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

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 2 (1854)

**Artikel:** Auszug aus dem Protokolle der ordentlichen Generalversammlung der

Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgehalten in

Zürich den 30. April 1855

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730486

#### 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:** 19.08.2025

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

## Auszug aus dem Protokolle

ber

## ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

der

Schweizerischen Nordostbahn = Gesellschaft

abgehalten

in Zürich den 30. April 1855.

Bürich, Drud von Orell, Füßli 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:

#### Tit.!

Der zweite Geschäftsbericht der Direktion der Nordosthahn, der Ihnen anmit vorgelegt wird, begreift das Jahr 1854 und zerfällt in die gleichen Hauptabtheilungen, welche in dem ersten Geschäftsberichte enthalten sind. Einzig ift, da bei dem Bunkte, bis zu welchem die Nordostbahn mittlerweile gediehen ift, mancherlei Verhandlungen mit andern Eisenbahn-Unternehmungen, deren Schienenwege in die Nordsostbahn jedenfalls einmunden werden oder in Betreff welcher eine solche Verbindung wenigstens in Frage kommt, Statt zu sinden hatten, die Sinzusügung einer weitern diese Verhandlungen beschlagenden Hauptsabtheilung nothwendig geworden, die der Natur der Sache nach auch in künftigen Geschäftsberichten jeweilen wird sortgesührt 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 Dunde.

a) Konzeffionen. Wir hatten ichon in unserm lettjährigen Berichte bas Bergnügen, Ihnen melben zu können, daß die Konzeffionen fur die fammtlichen die Nordoftbahnunternehmung bildenden Linien ertheilt und von Bundeswegen genehmigt feien und zwar in einer durchweg einheitlichen und für bie Unternehmung gunftigen Weise. Es erubrigt uns baber bier nur noch der Berhandlungen zu gebenfen, welche mahrend des Berichtsjahres mit Rudficht auf die durch die Konzeffion des Kantons Thurgau an die Nordoftbahnunternehmung und durch Staatsberträge der Kantone Burid, und Thurgau mit dem Ranton St. Gallen offen behaltene Möglichkeit einer Fortführung ber Norboftbahn bis Rorfchach Statt aefunden haben. Die eben ermähnten Staatsvertrage bestimmen im hinblide barauf, daß unsere Gesell= ichaft eine folde Berlangerung der Nordoftbahn unter Umftanden in ihrem Intereffe finden könnte, "es fei ber Bahnhof in Rorschach so anzulegen, daß in demselben ber Anschluß der Nordostbahnlinie mit thunlichster Leichtigkeit und fo, daß die Weiterbeförderung auf andere Linien ohne Umladen möglich fei, bewerkstelligt werben könne." Rraft bieser Vertragsbestimmung hat die Regierung von Burich auf bochft verdankenswerthe Beife in fortwährender Entgegennahme unferer baherigen Bunfde gegenüber ber Regierung von St. Gallen die erforderlichen Schritte gethan, um die Anlage des Bahnhofes in Rorfchach in der vertragsmäßig bestimmten Weise zu erwirken. Sind auch die daherigen Verhandlungen noch nicht zum Abichluffe gediehen, fo darf boch eine Erledigung berfelben in einer für die Nordostbahngesellschaft annehmbaren und babei ben St. Gallifden Intereffen bie vollfte Rechnung tragenden Beife in Aussticht genommen werben.

- b) Genehmigung bes Trace's ber Bahn. Die Feftstellung bes Trace's ftand auf ber gangen Linie von Romanshorn bis Burich nur noch fur bie fleine Strecke vom hard bis Burich aus. Es bing nämlich biefelbe bon ber Entscheidung ber Frage ab, ob ber gegenwärtige Bahnhof in Burich beibehalten ober verlegt werden folle. Diese Frage wurde auf Grundlage fehr einläglicher Untersuchungen von einer Mehrheit bes Berwaltungsrathes dahin entschieden, es seien im Nordbahnhofe unter Benutung der por= handenen Gebäulichkeiten und des zu demfelben gehörenden Areales diesfeits und jenfeits der Sihl die= jenigen Einrichtungen zu treffen, welche für einen sichern und zweckmäßigen Betrieb bes Bersonen= und Waarenverkehrs unumgänglich nothwendig erscheinen, und es habe bemzufolge bie Direktion bei ber Gin= richtung des Bahnhofes alle diejenigen Ersparnisse eintreten zu lassen, welche mit der Erreichung des oben bezeichneten Zweckes vereinbar find. Bermittelft bieses Beschlusses war zugleich auch bas Trace ber Bahn vom Harde bis Zürich bestimmt und es wurde nun noch für basselbe bie hoheitliche Genehmigung nachgesucht. Die Regierung von Burich erklärte sich babin, bag fie ber Ausführung ber Bahn auf Grundlage bes ihr porgelegten Traceplanes zwar nicht entgegentrete, bag fie jedoch im Sinblicke auf bie Bunfchbarkeit einer Fortführung ber Nordoftbahn bis an ben See und bon dem Beftreben ausgebend, bag ber Bukunft in biefer Begiehung fo wenig als möglich vorgegriffen werbe, nicht umbin könne, mit ihrer Erflärung die Empfehlung zu verbinden, im alten Bahnhofe und Behufs Ginführung ber Oftbahn in benfelben bloß die nothwendigsten Bauten und auch diese nur in thunlichst provisorischer Beise außführen zu laffen. — Erfcheint nun in Folge biefer Entscheidung bas Trace auf ber gangen Linie von Bürich bis Nomanshorn als festgestellt, fo wurde im weitern für bas Trace ber Nordostbahn von Baben bis Thurgi und von da theils bis Brugg, theils bis und mit dem Uebergange über die Limmat in der Richtung gegen ben Rhein, die Genehmigung ber Regierung von Aargau nachgefucht und, nachbem einige Borbehalte, die anfänglich gemacht worden, zu verschiedenen Berhandlungen Beranlaffung gegeben, auf eine für die Gesellschaft annehmbare Beise ausgewirkt. Der Plan zu bem Trace ber kleinen Bahnftrecke von Aarau bis zu ber Aargau=Solothurn'schen Kantonsgrenze in ber Boschnau ift ber Regierung von Aargau ebenfalls vorgelegt worden. Es ift uns aber bis zur Stunde feine baberige Entscheidung guge= fommen.
- c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Neben der bereits erwähnten das Track vom Harbe bis Zürich beschlagenden und die Beibehaltung des gegenwärtigen Bahnhoses an letzterm Orte in sich schließenden Worlage an die Regierung von Zürich wurde auch der Plan betressend die Anlage des Bahnhoses in Aarau der Aargauischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt. Die Direktion besindet sich zur Zeit noch ohne Erwiederung auf ihre dießfällige Eingabe. Zu den bereits früher sestgeseten Stationen und Haltstellen auf der Linie von Zürich bis Nomanshorn sind einige neue hinzugessügt worden. Fürs erste wurde an der Ausmündung des Kemptthales auf die Nordostbahn, bei dem sogenannten Kupferhammer, eine Station zu errichten beschlossen. Wielsache Wünsche, die aus der dabei betheiligten, theilweise verkehrsreichen Gegend laut geworden waren, die bedeutende Entsernung der Stationen Essetion und Winterthur, zwischen benen 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 sür den Fall der Gewährung einer Station Kemptthal gemacht hatten, bestimmten die Direktion bei ihrer Schlusnahme, deren Genehmigung durch die Regierung von Zürich nicht ausbleiben konnte. Sodann wurde, um den bedeutenden Ortschaften Müllheim und Wigoldingen

