheilung nothwendig geworden, die der Natur der Sache nach auch in künftigen Geschäftsberichten jenseitlich wird fortgeführt werden müssen und darum in dem gegenwärtigen Berichte um so unbedenklichere Aufnahme gefunden hat.

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

a) Konzessionen. Wir hatten schon in unserm lezthärrigen Berichte das Vergnügen, Ihnen melden zu können, daß die Konzessionen für die sämtlichen die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien ertheilt und von Bundeswegen genehmigt seien und zwar in einer durchweg einheitlichen und für die Unternehmung günstigen Weise. Es erübrigts uns daher hier nur noch der Verhandlungen zu gedenken, welche während des Berichtsjahres mit Rücksicht auf die durch die Konzession des Kantons Thurgau an die Nordostbahnunternehmung und durch Staatsverträge der Kantone Zürich und Thurgau mit dem Kanton St. Gallen offen behaltene Möglichkeit einer Fortführung der Nordostbahn bis Norschach statt gefunden haben. Die eben erwähnten Staatsverträge bestimmen im Hinblicke darauf, daß unsere Gesellschaft eine solche Verlängerung der Nordostbahn unter Umständen in ihrem Interesse finden könnte, „es sei der Bahnhof in Norschach so anzulegen, daß in demselben der Anschluß der Nordostbahnenlinie mit thunlichster Leichtigkeit und so, daß die Weiterbeförderung auf andere Linien ohne Umladen möglich sei, bewerkstelligt werden könne.“ Kraft dieser Vertragsbestimmung hat die Regierung von Zürich auf höchst verdankenswerthe Weise in fortwährender Entgegennahme unserer dahерigen Wünsche gegenüber der Regierung von St. Gallen die erforderlichen Schritte gethan, um die Anlage des Bahnhofes in Norschach in der vertragsmäßig bestimmten Weise zu erwirken. Sind auch die dahерigen Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gediehen, so darf doch eine Erledigung derselben in einer für die Nordostbahngesellschaft annehmbaren und dabei den St. Gallischen Interessen die Vollste Rechnung tragenden Weise in Aussicht genommen werden.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn. Die Feststellung des Tracé's stand auf der ganzen Linie von Romanshorn bis Zürich nur noch für die kleine Strecke vom Hard bis Zürich aus. Es hing nämlich dieselbe von der Entscheidung der Frage ab, ob der gegenwärtige Bahnhof in Zürich beibehalten oder verlegt werden solle. Diese Frage wurde auf Grundlage sehr einlässlicher Untersuchungen von einer Mehrheit des Verwaltungsrathes dahin entschieden, es seien im Nordbahnhof unter Benutzung der vorhandenen Gebäudelichkeiten und des zu demselben gehörenden Areales diesseits und jenseits der Sihl diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche für einen sichern und zweckmässigen Betrieb des Personen- und Waarenverkehrs unumgänglich nothwendig erscheinen, und es habe demzufolge die Direktion bei der Einrichtung des Bahnhofes alle diejenigen Ersparnisse eintreten zu lassen, welche mit der Errichtung des oben bezeichneten Zweckes vereinbar sind. Vermittelst dieses Beschlusses war zugleich auch das Tracé der Bahn vom Harde bis Zürich bestimmt und es wurde nun noch für dasselbe die hoheitliche Genehmigung nachgesucht. Die Regierung von Zürich erklärte sich dahin, daß sie der Ausführung der Bahn auf Grundlage des ihr vorgelegten Tracéplanes zwar nicht entgegentrete, daß sie jedoch im Hinblicke auf die Wünschbarkeit einer Fortführung der Nordostbahn bis an den See und von dem Bestreben ausgehend, daß der Zukunft in dieser Beziehung so wenig als möglich vorgegriffen werde, nicht umhin könne, mit ihrer Erklärung die Empfehlung zu verbinden, im alten Bahnhofe und Behufs Einführung der Ostbahn in denselben bloß die nothwendigsten Bauten und auch diese nur in thunlichst provisorischer Weise auszuführen zu lassen. — Erscheint nun in Folge dieser Entscheidung das Tracé auf der ganzen Linie von Zürich bis Romanshorn als festgestellt, so wurde im weitern für das Tracé der Nordostbahn von Baden bis Thurgi und von da theils bis Brugg, theils bis und mit dem Uebergange über die Limmat in der Richtung gegen den Rhein, die Genehmigung der Regierung von Aargau nachgesucht und, nachdem einige Vorbehalte, die anfänglich gemacht worden, zu verschiedenen Verhandlungen Veranlassung gegeben, auf eine für die Gesellschaft annehmbare Weise ausgewirkt. Der Plan zu dem Tracé der kleinen Bahnstrecke von Aarau bis zu der Aargau-Solothurn'schen Kantonsgrenze in der Wöschnau ist der Regierung von Aargau ebenfalls vorgelegt worden. Es ist uns aber bis zur Stunde keine daherige Entscheidung zugekommen.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Neben der bereits erwähnten das Tracé vom Harde bis Zürich beschlagenden und die Beibehaltung des gegenwärtigen Bahnhofes an letztem Orte in sich schliessenden Vorlage an die Regierung von Zürich wurde auch der Plan betreffend die Anlage des Bahnhofes in Aarau der Aargauischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt. Die Direktion befindet sich zur Zeit noch ohne Erwiderung auf ihre diesfällige Eingabe. — Zu den bereits früher festgesetzten Stationen und Haltstellen auf der Linie von Zürich bis Romanshorn sind einige neue hinzugefügt worden. Fürs erste wurde an der Ausmündung des Kemptthales auf die Nordostbahn, bei dem sogenannten Kupferhammer, eine Station zu errichten beschlossen. Vielfache Wünsche, die aus der dabei betheiligten, theilweise Verkehrsreichen Gegend laut geworden waren, die bedeutende Entfernung der Stationen Effretikon und Winterthur, zwischen denen füglich noch eine weitere Station angebracht werden konnte, die günstigen Terrainverhältnisse, welche die Errichtung einer Station an besagter Stelle ohne erhebliche Kosten möglich machten, sowie Anerbietungen von Landabtretungen und ähnlichen Leistungen, welche verschiedene Betheiligte für den Fall der Gewährung einer Station Kemptthal gemacht hatten, bestimmten die Direktion bei ihrer Schlussnahme, deren Genehmigung durch die Regierung von Zürich nicht ausbleiben konnte. Sodann wurde, um den bedeutenden Ortschaften Müllheim und Wigoldingen

die Benutzung der Nordostbahn näher zu legen, zwischen diesen beiden Ortschaften und der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Heslikofen eine Haltstelle Müllheim zu errichten beschlossen und zwar um so eher, da die betheiligten Gemeinden erklärten, die durch die Errichtung der Haltstelle veranlaßte Vermehrung der Baukosten auf sich nehmen zu wollen. Mag nun auch die Zahl der Stationen und Haltstellen auf der Bahnstrecke von Zürich bis Romanshorn etwas groß erscheinen, so ist hinwieder wohl im Auge zu behalten, daß natürlich nicht mit allen Bügen an jeder Station oder Haltstelle angehalten zu werden braucht. Auf den Bahnlinien im Kanton Aargau, für deren Tracé die Genehmigung der Aargauischen Regierung eingeholt worden ist, nämlich auf den Strecken Baden-Brugg und Alarau-Wöschnau, sollen in Thurgi und Brugg Stationen errichtet werden.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge. Waren auch die Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn im Kanton Thurgau schon während des Jahres 1853 mit der dortigen Regierung im allgemeinen vereinbart worden, so blieben doch im Berichtsjahre noch manche in dieses Gebiet einschlagende Punkte zu erledigen übrig. Im Kanton Zürich hatte im Laufe des Jahres 1853 nur für wenige Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn die Genehmigung der Regierung eingeholt werden können. Dagegen wurde im Berichtsjahre für die sämtlichen, sehr zahlreichen Uebergänge, deren hoheitliche Gutheizung noch ausstand, dieselbe nachgesucht und erlangt. Die Bestimmung des Ueberganges über die Glatt bot, weil er in einer Weise Statt finden sollte, welche einer allfälligen zukünftigen Glattkorrektion nicht im Wege stünde, sondern eher förderlich wäre, besondere Schwierigkeiten dar. Vermittelst einer etwelchen Verlegung der Glatt wird nun der Uebergang über dieselbe so bewerkstelligt, daß, falls später die Glattkorrektion fortgeführt würde, die gegenwärtig im Baue begriffene Eisenbahnbrücke unverändert stehen bleiben könnte und somit weder eine Störung des Bahnbetriebes, noch eine Vermehrung der Kosten der Glattkorrektion um der Eisenbahn willen in Aussicht stünde. Die Anlage der Bahn im Kemptthale erheischte, um allzu häufigen Ueberbrückungen der Kempt auszuweichen und um anderweitigen Uebelständen zu begegnen, mehrfache Korrekctionen dieses Gewässers. Bot sich dabei, nachdem mehrere bereits von anderer Seite her erworbene Wasserrechte hatten expropriirt werden müssen, die Gelegenheit dar, dieselben durch Auswirkung neuer zu vermehren, so wurde davon um so eher Gebrauch gemacht, als die in solcher Weise erlangte sehr bedeutende Wasserkraft beim Verkaufe einen beträchtlichen Erlös abzuwerfen verspricht und die Gründung eines großen industriellen Etablissements vermittelst dieser Wasserkraft neue Alimentation für die Bahn in Aussicht stellt. Von besonderer Wichtigkeit war dann noch die Ueberbrückung der Heerstraße zwischen Zürich und Winterthur bei Waltensweil. Daß die Regierung von Zürich das in dem Bahndamme anzubringende Gewölbe für die Straße senkrecht auf die Axe der Bahn zu erstellen und somit in der kürzesten Linie durch den Bahndamm hindurch zu führen gestattete, darf als eine wesentliche Erleichterung für unsere Unternehmung dankbar anerkannt werden. Es dürfte sich übrigens die Regierung von Zürich um so eher in der Lage erachtet haben, dieses Zugeständniß zu machen, da, sobald die Eisenbahn zwischen Zürich und Winterthur dem Betriebe übergeben sein wird, die ihr entlang laufende Landstraße einen großen Theil ihrer Bedeutung einbüßen muß. — Im Kanton Aargau ist betreffend die sämtlichen, sehr zahlreichen Veränderungen an Straßen und Gewässern, welche in Folge der Errstellung der Nordostbahn auf der Strecke Baden-Brugg nothwendig werden, nach vielfachen und zum Theile langwierigen Verhandlungen eine Vereinbarung erzielt worden, welche eine für den Staat und für die Gesellschaft billige genannt werden darf.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht. — Wir glauben hier vorerst noch des Bundesbeschusses über Änderung der Art. 4 u. 6 des Bundesgesetzes betreffend die Enthebung von der Wehrpflicht gedenken zu sollen, der für den Eisenbahnbetrieb von großer Bedeutung ist. Gemäß diesem Beschlusse sind die Angestellten der Eisenbahnunternehmungen, denen die Fürsorge für die Sicherheit des Bahnbetriebs in polizeilicher und technischer Beziehung obliegt, während der Dauer ihrer Anstellung von dem Militärdienste befreit. Die schweizerische Bundesversammlung ist bei diesem Beschlusse von dem gewiß richtigen Standpunkte ausgegangen, daß der Nachtheil, der daraus erwachsen kann, daß die in die technischen und polizeilichen Verrichtungen des Eisenbahndienstes eingeschulten Beamten und Bediensteten, während sie im Militärdienste stehen, durch minder eingelübte und erfahrene Stellvertreter ersetzt werden müssen, ungleich größer ist als der Vortheil, den die Wehrpflicht dieser Beamten und Bediensteten dem Staate zu bringen vermöchte. Und auch wenn bloß der Militärdienst in's Auge gefaßt wird, so leisten in Kriegszeiten die technischen und die mit der Handhabung der Bahnpolizei betrauten Beamten und Angestellten der Eisenbahnen dadurch, daß sie, im Bahndienste verbleibend, für einen möglichst schnellen und sicheren Transport der Truppen und des Kriegsmaterials auf der Eisenbahn besorgt sind, wohl einen ungleich wichtigeren Militärdienst, als derjenige wäre, den sie in der gewöhnlichen Weise zu thun im Falle sein würden. — Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Februar 1852 enthielt die Bestimmung, daß Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coke, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, vom Eingangszolle befreit werden sollen. Es erschienen somit in dieser Aufzählung mehrere für Eisenbahnen erforderliche Gegenstände nicht, für die gemäß dem Zolltarife ein sehr bedeutender Zoll hätte bezahlt werden müssen, ohne daß ein erheblicher Grund obgewaltet hätte, sie von der Verzollung ausnahmsweise nicht zu befreien, während dagegen anderes Eisenbahnmaterial zollfrei gewesen wäre. Unter diesen Gegenständen besonders die Schienenbefestigungsmittel aller Art, von denen nur die Schienenstühle für zollfrei erklärt waren, die Ausweichungsvorrichtungen, die eisernen Eisenbahnbrücken und endlich und ganz besonders auch die Waggons für den Personen- und Waarentransport hervorgehoben zu werden. Hätte der Zoll für die Waggons nach dem Zolltarife bezahlt werden müssen, so wären für die Personenwagen 10 % und für die Güterwagen 5 % des Werthes zu bezahlen gewesen. Es hätte dieses, um ein Beispiel anzuführen, auf den Wagen, welche die Nordostbahngesellschaft einzigt für die Strecke von Zürich bis Romanshorn bedarf, auch wenn die Zollbefreiung der Räder und Achsen in Ansatz gebracht wird, einen Zollbetrag von Frk. 76,000 ausgemacht. Unter diesen Umständen erachtete es die Direktion als ihre Pflicht, eine einlässliche, die sachbezüglichen Verhältnisse darlegende Eingabe an das eidgenössische Post- und Baudepartement zu richten mit dem Schlußgesuche, es möchte der Bundesversammlung eine Vorlage gemacht werden, welche die Zollbefreiung der für die Eisenbahnen erforderlichen Materialien im Allgemeinen ausdehnen und namentlich auch auf die oben namhaft gemachten Gegenstände erstrecken würde. Zugleich lud die Direktion die übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften unter Mittheilung ihrer Eingabe an das eidgenössische Post- und Baudepartement ein, dieses Gesuch unterstützen zu wollen. Die Bundesbehörden liehen der Vorstellung ein williges Ohr. Es faßte nämlich in Folge derselben die Bundesversammlung am 19. Februar 1854 den Beschuß, es sollen in Abänderung der sachbezüglichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Ausweichungsvorrichtungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbrücken, Eisenbestandtheile zum Baue von eisernen Brücken, Räder, Achsen, Lokomotive und Coke, die für Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden, vom

