

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: 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.



Zürich,
Druck von Drell, 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 Nordostbahn, der Ihnen anmit vorgelegt 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 weitem diese Verhandlungen beschlagenden Hauptabtheilung nothwendig geworden, die der Natur der Sache nach auch in künftigen Geschäftsberichten jeweilen 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 letztjährigen 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 erübrigt 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 Rorschach Statt gefunden haben. Die eben erwähnten Staatsverträge bestimmen im Hinblick darauf, daß unsere Gesellschaft eine solche Verlängerung der Nordostbahn unter Umständen in ihrem Interesse finden könnte, „es sei der Bahnhof in Rorschach so anzulegen, daß in demselben der Anschluß der Nordostbahnlinie 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 daherigen Wünsche gegenüber der Regierung von St. Gallen die erforderlichen Schritte gethan, um die Anlage des Bahnhofes in Rorschach in der vertragsmäßig bestimmten Weise zu erwirken. Sind auch die daherigen Verhandlungen noch nicht zum Abschlusse 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 Harde 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 Nordbahnhofe unter Benutzung der vorhandenen Gebäulichkeiten 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 Erreichung des oben bezeichneten Zweckes vereinbar sind. Vermittelt 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 entgegenstehe, daß sie jedoch im Hinblick 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 ausführen zu lassen. — Erscheint nun in Folge dieser Entscheidung das Tracé auf der ganzen Linie von Zürich bis Romanshorn als festgestellt, so wurde im weitem 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 Kantonsgränze in der Wöschnau ist der Regierung von Aargau ebenfalls vorgelegt worden. Es ist uns aber bis zur Stunde keine daheringe 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 dießfällige 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 Rempthales auf die Nordostbahn, bei dem sogenannten Kupferhammer, eine Station zu errichten beschloffen. Vielsache Wünsche, die aus der dabei beteiligten, 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 Rempthal 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 Benützung der Nordostbahn näher zu legen, zwischen diesen beiden Ortschaften und der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Heschikofen eine Haltstelle Müllheim zu errichten beschlossen und zwar um so eher, da die theilnehmenden Gemeinden erklärten, die durch die Errichtung der Haltstelle verursachte 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 Zügen 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 Aarau=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 Gutheißung 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 Glattkorrektur nicht im Wege stünde, sondern eher förderlich wäre, besondere Schwierigkeiten dar. Vermittelt einer etwelchen Verlegung der Glatt wird nun der Uebergang über dieselbe so bewerkstelligt, daß, falls später die Glattkorrektur 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 Glattkorrektur 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 Korrekturen dieses Gewässers. Bot sich dabei, nachdem mehrere bereits von anderer Seite her erworbene Wasserrechte hatten expropriert 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 vermittelt 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 Baltensweil. Daß die Regierung von Zürich das in dem Bahndamme anzubringende Gewölbe für die Straße senkrecht auf die Ase 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 Erstellung 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 Bundesbeschlusses über Abänderung 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 Einrichtungen des Eisenbahndienstes eingeschulten Beamten und Bediensteten, während sie im Militärdienste stehen, durch minder eingeeübte 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 sichern 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. Heumonat 1852 enthielt die Bestimmung, daß Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cofe, 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 verdienen 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 einzig für die Strecke von Zürich bis Romanshorn bedarf, auch wenn die Zollbefreiung der Räder und Achsen in Anschlag 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 ließen der Vorstellung ein williges Ohr. Es faßte nämlich in Folge derselben die Bundesversammlung am 19. Heumonat 1854 den Beschluß, 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 Cofe, die für Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden, vom