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

d) Genehmigung ber Strafen= und Wafferübergange. Waren auch bie Strafen= und Wafferübergänge ber Nordoftbahn im Ranton Thurgau ichon während bes Jahres 1853 mit ber bortigen Regierung im allgemeinen vereinbart worden, fo blieben boch im Berichtsjahre noch manche in bieses Gebiet einschlagende Punkte zu erledigen übrig. Im Kanton Zurich hatte im Laufe bes Jahres 1853 nur für wenige Strafen= und Wafferübergange ber Nordoftbahn die Genehmigung der Regierung eingeholt werben können. Dagegen wurde im Berichtsfahre fur bie fammtlichen, febr gahlreichen Uebergange, beren hoheitliche Gutheißung noch ausstand, Diefelbe nachgesucht und erlangt. Die Bestimmung bes Ueberganges über die Glatt bot, weil er in einer Weife Statt finden follte, welche einer allfälligen qu= fünftigen Glattforreftion nicht im Wege ftunde, fonbern eber forberlich mare, befondere Schwierigkeiten bar. Bermittelft einer etwelchen Berlegung ber Glatt wird nun ber Uebergang über biefelbe fo bewerkftelligt, daß, falls fpater die Glattforrettion fortgeführt murde, die gegenwärtig im Baue begriffene Gifenbahnbrude unverändert fteben bleiben konnte und fomit meder eine Storung bes Bahnbetriebes, noch eine Bermehrung ber Roften ber Glattforrektion um ber Eisenbahn willen in Ausficht ftunde. Die Anlage der Bahn im Kemptthale erheischte, um allzu häufigen Ueberbrückungen der Kempt auszuweichen und um anderweitigen Uebelftanden zu begegnen, mehrfache Korrektionen Dieses Gewässers. Bot sich babei, nachbem mehrere bereits von anderer Seite ber erworbene Wafferrechte hatten expropriirt werden muffen, die Gelegenheit bar, diefelben burch Auswirkung neuer zu vermehren, fo wurde davon um fo eher Gebrauch gemacht, als die in folder Weife erlangte fehr bedeutende Wafferkraft beim Verkaufe einen beträchtlichen Erlös abzuwerfen verspricht und die Gründung eines großen industriellen Ctablissements permittelft diefer Wafferkraft neue Alimentation für die Bahn in Aussicht ftellt. Bon besonderer Wich= tigkeit war bann noch die Ueberbruckung ber Geerftrage zwifden Burid und Binterthur bei Baltensweil. Daß die Regierung von Zürich das in dem Bahndamme anzubringende Gewölbe für die Straße fenkrecht auf die Ure der Bahn zu erstellen und somit in der fürzesten Linie durch den Bahndamm hindurch zu führen gestattete, darf als eine wefentliche Erleichterung für unfere Unternehmung dankbar anerkannt werben. Es burfte fich übrigens die Regierung von Burich um fo eher in ber Lage erachtet haben, diefes Zugeständniß zu machen, da, fobald die Eisenbahn zwischen Zürich und Winterthur dem Betriebe übergeben fein wird, die ihr entlang laufende Landftrage einen großen Theil ihrer Bedeutung einbugen muß. - Im Ranton Margau ift betreffend bie fammtlichen, fehr gahlreichen Beranberungen an Strafen und Gemäffern, welche in Folge der Erstellung der Nordostbahn auf der Strecke Baden = Brugg nothwendig werben, nach vielfachen und zum Theile langwierigen Verhandlungen eine Vereinbarung erzielt worden, welche eine für ben Staat und für bie Gesellschaft billige genannt werben barf.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu ben Kantonen, burch welche die Nordoftbahn fich zieht. — Wir glauben hier vorerst noch bes Bundesbeschlusses über Abanderung der Art. 4 u. 6 des Bundesgesetes betreffend die Enthebung von der Behrpflicht gebenken zu follen, ber für ben Gifenbahnbetrieb bon großer Bebeutung ift. Gemäß biesem Beschlusse find die Angestellten der Gisenbahnunternehmungen, benen die Fürsorge für die Sicherheit bes Bahnbetriebs in polizeilicher und technischer Beziehung obliegt, während ber Dauer ihrer Anstellung von bem Militärdienste befreit. Die ichweizerische Bundesversammlung ift bei biefem Beschluffe von bem gewiß richtigen Standpunkte ausgegangen, daß ber Nachtheil, ber baraus erwachfen fann, bag die in bie tednischen und polizeilichen Berrichtungen bes Gisenbahndienstes eingeschulten Beamteten und Bediensteten, während fie im Militardienfte fteben, burch minder eingeübte und erfahrene Stellvertreter erfest werben muffen, ungleich größer ift als ber Bortheil, ben bie Wehrpflicht biefer Beamteten und Bedienfteten bem Staate zu bringen vermöchte. Und auch wenn blog ber Militarbienft in's Auge gefaßt wirb, fo leiften in Kriegszeiten bie technischen und bie mit ber Sandhabung ber Bahnpolizei betrauten Beamteten und Ungestellten ber Gifenbahnen baburch, bag fie, im Bahndienste verbleibend, für einen möglichft ichnellen und fichern Transport ber Truppen und bes Rriegsmaterials auf ber Eisenbahn beforgt find, wohl einen ungleich wichtigern Militärdienft, als berjenige mare, ben fie in ber gewöhnlichen Beife zu thun im Falle fein würden. — Das Bundesgeset über ben Bau und Betrieb von Gifenbahnen vom 28. Seumonat 1852 enthielt die Beftimmung, daß Schienen, Schienenftühle, Drehfcheiben, Raber, Achfen, Lokomotiven und Cote, Die für Die Gifenbahn vom Auslande bezogen werden, vom Gingangszolle befreit werden follen. Es erschienen somit in biefer Aufzählung mehrere für Gifenbahnen erforderliche Wegenstände nicht, für die gemäß dem Bolltarife ein fehr bedeutender Boll hatte bezahlt werden muffen, ohne daß ein erheblicher Grund obgewaltet hatte, fie von der Verzollung ausnahmsweise nicht zu befreien, mahrend dagegen anderes Gifenbahnmaterial zollfrei gewesen mare. Unter biefen Gegenftanden verdienen befonders Die Schienenbefestigungemittel aller Urt, von benen nur bie Schienenftuble fur zollfrei erklart maren, Die Ausweichungsporrichtungen, Die eifernen Gifenbahnbruden und endlich und gang besonders auch Die Waggons für den Personen= und Waarentransport hervorgehoben zu werden. Gatte der Boll für die Waggons nach bem Zolltarife bezahlt werden muffen, fo waren für die Berfonenwagen 10 % und für bie Gutermagen 5 % des Werthes zu bezahlen gewefen. Es hatte Diefes, um ein Beispiel anzuführen, auf ben Wagen, welche die Nordoftbahngefellicaft einzig fur bie Strede von Burich bis Romanshorn bedarf, auch wenn die Zollbefreiung der Räder und Achfen in Anschlag gebracht wird, einen Zollbetrag von Frk. 76,000 ausgemacht. Unter biesen Umftanden erachtete es die Direktion als ihre Pflicht, eine einläßliche, die fachbezüglichen Verhältniffe barlegende Eingabe an bas eidgenöffiche Poft= und Bau= bepartement zu richten mit bem Schlufgesuche, es möchte ber Bunbesversammlung eine Borlage gemacht werben, welche die Zollbefreiung der für die Eisenbahnen erforderlichen Materialien im Allgemeinen ausbehnen und namentlich auch auf die oben namhaft gemachten Gegenstände erstrecken murbe. Bugleich lud die Direktion die übrigen ichweigerischen Gifenbahngefellichaften unter Mittheilung ihrer Gingabe an bas eidgenösfifde Poft = und Baudepartement ein, dieses Gesuch unterftugen zu wollen. Die Bundes= behörden liehen der Borftellung ein williges Dhr. Es faßte nämlich in Folge derfelben die Bundesverfammlung am 19. Seumonat 1854 ben Befdluß, es follen in Abanderung ber fachbezüglichen Beftim= mungen bes Bundesgeseges über die Eisenbahnen, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Ausweichungsvorrichtungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbruden, Cisenbestandtheile zum Baue von eisernen Brüden, Räder, Adsen, Lokomotive und Coke, die für Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden, vom

Eingangszolle ganglich befreit, und fur Waggons aller Urt, welche fur die Cifenbahnen aus bem Auslande eingeführt werden, 11/2 % vom Werthe, eben das Aequivalent des Bolles, welchen inländische Waggonfabriken für die zu ihrer Fabrikation nothwendigen, aus dem Auslande zu beziehenden Stoffe bezahlen muffen, als Zoll bezogen werden. Die Bundesverfammlung führte durch diefen Beschluß bie Absicht, die ichon früher bei ihr obgewaltet, es folle alles für die Cifenbahnen erforderliche Material, bas aus bem Auslande bezogen murbe, von bem schweizerischen Eingangszolle befreit, babei jeboch ber inländischen Industrie, welche foldes Material produziren mochte, burch Erlaffung bes Bolles auf ben zu dieser Fabrikation erforderlichen Stoffen ihre bolle Konkurrenzfähigkeit mit dem Auslande erhalten werben, nunmehr vollftandig burch. Sie icheint babei von bem fehr naturlichen Gefühle geleitet worben zu fein, daß, wenn fich der Bund trot ber großen Bortheile, welche ihm die Eisenbahnen in volkswirth= schaftlicher und auch in administrativer Begiehung bringen, mit feinen Finangen bei ber Erstellung berfelben nicht betheiligen wolle, er bann hinwieder nicht noch eine Steuer von ben Gifenbahnunternehmungen burch den Bezug des Zolles und vollends eines fehr hohen Zolles auf den für die Eisenbahnen erforder= lichen Materialien erheben folle. — Gemäß bem bereits erwähnten Bundesgefete über ben Bau und Betrieb von Cifenbahnen hat der Bundegrath Diejenigen Beftimmungen aufzustellen, welche nothwendig find, um in technifder Beziehung bie Ginheit im ichweizerifden Gifenbahnwefen zu fich ern. Das eibgenöffische Boft = und Baudepartement, dem die Beantragung des Dieffälligen Regle= mentes bei bem Bundesrathe oblag, hatte ein Gutachten von ben ichweigerischen Gisenbahngesellschaften über biefen so wichtigen Gegenstand zu erhalten gewünscht, und es war die Nordoftbahngefellschaft im Besondern angegangen worden, Die berfchiedenen ichweigerischen Gesellschaften zur Abgabe eines folden Gutachtens zu vereinigen. Die Aufgabe mar im Sinblicke auf die verschiedenen Lokomotiven= und Wagenspfteme, welche von ben einzelnen Gefellschaften gewählt worben waren, eine fchwierige. Wenn nämlich für bie Nordoftbahn, die Centralbahn, die St. Gallifde und die Rheinfallbahn im Sinblide auf die bei biesen Bahnen vorkommenden Terrainschwierigkeiten, welche die Unwendung ftarker Steigungen und Kurven nothwendig machen, Wagen und Lokomotiven nach amerikanischem Systeme, b. h. mit beweglichen Untergestellen, dagegen für die übrigen schweizerischen Gisenbahnen Wagen und Lokomotiven nach englischem Syfteme, b. h. mit festen Untergestellen, werden in Unwendung gebracht werden, fo bestand nun die Aufgabe barin, eine Anordnung ausfindig zu machen, fraft welcher es trop biefer Verschiedenheit ermög= licht murbe, daß wenigstens Guterwagen von beiben Systemen — fur die Personenwagen ift das Bedurfniß bei Weitem nicht fo bringend - nicht bloß auf jebe schweizerische, sondern auch auf die französischen und beutschen Bahnen übergeben und in Folge beffen Baaren ohne Umladung an die entfernteften Orte ber Schweiz, Frankreichs und Deutschlands gelangen können. Die Art und Beise, wie wir biese Aufgabe zu lofen vorfclugen, hatte fich ber Buftimmung ber übrigen fcmeizerifchen Gifenbahngefellichaften zu erfreuen, und es wurde hierauf unser Borschlag von dem Bundesrathe auf den Antrag des Post = und Baudepartementes in die Berordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 niedergelegt. Es foll nun auf ben fammtlichen ichweizerischen Bahnen die Sohe ber Bug = und Stoßvorrichtungen ber Wagen 3,2 Fuß über ben Schienen, und die Entfernung ber Buffer ber auf englische Urt gebauten Wagen von ber Wagenachse 2,9 Fuß betragen, mahrend fich biese Entfernung bei ben französischen Wagen auf 2,85 Fuß und bei ben beutschen Wagen auf 2,92 Fuß beläuft, folglich nahezu gleich ift. Und sobann sollen, da die nach amerikanischem Systeme gehauten Wagen nicht wie die nach englischem Stifteme konftruirten Buffer haben, fondern in ber Mitte burch eine feste Ruppelftange verbunden werden, die nach amerikanischem Systeme gebauten Güterwagen auf den schweizerischen Bahnen bie Einrichtung erhalten, daß besondere Buffer in Diefelben eingestedt werden konnen, welche zu biefem Zwecke auf der Grenzstation in Bereitschaft zu halten sind. In Folge dieser Vorschriften können nun die nach amerikanischem und nach englischem Spfteme gebauten Guterwagen auf allen schweizerischen Bahnen benutt werben und auch auf die frangöfischen und beutschen Bahnen übergeben. - Daß die Errichtung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen für einen leichten und sichern Betrieb der lettern von der größten Bedeutung ift, liegt auf flacher Hand. Sie erscheint als doppelt wichtig auf Bahnen mit bloß Einem Schienengeleise, wie, theilweise allerdings bloß vorläufig, alle fcweizerischen Eifenbahnen angelegt werden. Gemäß bem Bundesgesete über bie Eifenbahnen ift eine Eifenbahnverwal= tung berechtigt, wenn langs ihrer Bahn eine Telegraphenlinie erstellt wird, an dieser hauptleitung ausfcließlich für ihren Dienft und auf ihre Roften einen besondern Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. Um von biefer Berechtigung Gebrauch machen gu können, mußte darauf hingewirkt werden, daß die öffentliche Telegraphenleitung zwischen Winterthur und Frauenfeld, wo sie gegenwärtig der Landstraße entlang geführt ift, an die Eisenbahn verlegt, und daß auf ber Strede von Frauenfeld bis Romanshorn, wo gur Beit noch keine Telegraphenleitung beftebt, eine folde längs ber Gifenbahn ausgeführt werbe. Es wurden bie erforderlichen Schritte, um bieß zu erwirken, bei ben Bundesbehörden gethan, und fie hatten ben gewunschten Erfolg. Es wird nun eine öffentliche Telegraphenleitung von Winterthur bis Romanshorn längs der Cifenbahn ausgeführt und ein befonderer Drabt an derfelben für die Beförderung der Bahndienstdepeschen angebracht. Aber nicht bloß ber telegraphischen Korrespondenz längs ber Nordostbahn, sondern auch berjenigen zur Berbindung unserer in Romanshorn ausmundenden Bahn mit ihren Fortsetzungen jenseits des Sees glaubte die Direktion ihre Aufmerksamkeit zuwenden zu follen. Sie folloß baber einen Vertrag mit bem eidgenöffischen Postund Baudepartement betreffend Errichtung eines unterfeeischen Telegraphen zwischen Romanshorn und Friedrichschafen und betreffend Benutung deffelben mit Prioritätsrecht für Eisenbahndepeschen ab, bem zur Zeit nur noch bie Ratifikation burch ben Bundesrath mangelt, jedoch ficherem Bernehmen nach nur fo lange mangeln wird, als ein damit zusammenhängender Bertrag ber Gibgenoffenschaft mit Burttem= berg bie enbaultige Gutheißung Seitens bieses lettern Staates nicht erhalten haben wirb. — Nachbem die Erdarbeiten zur Fortführung der Nordostbahn im Kanton Aargau in Angriff genommen worden waren, glaubte die Direktion in einem einläßlichen Memoriale eine finanzielle Betheiligung bes Kantons Aargau bei unserer Unternehmung nachsuchen zu sollen, wie auch bie Kantone Bürid, und Thurgau sid, zu einer solchen herbeigelassen hatten, und wie auch die übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften fast ohne Ausnahme sich der ökonomischen Unterstützung der Kantone, in deren Gebiet fie bauen, zu erfreuen haben. Die Eingabe hatte Unterhandlungen zur Folge, und aus diesen ging ein Bertrag betreffend Betheiligung bes Kantons Aargau bei ber Nordoftbahnunternehmung burch Uebernahme von Aftien hervor, den eine Abordnung der Regierung von Aargau und der Vorstand der Direktion im letten Monate bes Berichtsjahres unter beibseitigem Ratifikationsvorbehalte abichlossen. Mittlerweile eingetretener Verhältnisse wegen hat der Große Rath von Aargau die Betheiligungsfrage noch nicht löfen zu können, sondern ihre Behandlung auf einen nun nicht mehr entfernten Zeitpunkt verschieben zu follen geglaubt.