Gingangszolle gänzlich befreit, und für Waggons aller Art, welche für die Eisenbahnen aus dem Auslande eingeführt werden,  $1\frac{1}{2}\%$  vom Werthe, eben das Äquivalent des Zolles, welchen inländische Waggonfabriken für die zu ihrer Fabrikation nothwendigen, aus dem Auslande zu beziehenden Stoffe bezahlen müssen, als Zoll bezogen werden. Die Bundesversammlung führte durch diesen Beschluß die Absicht, die schon früher bei ihr obgewaltet, es solle alles für die Eisenbahnen erforderliche Material, das aus dem Auslande bezogen würde, von dem schweizerischen Gingangszolle befreit, dabei jedoch der inländischen Industrie, welche solches Material produziren möchte, durch Erlassung des Zolles auf den zu dieser Fabrikation erforderlichen Stoffen ihre volle Konkurrenzfähigkeit mit dem Auslande erhalten werden, nunmehr vollständig durch. Sie scheint dabei von dem sehr natürlichen Gefühle geleitet worden zu sein, daß, wenn sich der Bund trotz der großen Vortheile, welche ihm die Eisenbahnen in volkswirthschaftlicher und auch in administrativer Beziehung bringen, mit seinen Finanzen bei der Erstellung derselben nicht betheiligen wolle, er dann hinwieder nicht noch eine Steuer von den Eisenbahnunternehmungen durch den Bezug des Zolles und vollends eines sehr hohen Zolles auf den für die Eisenbahnen erforderlichen Materialien erheben solle. — Gemäß dem bereits erwähnten Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen hat der Bundesrat diejenigen Bestimmungen aufzustellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern. Das eidgenössische Post- und Baudepartement, dem die Beantragung des dießfälligen Reglementes bei dem Bundesrathe oblag, hatte ein Gutachten von den schweizerischen Eisenbahngegesellschaften über diesen so wichtigen Gegenstand zu erhalten gewünscht, und es war die Nordostbahngesellschaft im Besondern angegangen worden, die verschiedenen schweizerischen Gesellschaften zur Abgabe eines solchen Gutachtens zu vereinigen. Die Aufgabe war im Hinblicke auf die verschiedenen Lokomotiven- und Wagensysteme, welche von den einzelnen Gesellschaften gewählt worden waren, eine schwierige. Wenn nämlich für die Nordostbahn, die Centralbahn, die St. Gallische und die Rheinfallbahn im Hinblicke auf die bei diesen Bahnen vor kommenden Terrainschwierigkeiten, welche die Anwendung starker Steigungen und Kurven nothwendig machen, Wagen und Lokomotiven nach amerikanischem Systeme, d. h. mit beweglichen Untergestellen, dagegen für die übrigen schweizerischen Eisenbahnen Wagen und Lokomotiven nach englischem Systeme, d. h. mit festen Untergestellen, werden in Anwendung gebracht werden, so bestand nun die Aufgabe darin, eine Anordnung ausfindig zu machen, kraft welcher es trotz dieser Verschiedenheit ermöglicht würde, daß wenigstens Güterwagen von beiden Systemen — für die Personenwagen ist das Bedürfniß bei Weitem nicht so dringend — nicht bloß auf jede schweizerische, sondern auch auf die französischen und deutschen Bahnen übergehen und in Folge dessen Waaren ohne Umladung an die entferntesten Orte der Schweiz, Frankreichs und Deutschlands gelangen können. Die Art und Weise, wie wir diese Aufgabe zu lösen vorschlugen, hatte sich der Zustimmung der übrigen schweizerischen Eisenbahngegesellschaften zu erfreuen, und es wurde hierauf unser Vorschlag von dem Bundesrathe auf den Antrag des Post- und Baudepartementes in die Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 niedergelegt. Es soll nun auf den sämtlichen schweizerischen Bahnen die Höhe der Zug- und Stoßvorrichtungen der Wagen 3,2 Fuß über den Schienen, und die Entfernung der Buffer der auf englische Art gebauten Wagen von der Wagenachse 2,9 Fuß betragen, während sich diese Entfernung bei den französischen Wagen auf 2,85 Fuß und bei den deutschen Wagen auf 2,92 Fuß beläuft, folglich nahezu gleich ist. Und sodann sollen, da die nach amerikanischem Systeme gebauten Wagen nicht wie die nach englischem Systeme konstruirten Buffer haben, sondern in der Mitte durch eine feste Kuppelstange verbunden werden, die nach amerikanischem Systeme gebauten Güterwagen auf den schweizerischen Bahnen

die Einrichtung erhalten, daß besondere Buffer in dieselben eingesteckt werden können, welche zu diesem Zwecke auf der Grenzstation in Bereitschaft zu halten sind. In Folge dieser Vorschriften können nun die nach amerikanischem und nach englischem Systeme gebauten Güterwagen auf allen schweizerischen Bahnen benutzt werden und auch auf die französischen und deutschen Bahnen übergehen. — Daß die Errichtung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen für einen leichten und sicheren Betrieb der letztern von der größten Bedeutung ist, liegt auf flacher Hand. Sie erscheint als doppelt wichtig auf Bahnen mit bloß einem Schienengeleise, wie, theilweise allerdings bloß vorläufig, alle schweizerischen Eisenbahnen angelegt werden. Gemäß dem Bundesgesetze über die Eisenbahnen ist eine Eisenbahnverwaltung berechtigt, wenn längs ihrer Bahn eine Telegraphenlinie erstellt wird, an dieser Hauptleitung ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten einen besondern Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. Um von dieser Berechtigung Gebrauch machen zu können, mußte darauf hingewirkt werden, daß die öffentliche Telegraphenleitung zwischen Winterthur und Frauenfeld, wo sie gegenwärtig der Landstraße entlang geführt ist, an die Eisenbahn verlegt, und daß auf der Strecke von Frauenfeld bis Romanshorn, wo zur Zeit noch keine Telegraphenleitung besteht, eine solche längs der Eisenbahn ausgeführt werde. Es wurden die erforderlichen Schritte, um dies zu erwirken, bei den Bundesbehörden gethan, und sie hatten den gewünschten Erfolg. Es wird nun eine öffentliche Telegraphenleitung von Winterthur bis Romanshorn längs der Eisenbahn ausgeführt und ein besonderer Draht an derselben für die Beförderung der Bahndienstdepeschen angebracht. Aber nicht bloß der telegraphischen Korrespondenz längs der Nordostbahn, sondern auch derjenigen zur Verbindung unserer in Romanshorn ausmündenden Bahn mit ihren Fortsetzungen jenseits des Sees glaubte die Direktion ihre Aufmerksamkeit zuwenden zu sollen. Sie schloß daher einen Vertrag mit dem eidgenössischen Post- und Baudepartement betreffend Errichtung eines unterseelischen Telegraphen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen und betreffend Benutzung desselben mit Prioritätsrecht für Eisenbahndepeschen ab, dem zur Zeit nur noch die Ratifikation durch den Bundesrat mangelt, jedoch sicherem Vernehmen nach nur so lange mangeln wird, als ein damit zusammenhängender Vertrag der Eidgenossenschaft mit Württemberg die endgültige Gutheizung Seitens dieses letztern Staates nicht erhalten haben wird. — Nachdem die Erdarbeiten zur Fortführung der Nordostbahn im Kanton Aargau in Angriff genommen worden waren, glaubte die Direktion in einem einlässlichen Memoriale eine finanzielle Beteiligung des Kantons Aargau bei unserer Unternehmung nachzusuchen zu sollen, wie auch die Kantone Zürich und Thurgau sich zu einer solchen herbeigelassen hatten, und wie auch die übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften fast ohne Ausnahme sich der ökonomischen Unterstützung der Kantone, in deren Gebiet sie bauen, zu erfreuen haben. Die Eingabe hatte Unterhandlungen zur Folge, und aus diesen ging ein Vertrag betreffend Beteiligung des Kantons Aargau bei der Nordostbahnunternehmung durch Übernahme von Aktien hervor, den eine Abordnung der Regierung von Aargau und der Vorstand der Direktion im letzten Monate des Berichtsjahres unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt abschlossen. Mittlerweile eingetretener Verhältnisse wegen hat der Große Rath von Aargau die Beteiligungsfrage noch nicht lösen zu können, sondern ihre Behandlung auf einen nun nicht mehr entfernten Zeitpunkt verschieben zu sollen geglaubt.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die nähere Einrichtung des Bahnhofes in Winterthur gab zu vielfachen Verhandlungen mit der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft Veranlassung. Da dieser Bahnhof in dem ausschließlichen Eigenthume der Nordostbahngesellschaft sich befindet, die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft ihn aber ebenfalls zu benutzen im Falle ist, so wird ein Vertrag über die Art dieser Benutzung und über den dafür zu bezahlenden Pachtzins abzuschließen sein, wie auch in Betreff des von Oberwinterthur nach Winterthur führenden, für das Geleise der Nordostbahn und der St. Gallischen Bahn bestimmten, jedoch von der erstern auf ihre alleinigen Kosten ausgeführten und daher auch zur Zeit in ihrem ausschließlichen Eigenthume stehenden Eisenbahndammes ein Abkommen zu treffen sein wird. Die Direktion der Nordostbahn gewärtigt die Fortführung däheriger Unterhandlungen Seitens der St. Gallischen Eisenbahngesellschaft, der, da sie nur auf Grundlage eines Vertrages mit der Nordostbahn den von der letztern erbauten Bahndamm von Oberwinterthur bis Winterthur zu befahren und in den der Nordostbahngesellschaft eigenthümlich zustehenden Bahnhof in Winterthur einzufahren im Falle sein wird, an dem beförderlichen Abschlusse eines solchen Vertrages am meisten gelegen sein muß. — Auch die Schaffhausen'sche Rheinfallbahn gesellschaft wird einen Vertrag betreffend die Benutzung des Bahnhofes in Winterthur mit unserer Gesellschaft abzuschließen haben, es wäre denn, daß der Betrieb der Rheinfallbahn von der Nordostbahngesellschaft übernommen würde. Die Direktion der Rheinfallbahn hat die Anfrage an uns gerichtet, ob wir uns hiezu geneigt finden lassen würden. Da nur auf Grundlage genauer Kenntniß der Gefälls- und Krümmungsverhältnisse der Rheinfallbahn eine erfolgreiche Unterhandlung über diesen Gegenstand statt finden könnte, so wurden sachbezügliche Mittheilungen rückantwortlich nachgesucht. Damals konnten uns solche noch nicht gemacht werden und jetzt, da sie zweifelsohne möglich geworden wären, hat anderweitige Geschäftssüberhäufung diese Unterhandlungen in den Hintergrund treten lassen, so daß sie zur Zeit noch als schwiegend anzusehen sind. — Mit der Direktion der in unsere Bahn bei Wallisellen einmündenden Glattthalbahn befinden wir uns ebenfalls in Vertragsverhandlung. Es bezieht sich dieselbe theils auf die Mitbenutzung der in unserm Eigenthume befindlichen Station Wallisellen, beziehungsweise auf die Erweiterung dieser Station zu einem Bahnhofe, theils auf die Übernahme des Betriebes der Glattthalbahn durch die Nordostbahngesellschaft. Wenn die Unterhandlungen bis zur Stunde noch nicht zu einer abschließlichen Nebereinkunft geführt haben, so ist dies nicht etwa besonderen Schwierigkeiten, die sich ergeben hätten, sondern einzig mangelnder Muße zuzuschreiben. Immerhin wird nun beförderlich ein förmlicher Vertrag zu vereinbaren sein, da die Glattthalbahngesellschaft ihre Eisenbahn schon auf den Zeitpunkt der Gröfzung unserer Bahnstrecke Zürich-Winterthur dem Verkehr zu übergeben gedenkt und wir dieß Vorhaben, gemäß welchem eine Zweigbahn den Verkehr einer sehr bevölkerten und verkehrsreichen Gegend so schnell als möglich unserer Bahn zuleiten wird, thunlichst zu unterstützen alle Veranlassung haben. — In Betreff der Fortführung der Nordostbahn von Thurgi beziehungsweise Brugg zur Herstellung der Schienenverbindung mit Basel sind uns von verschiedenen Seiten her Anerbietungen gemacht worden. Da die dießfälligen Unterhandlungen noch schwiegend sind, so glauben wir uns zur Zeit weiterer Mittheilungen über dieselben enthalten zu sollen. Wir beschränken uns daher darauf, in unserm Bericht die Erklärung niedergzulegen, daß wir die Herstellung einer den herwärtigen Interessen möglichst entsprechenden Schienenverbindung zwischen Zürich und Basel fortwährend als einen Hauptzweck der Nordostbahngesellschaft ansehen und daß wir uns zur Verwirklichung derselben keine Anstrengung reuen lassen werden.