Eingangszölle gänzlich befreit, und für Waggonn aller Art, welche für die Eisenbahnen aus dem Auslande eingeführt werden, $1\frac{1}{2}$ % vom Werthe, eben das Aequivalent 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 Eingangszölle 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 theilhaben 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 Bundesrath 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 Eisenbahngesellschaften 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 Hinblick 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 Rheinfaldbahn im Hinblick auf die bei diesen Bahnen vorkommenden Terrainschwierigkeiten, welche die Anwendung starker Steigungen und Kurven nothwendig machen, Wagen und Lokomotiven nach amerikanischem Systeme, d. h. mit beweglichen Unterstellen, dagegen für die übrigen schweizerischen Eisenbahnen Wagen und Lokomotiven nach englischem Systeme, d. h. mit festen Unterstellen, 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 Eisenbahngesellschaften 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 sichern 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 dieß 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 unterseeischen Telegraphen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen und betreffend Benutzung desselben mit Prioritätsrecht für Eisenbahndepeschen ab, dem zur Zeit nur noch die Ratifikation durch den Bundesrath mangelt, jedoch sicherem Vernehmen nach nur so lange mangeln wird, als ein damit zusammenhängender Vertrag der Eidgenossenschaft mit Württemberg die endgültige Gutheißung 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 Betheiligung des Kantons Aargau bei unserer Unternehmung nachsuchen 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 Betheiligung des Kantons Aargau bei der Nordostbahnunternehmung durch Uebnahme von Aktien hervor, den eine Abordnung der Regierung von Aargau und der Vorstand der Direktion im letzten Monate des Berichtsjahres unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalte abschlossen. Mittlerweile eingetretener Verhältnisse wegen hat der Große Rath von Aargau die Betheiligungsfrage noch nicht lösen zu können, sondern ihre Behandlung auf einen nun nicht mehr entfernten Zeitpunkt verschoben 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 daheriger 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 Rheinfallbahngesellschaft 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 Geschäftsüberhäufung diese Unterhandlungen in den Hintergrund treten lassen, so daß sie zur Zeit noch als schwebend 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 Uebernahme des Betriebes der Glattthalbahn durch die Nordostbahngesellschaft. Wenn die Unterhandlungen bis zur Stunde noch nicht zu einer abschließlichen Uebereinkunft geführt haben, so ist dieß 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 Eröffnung 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 schwebend sind, so glauben wir uns zur Zeit weiterer Mittheilungen über dieselben enthalten zu sollen. Wir beschränken uns daher darauf, in unserm Bericht die Erklärung niederzulegen, 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 desselben keine Anstrengung reuen lassen werden.

III. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen.

Gemäß unserm ersten Geschäftsberichte betrug die Gesamtzahl der für die Nordostbahnunternehmung emittirten Aktien 44,109 Stück. Da die auf den 30. November 1853 eingeforderte 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 Nordbahnaktien 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 zugetheilt. 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 Vor-schüssen auf die Aktien der Nordostbahn an die hiesige Bank richten zu sollen. Es hat dieselbe unserer Anregung vermittelt 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 Nordostbahnaktien 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 geschenehen 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 Betriebseinrichtungen 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.	Gt.	Frk.	Gt.
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 Miethzinse		1,094	95	2,383	84
III. Gewonnenes Material		892	93	976	20
IV. Zufälliges		8,918	91	3,648	10
Summa der Einnahmen			228,238 19		268,410 49
Hieron 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			119,784 30		158,334 34
Es ergibt sich sonach eine Netto-Einnahme von			108,453 89		110,076 15
und gegenüber dem Betriebsjahre 1853 eine Mehreinnahme von Frk. 1,622. 26.					