### II. Verhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die nähere Einrichtung bes Bahnhofes in Winterthur gab zu vielfachen Berhandlungen mit ber St. Gallisch=Appenzellischen Eisenbahngesellschaft Veranlassung. Da bieser Bahnhof in bem ausschließlichen Eigenthume ber Nordostbahngesellschaft sich befindet, die St. Gallisch=Appenzellische Eisenbahngesellschaft ihn aber ebenfalls zu benuten im Falle ift, so wird ein Bertrag über die Art biefer Benutzung und über den dafür zu bezahlenden Pachtzins abzuschließen sein, wie auch in Betreff bes von Dberwinterthur nach Winterthur führenden, für das Geleise der Nordoftbahn und ber St. Gallischen Bahn bestimmten, jedoch von ber erstern auf ihre alleinigen Kosten ausgeführten und baher auch zur Zeit in ihrem ausschließlichen Eigenthume stehenden Eisenbahndammes ein Abkommen zu treffen sein wird. Die Direktion der Nordostbahn gewärtigt die Fortführung daheriger Unterhandlungen Seitens der St. Gallischen Eisenbahngesellschaft, ber, ba fie nur auf Grundlage eines Vertrages mit ber Nordoftbahn ben bon ber lettern erbauten Bahndamm bon Oberwinterthur bis Winterthur zu befahren und in ben ber Nordoftbahngefellichaft eigenthumlich zustehenden Bahnhof in Winterthur einzufahren im Falle fein wird, an bem beförderlichen Abidluffe eines folden Bertrages am meiften gelegen fein muß. - Auch bie Schaff= hause n'sche Rheinfallbahngefellschaft wird einen Vertrag betreffend die Benutung des Bahnhofes in Winterthur mit unferer Gefellichaft abzuschließen haben, es mare benn, bag ber Betrieb ber Rheinfall= bahn von der Nordostbahngesellschaft übernommen würde. Die Direktion der Rheinfallbahn hat die Anfrage an uns gerichtet, ob wir uns hiezu geneigt finden laffen würden. Da nur auf Grundlage genauer Renntnig ber Gefälls- und Rrummungsverhältniffe ber Abeinfallbabn eine erfolgreiche Unterhandlung über diesen Gegenstand Statt finden könnte, so wurden sachbezügliche Mittheilungen rückant= wortlich nachgefucht. Damals konnten uns folde noch nicht gemacht werden und jest, da fie zweifelsohne möglich geworben wären, hat anderweitige Gefchäftsüberhäufung diese Unterhandlungen in ben Sintergrund treten laffen, fo daß fie zur Zeit noch als schwebend anzusehen find. — Mit der Direktion der in unsere Bahn bei Ballifellen einmundenden Glattthalbahn befinden wir uns ebenfalls in Bertragsverhand= lung. Es bezieht sich dieselbe theils auf die Mithenuhung der in unserm Eigenthume befindlichen Station Wallisellen, beziehungsweise auf die Erweiterung dieser Station zu einem Bahnhofe, theils auf die Nebernahme bes Betriebes ber Glattthalbahn burch bie Nordoftbahngefellichaft. Wenn bie Unterhandlungen bis zur Stunde noch nicht zu einer abschließlichen lebereinkunft geführt haben, so ift bieß nicht etwa besonderen Schwierigkeiten, die fich ergeben hatten, sondern einzig mangelnder Muße zuzuschreiben. Immerhin wird nun beförderlich ein förmlicher Vertrag zu vereinbaren fein, da die Glattthalbahnsellschaft, ihre Eifenbahn ichon auf ben Zeitpunkt ber Eröffnung unferer Bahnftrecke Burich-Winterthur bem Verkehr zu übergeben gebenkt und wir dieß Borhaben, gemäß welchem eine Zweigbahn den Verkehr einer sehr bebolkerten und verkehrereichen Gegend fo ichnell als möglich unferer Bahn zuleiten wird, thunlichft zu unterftügen alle Beranlaffung haben. — In Betreff ber Fortführung ber Nordostbahn bon Thurgi beziehungsweise Brugg zur Herstellung ber Schienenverbindung mit Basel find und von verschiedenen Seiten her Anerbietungen gemacht worden. Da die dieffälligen Unterhand= lungen noch fdwebend find, fo glauben wir uns zur Zeit weiterer Mittheilungen über dieselben enthalten zu follen. Wir befdranken uns baber barauf, in unferm Bericht bie Erklarung nieberzulegen, bag wir Die Berftellung einer ben herwärtigen Intereffen möglichft entsprechenden Schienenverbindung zwischen Bürich und Bafel fortwährend als einen Sauptzweck ber Nordoftbahngefellschaft ansehen und daß wir uns zur Verwirklichung besfelben feine Unftrengung reuen laffen werben.

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

Gemäß unserm ersten Geschäftsberichte betrug die Gesammtzahl der für die Nordostbahnunternehmung emittirten Aktien 44,109 Stück. Da die auf den 30. November 1853 eingesorderte Einzahlung auf 122 Aktien nicht geleistet und diese letztern in Folge bessen statutengemäß unter Einverleibung der auf dieselben bereits geleisteten Einzahlung von Frk. 12,200 in den Gesellschaftssond 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 Nordbahnaktien seit der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der ZürichsBodenseesEisenbahngesellschaft) 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 Verichtsjahres in eben angegebener Weise Einzahlungen ausgeblieben waren, wurden annullirt und die auf dieselben bereits geleisteten Einzahlungen im Gesammtbetrage von Frk. 13,675 dem Gesellschaftssond zugetheilt. Mit Ende des Verichtsjahres waren somit noch 43,910 Aktien in Kraft, welche ein Aktienskapital von Frk. 21,955,000 ergeben.

Nachdem Frk. 300 auf die Aktie eingezahlt waren, glaubten wir im Bestreben, den herren Aktionären die Leistung der weitern 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 Aufsorderung zu der nächsten Einzahlung auf die Nordostbahnaktien erschienen sein werde, diese und die solgenden 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 gescheschenen 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. Pahnbetrieb.

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

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

Um eine bequeme Bergleichung bes Betriebsergebnisses bes Jahres 1853 mit bemjenigen bes Berichts= jahres anstellen zu können, werben nachstehend die Einnahmen und Ausgaben bes Betriebes burch die ehemalige Nordbahngefellschaft während der ersten Sälfte bes Jahres 1853 und durch die Nordostbahngefellschaft in der zweiten Sälfte des Jahres 1853 zusammengetragen und den Einnahmen und Ausgaben bes Betriebes während des Jahres 1854 gegenüber gestellt.

Die Brutto-Ginnahmen betragen :

in the commentation and mark order			<del></del>	1 11111	<u> </u>	1100	1	<del></del>
annell ar gilm <b>an pal</b> ford sin .		1	853.	21.15	3330 10 11	1	854.	
A. Unmittelbare Retriebseinnahme.	Frf.	Ct.	Frf.	Cts.	Frf.	Ct.	Frf.	Cts.
I. Personentransport	207,355	05			193,716	45	4.16	
II. Gütertransport	5,476	35		21	58,685	90	- C	
n miller milie i e	13.		-			111		
B. Mittelbare Betriebseinnahme.				15.7	15	Jan		
I. Bergütung der Postverwaltung	4,500			N.O.C.	9,000		2 N	
II. Pacht = und Miethzinse	1,094	95		1 2 2	2,383	84		
III. Gewonnenes Material	892	93			976	20	m ned since a	
IV. Zufälliges	8,918	91	g max 11 f	ou the	3,648	10	tapata .	la se
Summa der Einnahmen	r i ekrani.		228,238	19			268,410	49
hievon gehen ab die Ausgaben:				7				7
I. Allgemeine Betriebsverwaltung . II. Unterhalt der Bahn und der Be=	13,016	54	e grandskriva P		4,594	69		
triebsmittel	40,835	80			46,632	67	A Constantin	
III. Transportkosten	65,931	96			107,106	98		7 103
Summa der Ausgaben			119,784	30	agin.		158,334	34
Es ergibt fich sonach eine Netto = Einn	ahme von		108,453	89			110,076	15
und gegenüber dem Betriebsjahre 1853 nahme von Frf. 1,622. 26.	,	- 1						
inguit von ger. 1,000. 60.								

Diese Zusammenstellung ber Betriebsergebnisse in ben Jahren 1853 und 1854 veranlaßt uns zu folgenden Aufschlüssen und Betrachtungen:

Die nicht unerhebliche Mindereinnahme, welche die Rubrik I. "Berfonentransport" im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1853 ausweist, rührt größtentheils daher, daß im Berichtsjahre die Bersonenfrequenz eine geringere war als im vorhergehenden Jahre. Während nämlich im Jahr 1853 auf der Bahnstrecke Zürich=Baden 214,101 Personen befördert wurden, suhren im Berichtsjahre bloß 207,316 auf derselben. Es sindet 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 Nubrik II. ber Einnahmen ein ungemein günftiges Resultat. Die daherigen Einnahmen, welche im Jahre 1853 Frk. 5476. 35 betrugen, sind im Berichtsjahre auf Frk. 58,685. 90, also auf mehr als das zehnsache,

angewachsen. Der Gütertransport, ber sich im Jahre 1853 auf das Gewicht von zirka 10,015 Centner beschränkte, behnte sich im Berichtsjahre auf das Gewicht von 313,278 Centner und mit Einschluß der sämmtlichen 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 Waarenstransport im Berichtsjahre:

im	Januar	Centner	3075.	1	im	Juli	Centner	32,668.
11	Februar	" "	4815.		. 11	August	. 1/	38,737.
"	März		13542.		"	September	"	40,475.
11	April	"	12148.		11	Oktober	17	33,957.
"	Mai	. ,	20355.		, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	November	11	42,451.
#	Juni		24751.	1		Dezember	11	46,304.