### III. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen.

Gemäß unserm ersten Geschäftsberichte betrug die Gesamtzahl der für die Nordostbahngesellschaft emittirten Aktien 44,109 Stück. Da die auf den 30. November 1853 eingesorderte Einzahlung auf 122 Aktien nicht geleistet und diese letztern in Folge dessen statutengemäß unter Einverleibung der auf dieselben bereits geleisteten Einzahlung von Frk. 12,200 in den Gesellschaftsfond annullirt worden waren, so befanden sich im Anfange des Berichtsjahres noch 43,987 Aktien in Kraft. Die Einzahlung vom 28. Februar 1854 (die erste Einzahlung auf die ehemaligen Nordbahngesellschaften seit der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft) unterblieb auf 72 Aktien, die Einzahlung vom 31. Mai 1854 auf 3 Aktien, die Einzahlung vom 31. August 1854 auf 2 Aktien, endlich die Einzahlung vom 30. November 1854 auf gar keiner Aktie. Die 77 Aktien, auf welchen während des Berichtsjahres in eben angegebener Weise Einzahlungen ausgeblieben waren, wurden annullirt und die auf dieselben bereits geleisteten Einzahlungen im Gesamtbetrage von Frk. 13,675 dem Gesellschaftsfond zugethieilt. Mit Ende des Berichtsjahres waren somit noch 43,910 Aktien in Kraft, welche ein Aktienkapital von Frk. 21,955,000 ergeben.

Nachdem Frk. 300 auf die Aktie eingezahlt waren, glaubten wir im Bestreben, den Herren Aktionären die Leistung der weiteren Einzahlungen möglichst zu erleichtern, das Ansuchen um Bewilligung von Vorschüssen auf die Aktien der Nordostbahn an die hiesige Bank richten zu sollen. Es hat dieselbe unserer Anregung vermittelst Zuschrift vom 9. Dezember v. J. einstweilen in so weit Folge gegeben, als sie sich bereit erklärte, sobald die Aufforderung zu der nächsten Einzahlung auf die Nordostbahngesellschaft erschienen sein werde, diese und die folgenden Einzahlungen von zusammen Frk. 150 pr. Stück für eine gewisse Zahl von Aktien, die später auf 6000 festgesetzt wurde, in der Weise leisten zu wollen, daß die so geschehenen Einzahlungen als Darlehen zu betrachten wären, welche von der Bank zu den für Darlehen auf unbestimmte Zeit üblichen Bedingungen gemacht und für die ihr die Interims-Aktien, auf welche die Einzahlungen Statt gefunden, als Hypothek zu hinterlegen wären.

### IV. Bahnbetrieb.

Unser diesmalige Geschäftsbericht hat sich in dieser Abtheilung einerseits auf das Ergebniß des Betriebes der Bahnstrecke Zürich-Baden und anderseits auf die Vorbereitung der Betriebsseinrichtungen für die ihrer Vollendung entgegengehende Bahnlinie Romanshorn-Winterthur zu erstrecken, wie denn auch hier der mit dem Bahnbetriebe im engsten Zusammenhange stehenden, ja eigentlich geradezu einen Bestandtheil desselben bildenden Dampfbootunternehmung der Gesellschaft zu gedenken sein wird.

a) Bahnbetrieb Zürich-Baden. Während unser erste Geschäftsbericht nur das Rechnungsergebniß eines halbjährigen Bahnbetriebes, nämlich desjenigen vom 1. Juli 1853 als dem Zeitpunkte der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich-Bodenseebahngesellschaft bis zum 31. Dezember 1853 enthielt, so umfaßt nunmehr dieser zweite Geschäftsbericht das Rechnungsergebniß des ganzen Betriebsjahres 1854.

Um eine bequeme Vergleichung des Betriebsergebnisses des Jahres 1853 mit demjenigen des Berichtsjahres anstellen zu können, werden nachstehend die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes durch die

ehemalige Nordbahngesellschaft während der ersten Hälfte des Jahres 1853 und durch die Nordostbahngesellschaft in der zweiten Hälfte des Jahres 1853 zusammengetragen und den Einnahmen und Ausgaben des Betriebes während des Jahres 1854 gegenüber gestellt.

Die Brutto-Einnahmen betragen:

	1853.				1854.			
	Frk.	Ct.	Frk.	Cts.	Frk.	Ct.	Frk.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahme.								
I. Personentransport . . . . .	207,355	05			193,716	45		
II. Gütertransport . . . . .	5,476	35			58,685	90		
B. Mittelbare Betriebseinnahme.								
I. Vergütung der Postverwaltung	4,500	—			9,000	—		
II. Pacht- und Miethinse . . . .	1,094	95			2,383	84		
III. Gewonnenes Material . . . .	892	93			976	20		
IV. Zufälliges . . . . .	8,918	91			3,648	10		
Summa der Einnahmen . . . . .			<b>228,238</b>	<b>19</b>			<b>268,410</b>	<b>49</b>
Hievon gehen ab die Ausgaben:								
I. Allgemeine Betriebsverwaltung .	13,016	54			4,594	69		
II. Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel . . . . .	40,835	80			46,632	67		
III. Transportkosten . . . . .	65,931	96			107,106	98		
Summa der Ausgaben . . . . .			<b>119,784</b>	<b>30</b>			<b>158,334</b>	<b>34</b>
Es ergibt sich sonach eine Netto-Einnahme von . . . . .			<b>108,453</b>	<b>89</b>			<b>110,076</b>	<b>15</b>

Diese Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in den Jahren 1853 und 1854 veranlaßt uns zu folgenden Aufschlüssen und Betrachtungen:

Die nicht unerhebliche Mindereinnahme, welche die Rubrik I. „Personentransport“ im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1853 ausweist, röhrt größtentheils daher, daß im Berichtsjahre die Personenfrequenz eine geringere war als im vorhergehenden Jahre. Während nämlich im Jahr 1853 auf der Bahnstrecke Zürich-Baden 214,101 Personen befördert wurden, fuhren im Berichtsjahre bloß 207,316 auf derselben. Es findet diese auf den ersten Blick auffallende Erscheinung in den ungünstigen politischen Konjunkturen im allgemeinen, in der Theurung der Lebensmittel, ganz besonders aber in dem Auftreten der Cholera im Kanton Aargau, gerade in den günstigsten Reisemonaten, ihre natürliche Erklärung.

Der im Laufe des Berichtsjahres in Aufschwung gebrachte Gütertransport zeigt in der Rubrik II. der Einnahmen ein ungemein günstiges Resultat. Die dahерigen Einnahmen, welche im Jahre 1853 Frk. 5476. 35 betrugen, sind im Berichtsjahre auf Frk. 58,685. 90, also auf mehr als das zehnfache,

angewachsen. Der Gütertransport, der sich im Jahre 1853 auf das Gewicht von zirka 10,015 Centner beschränkte, dehnte sich im Berichtsjahre auf das Gewicht von 313,278 Centner und mit Einschluß der sämtlichen Gepäck- und Postfrachtstücke auf 342,436 Centner aus. Dabei ergab sich das weitere erfreuliche Resultat, daß innerhalb dieses Jahres der Waarenverkehr mit wenigen Abweichungen von Monat zu Monat in starker Progression zunahm, so daß für das laufende Jahr noch günstigere Ergebnisse, als sie für das Berichtsjahr erzielt worden sind, in sicherer Aussicht stehen. Es beschlug nämlich der Waarentransport im Berichtsjahre :

im Januar	Centner	3075.	im Juli	Centner	32,668.
" Februar	"	4815.	" August	"	38,737.
" März	"	13542.	" September	"	40,475.
" April	"	12148.	" Oktober	"	33,957.
" Mai	"	20355.	" November	"	42,451.
" Juni	"	24751.	" Dezember	"	46,304.