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, rührt 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, fuhrten 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 Theuerung 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 daherigen 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 Gepäc- 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. — Weit aus 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 Erstellung von beweglichen Krähnen in den Bahnhöfen in Zürich und in Baden, welche die Ueberladung ganzer Gilsuhren auf die Bahnwagen möglich machen und die Umladungskosten ungemein verringern, kamen mit den Unternehmern der zwischen Zürich und Basel resp. Haltingen bestehenden vier täglichen Gilsuhren Transportverträge zu Stande, welche zwar für mehrere Jahre abgeschlossen sind, in denen aber auf den Zeitpunkt der Eröffnung 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, Töpfererde 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, vermittelt welches derselben die Beforgung 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 Expeditions- 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 Bestreitung 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 rührt von der günstigen Verpachtung verschiedener Güterabschnitte, sowie von dem Miethzinse her, welchen die eidg. Postverwaltung für die in dem Bahnhofs 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 Zinsenkonto's 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“ 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 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 Werkstätte 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 Löhnung 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 Belaufe 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 Gütertransportes, 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 Krähnen 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 Behufs Ermöglichung eines gehörigen Gütertransportes 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 Waggonfabrik 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. Reifert und Komp. in Vöckenheim im September des Berichtsjahres abgelieferte vierrädrige Personenwagen II. und III. Klasse werden zur Erprobung und um die dabei gesammelten Erfahrungen bei weitem Bestellungen benutzen zu können, vorübergehend auf der Bahn Zürich-Baden verwendet. Dasselbe geschieht mit 2 offenen und 2 geschlossenen achtradrigen Güterwagen, welche von B. Wagner und Komp. in Thingen 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 Uebernahme 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 setzen die Beamten und Angestellten unserer Gesellschaft in die Lage, eine rasche und energische Polizei im Interesse der Sicherheit des die Bahn benutzenden 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 auszufehenden Gehalte und der von ihnen zu leistenden Cautionen fest. In Betreff der Verrichtungen des Betriebs-Ingenieurs und Maschinenmeisters wurden provisorische Anordnungen bis zu dem Zeitpunkte der Eröffnung 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 Gehülfe desselben, 5 Einnehmer, 5 Expedienten, 8 Stationseinnehmer, 3 Güterschaffner, 2 Portiers, 2 Zugführer, 6 Kondukteure, 3 Bahnaufseher, 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 Unterstützungsfond ist nach vorausgegangener Rückerstattung der von den Betheiligten geleisteten Beiträge mit dem von der ehemaligen Zürich-Bodensee-Bahn-Gesellschaft herrührenden gleichartigen Fonde verschmolzen worden. Der in solcher Weise entstandene Unterstützungsfond 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 besetzt. Die Ernennungen erfolgten jedoch nur in provisorischer Weise, so daß, wenn einzelne Wahlen, die getroffen worden sind, sich als ungeeignet herausstellen sollten, dahingehenden Uebelständen 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 Fahrбилете zu ermöglichen, wurden die Personentarife von den Gesellschaftsbehörden schon im November des Berichtsjahres aufgestellt. Seither wurden auch die Tarife für den Transport des Gepäcks der Reisenden, der Waaren, des Viehes und der Wagen bestimmt. Eine den gesamten 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 abschließend 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 Betriebsöffnung 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 5¼ Stunden zurücklegt. Aus dieser Beschleunigung werden schon für die Zeit, während welcher bloß die Strecke Winterthur-Romanshorn sich im Betriebe befinden wird, 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 9½ 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 Vortheile 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 Bahnlinie 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 Vortheil 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 Vortheiles, 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 dieß die Ertragsfähigkeit ausgegebener Millionen aufs Spiel setzen hieße, um nicht noch einige hunderttausende, welche überdieß 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 einmüthigen Beschluß, es sollen für die Nordostbahn-Unternehmung zwei Dampfboote und zwei Schleppbarken angeschafft werden, vermittelt welcher die Ausführung der im Interesse der Nordostbahn liegenden Fahrten auf dem Bodensee gesichert würde. Die Schiffe wurden in dem rühmlich bekannten Etablissemante der Herren Escher, Wyß und Komp. in Zürich bestellt. Die Länge der Dampfboote ist auf 160—165 Fuß, die Breite zwischen den Radkasten auf 17 1/2 — 18 Fuß und die Höhe auf 9 Fuß engl. Maß festgesetzt. Die Maschine erhält eine Stärke von mindestens 60 Pferdekraften und die Schnelligkeit der Fahrt soll bei einem Tiefgang von 4 bis 4 1/2 Fuß engl. Maß und einem Holzverbrauch von 1500 Pfund trockenen Tannenholzes 14 engl. Meilen (1608 Mètres) in der Zeiteinheit betragen. Die Ladung eines Dampfbootes darf das Gewicht von 50 bis 60 Tonnen (1000 bis 1200 Ctr.) erreichen. Die Schleppbarken werden 100 Fuß engl. Maaß 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 Dampfboot und eine Schleppbarke bis Mitte Mai 1855, das zweite Dampfboot und die zweite Schleppbarke auf Mitte Juni 1855 fahrbar an die Gesellschaft auf dem Bodensee bei Romanshorn abgeliefert werden. Die Fabrik