In bem letten Monate bes laufenden Jahres ift ber Waarentransport bereits auf ungefähr 52,000 Centner angeftiegen. — Der Waarenverkehr fann gegenwartig noch kein glanzendes finanzielles Refultat ausweisen, ba die Umladungs- und Abfuhrspesen im Berhältniß zu der Länge der im Betriebe befindlichen Bahnstrecke fehr groß sind und hinwieder für den Transport auf der Eisenbahn nur niedrige Taxen bezogen werden können, weil der Transport auf der gewöhnlichen Achse demienigen auf der Bahn, wenn diese nur eine gange von 23,4 Kilometern hat, Konkurreng zu machen vermag. Sobalb nun aber noch die zur Beit im Baue begriffene Strecke Baben-Brugg bem Verkehr wird übergeben werden konnen, barf auf einen fehr bedeutenden Ertrag des Waarenverkehrs gerechnet werden, da banngumal der Frachtbetrag pr. Centner beinahe verdoppelt werden kann, ohne daß die Konkurrenz des Transportes auf der gewöhnlichen Adhse zu fürdten wäre und ohne daß, abgesehen von der mit dem Betriebe einer längern Bahnstrecke nothwendig verbundenen Erhöhung der Zugfrafts- und Materialunterhaltungs-Roften, eine weitere Bermehrung ber bem Waarentransport zu Laften zu ichreibenden Ausgaben in Aussicht ftanbe. - Weitaus der größte Theil des gegenwärtigen Waarentransportes ist durch Verträge gesichert. So wurden unter anderm für ben Salztransport theils unmittelbar mit ben betreffenden Salinenverwaltungen, theils mit ben Transportunternehmern Berkommniffe abgefdloffen, gemäß welchen die Salgfendungen nach verichiebenen Kantonen der Oftschweiz der Bahn übergeben werden. — In Folge der Erstellung von beweglichen Arahnen in den Bahnhöfen in Zürich und in Baden, welche die Ueberladung ganzer Eilfuhren auf die Bahnwagen möglich machen und die Umladungskoften ungemein verringern, kamen mit den Unternehmern ber zwifden Burid und Bafel refp. Saltingen bestehenden vier täglichen Gilfuhren Transportvertrage zu Stande, welche zwar fur mehrere Jahre abgeschloffen find, in benen aber auf ben Beitpunkt ber Eröffnung bes Bahnbetriebes auf der Linie Baden-Brugg eine neue Verständigung vorbehalten wurde. Auch für ben Transport von geringern Gutern, wie z. B. von Steinkohlen, Ziegeln, Topfererde u. f. m., wird in Folge abgeschloffener Verkommniffe mit ben Versendern die Bahn regelmäßig benutt. Auf den 1. DEtober des Berichtsjahres trat der mit der hiefigen Kaufhausverwaltung abgeschlossene Bertrag in Kraft, vermittelft welches berselben die Besorgung des Guterverkehrs auf der Bahn überhaupt, sowie besonders auch ber Transport fämmtlicher Guter zwischen bem Bahnhofe und ber Stadt Burich gegen bereinbarte Abfuhrgebühren übertragen wurde. Die Kaufhausverwaltung bestreitet fämmtliche Speditions= und Um= ladungskoften in Zurich und befolbet den Expeditionsbeamten in Baden. Dagegen kommen ihr, außer

einer von ber Nordostbahngesellschaft zu leistenden monatlichen Entschädigung von Frk. 300, die Bortheile zu, welche sich aus dem Abschlusse günstiger Berträge für das sog. Camionage in Zürich ergeben werden. Der Eisenbahnverwaltung liegt lediglich der Transport der Güter von Bahnhof zu Bahnhof und die Bestreitung der Berladungskosten in Baden ob. Die aus diesem Bertrage für beide Kontrahenten erwachsfenden Bortheile 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 Berständigung mit der eidg. Postverwaltung geführt, fraft welcher die von der letztern der Nordostbahngesellschaft zu leistende Entschädigung auf Frk. 750 monatlich sestgeset wurde. In Folge bessen ist die Einnahme in der "die Vergütung der Postsberwaltung" beschlagenden Nubrik 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 Aubrik II dieser Ab= theilung rührt 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. S918. 91, weldze in der Betriebsrednung des Jahres 1853 unter der Rubrik IV "Zufälliges" erscheint, ift das Ergebniß des Zinsenkonto's der ehemaligen Mordbahngesellschaft 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" rührt 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 ehe= maligen Nordbahngesellschaft herrührenden Betriebsrechnung erschienen, für das ganze Berichtsjahr in der Hauptrechnung vorgetragen werden.

Die Ausgaben in ber Rubrik II "Unterhaltungskoften", welche im Berichtsjahre eine Bermehrung gegenüber bem vorhergegangenen Jahre zeigen, mußten Behufs Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues gemacht werden. Es sind übrigens auch die durch verschiedene technische Einrichtungen in der Werkstätte verursachten Kosten in dieser Rubrik enthalten.

Die Rubrik III "Transportkoften" bes Berichtsjahres weist gegenüber bem Jahre 1853 eine Kostenvermehrung von Frk. 41,175. 02 aus, welche in folgende verschiedene Abtheilungen zerfällt: Borerst 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 vorgeschriedene Andringung von Fenstern in den sämmtlichen Wagen III. Klasse veranlaßt worden sind; — Kosten, welche sich im lausenden Jahre jedenfalls nicht im gleichen Maaße wiederholen werden. Sodann wurden im Berichtsjahre zum Unterschiede vom Jahre 1853 für die Unterschaltung der Güterwagen Frk. 3,865. 08, als Löhnung der bei der Güterexpedition verwendeten Arbeiter Frk. 3,606. 55 und für die Ab= und Zusuhr der Güter (Camionage) in Zürich Frk. 13,576. 52 verzausgabt. Endlich fand im Jahre 1854 gegenüber dem Jahre 1853 eine Vermehrung der Zugkrastössosten im Belause 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 Gütertrans= portes, 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 Koften ber in ben Bahnhöfen in Zürich und Baben für die Unterbringung ber Güter erstellten proviforischen Güterschuppen sind mit Frt. 4,740, die Koften ber bereits erwähnten in diesen beiden Bahnhöfen angebrachten beweglichen Krahnen mit Frt. 4,820. 49 in der Baurechnung enthalten.

Da sich unter dem von der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft übernommenen Transportmateriale nur 2 Güterwagen befanden, so wurde Behufs Ermöglichung eines gehörigen Gütertransportes auf der Bahn vor Allem aus die Anschaffung einer entsprechenden Anzahl von Güterwagen nothswendig. Es wurden daher 10 Stück offene vierrädrige Güterwagen bestellt. Ihre Tragfähigkeit ward auf 160 Etr. sestgeset, wie dieß auch für diesenigen Wagen, welche auf der Bahnstrecke Winterthurs-Romanshorn verwendet werden sollen, geschehen ist. Sie wurden von der Waggonssabrik in Schassschaffshausen und zwar 4 zum Preise von Frk. 3,200 und 6 zu demjenigen von Frk. 3,375 geliesert. Zwei neue aus der Fabrik J. C. Neisert und Komp. in Bockenheim im September des Berichtssahres abgelieserte vierrädrige Personenwagen II. und III. Klasse werden zur Erprobung und um die dabei gesammelten Ersahrungen bei weitern Bestellungen benutzen 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 Thiengen geliesert worden sind.

Das im vorjährigen Geschäftsberichte aufgeführte Betriebsperso nale ift in dem Berichtsjahre unverändert geblieben. Einige Angestellte, welche die Güterspedition zu besorgen hatten, konnten nach ber Uebernahme dieses Geschäftes durch die Kaufhausverwaltung wieder entlassen werden.

b) Einrichtungen für ben Betrieb ber Bahnstrecke Winterthur = Romanshorn. Die von der Direktion aufgestellten bahnpolizeilich en Vorschriften haben die Genehmigung der Negierungen der Kantone Zürich und Thurgau erhalten. Sie setzen die Beamteten und Angestellten unserer Gesellschaft in die Lage, eine rasche und energische Polizei im Interesse der Sicherheit des die Bahn benutzenden Publikums und des Verkehres auf der Cisenbahn überhaupt ausüben zu können.

Auf Grundlage sehr einlästlicher Berathungen seite die Direktion den Etat der Beamteten und Angestellten für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Nomanshorn unter gleichzeitiger Bestimmung der für sie auszuseszenden Sehalte und der von ihnen zu leistenden Kautionen sest. In Betress der Berrichtungen des Betriebs-Ingenieurs und Maschinenmeisters wurden provisorische Anordnungen dis zu dem Zeitpunkte der Erössnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke Zürich-Nomanshorn getrossen. Im Uebrigen begreift der Etat des Betriebspersonales für die Bahnstrecke Winterthur-Nomanshorn 1 Bahnshof-Inspektor, 1 Gehülfen desselben, 5 Einnehmer, 5 Expedienten, 8 Stationseinnehmer, 3 Gütersschaffner, 2 Portiers, 2 Zugführer, 6 Kondukteure, 3 Bahnaufseher, 63 Bahnwärter, 6 Lokomotivssührer und 6 Heizer. — Für diese sämmtlichen Beamteten und Angestellten sind sowohl allgemeine als besondere Dienste Instruktionen und Reglemente ausgestellt worden. — Der von der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft für ihre Beamteten und Angestellten gebildete Unterstügungssond ist nach vorausgegangener Rückerstattung der von den Betheiligten geleisteten Beiträge mit dem von der ehemaligen Zürich-Bodenseschn-Gesellschaft herrührenden gleichartigen Konde verschmolzen worden. Der in solcher Weise entstandene Unterstügungsfond für die Beamteten und Angestellten worden worden.

Nordostbahn - Gesellschaft beläuft sich auf die Summe von Frk. 14,438. 60. Die Art ber Berwaltung und der Berwendung desselben ist durch neu aufgestellte Statuten geregelt worden. Ein ähnliches Bersahren wurde auch für die Begründung einer Krankenkasse für die Bedienstein und Arbeiter
der Nordostbahn-Gesellschaft in Anwendung gebracht. — Die sämmtlichen Stellen, welche sich
auf dem von der Direktion aufgestellten Etat der Beamteten und Angestellten für den Betrieb
ber Bahnstrecke Winterthur-Nomanshorn aufgetragen besinden, wurden, abgesehen von den ganz untergeordneten Bedienstungen, zu freier Bewerbung ausgeschrieben und sodann auch auf Grundlage sehr
zahlreich eingegangener Anmeldungen besetzt. Die Ernennungen erfolgten jedoch nur in provisorischer
Weise, so daß, wenn einzelne Wahlen, die getrossen worden sind, sich als ungeeignet herausstellen
sollten, daherigen Uebelständen sosort abgeholsen werden könnte. Den sämmtlichen neugewählten Beamteten wurde auf der Bahnstrecke Zürich-Baden Gelegenheit gegeben, sich mit ihren künstigen Dienstwerrichtungen vertraut zu machen. Wehrere berselben haben sich auch zu ihrer Belehrung auf ausländische
Bahnen begeben.