In dem letzten Monate des laufenden Jahres ist der Waarentransport bereits auf ungefähr 52,000 Centner angestiegen. — Der Waarenverkehr kann gegenwärtig noch kein glänzendes finanzielles Resultat ausweisen, da die Umladungs- und Abfuhrspesen im Verhältniß zu der Länge der im Betriebe befindlichen Bahnstrecke sehr groß sind und hinwieder für den Transport auf der Eisenbahn nur niedrige Taxen bezogen werden können, weil der Transport auf der gewöhnlichen Achse demjenigen auf der Bahn, wenn diese nur eine Länge von 23,4 Kilometern hat, Konkurrenz zu machen vermag. Sobald nun aber noch die zur Zeit im Baue begriffene Strecke Baden-Brugg dem Verkehr wird übergeben werden können, darf auf einen sehr bedeutenden Ertrag des Waarenverkehrs gerechnet werden, da dannzumal der Frachtbetrag pr. Centner beinahe verdoppelt werden kann, ohne daß die Konkurrenz des Transportes auf der gewöhnlichen Achse zu fürchten wäre und ohne daß, abgesehen von der mit dem Betriebe einer längeren Bahnstrecke nothwendig verbundenen Erhöhung der Zugkrafts- und Materialunterhaltungs-Kosten, eine weitere Vermehrung der dem Waarentransport zu Lasten zu schreibenden Ausgaben in Aussicht stände. — Weitauß der größte Theil des gegenwärtigen Waarentransportes ist durch Verträge gesichert. So wurden unter anderm für den Salztransport theils unmittelbar mit den betreffenden Salinenverwaltungen, theils mit den Transportunternehmern Verkommnisse abgeschlossen, gemäß welchen die Salzsendungen nach verschiedenen Kantonen der Ostschweiz der Bahn übergeben werden. — In Folge der Errstellung von beweglichen Krahnen in den Bahnhöfen in Zürich und in Baden, welche die Überladung ganzer Gilfuhren auf die Bahnwagen möglich machen und die Umladungskosten ungemein verringern, kamen mit den Unternehmern der zwischen Zürich und Basel resp. Haltlingen bestehenden vier täglichen Gilfuhren Transportverträge zu Stande, welche zwar für mehrere Jahre abgeschlossen sind, in denen aber auf den Zeitpunkt der Größnung des Bahnbetriebes auf der Linie Baden-Brugg eine neue Verständigung vorbehalten wurde. Auch für den Transport von geringern Gütern, wie z. B. von Steinkohlen, Ziegeln, Löpfererde u. s. w., wird in Folge abgeschlossener Verkommnisse mit den Versendern die Bahn regelmäßig benutzt. Auf den 1. Oktober des Berichtsjahres trat der mit der hiesigen Kaufhausverwaltung abgeschlossene Vertrag in Kraft, vermittelst welches derselben die Besorgung des Güterverkehrs auf der Bahn überhaupt, sowie besonders auch der Transport sämtlicher Güter zwischen dem Bahnhofe und der Stadt Zürich gegen vereinbarte Abfuhrgebühren übertragen wurde. Die Kaufhausverwaltung bestreitet sämtliche Speditions- und Umladungskosten in Zürich und besoldet den Expeditionsbeamten in Baden. Dagegen kommen ihr, außer

einer von der Nordostbahngesellschaft zu leistenden monatlichen Entschädigung von Frk. 300, die Vortheile zu, welche sich aus dem Abschluße günstiger Verträge für das sog. Camionage in Zürich ergeben werden. Der Eisenbahnverwaltung liegt lediglich der Transport der Güter von Bahnhof zu Bahnhof und die Besteitung der Verladungskosten in Baden ob. Die aus diesem Vertrage für beide Kontrahenten erwachsenden Vortheile werden zum größten Theile erst dem laufenden Betriebsjahre zu Statten kommen.

Die überaus geringe Frequenz der ausschließlich für den Postdienst unterhaltenen Früh- und Spätzüge zwischen Zürich und Baden hat zu einer neuen Verständigung mit der eidg. Postverwaltung geführt, kraft welcher die von der letztern der Nordostbahngesellschaft zu leistende Entschädigung auf Frk. 750 monatlich festgesetzt wurde. In Folge dessen ist die Einnahme in der „die Vergütung der Postverwaltung“ beschlagenden Rubrik I der „Mittelbaren Betriebs-Einnahme“, welche im Jahre 1853 Frk. 4500 betrug, im Berichtsjahre auf Frk. 9000 angestiegen.

Die Mehreinnahme in der „die Pacht- und Miethzinse“ begreifenden Rubrik II dieser Abtheilung röhrt von der günstigen Verpachtung verschiedener Güterabschnitte, sowie von dem Miethzinse her, welchen die eidg. Postverwaltung für die in dem Bahnhofe in Baden errichtete Postwagenremise zu bezahlen hat.

Die Summe von Frk. 8918. 91, welche in der Betriebsrechnung des Jahres 1853 unter der Rubrik IV „Zufälliges“ erscheint, ist das Ergebnis des Zinsenkontos der ehemaligen Nordbahngesellschaft während des ersten Semesters des Jahres 1853. Der Zinsenkonto der Nordostbahngesellschaft für das Berichtsjahr ist in der Hauptrechnung enthalten und es wurde auf dieser der Betriebsrechnung von 1854 nur ein Zins der Netto-Einnahme des Betriebs im Betrage von Frk. 3648. 10 gutgeschrieben.

Die zwischen den Jahren 1853 und 1854 sich herausstellende Verschiedenheit der Summen in der Rubrik I der Ausgaben „Allgemeine Betriebsverwaltung“ röhrt daher, daß im Jahre 1854 die Betriebsrechnung nur die ausschließlich dem Betriebe zufallenden Besoldungen enthält, während dagegen die übrigen Administrationskosten, welche für die erste Hälfte des Jahres 1853 noch in der von der ehemaligen Nordbahngesellschaft herrührenden Betriebsrechnung erschienen, für das ganze Berichtsjahr in der Hauptrechnung vorgetragen werden.

Die Ausgaben in der Rubrik II „Unterhaltungskosten“, welche im Berichtsjahre eine Vermehrung gegenüber dem vorhergegangenen Jahre zeigen, mußten Behufs Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues gemacht werden. Es sind übrigens auch die durch verschiedene technische Einrichtungen in der Werkstatt verursachten Kosten in dieser Rubrik enthalten.

Die Rubrik III „Transportkosten“ des Berichtsjahres weist gegenüber dem Jahre 1853 eine Kostenvermehrung von Frk. 41,175. 02 aus, welche in folgende verschiedene Abtheilungen zerfällt: Vorerst wurden für den Unterhalt der Personen- und Gepäckwagen Frk. 7,880. 36 mehr verwendet als im vorausgegangenen Jahre. In dieser Summe sind jedoch die Kosten inbegriffen, welche durch die an mehreren Wagen vorgenommenen Hauptreparaturen sowie durch die in den neuen Konzessionen für die Strecke Zürich-Baden vorgeschriebene Anbringung von Fenstern in den sämtlichen Wagen III. Klasse veranlaßt worden sind; — Kosten, welche sich im laufenden Jahre jedenfalls nicht im gleichen Maße wiederholen werden. Sodann wurden im Berichtsjahre zum Unterschiede vom Jahre 1853 für die Unterhaltung der Güterwagen Frk. 3,865. 08, als Lohnung der bei der Güterexpedition verwendeten Arbeiter Frk. 3,606. 55 und für die Ab- und Zufuhr der Güter (Camionage) in Zürich Frk. 13,576. 52 verausgabt. Endlich fand im Jahre 1854 gegenüber dem Jahre 1853 eine Vermehrung der Zugkraftskosten im Belaute von Frk. 12,069. 71 statt. Von dieser Summe fallen Frk. 3,195. 28 auf Mehrverbrauch

von Brennmaterial, verursacht theils durch die schwerere Belastung der Züge in Folge des Gütertransports, theils durch die Einrichtung eines fünften täglichen Bahnzuges während fünf Sommermonaten und Frk. 5,915. 15 auf Mehrausgaben für Reparaturen an Lokomotiven und Tendern.

Die Kosten der in den Bahnhöfen in Zürich und Baden für die Unterbringung der Güter erstellten provisorischen Güterschuppen sind mit Frk. 4,740, die Kosten der bereits erwähnten in diesen beiden Bahnhöfen angebrachten beweglichen Kränen mit Frk. 4,820. 49 in der Baurechnung enthalten.

Da sich unter dem von der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft übernommenen Transportmateriale nur 2 Güterwagen befanden, so wurde Beifuss ermöglichung eines gehörigen Gütertransports auf der Bahn vor Allem aus die Anschaffung einer entsprechenden Anzahl von Güterwagen nothwendig. Es wurden daher 10 Stück offene vierrädrige Güterwagen bestellt. Ihre Tragfähigkeit ward auf 160 Ctr. festgesetzt, wie dies auch für diejenigen Wagen, welche auf der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn verwendet werden sollen, geschehen ist. Sie wurden von der Waggonsfabrik in Schaffhausen und zwar 4 zum Preise von Frk. 3,200 und 6 zu demjenigen von Frk. 3,375 geliefert. Zwei neue aus der Fabrik J. C. Neifert und Komp. in Bockenheim im September des Berichtsjahres abgelieferte vierrädrige Personenwagen II. und III. Klasse werden zur Erprobung und um die dabei gesammelten Erfahrungen bei weiteren Bestellungen benützen zu können, vorübergehend auf der Bahn Zürich-Baden verwendet. Dasselbe geschieht mit 2 offenen und 2 geschlossenen achträdrigen Güterwagen, welche von B. Wagner und Komp. in Thengen geliefert worden sind.

Das im vorjährigen Geschäftsberichte aufgeführte Betriebspersonale ist in dem Berichtsjahre unverändert geblieben. Einige Angestellte, welche die Güterspedition zu besorgen hatten, konnten nach der Übernahme dieses Geschäftes durch die Kaufhausverwaltung wieder entlassen werden.

b) Einrichtungen für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn. Die von der Direktion aufgestellten bahnpolizeilichen Vorschriften haben die Genehmigung der Regierungen der Kantone Zürich und Thurgau erhalten. Sie sezen die Beamten und Angestellten unserer Gesellschaft in die Lage, eine rasche und energische Polizei im Interesse der Sicherheit des die Bahn benützenden Publikums und des Verkehrs auf der Eisenbahn überhaupt ausüben zu können.

Auf Grundlage sehr einlässlicher Berathungen setzte die Direktion den Etat der Beamten und Angestellten für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn unter gleichzeitiger Bestimmung der für sie auszuführenden Gehalte und der von ihnen zu leistenden Kautionsen fest. In Betreff der Einrichtungen des Betriebs-Ingenieurs und Maschinenmeisters wurden provisorische Anordnungen bis zu dem Zeitpunkte der Gröfönnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke Zürich-Romanshorn getroffen. Im Uebrigen begreift der Etat des Betriebspersonales für die Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn 1 Bahnhof-Inspektor, 1 Gehülfen desselben, 5 Einnehmer, 5 Expedienten, 8 Stationseinnehmer, 3 Güterschaffner, 2 Portiers, 2 Zugführer, 6 Kondukteure, 3 Bahnauflöser, 63 Bahnwärter, 6 Lokomotivführer und 6 Heizer. — Für diese sämtlichen Beamten und Angestellten sind sowohl allgemeine als besondere Dienst-Instruktionen und Reglemente aufgestellt worden. — Der von der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft für ihre Beamten und Angestellten gebildete Unterstützungs fond ist nach vorausgegangener Rückerstattung der von den Beteiligten geleisteten Beiträge mit dem von der ehemaligen Zürich-Bodenseebahn-Gesellschaft herrührenden gleichartigen Fonde verschmolzen worden. Der in solcher Weise entstandene Unterstützungs fond für die Beamten und Angestellten der

Nordostbahn-Gesellschaft beläuft sich auf die Summe von Frk. 14,438. 60. Die Art der Verwaltung und der Verwendung desselben ist durch neu aufgestellte Statuten geregelt worden. Ein ähnliches Verfahren wurde auch für die Begründung einer Krankenkasse für die Bediensteten und Arbeiter der Nordostbahn-Gesellschaft in Anwendung gebracht. — Die sämtlichen Stellen, welche sich auf dem von der Direktion aufgestellten Etat der Beamten und Angestellten für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn aufgetragen befinden, wurden, abgesehen von den ganz untergeordneten Bedienstungen, zu freier Bewerbung ausgeschrieben und sodann auch auf Grundlage sehr zahlreich eingegangener Anmeldungen bestellt. Die Ernennungen erfolgten jedoch nur in provisorischer Weise, so daß, wenn einzelne Wahlen, die getroffen worden sind, sich als ungeeignet herausstellen sollten, daherigen Nebelständen sofort abgeholfen werden könnte. Den sämtlichen neugewählten Beamten wurde auf der Bahnstrecke Zürich-Baden Gelegenheit gegeben, sich mit ihren künftigen Dienstverrichtungen vertraut zu machen. Mehrere derselben haben sich auch zu ihrer Belehrung auf ausländische Bahnen begeben.