14 1605

garantirt für die Solidität der Schiffe sammt Kessel und Maschine auf die Dauer eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Uebergabe 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. Ueber 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 Aussschreibung bearbeitet. In der Richtung von Brugg gegen Aarau werden die zur definitiven Feststellung der Linie erforderlichen Vorarbeiten erhoben. Auf der kleinen Strecke Aarau-Wöschnau 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 Schatzungskommission 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 Sucharten 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 Suchart 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 erschwelter Kommunikation, Zerstückelung u. s. w., und einschließlich der Kosten des Expropriations-Kommissariates, der eidgenössischen Schatzungskommission und der Prozeßführung bei dem Bundesgerichte, somit alle und jede Kosten in Ansatz gebracht, im Durchschnitte auf Frk. 1860. 50 zu stehen. Es ist indessen zu bemerken, daß in dieser Berechnung die Mannenberger Mühle und die Dellersche Bleiche im Kemptthale, die zusammen um die Summe von Frk. 126,717 expropriirt wurden, von denen aber ein großer Theil wieder veräußert werden wird, mit der vollen Expropriationssumme angelegt erscheinen und daß auch eine Menge der Bahn entlang liegender Abschnitte, welche später verwerthet 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 Suchart auf der Bahnlinie Romanshorn-Zürich ungefähr Frk. 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 Wintertthur 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 Amriswil, 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 Ried auf 47,500' Länge um 191', fällt dann von Ried 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 vermuthet wurde. Selbst in der flachen Thurebene zwischen Sulgen und Gschikofen mußte die Bahn, um vor Ueberschwemmungen durch die Thur gesichert zu sein, auf große Entfernungen ziemlich hoch aufgedämmt werden und von Gschikofen bis Frauenfeld war man durch die Bäche von Hüttlingen, Felben und Langdorf, welche auf hoch über die Thalebene aufgehäuften Schuttablagerungen flossen, trotz beträchtlicher Tieferlegung ihrer Bette genöthigt, das Bahnvisir höher zu halten als erwünscht war, so daß besonders bei den Stationen Felben und Frauenfeld bedeutende Füllmassen nöthig wurden. Der Thalkessel des Islikoner Baches mußte mit einer Dammhöhe von durchschnittlich 30' auf die Länge von 3270' überschritten werden und auch im Sulachthal zwischen der Ruchegg und Oberwinterthur mußte ein durchschnittlich 20' hoher Damm 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 gesammte bewegte Erdmasse beträgt 426,870 Schachtruthen (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 Lehm, Kies, Sand, Torf u. c. Fielen die Erdarbeiten größer aus als bei Entwerfung des ersten annähernden Kostenanschlages angenommen worden war, so mußten in Folge dessen auch die Kunstbauten in bedeutendern Dimensionen, als man in Aussicht genommen hatte, ausgeführt werden. Es war dieß um so fühlbarer, weil sich der ganzen Linie entlang nirgends gute Bausteine vorfanden, so daß dieselben aus den Steinbrüchen von Rheineck und Rorschach 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 Gschikofen, nach Howe's System mit 4 Böchen auf 2 Rand- 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 niedersten 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 schiefe, 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 notwendig. Neben der Bahn aber waren 111 theils hölzerne, theils steinerne Feldwegbrücken erforderlich. — Von Wegübergängen mußten 2 mittelst einer Ueberbrückung 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 Güttingen, Selben, Langdorf u. erforderten auf größere Strecken nicht unbedeutende Korrekturen. — Die Gesamtkosten des Unterbaues auf der Linie Romanshorn-Winterthur können, da die Schlußabrechnungen noch nicht beendet 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 Geschäftsberichte angegebenen Affordsummen bleiben werden.