Um die rechtzeitige Ansertigung der Fahrbillete zu ermöglichen, wurden die Personentarise von den Gesellschaftsbehörden schon im November des Berichtsjahres ausgestellt. Seither wurden auch die Tarise für den Transport des Gepäckes der Neisenden, 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 Fahrt en plan für die Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn fann nunmehr in diefen Tagen abichließlich festgestellt werben. Die Zeitpunkte ber Ankunft ber Buge in Romanshorn und ber Abfahrt berselben von diesem Orte werden so bestimmt, daß die durch die Dampfschifffahrt zu vermittelnden Anfdluffe an bie jenfeitigen Gifenbahnen in möglich vollständiger und thunlichft genauer Beife bewerkftelligt werden können. Der in folder Beise angelegte Fahrtenplan hat fich auch bes Beifalls bes eib= genöffifden Poftdepartements zu erfreuen. Es wird basfelbe porausfictlich auf den Zeitpunkt ber Betriebs-Eröffnung bie bisherigen Eilwagenkurse zwischen Winterthur und Romanshorn einstellen und hinwieder auf der Route Zurich = Winterthur die durch die Bedurfnisse des Berkehrs gebotenen Postkurse zur Beforderung der Reifenden von der in Winterthur ausmundenden Gifenbahn nach Burich und in der umgekehrten Richtung herstellen. Auf benfelben Beitpunkt burften auch bie von bem eibgenöffischen Boftbepartement fruher ichon bewilligten von Ronftang, Steckborn und Diegenhofen, sowie von St. Gallen und Wyl auf die Nordoftbahn ausmundenden Lokalpostkurfe gur Ausführung kommen. — Die ungefähr 12 Wegftunden (56,2 Kilometer) lange Bahnftrede von Winterthur bis Romanshorn wird bon ben gewöhnlichen Gifenbahnzugen in nicht gang 2 Stunden burchfahren werben, mahrend ber Gilwagen gegenwärtig ben Weg zwifden Winterthur und Romanshorn in 51/4 Stunden zurudlegt. Aus biefer Beschleunigung werben ichon fur bie Beit, mahrend welcher blog bie Strede Binterthur-Romanshorn sich im Betriebe befinden wird, große Bequemlickeiten für die Neisenden hervorgehen. So wird 3. B. wer um 4 Uhr Morgens mit bem Boftwagen von Burich abfahrt, noch an bemfelben Tage nach Frankfurt gelangen können. Wer um 8 Uhr Morgens, somit zu einer fehr bequemen Abfahrtöftunde, Burich verläßt, gelangt ichon um 5 Uhr Abende nach Ulm, ichon um 9 Uhr Abende nach Stuttgart und Augsburg und um 11 Uhr Abends nach München. Umgekehrt wer von Stuttgart um 6 Uhr 30 Minuten, son Münden um 7 Uhr 15 Minuten und von Ulm um 10 Uhr 40 Minuten Bormittags abgeht, gelangt Abends um 91/2 Uhr nach Zurich. Für die Kommunikation zwischen naher gelegenen Orten ergeben sich ebenfalls sehr erhebliche Vortheile. Wenn es bisher nicht möglich war, bei Tage von Zurich

nach Konstanz ober nach St. Gallen, ober von ben lettern Orten an ben erstern zu gelangen, ohne ben ganzen Tag bazu 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 selbstwerständlich die zwischen= liegenden Orte dieselben Vortheile genießen.

In Zusammenfassung alles Angeführten kann die Erklärung abgegeben werden, daß die Einrichtungen für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Nomanshorn soweit vorbereitet find, daß von daher der Eröffnung dieser Bahnlinie in der ersten hälfte des bevorstehenden Monates Mai keinerlei hinderniß im Wege steht.

c) Da mpffchiffe. Es ift bereits barauf aufmerkfam gemacht worden, daß ber Anschluß ber in Nomanshorn ausmundenden Nordostbahn an die jenseits des Bodensees befindlichen deutschen Bahnen durch die Dampfschifffahrt bewerkstelligt werden muß. Bei dieser Sachlage ist es einleuchtend, daß je nach ben Fahrten, welche die Dampfichiffe ausführen, die Zuge ber Nordoftbahn und diejenigen ber an bem 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 Nordoftbahn ber wichtige Vortheil ber genauen Kornzibenz ihrer Zuge mit benjenigen ber beutschen Bahnen zu Theil werden oder ob sie desselben beraubt werden solle. Die Gewährung oder die Verweigerung biefes Wortheiles, ber als eine Lebensbedingung fur eine große Abtheilung ber Nordoftbahn angefeben werden muß, von Dampfschiffunternehmungen abhängig zu machen, die wenigstens theilweise als Kon= kurrenten der Nordostbahn-Unternehmung anzusehen sind, mußte der Direktion und dem Verwaltungsrathe unserer Gesellschaft als höchst bedenklich erscheinen. Es konnte ihnen nicht entgehen, daß dieß bie Ertragsfähigkeit ausgegebener Millionen aufs Spiel fegen hieße, um nicht noch einige hunderttaufende, welde überdieß ja auch einen entsprechenden Ertrag abzuwerfen versprechen, weiter aufwenden zu muffen. Sie übersahen zudem nicht, daß ihnen gemäß den SS 3 und 24 der Statuten das Recht zustehe, bie "Gerftellung von Kommunifationsmitteln zur Erleichterung des Betriebes ber Nordoftbahn" zu befchließen. Und fo faßten sie denn, überzeugt, ebensosehr innerhalb der Schranken ihrer Kompetenz als im wohlber= ftandenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, den einmüthigen Beschluß, es sollen für die Nordoftbahn=Unternehmung zwei Dampfboote und zwei Schleppbarken angeschafft werden, vermittelst welcher bie Ausführung ber im Intereffe ber Nordoftbahn liegenden Fahrten auf bem Bodenfee gefichert wurde. Die Schiffe murben in bem ruhmlich bekannten Etablissemente ber Berren Eicher, Wyf und Romp. in Burich bestellt. Die Länge ber Dampfboote ift auf 160-165 Tug, Die Breite zwischen ben Rabkaften auf 17 1/2 - 18 Tug und die Bohe auf 9 Tug engl. Maß festgefest. Die Mafdine erhalt eine Starke von mindeftens 60 Bferbefraften und die Schnelligkeit der Fahrt foll bei einem Tiefgang von 4 bis 41/2 Tuf engl. Maß und einem Holzverbrauch von 1500 Bfund trockenen Tannenholzes 14 engl. Meilen (1608 Metres) in ber Zeitstunde betragen. Die Ladung eines Dampfbootes barf bas Gewicht von 50 bis 60 Tonnen (1000 bis 1200 Ctr.) erreichen. Die Schleppbarken werben 100 Fuß engl. Maag lang, 15 Fuß breit und 7 Fuß hoch. Sie find auf eine Ladung von 50 Tonnen (1000 Ctr.) berechnet. Der Lieferungspreis ber 4 Fahrzeuge beträgt Frf. 374,000. - Gemäß bem abgefcloffenen Bertrage foll ein Dampfboot und eine Schleppbarke bis Mitte Mai 1855, bas zweite Dampfboot und die zweite Schleppbarke auf Mitte Juni 1855 fahrbar an die Gefellschaft auf bem Bodensee bei Romanshorn abgeliefert werden. Die Fabrik

14 66287 1

garantirt für die Solidität der Schiffe sammt Kessel und Maschine auf die Dauer eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Uebergabe an gerechnet, und verpstichtet 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 Konstruktionssehler brechen oder sich sonst als unbrauchbar erzeigen sollten.

### V. Bahnban.

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

Für die Fortsetzung der Nordostbahn im Kanton Aargau wurden die technischen Arbeiten zunächst auf die Strecke von Baden dis Brugg ausgedehnt. Nachdem das Trace dieser Linie die hoheitliche Genehmigung erhalten hatte, wurden sofort die Katastralpläne ausgenommen und das Projekt für die Ausschreibung bearbeitet. In der Nichtung von Brugg gegen Aarau werden die zur definitiven Feststellung der Linie erforderlichen Borarbeiten erhoben. Auf der kleinen Strecke Aarau = Wösch nau sind die technischen Borarbeiten so weit gediehen, daß für diese Linie eine Trace = Vorlage an die Regierung von Aargau erfolgen konnte.

b) Expropriation. Die Expropriation ift von Romanshorn bis Zürich als ganglich burchgeführt zu betrachten, abgesehen von einigen wenigen Fällen, Die theils noch bei ber eidgenöffischen Schatzungskommission anhängig, theils auf bem Wege ber Appellation gegen bie Urtheile ber lettern an bas Bundesgericht gezogen worden find. Im Gangen find fur biefe Linie 782 Jucharten expropriirt und für dieselben Fr. 1,424,376 bezahlt worden. Dabei ergibt fich, daß im Kanton Thurgau durchschnittlich 97 Quadratfuß, im Kanton Zurich bagegen 138 Quabratfuß auf 1 Kurrentfuß Bahnlänge erforderlich waren und daß fur ben Quadratfuß im Ranton Thurgau 2,78 Cent., im Ranton Burich 6,29 Cent. bezahlt werden mußten. Die Juchart expropriirten Landes kommt auf der Bahnftrede Romanshorn-Zürich einschließlich ber Entschädigungen fur Die expropriirten Gebaute, fur Minderwerth an Die Bahn angren= gender Grundstücke in Folge von erschwerter Kommunikation, Zerstückelung u. f. w., und einschließlich ber Roften bes Expropriations-Kommiffariates, ber eibgenöffischen Schatungskommiffion und ber Prozeßführung bei bem Bunbesgerichte, somit alle und jebe Roften in Ansatz gebracht, im Durchschnitte auf Frt. 1860. 50 gu ftehen. Es ift indeffen zu bemerken, bag in diefer Berechnung die Mannenberger Muble und die Delleriche Bleiche im Kemptthale, Die gufammen um die Summe von Frk. 126,717 expropriirt wurden, von benen aber ein großer Theil wieder veräußert werben wird, mit ber vollen Expropriationssumme angesett ericheinen und daß auch eine Menge ber Bahn entlang liegender Abschnitte, welche später verwerthet werden konnen, in Rechnung gebracht find. Im Ginblid hierauf burfte, auch wenn für die wenigen noch streitigen Expropriationsfälle eine weitere Ausgabe in Aussicht genommen wird, der abidliegliche Durchichnittspreis ber expropriirten Juchart auf der Bahnlinie Romanshorn-Burich ungefähr Frf. 1800 betragen.

Die Expropriation für bie Bahnstrecke Baben = Brugg befindet fich im vollen Gange.

horn bis Winterthur ist der Unterbau vollständig hergestellt. Die Länge dieser Linie mißt 188,150 Fuß.