Um die rechtzeitige Anfertigung der Fahrbillete zu ermöglichen, wurden die Personentarife von den Gesellschaftsbehörden schon im November des Berichtsjahres aufgestellt. Seither wurden auch die Tarife für den Transport des Gepäckes der Reisenden, der Waaren, des Viehes und der Wagen bestimmt. Eine den gesammten Transport auf der Bahn regelnde Transportordnung ist zur Aushingabe an das Publikum bereit.

Der Fahrtenplan für die Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn kann nunmehr in diesen Tagen abschließlich festgestellt werden. Die Zeitpunkte der Ankunft der Züge in Romanshorn und der Abfahrt derselben von diesem Orte werden so bestimmt, daß die durch die Dampfschiffahrt zu Vermittelnden Anschlüsse an die jenseitigen Eisenbahnen in möglich vollständiger und thunlichst genauer Weise bewerkstelligt werden können. Der in solcher Weise angelegte Fahrtenplan hat sich auch des Beifalls des eidgenössischen Postdepartements zu erfreuen. Es wird dasselbe voraussichtlich auf den Zeitpunkt der Betriebs-Größnung die bisherigen Gilwagenkurse zwischen Winterthur und Romanshorn einstellen und hinwieder auf der Route Zürich-Winterthur die durch die Bedürfnisse des Verkehrs gebotenen Postkurse zur Beförderung der Reisenden von der in Winterthur ausmündenden Eisenbahn nach Zürich und in der umgekehrten Richtung herstellen. Auf denselben Zeitpunkt dürften auch die von dem eidgenössischen Postdepartement früher schon bewilligten von Konstanz, Steckborn und Diessenhofen, sowie von St. Gallen und Wyl auf die Nordostbahn ausmündenden Lokalpostkurse zur Ausführung kommen. — Die ungefähr 12 Wegstunden (56,2 Kilometer) lange Bahnstrecke von Winterthur bis Romanshorn wird von den gewöhnlichen Eisenbahnzügen in nicht ganz 2 Stunden durchfahren werden, während der Gilwagen gegenwärtig den Weg zwischen Winterthur und Romanshorn in  $5\frac{1}{4}$  Stunden zurücklegt. Aus dieser Beschleunigung werden schon für die Zeit, während welcher bloß die Strecke Winterthur-Romanshorn sich im Betriebe befindet, große Bequemlichkeiten für die Reisenden hervorgehen. So wird z. B. wer um 4 Uhr Morgens mit dem Postwagen von Zürich abfährt, noch an demselben Tage nach Frankfurt gelangen können. Wer um 8 Uhr Morgens, somit zu einer sehr bequemen Abfahrtsstunde, Zürich verläßt, gelangt schon um 5 Uhr Abends nach Ulm, schon um 9 Uhr Abends nach Stuttgart und Augsburg und um 11 Uhr Abends nach München. Umgekehrt wer von Stuttgart um 6 Uhr 30 Minuten, von München um 7 Uhr 15 Minuten und von Ulm um 10 Uhr 40 Minuten Vormittags abgeht, gelangt Abends um  $9\frac{1}{2}$  Uhr nach Zürich. Für die Kommunikation zwischen näher gelegenen Orten ergeben sich ebenfalls sehr erhebliche Vortheile. Wenn es bisher nicht möglich war, bei Tage von Zürich

nach Konstanz oder nach St. Gallen, oder von den letztern Orten an den erstern zu gelangen, ohne den ganzen Tag dazu zu verwenden, so wird es nunmehr nach Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn möglich werden, in einem halben Tage von Zürich nach Konstanz und nach St. Gallen, sowie umgekehrt von Konstanz und St. Gallen nach Zürich zu gelangen, ja auch in einem Tage, ohne die Nacht in Anspruch nehmen zu müssen, die Hin- und Rückfahrt zwischen Zürich und St. Gallen, sowie zwischen Zürich und Konstanz zu bewerkstelligen, wobei selbstverständlich die zwischenliegenden Orte dieselben Vorteile genießen.

In Zusammenfassung alles Angeführten kann die Erklärung abgegeben werden, daß die Einrichtungen für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn soweit vorbereitet sind, daß von daher der Eröffnung dieser Bahlinie in der ersten Hälfte des bevorstehenden Monates Mai keinerlei Hinderniß im Wege steht.

c) Dampfschiffe. Es ist bereits darauf aufmerksam gemacht worden, daß der Anschluß der in Romanshorn ausmündenden Nordostbahn an die jenseits des Bodensees befindlichen deutschen Bahnen durch die Dampfschiffahrt bewerkstelligt werden muß. Bei dieser Sachlage ist es einleuchtend, daß je nach den Fahrten, welche die Dampfschiffe ausführen, die Züge der Nordostbahn und diejenigen der an dem Bodensee ausmündenden deutschen Bahnen in einander greifen oder nicht in einander greifen werden und daß es somit lediglich von den jeweiligen Dampfschiffverwaltungen abhängen wird, ob der Nordostbahn der wichtige Vorteil der genauen Koïnzidenz ihrer Züge mit denjenigen der deutschen Bahnen zu Theil werden oder ob sie desselben beraubt werden solle. Die Gewährung oder die Verweigerung dieses Vorteiles, der als eine Lebensbedingung für eine große Abtheilung der Nordostbahn angesehen werden muß, von Dampfschiffunternehmungen abhängig zu machen, die wenigstens theilweise als Konkurrenten der Nordostbahn-Unternehmung anzusehen sind, mußte der Direktion und dem Verwaltungsrathe unserer Gesellschaft als höchst bedenklich erscheinen. Es konnte ihnen nicht entgehen, daß die Ertragsfähigkeit ausgegebener Millionen aufs Spiel setzen hieße, um nicht noch einige hunderttausende, welche überdies ja auch einen entsprechenden Ertrag abzuwerfen versprechen, weiter aufwenden zu müssen. Sie übersahen zudem nicht, daß ihnen gemäß den §§ 3 und 24 der Statuten das Recht zustehe, die „Herstellung von Kommunikationsmitteln zur Erleichterung des Betriebes der Nordostbahn“ zu beschließen. Und so faßten sie denn, überzeugt, ebenso sehr innerhalb der Schranken ihrer Kompetenz als im wohlverstandenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, den einmütigen Beschuß, es sollen für die Nordostbahn-Unternehmung zwei Dampfsboote und zwei Schleppbarken angeschafft werden, vermittelst welcher die Ausführung der im Interesse der Nordostbahn liegenden Fahrten auf dem Bodensee gesichert würde. Die Schiffe wurden in dem rühmlich bekannten Etablissements der Herren Escher, Wyss und Komp. in Zürich bestellt. Die Länge der Dampfsboote ist auf 160—165 Fuß, die Breite zwischen den Radkästen auf 17½—18 Fuß und die Höhe auf 9 Fuß engl. Maß festgesetzt. Die Maschine erhält eine Stärke von mindestens 60 Pferdekräften und die Schnelligkeit der Fahrt soll bei einem Liefgang von 4 bis 4½ Fuß engl. Maß und einem Holzverbrauch von 1500 Pfund trockenen Tannenholzes 14 engl. Meilen (1608 Mètres) in der Zeitstunde betragen. Die Ladung eines Dampfsbootes darf das Gewicht von 50 bis 60 Tonnen (1000 bis 1200 Ctr.) erreichen. Die Schleppbarken werden 100 Fuß engl. Maß lang, 15 Fuß breit und 7 Fuß hoch. Sie sind auf eine Ladung von 50 Tonnen (1000 Ctr.) berechnet. Der Lieferungspreis der 4 Fahrzeuge beträgt Frk. 374,000. — Gemäß dem abgeschlossenen Vertrage soll ein Dampfsboot und eine Schleppbarke bis Mitte Mai 1855, das zweite Dampfsboot und die zweite Schleppbarke auf Mitte Juni 1855 fahrbar an die Gesellschaft auf dem Bodensee bei Romanshorn abgeliefert werden. Die Fabrik

14. Februar,

garantiert für die Solidität der Schiffe sammt Kessel und Maschine auf die Dauer eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Übergabe an gerechnet, und verpflichtet sich alle Bestandtheile der Lieferung auf ihre Kosten zu repariren, oder nöthigenfalls durch neue untadelhafte zu ersetzen, die während der Garantiezeit in Folge erweislicher Materials- oder Konstruktionsfehler brechen oder sich sonst als unbrauchbar erzeigen sollten.

## V. Bahnbau.

a) Technische Vorarbeiten. Die auf der Linie Romanshorn-Zürich noch rückständigen technischen Vorarbeiten sind im Laufe des Berichtsjahres zu Ende geführt worden. Über die Ausmündung der Bahn bei Zürich, den Bahnhof daselbst und seine Verbindung mit dem See wurden mehrere Projekte bearbeitet, um als Grundlage für die dahierigen Entscheidungen der Gesellschaftsbehörden zu dienen.

Für die Fortsetzung der Nordostbahn im Kanton Aargau wurden die technischen Arbeiten zunächst auf die Strecke von Baden bis Brugg ausgedehnt. Nachdem das Tracé dieser Linie die hoheitliche Genehmigung erhalten hatte, wurden sofort die Katastralpläne aufgenommen und das Projekt für die Ausschreibung bearbeitet. In der Richtung von Brugg gegen Marau werden die zur definitiven Feststellung der Linie erforderlichen Vorarbeiten erhoben. Auf der kleinen Strecke Marau-Wöschau sind die technischen Vorarbeiten so weit gediehen, daß für diese Linie eine Tracé-Vorlage an die Regierung von Aargau erfolgen konnte.

b) Expropriation. Die Expropriation ist von Romanshorn bis Zürich als gänzlich durchgeführt zu betrachten, abgesehen von einigen wenigen Fällen, die theils noch bei der eidgenössischen Schätzungscommission anhängig, theils auf dem Wege der Appellation gegen die Urtheile der letztern an das Bundesgericht gezogen worden sind. Im Ganzen sind für diese Linie 782 Fucharten expropriirt und für dieselben Fr. 1,424,376 bezahlt worden. Dabei ergibt sich, daß im Kanton Thurgau durchschnittlich 97 Quadratfuß, im Kanton Zürich dagegen 138 Quadratfuß auf 1 Kurrentfuß Bahnlänge erforderlich waren und daß für den Quadratfuß im Kanton Thurgau 2,78 Cent., im Kanton Zürich 6,29 Cent. bezahlt werden mußten. Die Fuchart expropriirten Landes kommt auf der Bahnstrecke Romanshorn-Zürich einschließlich der Entschädigungen für die expropriirten Gebäude, für Minderwerth an die Bahn angrenzender Grundstücke in Folge von erschwerter Kommunikation, Verstückelung u. s. w., und einschließlich der Kosten des Expropriations-Kommissariates, der eidgenössischen Schätzungscommission und der Prozeßführung bei dem Bundesgerichte, somit alle und jede Kosten in Ansatz gebracht, im Durchschnitte auf Fr. 1860. 50 zu stehen. Es ist indeffen zu bemerken, daß in dieser Berechnung die Mannenberger Mühle und die Dellersche Bleiche im Kemptthale, die zusammen um die Summe von Fr. 126,717 expropriirt wurden, von denen aber ein großer Theil wieder veräußert werden wird, mit der vollen Expropriationssumme angesetzt erscheinen und daß auch eine Menge der Bahn entlang liegender Abschnitte, welche später verwertet werden können, in Rechnung gebracht sind. Im Hinblick hierauf dürfte, auch wenn für die wenigen noch streitigen Expropriationsfälle eine weitere Ausgabe in Aussicht genommen wird, der abschließliche Durchschnittspreis der expropriirten Fuchart auf der Bahnlinie Romanshorn-Zürich ungefähr Fr. 1800 betragen.

Die Expropriation für die Bahnstrecke Baden-Brugg befindet sich im vollen Gange.

c) Unterbau. Auf der einspurig mit 14 Fuß Kronenbreite angelegten Bahnlinie von Romanshorn bis Winterthur ist der Unterbau vollständig hergestellt. Die Länge dieser Linie misst 188,150 Fuß.

Sie besteht aus: 23 geraden Linien von zusammen 156,738' Länge und 23 Bogenlinien von zusammen 31,412' Länge. Die längste gerade Linie von 21,861' findet sich bei Amrisweil, die stärkste Krümmung von 1500' Radius in der Nähe des Thurüberganges. Die horizontalen Linien messen zusammen 52,845', die in Steigungen befindlichen Linien 64,549' und die in Gefällen befindlichen Linien 70,756'. Von Romanshorn bis Frauenfeld beträgt das Steigungsmaximum 8%, von Frauenfeld bis Winterthur um der auf dieser Strecke obwaltenden ungünstigen Terrainverhältnisse willen 12%. Die Bahn steigt zuerst von Romanshorn bis Nied auf 47,500' Länge um 191', fällt dann von Nied bis Felben auf 79,215' Länge um 210', steigt wieder von Felben bis Ruchegg auf 37,750' Länge um 288' und fällt nochmals von Ruchegg bis Winterthur auf 23,685' Länge um 135'. Die Bahn steigt demnach im Ganzen 479' und fällt dagegen 345'. Die Station Felben liegt 19' tiefer als der Bahnhof Romanshorn und der Bahnhof in Winterthur 134' höher als derjenige in Romanshorn. Die Erdarbeiten gestalteten sich im allgemeinen nicht günstig und waren größer, als bei Anfertigung des ersten approximativen Kostenanschlages vermutet wurde. Selbst in der flachen Thurebene zwischen Sulgen und Heschikofen mußte die Bahn, um vor Überschwemmungen durch die Thur gesichert zu sein, auf große Entfernung ziemlich hoch aufgedämmt werden und von Heschikofen bis Frauenfeld war man durch die Wäche von Hüttlingen, Felben und Langdorf, welche auf hoch über die Thalebene aufgehäuften Schuttablagerungen ließen, trotz beträchtlicher Tieferlegung ihrer Bette genötigt, das Bahnvisir höher zu halten als erwünscht war, so daß besonders bei den Stationen Felben und Frauenfeld bedeutende Füllmassen nothig wurden. Der Thalkegel des Islikoner Baches mußte mit einer Dammhöhe von durchschnittlich 30' auf die Länge von 3270' überschritten werden und auch im Eulachthal zwischen der Ruchegg und Oberwinterthur mußte ein durchschnittlich 20' hoher Damum von 4000' Länge erstellt werden. Das Material zur Herstellung dieser Dämme wurde aus den davor gelegenen Einschnitten gewonnen, von denen derjenige bei Islikon eine Länge von 1700' bei 40' größter Tiefe, derjenige bei Ruchegg eine Länge von 4000' bei 47' größter Tiefe hat. Die gesamte bewegte Erdmasse beträgt 426,870 Schachtruhnen (zu 100 Kubikfuß). Somit kommen auf 1 Kurrentfuß 227 Kubikfuß, was einem auf die ganze Bahnlinie sich erstreckenden mittlern Dammkörper von mehr als 8' Höhe entspricht. Die Erdmasse bestand größtentheils aus sandigem Lehmb, Kies, Sand, Torf ic. Fielen die Erdarbeiten größer aus als bei Entwerfung des ersten annähernden Kostenanschlages angenommen worden war, so mußten in Folge dessen auch die Kunstbauten in bedeutender Dimensionen, als man in Aussicht genommen hatte, ausgeführt werden. Es war dies um so fühlbarer, weil sich der ganzen Linie entlang nirgends gute Bausteine vorsanden, so daß dieselben aus den Steinbrüchen von Rheineck und Morschach bezogen werden mußten. Ein Versuch, die näher gelegenen Kalksteine von Schaffhausen zu benutzen, lieferte für die Bauunternehmer keine günstigen Ergebnisse und wurde daher bald wieder aufgegeben. Die wichtigsten Kunstbauten auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur sind: 1) Die Thurbrücke bei Heschikofen, nach Howe's System mit 4 Jochen auf 2 Land- und 3 Mittelpfeilern von Stein, von je 120 und 160' Spannweite, zusammen 600' lang, mit 18' hohem hölzernem, bedecktem Ueberbau und 15' lichter Höhe über dem niedrigen Wasserstande. Die Beschaffenheit des Baugrundes, der bei 80' Tiefe eine noch nicht ergründete Kiesanschwemmung zeigte, machte eine Pfahlrostgründung mit 30—40' langen Grundpfählen nothwendig. 2) Die Murgbrücke in Frauenfeld mit 7½' hohen eisernen Gitterträgern, die, auf steinernen Pfeilern ruhend, eine Lichtweite von 75' überspannen und die Bahn auf übergelegten eichenen Schwellen tragen. 3) Die schief, unter einem Winkel von 45° gewölbte Brücke über den Nachfluß bei Fehlwies mit 42' lichter Weite. Außer diesen Brücken waren für die Bahn noch 100 steinerne Dohlen und Gewölbdurchlässe und 36 offene, mit

verschiedenen Eisenkonstruktionen überdeckte Brücken von 6 — 24' Spannweite nothwendig. Neben der Bahn aber waren 111 theils hölzerne, theils steinerne Feldwegbrücken erforderlich. — Von Wegübergängen mußten 2 vermittelst einer Überbrückung der Bahn bewerkstelligt werden; 11 führen unter der Bahn hindurch und 102 sind im Niveau derselben. Die Veränderungen und Neubauten an Haupt- und Nebenstraßen, Güterwegen und Ueberfahrten sammt Parallelwegen umfassen eine Gesamtlänge von 115,000 Fuß. Der Nachfluß mit seinen Zuflußbächen, die Gießbäche im Thurthal, die Bäche in Hüttlingen, Tiefen, Langdorf &c. erforderten auf größere Strecken nicht unbedeutende Korrektionen. — Die Gesamtkosten des Unterbaues auf der Linie Romanshorn-Winterthur können, da die Schlußberechnungen noch nicht beendigt sind, zur Zeit nicht genau angegeben werden; indessen mag hier die beruhigende Mittheilung Platz finden, daß diese Kosten etwas unter den Beträgen der in dem letzten Geschäftsbuch angegebenen Akkordsummen bleiben werden.

Die Bauloose der Bahnstrecke zwischen Winterthur und Zürich, welche noch nicht Bauunternehmern übertragen waren, wurden nunmehr während des Berichtsjahres in Akkord gegeben. Die zwei letzten zu Frk. 723,125 veranschlagten Bauloose der Sektion Tagelschwangen wurden um die Summe von Frk. 604,987 und das erste und dritte Bauloos der Sektion Zürich, die zusammen zu Frk. 311,362 veranschlagt waren, um die Summe von Frk. 265,984, somit diese 4 Loose um Frk. 163,516 oder nahezu 16% unter dem Voranschlage des technischen Bureau's an Bauunternehmer vergeben. — Der Stand der Arbeiten auf der Linie von Winterthur bis Zürich ist folgender: In der von dem südlichen Ende des Bahnhofes in Winterthur bis zum Glattübergange unterhalb der Herzogenmühle reichenden Sektion Tagelschwangen sind nahezu  $\frac{3}{4}$  der sämtlichen Erdarbeiten beendigt. Die kleinen Brücken sind zum größten Theile fertig oder der Vollendung nahe. Die Pfeiler der Brücke über die Töss stehen bis auf die Gitterträger aufgemauert da. An der Brücke über die Glatt sind bei allen 4 Pfeilern die Grundquader und Sockelschichten versezt. Die Sektion Zürich, welche sich von der Glatt bis zum Bahnhofe in Zürich erstreckt, umfaßt die wichtigsten Bauwerke der ganzen Nordostbahn, nämlich den Tunnel zwischen Wipkingen und Oerlikon, die Limmatbrücke und die zu beiden Seiten des Tunnels vorkommenden Erdarbeiten. Der Tunnel, welcher 3200' lang wird, ist auf eine Länge von 2000' beinahe vollständig ausgebrochen und auf weitere 600' ist der Ausbruch für das Gewölbe vorgetrieben. Das Gewölbe selbst ist auf eine Länge von 2100' und die Widerlager sind auf eine Länge von 700' hergestellt. An der Limmatbrücke sind beiläufig  $\frac{3}{5}$  des Mauerwerks vollendet; die Pfeiler werden bis Ende dieses Monats auf die Höhe der Gewölbanfänge und der Auflager für die schmiedeeisernen Gitterträger gebracht werden. Die nasse und ungünstige Witterung des vergangenen Winters und des Anfangs dieses Frühjahrs hat die Erdarbeiten vor den Tunneleinschnitten in Rückstand gebracht, wie dann auch, da ein großer Theil des Zürichsee's lange zugefroren blieb und die Steinlieferungen während geraumer Zeit ausgesetzt bleiben mußten, die Maurerarbeiten im Tunnel über Erwarten verzögert worden sind. Es sind indessen für einen sehr energischen Betrieb dieser Arbeiten alle nöthigen Maßregeln getroffen, so daß Hoffnung vorhanden ist, es werden die auf 31. Dezember dieses Jahres festgesetzten Vollendungstermine eingehalten werden können.

Auf der Fortsetzung der Nordostbahn im Kanton Aargau sind zwischen Baden und Brugg die Arbeiten, wo es irgend gestattet war, in Regie begonnen worden; namentlich geschah dies an den schwierigern Stellen, wie am Martinsberg; am sog. Unterwylerberg, wo auf mehr als 2000' Länge ein sehr ungünstiger, aus zerklüfteten Leberfelsen bestehender Baugrund sich vorfand, und an der Brücke über die Reuss. Die ganze Strecke von Baden bis Brugg ist in 4 Bauloose abgetheilt und es ist schon seit ein

paar Monaten das 3te, die Neußbrücke enthaltende, zu Frk. 459,806 veranschlagte Bauloos um die Summe von Frk. 430,554, also mit beiläufig 6½% Rabatt an Unternehmer vergeben worden. Für die 3 übrigen zu Frk. 718,662 veranschlagten Bauloose hat die Ausschreibung stattgefunden und wird, da die Frist für Einreichung der Angebote verstrichen ist, der Zuschlag an Unternehmer in diesen Tagen erfolgen.

d) Oberbau. Obgleich die ungewöhnlich lange andauernde ungünstige Witterung des Winters und Frühjahrs ungemein hemmend war, so ist nun nichts desto weniger der Oberbau von Romanshorn bis Winterthur vollständig gelegt, so daß diese Linie in nächster Zeit dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann. Die Schienen sind 18 engl. Fuß lang, 4 engl. Zoll hoch und breit und wägen durchschnittlich je 366 Schweizerpfund; ein Schienenstück von 1 Schweizerfuß Länge wiegt demnach 20,03 Pfund. Dieselben sind auf eichene, 8 Fuß lange, 5 Zoll dicke Unterlagsplatten mit Hackennägeln aufgenagelt, an den Stößen auf Unterlagsplatten gelegt und mit Latschen verbunden. Die Stoßschwellen sind 10", die Zwischenschwellen 8" breit. Auf jede Schiene von 18' Länge kommen 1 Stoßschwelle und 6 Zwischenschwellen. Die Bettung besteht aus Kies und reinem Sand. Die Einfriedigung der Bahn und die Schutzwehren an Wegübergängen sind auf möglichst einfache Weise ausgeführt. Jeder Biflerbruch ist mit einem Steigungs- und Gefällszeiger bezeichnet. Es werden Controlltafeln aufgestellt, welche dazu dienen, eine gehörige Ausübung der Bahnaufficht zu sichern. Die Ausmarkung des Bahngebietes ist in Ausführung begriffen und die Böschungen sind schon im verflossenen Jahr, so weit sie vollendet waren, mit geeigneten Gewächsen bepflanzt worden.