Sie besteht aus: 23 geraben Linien von zusammen 156,738' Lange und 23 Bogenlinien von zusammen 31,412' Lange. Die langfte gerade Linie von 21,861' findet fich bei Amrisweil, die ftartfte Krummung von 1500' Radius in der Nähe des Thurüberganges. Die horizontalen Linien meffen zusammen 52,845', die in Steigungen befindlichen Linien 64,549' und die in Gefällen befindlichen Linien 70,756'. Bon Romanshorn bis Frauenfeld beträgt das Steigungsmaximum 8%00, von Frauenfeld bis Winterthur um ber auf biefer Strecke obwaltenden ungunftigen Terrainverhältniffe willen 12%00. Die Bahn fteigt zuerst von Romanshorn bis Ried auf 47,500' Länge um 191', fällt bann von Ried bis Felben auf 79,215' Länge um 210', steigt wieder von Felben bis Ruchegg auf 37,750' Lange um 288' und fällt nochmals von Ruchegg bis Winterthur auf 23,685' Lange um 135'. Die Bahn steigt demnach im Ganzen 479' und fällt da= gegen 345'. Die Station Felben liegt 19' tiefer als ber Bahnhof Romanshorn und ber Bahnhof in Winterthur 134' höher als berjenige in Romanshorn. Die Erbarbeiten geftalteten fich im allgemeinen nicht gunftig und waren größer, als bei Unfertigung bes erften approximativen Koftenanichlages vermuthet murbe. Selbst in der flachen Thurebene zwischen Sulgen und hefchikofen mußte die Bahn, um bor Ueberichmemmungen burch bie Thur gefichert zu fein, auf große Entfernungen giemlich boch aufgebämmt werden und von Gefcitofen bis Frauenfeld war man durch die Bache von Guttlingen, Felben und Lang= borf, welche auf hoch über die Thalebene aufgehäuften Schuttablagerungen fliegen, trot beträchtlicher Tieferlegung ihrer Bette genöthigt, bas Bahnvifir höher zu halten als erwunscht mar, fo bag besonders bei den Stationen Felben und Frauenfeld bedeutende Füllmaffen nöthig wurden. Der Thalkeffel bes Islikoner Baches mußte mit einer Dammhöhe von durchschnittlich 30' auf die Länge von 3270' über= schritten werden und auch im Eulachthal zwischen ber Ruchegg und Oberwinterthur mußte ein burchschnittlich 20' hoher Damm von 4000' Länge erstellt werben. Das Material zur Gerstellung biefer Damme wurde aus ben babor gelegenen Ginschnitten gewonnen, von benen berjenige bei Islifon eine Länge von 1700' bei 40' größter Tiefe, berjenige bei Ruchegg eine Länge von 4000' bei 47' größter Tiefe hat. Die gefammte bewegte Erdmasse beträgt 426,870 Schachtruthen (zu 100 Kubiksuß). Somit kommen auf 1 Rurrentfuß 227 Rubikfuß, was einem auf bie gange Bahnlinie fich erftreckenben mittlern Dammförper von mehr als 8' Sohe entspricht. Die Erdmaffe beftand größtentheils aus fandigem Lehm, Ries, Sand, Torf 2c. Fielen die Erdarbeiten größer aus als bei Entwerfung bes erften annahernben Rostenanschlages angenommen worden war, so mußten in Folge bessen auch die Runftbauten in bebeutenbern Dimenstonen, als man in Aussicht genommen hatte, ausgeführt werden. Es war bieß um so fühlbarer, weil sich der ganzen Linie entlang nirgends gute Bausteine vorfanden, so daß dieselben aus ben Steinbruden von Rheined und Rorichach bezogen werden mußten. Ein Versuch, die näher gelegenen Kalksteine von Schaffhausen zu benutzen, lieferte für die Bauunternehmer keine günstigen Ergebnisse und wurde baher bald wieder aufgegeben. Die wichtigsten Kunstbauten auf der Bahnstrecke Nomans= horn=Winterthur sind: 1) Die Thurbrücke bei Heschitofen, 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 bem niedersten Wasserftande. Die Beschaffenheit bes Baugrundes, ber bei 80' Tiefe eine noch nicht ergrundete Rieganschwemmung zeigte, machte eine Pfahlroftgrundung mit 30-40' langen Grundpfahlen nothwendig. 2) Die Murgbrucke in Frauenfeld mit 71/2' hohen eifernen Gitterträgern, Die, auf fteinernen Pfeilern ruhend, eine Lichtweite pon 75' überspannen und die Bahn auf übergelegten eichenen Schwellen tragen. 3) Die ichief, unter einem Binkel von 45° gewölbte Brude über ben Aachfluß bei Fehlwies mit 42' lichter Beite. Außer biefen Brüden waren für die Bahn noch 100 fteinerne Dohlen und Gewölbdurchläffe und 36 offene, mit

verschiedenen Eisenkonstruktionen überbeckte Brücken von 6—24' Spannweite nothwendig. Neben der Bahn aber waren 111 theils hölzerne, theils steinerne Feldwegbrücken erforderlich. — Bon Wegübersgängen mußten 2 vermittelst einer Ueberbrückung der Bahn bewerkstelligt werden; 11 führen unter der Bahn hindurch und 102 sind im Niveau derselben. Die Beränderungen und Neubauten an Haupts und Nebenstraßen, Güterwegen und Uebersahrten sammt Parallelwegen umfassen eine Gesammtlänge von 115,000 Fuß. Der Aachsluß mit seinen Zuslußbächen, die Gießbäche im Thurthal, die Bäche in Hüttslingen, Felben, Langdorf 2c. erforderten auf größere Strecken nicht unbedeutende Korrektionen. — Die Gesammtkosten des Unterbaues auf der Linie Romanshorn-Winterthur können, da die Schlußaberechnungen noch nicht beendigt sind, zur Zeit nicht genau angegeben werden; indessen mag hier die beruhisgende Mittheilung Platz sinden, daß diese Kosten etwas unter den Beträgen der in dem letzten Geschäftsberichte angegebenen Alkfordsummen bleiben werden.

Die Bauloose der Bahnstrecke zwischen Winterthur und Zürich, welche noch nicht Bauunter= nehmern übertragen waren, wurden nunmehr mahrend des Berichtsjahres in Afford gegeben. Die zwei letten zu Frk. 723,125 veranschlagten Bauloose ber Sektion Tagelfdmangen wurden um die Summe von Frk. 604,987 und bas erfte und britte Bauloos ber Sektion Zurich, Die gusammen gu Frk. 311,362 veranschlagt waren, um die Summe von Frk. 265,984, somit diese 4 Loose um Frk. 163,516 oder nahezu 16% unter bem Boranfchlage bes tednifden Bureau's an Bauunternehmer vergeben. - Der Stanb ber Arbeiten auf der Linie von Winterthur bis Burich ift folgender: In ber von dem fudlichen Ende bes Bahnhofes in Winterthur bis zum Glattübergange unterhalb der herzogenmuble reichenden Gektion Tagelschwangen sind nahezu 3/4 der sämmtlichen Erdarbeiten beendigt. Die kleinern Brücken sind zum größten Theile fertig oder der Vollendung nahe. Die Pfeiler der Brude über die Tog ftehen bis auf bie Gitterträger aufgemauert da. Un der Brude über die Glatt find bei allen 4 Afeilern die Grund= quaber und Sodelichichten verfest. Die Sektion Burich, welche fich von ber Glatt bis zum Bahnhofe in Zürich erstreckt, umfaßt die wichtigsten Bauwerke der ganzen Nordostbahn, nämlich den Tunnel 3wifchen Wipkingen und Derlikon, die Limmatbrucke und die zu beiden Seiten des Tunnels vorkommen= ben Erdarbeiten. Der Tunnel, welcher 3200' lang wird, ift auf eine Länge von 2000' beinahe voll= ständig ausgebrochen und auf weitere 600' ist der Ausbruch für das Gewölbe vorgetrieben. Das Gewölbe felbst ift auf eine Lange von 2100' und die Widerlager find auf eine Lange von 700' hergestellt. An der Limmatbrude find beiläufig 3/5 bes Mauerwerks vollendet; die Pfeiler werden bis Ende dieses Monats auf die Gohe ber Gewölbanfange und ber Auflager fur die ichmiedeifernen Gitterträger gebracht werden. Die naffe und ungunftige Witterung bes vergangenen Winters und bes Unfanges biefes Fruhjahres hat bie Erdarbeiten bor ben Tunneleinschnitten in Rudftand gebracht, wie bann auch, ba ein großer Theil bes Burichfee's lange gugefroren blieb und bie Steinlieferungen mahrend geraumer Beit ausgefett bleiben mußten, Die Maurerarbeiten im Tunnel über Erwarten verzögert worden find. Es find indeffen fur einen fehr energischen Betrieb diefer Arbeiten alle nöthigen Magregeln getroffen, so daß Hoffnung vorhanden ift, es werden bie auf 31. Dezember diefes Jahres feftgefesten Bollendungstermine eingehalten werden können.

Auf der Fortsetzung ber Nordostbahn im Kanton Aargau sind zwischen Baben und Brugg bie Arbeiten, wo es irgend gestattet war, in Regie begonnen worden; namentlich geschah dieß an den schwiesrigern Stellen, wie am Martinsberg, am sog. Unterwylerberg, wo auf mehr als 2000' Länge ein sehr ungunstiger, aus zerklüfteten Leberfelsen bestehender Baugrund sich vorsand, und an der Brücke über die Reuß. Die ganze Strecke von Baben 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  $6\frac{1}{2}$ % 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 ungünftige Witterung des Winters und Frühjahres ungemein hemmend war, so ift nun nichts desto weniger der Oberbau von Nomanshorn bis Winterthur vollständig gelegt, so daß diese Linie in nächster Zeit dem öffentlichen Verkehr überzgeben 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 diese Unterlagsschwellen mit Hackennägeln aufzgenagelt, an den Stößen auf Unterlagsplatten gelegt und mit Laschen verbunden. Die Stoßschwellen sind 10", die Zwischenschwellen 8" breit. Auf jede Schiene von 18' Länge kommen 1 Stoßschwelle und Swischenschwellen. Die Bettung besteht aus Ries und reinem Sand. Die Einfriedigung der Bahn und die Schutzwehren an Wegübergängen sind auf möglichst einsache Weise ausgeführt. Ieder Visserbruch ist mit einem Steigungs- und Gefällszeiger bezeichnet. Es werden Controlltaseln ausgestellt, welche dazu dienen, eine gehörige Ausübung der Bahnaussicht zu sichern. Die Ausmarkung des Bahngebietes ist in Ausführung begriffen und die Böschungen sind schon im verstossen Jahr, so weit sie vollendet waren, mit geeigneten Gewächsen bepflanzt worden.

Für die Linien von Winterthur bis Zürich und von Baben bis Brugg ift 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 Eisenbahn-schienen in einem Belause von 3000 Tonnen (60,000 Centner) zu dem Preise von Frk. 278. 60 die Tonne, frachtsrei nach Nomanshorn, beziehungsweise Brugg, geliefert, bestellt sind, deren Absendung von der Englischen Küste bereits in erheblichem Umfange begonnen hat und die gemäß dem abgeschlossenen Vertrage bis Ende Juli I. I. an den festgesetzen Ablieferungsorten angelangt sein müssen.

e) Hochban. An ber vollendeten Bahnlinie Romanshorn=Winterthur befinden sich brei größere Bahnhöfe in Romanshorn, Frauenfeld und Winterthur, und 9 Stationen und Halt= stellen, nämlich: Amrisweil, Sulgen, Bürglen, Weinfelden, Märstätten, Müllheim, Telben, Islison und Wiesendangen. Zwischen diesen Bahnhöfen, Stationen und Haltstellen sind der Bahn entlang, zunächst bei Wegübergängen 49 Bahnwärterbuden angebracht. — Der Bahnhof in Romans= horn zieht sich in einer Länge von 2300' am neuen Hasen hin. Zwei Hauptgeleise gehen durch die Bersonenhalle bis zur Drehscheibe. Gine drittes Hauptgeleise ist außerhalb der Halle gelegt, welches sich entlang der Quaimauer bis zum Güterschuppen und Lagerhaus fortzieht, während ein Geleise von der Drehscheibe durch den Güterschuppen hindurch geht, und bis in die erste Einsahrt des Lagerhauses, sobald das Bedürsniß eintritt, verlängert werden kann. Das Verladen von Gütern und das Einreihen der Güterwagen in die Bahnzüge wird baher mit aller wünschbaren Bequemlichkeit Statt sinden können. Durch 4 Krahnen, welche auf der Quaimauer und am Güterschuppen ausgestellt werden und durch eine