Für die Linien von Winterthur bis Zürich und von Baden bis Brugg ist das erforderliche Oberbaumaterial durch Verträge gesichert. Wir heben hier lediglich hervor, daß außer den bereits in dem letzten Geschäftsberichte erwähnten für unsere Gesellschaft ungemein günstigen Verträgen über Schwellenlieferungen noch weitere solche zu ebenfalls sehr vortheilhaften Bedingungen abgeschlossen wurden, in Folge wessen nun der Schwellenbedarf vom Bodensee bis Brugg als vollständig gedeckt erscheint, und daß ferner die für die Bahnstrecken Winterthur-Zürich und Baden-Brugg erforderlichen Eisenbahnschienen in einem Belaute von 3000 Tonnen (60,000 Centner) zu dem Preise von Frk. 278. 60 die Tonne, frachtfrei nach Romanshorn, beziehungsweise Brugg, geliefert, bestellt sind, deren Absendung von der Englischen Küste bereits in erheblichem Umfange begonnen hat und die gemäß den abgeschlossenen Verträge bis Ende Juli I. J. an den festgesetzten Ablieferungsorten angelangt sein müssen.

e) Hochbau. An der vollendeten Bahnlinie Romanshorn-Winterthur befinden sich drei größere Bahnhöfe in Romanshorn, Frauenfeld und Winterthur, und 9 Stationen und Haltstellen, nämlich: Amriswil, Sulgen, Bürglen, Weinfelden, Märstätten, Müllheim, Felben, Usslikon und Wiesendangen. Zwischen diesen Bahnhöfen, Stationen und Haltstellen sind der Bahn entlang, zunächst bei Wegübergängen 49 Bahnhwärterbuden angebracht. — Der Bahnhof in Romanshorn zieht sich in einer Länge von 2300' am neuen Hafen hin. Zwei Hauptgleise gehen durch die Personenhalde bis zur Drehscheibe. Eine drittes Hauptgleis ist außerhalb der Halle gelegt, welches sich entlang der Quaimauer bis zum Güterschuppen und Lagerhaus fortzieht, während ein Gleise von der Drehscheibe durch den Güterschuppen hindurch geht, und bis in die erste Einfahrt des Lagerhauses, sobald das Bedürfnis eintritt, verlängert werden kann. Das Verladen von Gütern und das Einreihen der Güterwagen in die Bahnzüge wird daher mit aller wünschbaren Bequemlichkeit statt finden können. Durch 4 Krähnen, welche auf der Quaimauer und am Güterschuppen aufgestellt werden und durch eine

zwischen dem Güterschuppen und dem Lagerhause angebrachte Schiebebühne wird die Manipulation mit den Gütern und Güterwagen noch mehr erleichtert. Die Ausdehnung der Quaimauer auf eine Länge von 1400' wird das gleichzeitige Anlegen von 6 und mehr Dampfbooten und Segelschiffen möglich machen. Auf der Landseite der gedeckten Einstieghalle steht das Verwaltungsgebäude mit den erforderlichen Dienstbüreau und Wohnungen und zu dessen beiden Seiten je eine Remise, die eine für Lokomotiven, die andere als provisorische Reparaturwerkstatt eingerichtet. Außerhalb des Bahnhofes, jedoch immerhin auf dem Eigenthume der Gesellschaft, ist ein Wohnhaus, welches Behufs Erstellung des Bahnhofes abgebrochen und zu diesem Ende hin expropriirt werden mußte, wieder aufgestellt und zu einer Schreinerwerkstatt mit Magazin und Wohnungen für Bahnbiedienstete eingerichtet worden. Um den Bahnhof herum führt eine neue Straße für den Landverkehr. Der Bahnhof in Frauenfeld enthält einen Güterschuppen, mit einigen zu Verwaltungszwecken dienenden Räumen, sodann gegenüber diesem Gebäude eine Lokomotiv- und Wagenremise mit Wasserstation, eine Drehzscheibe u. f. f. Er ist von 3 Gleisen durchzogen. — Der Bahnhof in Winterthur enthält ein provisorisches Aufnahmehaus, daneben einen Güterschuppen und gegenüber eine Lokomotiv- und Wagenremise mit Wasserstation, eine Drehzscheibe u. f. f. Er ist von 5 Gleisen durchzogen. — Die Stationen haben in der Regel ein Doppelgleis für den gewöhnlichen Verkehr und ein Seitengleis bis an den mit Kassazimmer versehenen Güterschuppen. Die bloßen Haltestellen sind der Natur der Sache nach einfacher eingerichtet. Die Bahnwärterbuden haben ein heizbares Zimmerchen und einen Geschirrraum. — Die Ausweichungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebühnen, Wasserleitungen, Wasserkrähen, Pumpen, Wasserreservoirs, Hebkrähen &c. sind nach den einfachsten, aber erprobten Systemen hergestellt. — Alle Hochhäuser sind unter Dach gebracht und in ihrem innern Ausbau soweit vollendet, daß ihrer Benutzung auf die Zeit der Eröffnung des Betriebes nichts im Wege steht. Die Voranschlagssumme des technischen Büros für sämtliche Hochbauten von Romanshorn bis Winterthur beträgt Fr. 480,355, die Akkordsumme dagegen nur Fr. 442,656. — Es sind demnach die Hochbauten durchschnittlich beinahe 8% unter den Voranschlägen an Bauunternehmer vergeben worden.

Für die Strecke von Winterthur bis Zürich sind die Projekte und Voranschläge aller Zwischenstationen zur Ausschreibung bereit, und auch für den Bahnhof in Zürich ist der Schienenplan ausgearbeitet.

f) Betriebsmittel. Die Ablieferung der schon in unserem ersten Geschäftsberichte erwähnten 8 Lokomotiven aus der Maffei'schen Fabrik in München hat im December des Berichtsjahres begonnen und ist seither vollständig erfolgt. Die Lokomotiven sind in allen Theilen dem aufgestellten Programme gemäß ausgeführt und dürfen, so weit jetzt schon ein Urtheil gefällt werden kann, als sehr gelungen bezeichnet werden. Sie erhielten die Namen Zürich, Winterthur, Frauenfeld, Romanshorn, Friedrichshafen, Lindau, Thur und Töss. — Für die zunächst dem Betriebe zu übergebende Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur sind folgende Wagen bestellt worden, deren Ablieferung im Monat März d. J. begonnen hat und bis zur Eröffnung des Betriebes vollständig durchgeführt sein soll.

1) Personenzüge.

4 Stück achträdrige I. u. II. Klasse, das Stück zu 52 Plätzen,						
4	=	=	II.	=	=	= 56 =
12	=	=	III.	=	=	= 72 =
2	=	vierrädrige	II.	=	=	= 24 =
2	=	=	III.	=	=	= 32 =

im Ganzen 24 Stück mit zusammen 1408 Plätzen.

2) Güterwagen.

14	Stück	vierrädrige geschlossene,	das Stück zu 160 Ctr. Tragkraft,
24	=	=	offene = = = 160 = =
2	=	achträdrige geschlossene,	= = = 240 = =
2	=	=	offene = = = 240 = =

also im Ganzen 42 Stück mit zusammen 7040 Centner Tragkraft.

Eine weitere Bestellung von 10 Stück 4rädrigen geschlossenen Güterwagen mit je 160 Centner Tragkraft, 10 Stück 4rädrigen offenen Güterwagen mit je 160 Centner Tragkraft, 6 Stück 8rädrigen geschlossenen Güterwagen mit je 200 Centner Tragkraft und 6 Stück 4rädrigen Viehwagen, somit zusammen von 32 Wagen mit einer Gesamttragkraft von 5360 Centner, ist im Laufe des gegenwärtigen Jahres unter Festsetzung der Ablieferungszeit auf nächsten Juli erfolgt. Der Preis aller dieser 98 Personen- und Güterwagen beläuft sich auf die Summe von Frk. 520,998.

g) Technisches Bureau. In Folge des Weiterbaues im Kanton Aargau konnte das technische Personal, obgleich auf der nunmehr vollendeten Bahnstrecke eine Reduktion desselben stattfand, im Ganzen bis jetzt nur um 2 Geometer vermindert werden. Manche Angestellte sind noch mit den Abrechnungen für die Linie Romanshorn - Winterthur beschäftigt und werden, sobald diese geschlossen sind, entlassen werden.

h) Eröffnung der Bahn. Aus allem bisher Angeführten ergibt sich, daß die Strecke Romanshorn - Winterthur in der ersten Hälfte des bevorstehenden Monates Mai dem Betriebe übergeben werden kann. Wenn wir uns in unserem letzten Geschäftsberichte dahin ausgesprochen haben, daß die Größnung der Linie von Winterthur bis Zürich im Anfange des Jahres 1856 werde stattfinden können, so haben wir gegenwärtig keine Veranlassung, eine andere Ansicht zu äußern. Die Bahnstrecke Baden - Brugg hoffen wir im Frühjahr 1856 dem Betriebe übergeben zu können. Wenn in's Auge gefaßt wird, daß von den beiden schweizerischen Eisenbahngesellschaften, welche ein halbes Jahr vor uns die Konzessionen ausgewirkt haben, bloß die Westbahngesellschaft im Begriffe steht, eine 43,2 Kilometer lange Bahnstrecke in Betrieb zu setzen, und daß hingieder von den schweizerischen Gesellschaften, welche gleichzeitig mit uns konzessionirt worden sind, nur die Centralbahngesellschaft ein 14 Kilometer langes Bahnstück dem Verkehre bereits übergeben hat, wozu in näherer Zukunft noch eine weitere Bahnstrecke von 6,7 Kilometer Länge kommen dürfte, so kann wohl unsere Gesellschaft, welche in diesen Tagen eine 56,2 Kilometer lange Bahnstrecke in Betrieb setzen wird, nicht als im Rückstande bestindlich angesehen werden.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

Weder in dem Personalbestande der Gesellschaftsbehörden noch in demjenigen des Bureau's der Direktion sind während des Berichtsjahres Veränderungen eingetreten. Die Direktion hielt 126 Sitzungen und behandelte in denselben 2094 Geschäfte. Der Verwaltungsrath erledigte in 3 Sitzungen 12 Geschäfte.

Das Präsidium erklärte nach Verlesung dieses Geschäftsberichtes die ordentliche General-Versammlung der Nordostbahngesellschaft des Jahres 1855 für eröffnet.

Es wurde sodann von dem Präsidium theils angezeigt, daß für 22,597 Aktien Stimmkarten mit 1527 Stimmen ausgestellt worden seien, theils eröffnet, daß Inhaber von mehr als 250 Stimmen anwesend und in der Versammlung mehr als  $\frac{1}{5}$  der Aktien repräsentirt, daß somit die Versammlung gemäß §. 23 der Statuten beschlußfähig sei.

Zu Stimmzählern wurden gewählt: Die Herren Bezirksrichter Wunderli von Auferstahl, Stadtrath Ernst von Winterthur, alt Nationalrath Ringier von Lenzburg, Bertschinger-Amsler von Lenzburg, Werdmüller-Stöcker von Zürich und Staatsanwaltssubstitut Dr. Steiner von Winterthur.

Hierauf wurde zur Behandlung des Geschäftsberichtes der Direktion über das Jahr 1854 übergegangen.

Betreffend diesen Gegenstand hinterbringt der Verwaltungsrath folgenden Vorschlag:

„Die Generalversammlung  
auf den Antrag des Verwaltungsrathes  
beschließt:

Der Direktion auf Grundlage des von ihr erstatteten und hiemit genehmigten Geschäftsberichtes für das Verwaltungsjahr 1854 den Dank für die Thätigkeit und Einficht auszusprechen, mit welcher sie das Interesse der Unternehmung gewahrt und befördert habe.“

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

Sodann ward gegenüber der Direktion der Wunsch ausgesprochen, es möchte, wenn möglich, der Geschäftsbericht jeweilen acht oder zehn Tage vor der Generalversammlung gedruckt und den Aktionären zur Verfügung gestellt werden.

Hierauf ward folgende Rechnung der Direktion über das Jahr 1854 verlesen:

# Rechnung der Schweizerischen

## Einnahmen.

### Bau-Einnahmen.

	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
Einzahlungen Bodensee = Aktien . . . . .	8,005,650	—				
id. Nordbahn = Aktien . . . . .	7,344,800	—				
id. Nordbahn = Obligationen . . . . .	817,950	—				
			16,168,400	—		
Interesse = Conto . . . . .		119,567	84			
Verschiedene Einnahmen . . . . .		1,654	28			
Verkaufte Grundstücke und Gebäude . . . . .		2,479	—			
Ertrag von Grundstücken . . . . .		801	16			
Bergütungen von Gemeinden . . . . .		7,018	95			
Annulierte Bodensee = Aktien . . . . .		12,550	—			
id. Nordbahn = Aktien . . . . .		13,325	—			

### Betriebs-Einnahmen.

Netto = Betriebs = Einnahmen . . . . .	185,923	39				
--	---------	----	--	--	--	--

Total der Einnahmen . . . . . **16,511,719** **62**

# Nordostbahn-Gesellschaft.

## Ausgaben.

## Ankaufspreis der Sektion Zürich-Baden.

## Bau-Verwaltung.

Aktien = Emissionskosten	.	.	.	.	.	.	1,680	70	
Provisionen = und Cours = Vergütungen	.	.	.	.	.	.	9,709	23	
Gehalte der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	.	.	.	.	22,870	70	
id. des Administrations = Personals	.	.	.	.	.	.	30,019	11	
Reise = Auslagen	.	.	.	.	.	.	2,221	74	
Postporti und Kommissionskosten	.	.	.	.	.	.	8,218	54	
Druck = und Insertionskosten	.	.	.	.	.	.	7,881	87	
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung	.	.	.	.	.	.	2,535	81	
Büreaukosten	.	.	.	.	.	.	4,378	25	
Bibliothek und Zeitungen	.	.	.	.	.	.	270	70	
Verschiedenes	.	.	.	.	.	.	1,507	87	
								91,294	52

## Vorarbeiten.

Gehalte, Reise-Auslagen und Löhne	.	.	.	.	.	.	.	120,737	76		
Inventarstücke	.	.	.	.	.	.	.	5,706	14		
Materialien	.	.	.	.	.	.	.	4,559	35		
Verschiedenes	.	.	.	.	.	.	.	1,451	33	132,454	58

## **Expropriation.**

Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	.	.	.	.	.	16,446	15		
Entschädigungen	.	.	.	.	.	.	.	1,342,724	59		
Schätzungs- und Gerichtskosten	.	.	.	.	.	.	.	5,862	68		
Verschiedenes	.	.	.	.	.	.	.	4,996	15	1,370,029	57

## Bahnbau.

### Allgemeines.

Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	.	.	.	301,703	74				
Inventarstücke	.	.	.	.	.	72,872	49				
Materialien	.	.	.	.	.	28,803	45				
Büroaufkosten	.	.	.	.	.	5,190	88				
Verschiedenes	.	.	.	.	.	1,087	56	409,658	12		

Uebertrag . . . . . | 409,658 | 12 | 6,097,753 | 67

# Rechnung der Schweizerischen

## Ausgaben.

	Frfl.	Frfl.	Frfl.	Frfl.	Frfl.	Gts.
Unterbau.		Uebertrag .	.	409,658	12	6,097,753
Erdarbeiten .	1,307,246	11				67
Stützmauern .	18,061	24				
Tunnels .	598,799	49				
Brücken, Durchlässe und Kanäle .	1,633,083	41				
Wegbauten .	72,846	04				
Uferbauten .	518,659	13				
Bettung .	211,004	38				
Verschiedenes .	638	94	4,360,338	74		
Oberbau.						
Schwellen .	316,586	05				
Schienen und deren Befestigungsmittel .	1,563,806	12				
Wegübergänge .	36	78				
Legen des Oberbaues .	84,815	19				
Einfriedigung, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger &c.	13,495	15				
Verschiedenes .	904	29	1,979,643	58		
Bahnhöfe und Stationssplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen .	363,560	25				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen .	3,076	71				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen .	12,288	57				
Hebekrähen und Brückenwaagen .	2,150	20				
Technische Einrichtung der Werkstätten .	8,674	27				
Verschiedenes .	852	36	390,602	36	7,140,242	80
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender .				7	80	
Wagen .				3,059	82	
Für die Bureaux der Hauptverwaltung und das Kontrol-Bureau				614	43	
" " Material-Verwaltung .				1,747	43	
Stehende Dampfmaschine .				4,629	20	
Werkzeugmaschine .				4,911	71	
Werkzeuge-Requisiten .				4,165	33	19,135
Verzinsung des Aktien-Kapitals und der Obligationen						72
Total der Ausgaben .					233,259	40
					13,490,391	59

# Nordostbahn-Gesellschaft.

## Rechnungs Abschluß.

Total der Ausgaben . . . . .

Frfl. 13,490,391 Gts. 59

### Aktiva.

Sconto = Geschäft . . . . .	2,139,047	Frfl. 34
Kassa = Konto . . . . .	11,657	Gts. 99
Wechsel = Konto . . . . .	338,596	Frfl. 13
Bank . . . . .	140,685	Gts. 85
Material = Konto . . . . .	314,049	Frfl. 28
Verschiedene Hauptbuch Debitoren . . . . .	953,488	Gts. 33
	3,897,524	Frfl. 92

### Passiva.

Verschiedene Hauptbuch Kreditoren . . . . .	876,196	Frfl. 89	Gts. 3,021,328	03
---	---------	----------	----------------	----

Total gleich den Einnahmen . . . . .

Frfl. 16,511,719 Gts. 62

# Betriebsrechnung von 1854.

## Einnahmen.

### A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.

#### I. Personentransport.

	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.
1. Personentaxen . . . . .	178,604	95				
2. Taxen für Reiseeffekten . . . . .	12,645	70				
3. Gepäckträgertaxe . . . . .	1,144	60				
4. Omnibus . . . . .	1,321	20	193,716	45		

#### II. Gütertransport.

	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.
1. Gütertaxen . . . . .	56,262	35				
2. Postfrachtstücke . . . . .	1,120	35				
3. Fuhrwerke . . . . .	949	—				
4. Vieh . . . . .	354	20	58,685	90	252,402	35

### B. Mittelbare Betriebseinnahmen.

	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.
I. Bergütung der Postverwaltung . . . . .			9,000	—		
II. Pacht- und Miethzinsen . . . . .			2,383	84		
III. Gewonnenes altes Material . . . . .			976	20		
IV. Zufälliges . . . . .			3,648	10	16,008	14

Total . . . . . **268,410** **49**

# Betriebsrechnung von 1854.

## Ausgaben.

### I. Betriebsverwaltung.

	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.
1. Gehalte des Administrationspersonales . . . . .	.	.	3,571	79		
2. Reiseauslagen . . . . .	.	.	3	40		
3. Heizung und Beleuchtung . . . . .	.	.	32	70		
4. Druck- und Insertionskosten, Büraubedürfnisse . . . . .	.	.	379	20		
5. Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel . . . . .	.	.	14	96		
6. Verschiedenes . . . . .	.	.	592	64	4,594	69

### II. Unterhaltungskosten.

	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.	Frfl.	Gts.
1. Der Bahn:						
a) Besoldung des Bahnpersonals . . . . .	25,305	16				
b) Büraubedürfnisse . . . . .	85	75				
c) Bekleidung des Bahnpersonals . . . . .	164	64				
d) Unterhalt des Bahnkörpers . . . . .	1,595	80				
e) Unterhalt der Kunstdächer . . . . .	239	56				
f) Unterhalt des Oberbaues . . . . .	8,636	44				
g) Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften . . . . .	430	97				
h) Räumung von Schnee und Eis . . . . .	32	20	36,490	52		
2. Der Gebäude:						
a) Unterhalt der Gebäude . . . . .	1,889	71				
b) Feuerversicherung . . . . .	854	99	2,744	70		
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe . . . . .			1,602	48		
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften . . . . .			499	14		
5. Signals- und Beleuchtungskosten . . . . .			664	95		
6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten						
a) der stehenden Dampfmaschinen . . . . .	493	69				
b) der Werkzeugmaschinen . . . . .	395	26				
c) der übrigen mech. Einrichtungen . . . . .	667	40				
d) Der Werkzeuge und Requisiten . . . . .	3,074	53	4,630	88	46,632	67
Uebertrag . . . . .					51,227	36

# Betriebsrechnung von 1854.

## Ausgaben.

	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
Uebertrag . . . . .					51,227	36
<b>III. Transportkosten.</b>						
<b>1. Personen- und Gepäck-Transport:</b>						
a) Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . . . .	22,475	73				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtungen . . . . .	1,567	64				
c) Bekleidung . . . . .	787	54				
d) Billetkosten und Bekanntmachung . . . . .	1,286	10				
e) Unterhalt der Personen- und Gepäckwagen . . . . .	6,681	16				
f) Beheizung und Beleuchtung der Wagen . . . . .	294	28				
g) Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisten . . . . .	296	88				
h) Del und Schmiere . . . . .	397	13				
i) Omnibusdienst . . . . .	1,898	06	35,684	52		
<b>2. Güter- Fuhrwerk- und Viehtransport:</b>						
a) Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . . . .	3,606	55				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . . . .	53	25				
c) Bekleidung . . . . .	12	40				
d) Druckkosten und Bekanntmachungen . . . . .	12	40				
e) Unterhalt der Güter-Equipage-Viehwagen- und Fahrrequisten	3,865	08				
f) Del und Schmiere . . . . .						
g) Verführung der Güter . . . . .	13,576	52				
h) Versicherung der Güter . . . . .	98	75	21,224	95		
<b>3. Zugkraftskosten:</b>						
a) Besoldungen und Löhne, Stundengelder, Ersparnisprämien &c.	18,794	99				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . . . .	940	07				
c) Brennmaterial . . . . .	12,391	19				
d) Schmiermaterial . . . . .	1,700	85				
e) Pützmaterial . . . . .	526	96				
f) Reparaturen an Lokomotiven und Tendern . . . . .	14,893	01				
g) Wasserpumpen, Holzschnieden und Vorwärmern . . . . .	791	06				
h) Probefahrten und Kesselproben . . . . .	159	38	50,197	51	107,106	98
<b>Summa der Ausgaben . . . . .</b>					158,334	34
<b>Netto-Einnahme . . . . .</b>					110,076	15
<b>Total gleich der Brutto-Einnahme . . . . .</b>					<b>268,410</b>	<b>49</b>

Nach Verlesung der Rechnung wird dieselbe von dem Referenten der Direktion, Herrn Direktor 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 1854 die Genehmigung ertheilt.“

Auch dieser Antrag des Verwaltungsrathes wurde von der Generalversammlung einmütig angenommen.

Als letzter Gegenstand auf dem Traktandenzykular erschien die Erneuerungswahl der zweiten Hälfte der Mitglieder der Gesellschaftsbehörden. Es wurde indeffen, da diese Mitglieder am 12. September 1853 gemäß §. 28 der Statuten auf zwei Jahre gewählt worden waren und da in Folge dessen die Erneuerungswahlen erst auf eine mit dem 12. September 1855 beginnende Amts dauer hätten getroffen werden können, einmütig beschlossen:

Es sei eine Uebergangsbestimmung dahin zu treffen, daß die Amts dauer der am 12. September 1853 gewählten zweiten Hälfte der Mitglieder der Gesellschaftsbehörden bis Ende April 1856 erstreckt werden soll, in Folge wessen dann auch die Amts dauer der ersten Hälfte der Mitglieder der Gesellschaftsbehörden erst am Ende April 1858 ablaufen solle.

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

---