zwifchen bem Guterschuppen und bem Lagerhause angebrachte Schiebebuhne wird die Manipulation mit ben Gutern und Guterwagen noch mehr erleichtert. Die Ausbehnung der Quaimauer auf eine Lange von 1400' wird bas gleichzeitige Anlegen von 6 und mehr Dampfbooten und Segelfchiffen möglich machen. Auf ber Lanbseite ber gebeckten Ginfteighalle fteht bas Berwaltungsgebäude mit ben erforberlichen Dienft= büreaux und Wohnungen und zu dessen beiden Seiten je eine Nemise, die eine für Lokomotiven, die andere als provisorische Reparaturwerkstätte eingerichtet. Außerhalb bes Bahnhofes, jedoch immerhin auf bem Cigenthume ber Gesellschaft, ift ein Wohnhaus, welches Behufs Erftellung bes Bahnhofes abgebrochen und zu diesem Ende hin expropriirt werden mußte, wieder aufgestellt und zu einer Schreinerwerk= stätte mit Magazin und Wohnungen für Bahnbedienstete eingerichtet worden. Um den Bahnhof herum führt eine neue Strafe für ben Landverkehr. Der Bahnhof in Frauenfeld enthält einen Guter= fchuppen, mit einigen zu Berwaltungszwecken bienenden Räumen, sobann gegenüber biesem Gebäube eine Lokomotiv- und Wagenremise mit Wafferstation, eine Drehicheibe u. f. f. Er ift von 3 Geleisen burchzogen. -Der Bahnhof in Winterthur enthält ein proviforifdes Aufnahmegebäude, baneben einen Guterfcuppen und gegenüber eine Lokomotiv= und Wagenremise mit Wasserstation, eine Drehscheibe u. f. f. Er ift von 5 Geleisen burchzogen. — Die Stationen haben in der Negel ein Doppelgeleise für den gewöhnlichen Berkehr und ein Seitengeleise bis an ben mit Kassazimmer versehenen Guterschuppen. Die blogen Salt= ftellen find ber Natur ber Sache nach einfacher eingerichtet. Die Bahnwärterbuden haben ein beizbares Zimmerden und einen Gefdirrraum. - Die Ausweichungen, Rreuzungen, Drehicheiben, Schiebbühnen, Wafferleitungen, Wafferfrahnen, Bumpen, Wafferrefervoirs, Sebfrahnen 2c. find nad ben einfachsten, aber erprobten Systemen hergestellt. - Alle Sochgebäude find unter Dach gebracht und in ihrem innern Ausbau soweit vollendet, daß ihrer Benutung auf die Zeit ber Eröffnung bes Betriebes nichts im Wege fteht. Die Boranschlagssumme bes technischen Bureaus für fammt= liche Hochbauten von Romanshorn bis Winterthur beträgt Fr. 480,355, die Akfordsumme bagegen nur Frf. 442,656. — Es find bemnach bie Gochbauten burchschnittlich beinahe 8 % unter ben Voranschlägen an Bauunternehmer vergeben worden.

Für die Strecke von Winterthur bis Zürich find die Projekte und Voranschläge aller Zwischen= ftationen zur Ausschreibung bereit, und auch für den Bahnhof in Zürich ift der Schienenplan ausgearbeitet.

f) Betriebsmittel. Die Ablieferung ber schon in unserem ersten Geschäftsberichte erwähnten 8 Loko motiven aus der Massei'schen Fabrik in München hat im December des Berichtsjahres begonnen und ist seither vollständig ersolgt. Die Lokomotiven sind in allen Theilen dem ausgestellten Programme gemäß ausgeführt und dürsen, so weit jetzt schon ein Urtheil gefällt werden kann, als sehr gelungen bezeichnet werden. Sie erhielten die Namen Zürich, Winterthur, Frauenfeld, Nomanshorn, 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) Perfonenwagen.

im Gangen 24 Stud mit gusammen 1408 Plagen.

#### 2) Gütermagen.

alfo im Gangen 42 Stud mit gufammen 7040 Centner Tragfraft.

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

- g) Technisches Bureau. In Folge des Weiterbaues im Kanton Aargau konnte das technische Bersonal, obgleich auf der nunmehr vollendeten Bahnstrecke eine Reduktion desselben stattsand, 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 ber Bahn. Aus allem bisher Angeführten ergibt sich, daß die Strecke Romans= horn=Winterthur in der ersten Sälfte des bevorstehenden Monates Mai dem Betriebe übergeben werden kann. Wenn wir uns in unserem letzten Geschäftsberichte dahin ausgesprochen haben, daß die Eröffnung der Linie von Winterthur bis Zürich im Ansange des Jahres 1856 werde stattsinden können, so haben wir gegenwärtig keine Beranlassung, eine andere Ansicht zu äußern. Die Bahnstrecke Baden=Brugg hossen wir im Frühjahre 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 Konzesstonen ausgewirkt haben, bloß die Westbahngesellschaft im Begriffe steht, eine 43,2 Kilometer lange Bahnstrecke in Betrieb zu seizen, und daß hinwieder von den schweizerischen Gesellschaften, welche gleichzeitig mit uns konzessionirt worden sind, nur die Centralbahngesellschaft ein 14 Kilometer langes Bahnströß dem Verkehre bereits übergeben hat, wozu in näherer Zukunst noch eine weitere Bahn= strecke von 6,7 Kilometer Länge kommen dürste, so kann wohl unsere Gesellschaft, welche in diesen Tagen eine 56,2 Kilometer lange Bahnstrecke in Betrieb seizen wird, nicht als im Rückstande besindlich angesehen werden.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

Weber 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 Präsibium erklärte nach Verlesung bieses Geschäftsberichtes bie ordentliche General-Wersammlung ber Nordostbahngesellschaft bes Jahres 1855 für eröffnet.

Es wurde sodann von dem Prästdium theils angezeigt, daß für 22,597 Aktien Stimmkarten mit 1527 Stimmen ausgestellt worden seien, theils eröffnet, daß Inhaber von mehr als 250 Stimmen answesend und in der Versammlung mehr als ½ der Aktien repräsentirt, daß somit die Versammlung gemäß §. 23 der Statuten beschlußfähig sei.

Zu Stimmenzählern wurden gewählt: Die Herren Bezirksrichter Wunderli von Außersthl, Stadtrath Ernst von Winterthur, alt Nationalrath Ningier von Lenzburg, Bertschinger=Amsler von Lenzburg, Werdmüller=Stocker von Zürich und Staatsanwaltssubstitut Dr. Steiner von Winterthur.

Hierauf wurde zur Behandlung bes Geschäftsberichtes ber Direktion über bas Jahr 1854 übergegangen. Betreffend biesen Gegenstand hinterbringt ber Verwaltungsrath folgenden Vorschlag:

"Die Generalversammlung auf den Antrag des Berwaltungsrathes beschließt:

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

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

Sobann ward gegenüber ber Direktion ber Wunsch ausgesprochen, es möchte, wenn möglich, ber Geschäftsbericht jeweilen acht ober zehn Tage vor ber Generalversammlung gedruckt und ben Aktionaren zur Verfügung gestellt werden.

Hierauf ward folgende Rechnung ber Direktion über bas Jahr 1854 verlesen :

# Rechnung der Schweizerischen

	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Einnahmen.		-				
Bau = Cinnahmen.						
Einzahlungen Bodensee=Aktien	8,005,650	_			s 1	
id. Nordbahn=Aktien	7,344,800	-				
id. Nordbahn=Obligationen	817,950					
			16,168,400			
Interesse = Conto	• •		119,567			
Verschiedene Einnahmen			1,654	28	v.	
Berkaufte Grundstücke und Gebäude			2,479	_	72	
Ertrag von Grundstücken			801	16		*
Bergutungen von Gemeinden			7,018	95	1	
Annullirte Bodensee = Aktien			12,550			8
id. Nordbahn = Aftien			13,325			
Betriebs : Einnahmen.	8	2.				
Netto = Betriebs = Einnahmen			185,923	39		
Total der Ginnahmen .					16,511,719	62
		~				
	-			8		
			479704			
			-			

# Nordostbahn = Hesellschaft.

Massahan		Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ausgaben.							
Ankaufspreis der Sektion Zürich = Baden.						4,503,975	-
Bau = Verwaltung.							
Aftien = Emissionekosten				1,680	70		
Provisionen = und Cours = Bergütungen				9,709	23		
Gehalte der Direktion und des Berwaltungsrathes				22,870	70		
id. des Administrations = Personals				30,019	11		
Reise = Auslagen				2,221	74		
Postporti und Kommissionskoften				8,218	54		
Druck = und Insertionskoften				7,881	87		
Miethzinse, Beigung und Beleuchtung				2,535	81		ĺ
Büreaukosten				4,378	25		
Bibliothek und Zeitungen				270	70		
Verschiedenes				1,507	87	91,294	52
Vorarbeiten.				400 11011		a lact of the said of the	
Gehalte, Reise = Auslagen und Löhne				120,737	76		
Inventarstücke				5,706	14		
Materialien				4,559	35		
Berschiedenes				1,451	33	132,454	58
Expropriation.						2012	
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne				16,446	15		
Entschädigungen				1,342,724	59	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
Schatzunge = und Gerichtekosten				5,862	68	s de la la fa di	
Berschiedenes :				4,996	15	1,370,029	57
Bahnban.				,			
Allgemeines.						n. p. sell	
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne		301,703	74	8 0.10 ed 9 1 2 4	100 1	Date of the state	
Inventarstücke		72,872	49			17748	
Materialien	•	28,803	45				
Büreaukosten	•	5,190	88		241	With a section of	
Verschiedenes		1,087	56	409,658	12		
Designation	i samaka	1,007	111 0		12	rsinfuna des	nic
OA-19800B,82 Uebe	rtrag .	42 194 141	4.74	409,658	12	6,097,753	67

# Rechnung der Schweizerischen

Ausga	hen.				Frf.	Crs.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
**************************************	P. C 18+						*			
Unterbau.		,	Uebertrag				409,658	12	6,097,753	67
Erdarbeiten					1,307,246	11				
Stühmauern					18,061	24		oz I		- '
Tunnels					598,799					
Bruden, Durchläffe und Ranale					1,633,083			1-		
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 Befestigungs				.	1,563,806					
Begübergänge					36	78			1 , - 400 *	
Legen des Oberbanes					84,815				10.0° 0.000 x 10.0	
Ginfriedigung, Barrieren, Berb					13,495				1 - 1 A 12 - 13 - 13 - 13 - 13 - 13 - 13 - 13 -	
Verschiedenes					904		1,979,643	58		
Bahnhöfe und Stationsplä	-									
Hochbauten und Einfassungsmau		nech T	Porriéstunaen		363,560	25				
Weichen, Kreuzungen, Drehschei					3,076	1				
Wasser = Reservoirs, Vorwärmkes	3.50				12,288					
Hebkrahnen und Brückenwaagen					2,150					19
Technische Einrichtung der Werks					8,674	1	,			
Berschiedenes					852		390,602	36	7,140,242	80
Betriebs = Juventar.									,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
Lokomotiven und Tender .				.			7	80		
Wagen							3,059	82	erades;	16.5
Für die Büreaux der Hauptverwa	ituna uni	baa A	entrol=Bürec	711			614	43		
" " Material = Verwaltung							1,747	43	S. S. L. Wall, S. C.	
Stehende Dampfmaschine .							4,629	20	stadfalast J	
Werkzeugmaschine							4,911	71		
Werkzeuge = Requisiten .							4,165	33	19,135	72
Verzinsung des Aftien = Rapita	ls und	der C	Sbligatione	11					233,259	40
				1				-		-

# Nordostbahn=Gesellschaft.

Machana Whichlan	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Rechnungs Abschluß.	. 3 %					
Total der Ausgaben .		•	•		13,490,391	59
Alftiva.	5 7 7			- /		
Sconto = Geschäft Rassa = Konto Bechsel = Konto  Bank  Material = Konto  Berschiedene Hauptbuch Debitoren	2,139,047 11,657 338,596 140,685 314,049 953,488	99 13 85 28	3,897,524	92		
<b>Passiva.</b> Berschiedene Hauptbuch Areditoren		٠	876,196	89	3,021,328	03
Total gleich den Ginnahmen .					16,511,719	62
	1	7	7			

## Betriebsrechnung von 1854.

Ge:Y			Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts
Ginnahmen.								-
A. Unmittelbare Betriebseinnahmer	n.	ы						
1. Personentransport.								
1. Personentagen			178,604	95				
2. Taxen für Reiseeffekten			12,645	70				
3. Gepäckträgertare		·	1,144	60		Odrobusaji Predse	. 1	
4. Omnibus			1,321	20	193,716	45		
II. Gütertransport.				_			-	
1. Gütertagen			56,262	35				
2. Bostfrachtstücke		•	1,120	35				
3. Fuhrwerke			949		2 3	2 2		
4. Bieh			354	20	58,685	90	252,402	3
	ai .	·		-			100.07 20.0	
B Mittelbare Betriebseinnahmen.	•							
I. Bergutung der Postwerwaltung					9,000			
II. Pacht = und Miethzinse					2,383	84		
III. Gewonnenes altes Material					976	20		
IV. Zufälliges					3,648	10	16,008	1
	Total						268,410	4
								and the same of th
V.								

# Betriebsrechnung von 1854.

I. Betriebsverwaltung.  1. Gehalte des Administrationspersonales. 2. Reiseaustagen	Ausgaben.	Frf.	Ct&.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
1. Gehalte des Administrationspersonales	zusilineii.			,			
1. Gehalte des Administrationspersonales							-
2. Reiseauslagen 3. Heisung und Beleuchtung 4. Druck und Insertionskoften, Büreaubedürfnisse. 579 20 5. Borti, Kommissions und Gerichtskoften, Stempel 6. Berschiedenes  II. Unterhaltungskossen.  1. Der Bahn: a) Besoldung des Bahnpersonales b) Büreaubedürfnisse. 325,305 64 4,594 66  1592 64 4,594 66  10 10 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	I. Betriebsverwaltung.			,	11 N ( )		
3. Heigung und Beleuchtung 4. Druck= und Insertionskoften, Büreaubedürsnisse 5. Borti, Kommissiones und Gerichtskoften, Stempel 6. Berschiedenes  II. Unterhaltungskosten.  1. Der Bahn: a) Besolvung des Bahnpersonales b) Büreaubedürsnisse c) Besteidung des Bahnpersonales d) Unterhalt des Bahnbersonales e) Unterhalt des Bahnbersonales f) Unterhalt des Bahnbersonales g) Unsterhalt des Oberbaues g) Unsterhalt des Oberbaues g) Unsterhalt des Oberbaues g) Unsterhalt der Gebäude h) Kaumung von Schnee und Eis  2. Der Gebäude: a) Unterhalt der Gebäude b) Keuerversicherung  3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöse 4. Des Mobiliars und der Geräthschien 6. Seignalissirungse und Beseuchtungskoften a) der stechnischen Cinrichtung der Werksitten a) der stechnischen Campsmaschinen c) der übrigen mech. Cinrichtungen	1. Gehalte des Administrationspersonales			3,571	79		
4. Druck= und Infertionskoften, Büreaubedürfnisse	, ,				1	*	
5. Porti, Kommissions= und Gerichtskosken, Stempel					1		
II. Unterhaltungskoften.   592   64   4,594   66     II. Unterhaltungskoften.   25,305   16   85   75     Dürcaubedürfnisse   85   75   164   64     Outerhalt des Bahnpersonals   1,595   80     Outerhalt des Bahnpersonals   239   56     Outerhalt des Oberbaues   8,636   44     Outerhalt des Oberbaues   1,889   71     Outerhalt des Gebäude   1,602   48     Outerhalt des Oberbaues   1,603   70     Outerhalt des Oberbaues   1,603   70     Outerhalt des Oberbaues   1,604						_	
II. Unterhaltungskosten.  1. Der Bahn: a) Befoldung des Bahnpersonales		• • •	٠		1	4 504	cn
1. Der Bahn: a) Befoldung des Bahnpersonales b) Büreaubedürfnisse c) Bekleidung des Bahnpersonals d) Unterhalt des Bahnsersonals e) Unterhalt des Bahnsersonals f) Unterhalt des Derbaues g) Anschassung und Unterhaltung der Bahndiensgeräthschaften h) Käumung von Schnee und Cis 25,305 16 85 75 164 64 4 40 Unterhalt des Deberbaues g) Anschassung und Unterhaltung der Bahndiensgeräthschaften h) Käumung von Schnee und Cis 239 56 f) Unterhalt des Oberbaues g) Unschassung von Schnee und Cis 230 36,490 52 2. Der Gebäude: a) Unterhalt der Gebäude b) Keuerversicherung 3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhösse 4. Des Mobiliars und der Geräthschaften 5. Signalissungse und Beleuchtungskoften 6. Der technischen Dampsmaschinen a) der stechnen Dampsmaschinen b) der Wertzeuskmaschinen c) der übrigen mech. Cinrichtungen	6. Verschiedenes			592	64	4,094	69
a) Befoldung des Bahnpersonales	II. Unterhaltungskoften.						
b) Büreaubedürfnisse c) Bekleidung des Bahnpersonals d) Unterhalt des Bahnpersonals e) Unterhalt des Bahnförpers e) Unterhalt des Oberbaues f) Unterhalt des Oberbaues g) Anschassiung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften h) Käumung von Schnee und Eis  2. Der Gebäude: a) Unterhalt der Gebäude b) Feuerversicherung  3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöse 4. Des Mobiliars und der Geräthschaften 5. Signalisirungs= und Beseuchtungskosten 6. Der technischen Einrichtung der Berkstätten a) der stehenden Dampsmaschinen b) der Werkzeugsmaschinen c) der übrigen mech. Einrichtungen	1. Der Bahn:						
c) Bekleidung des Bahnpersonals							
d) Unterhalt des Bahnkörpers							
e) Unterhalt der Kunstbauten f) Unterhalt des Oberbaues g) Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften h) Käumung von Schnee und Eis  2. Der Gebäude: a) Unterhalt der Gebäude b) Feuerversicherung  3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöse 4. Des Mobiliars und der Geräthschaften 5. Signalisirungs= und Beleuchtungskoften 6. Der technischen Dampsmaschinen a) der stechenden Dampsmaschinen b) der Wertzeugsmaschinen c) der übrigen mech. Einrichtungen							
f) Unterhalt des Oberbaues		/			,		
g) Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften . h) Käumung von Schnee und Eis		eterno conse					
h) Räumung von Schnee und Eis 32 20 36,490 52  2. Der Gebäude:		1					
a) Unterhalt der Gebäude b) Feuerversicherung  3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöse 4. Des Mobiliars und der Geräthschaften 5. Signalisirungs= und Beleuchtungskosten 6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten a) der stehenden Dampsmaschinen b) der Werkzeugsmaschinen c) der übrigen mech. Einrichtungen				36,490	52		
a) Unterhalt der Gebäude b) Feuerversicherung  3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöse 4. Des Mobiliars und der Geräthschaften 5. Signalisirungs= und Beleuchtungskosten 6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten a) der stehenden Dampsmaschinen b) der Werkzeugsmaschinen c) der übrigen mech. Einrichtungen	2 Der Gehäude:						
b) Feuerversicherung		1,889	71	+ 9			
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften		854	99	2,744	70		
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften	a a market and a market are			1 602	48		
5. Signalisirungs= und Beleuchtungskosten		• • •	•				
6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten a) der stehenden Dampsmaschinen						*	
a) der stehenden Dampsmaschinen		•	•				
b) der Werkzeugsmaschinen		493	69				
c) der übrigen mech. Einrichtungen 667 40			1				
	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,						
		3,074	53	4,630	88	46,632	67
Uebertrag	Uebertrag .					51,227	36
es and the contract of the con		nedina	y Vi		1000	pa Dragi	

# Betriebsrechnung von 1854.

Mana da han		Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ausgaben.		· *					
·	Uebertrag .					51,227	36
III. Transportkosten.	neverting .		1,75	00697652		01,221	30
1. Perfonen= und Gepad= Transport:							1
a) Besoldung des Stations = und Fahrpersonals	-	22,475	73			Vincent 11	- /-
b) Bureaubedurfniffe, Beizung und Beleuchtungen		1,567	64			f	
c) Bekleidung		787	54	† dragi			
d) Billetkosten und Bekanntmachung		1,286	10	1 (4 1 1 1		ROEN THO	
e) Unterhalt der Personen = und Gepäckwagen		6,681	16				
f) Beheizung und Beleuchtung der Wagen .		294	28				
g) Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten		296	88	Lauren Trak A			
h) Del und Schmiere		397	13				
i) Omnibusdienst		1,898	06	35,684	52		
2. Güter= Fuhrwerk= und Biehtransport:							
a) Besoldung des Stations = und Fahrpersonals		3,606	55				
b) Bureaubedurfniffe, Beizung und Beleuchtung		53	25				
c) Bekleidung		12	40				
d) Druckkosten und Bekanntmachungen		12	40				
e) Unterhalt der Güter= Equipage= Viehwagen= und g	Fahrrequisiten	3,865	08				
f) Del und Schmiere		* *					
g) Verführung der Güter		13,576	52			4 12 1-	
h) Bersicherung der Güter		98	75	21,224	95	20 10 10 10 1	
3. Zugkraftskoften:							
a) Besoldungen und Löhne, Stundengelder, Ersparr	iißprämien 2c.	18,794	99	8		6	
b) Bureaubedurfniffe, Heizung und Beleuchtung		940	07			111 - 111	
c) Brennmaterial		12,391	19		15 - 1	Aleter to at	
d) Schmiermaterial		1,700	85		- Harden		
e) Pupmaterial		526	96				
f) Reparaturen an Lokomotiven und Tendern		14,893	01	la series de la companya della companya de la companya de la companya della companya della companya de la companya della compa	* " "	er Ledjië ne n	
g) Wafferpumpen, Holzschneiden und Borwärmen		791	06		-		
h) Probefahrten und Reffelproben		159	38	50,197	51	107,106	98
Gumma dar Mudaahan	8					158,334	34
Summa der Ausgaben						110,076	15
netto=ethnupme	•					110,070	10
Total gleich der Brutto=Einnahme						268,410	49
		(4)	1				١.,

Nach Berlefung ber Rechnung wird diefelbe von bem Referenten ber Direktion, herrn Direktor Dtt = 3 m h of, beleuchtet.

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

"Die Generalversammlung auf den Antrag des Verwaltungsrathes beschließt:

Es fei ber Rechnung ber Direktion über das Jahr 1854 die Genehmigung ertheilt."

Auch biefer Antrag bes Verwaltungerathes wurde von der Generalversammlung einmüthig angenommen.

Als letter Gegenstand auf bem Traktandenzirkular erschien die Erneuerungswahl der zweiten Hälfte der Mitglieder der Gesellschaftsbehörden. Es wurde indessen, 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 Amtsdauer hätten getroffen werden können, einmuthig beschlossen:

Es sei eine Uebergangsbestimmung dahin zu treffen, daß die Amtsdauer 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 Amtsdauer der ersten Hälfte der Mitglieder der Gesellschaftsbehörden erst am Ende April 1858 ablaufen solle.

Nachdem die Traktanden in diefer Beise erledigt waren, wurde die Bersammlung von dem Präsidium für aufgehoben erklärt und entlassen.