Die Bau Loose der Bahnstrecke zwischen Winterthur und Zürich, welche noch nicht Bauunternehmern übertragen waren, wurden nunmehr während des Berichtsjahres in Afford gegeben. Die zwei letzten zu Frk. 723,125 veranschlagten Bau Loose der Sektion Tagelschwangen wurden um die Summe von Frk. 604,987 und das erste und dritte Bau Loos 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 beendet. Die kleinere Brücken sind zum größten Theile fertig oder der Vollendung nahe. Die Pfeiler der Brücke über die Töpi stehen bis auf die Gitterträger aufgemauert da. An der Brücke über die Glatt sind bei allen 4 Pfeilern die Grundquader und Sockelschichten verlegt. 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 Derlikon, 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 Anfanges dieses Frühjahres hat die Erdarbeiten vor den Tunnelleinschnitten 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 dieß an den schwierigen 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 Bau Loose 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 ungünstige Witterung des Winters und Frühjahres 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 Unterlagsschwellen mit Hackennägeln aufgenagelt, 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 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 Witterbruch ist mit einem Steigungs- und Gefällszeiger bezeichnet. Es werden Controlltafeln aufgestellt, welche dazu dienen, eine gehörige Ausübung der Bahnaufsicht 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 vorteilhaften 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 Belaufe 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 dem abgeschlossenen Verträge bis Ende Juli l. 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, Märstatten, Müllheim, Felben, Islikon und Wiefendangen. Zwischen diesen Bahnhöfen, Stationen und Haltstellen sind der Bahn entlang, zunächst bei Wegübergängen 49 Bahnwärterbuden angebracht. — Der Bahnhof in Romanshorn zieht sich in einer Länge von 2300' am neuen Hafen hin. Zwei Hauptgeleise gehen durch die Personenhalle bis zur Drehscheibe. Eine 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 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 Krähen, 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 Einsteighalle steht das Verwaltungsgebäude mit den erforderlichen Dienstbüreux und Wohnungen und zu dessen beiden Seiten je eine Remise, die eine für Lokomotiven, die andere als provisorische Reparaturwerkstätte 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 expropriert werden mußte, wieder aufgestellt und zu einer Schreinerwerkstätte mit Magazin und Wohnungen für Bahnbedienstete 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 Drehscheibe u. s. f. Er ist von 3 Geleisen durchzogen. — Der Bahnhof in Winterthur enthält ein provisorisches Aufnahmsgebäude, daneben einen Güterschuppen und gegenüber eine Lokomotiv- und Wagenremise mit Wasserstation, eine Drehscheibe u. s. f. Er ist von 5 Geleisen durchzogen. — Die Stationen haben in der Regel ein Doppelgeleise für den gewöhnlichen Verkehr und ein Seitengeleise 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, Schiebbühnen, Wasserleitungen, Wasserkrähnen, Pumpen, Wasserreservoirs, Heberkrähnen u. s. sind nach den einfachsten, aber erprobten Systemen hergestellt. — Alle Hochgebäude sind unter Dach gebracht und in ihrem innern Ausbau soweit vollendet, daß ihrer Benützung auf die Zeit der Eröffnung des Betriebes nichts im Wege steht. Die Voranschlagssumme des technischen Büreaus für sämtliche Hochbauten von Romanshorn bis Winterthur beträgt Fr. 480,355, die Alfordsumme dagegen nur Frk. 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 Löß. — 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) Personenwagen.

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 4rädri gen geschlossenen Güterwagen mit je 160 Centner Tragkraft, 10 Stück 4rädri gen offenen Güterwagen mit je 160 Centner Tragkraft, 6 Stück 8rädri gen geschlossenen Güterwagen mit je 200 Centner Tragkraft und 6 Stück 4rädri gen 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 Monats 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 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 hinwieder 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 befindlich 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 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 Stimmenzählern wurden gewählt: Die Herren Bezirksrichter Wunderli von Außer Roth, Stadtrath Ernst von Winterthur, alt Nationalrath Ringier von Lenzburg, Bertschinger-Amsler von Lenzburg, Werdmüller-Stocker von Zürich und Staatsanwalts-Substitut 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 Einsicht 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.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Bau-Einnahmen.							
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		
Annullirte 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

Provisionen- und Cours-Vergütungen

Gehalte der Direktion und des Verwaltungsrathes

id. des Administrations-Personals

Reise-Auslagen

Postporti und Kommissionskosten

Druck- und Insertionskosten

Miethzinse, Heizung und Beleuchtung

Büreaukosten

Bibliothek und Zeitungen

Verschiedenes

Vorarbeiten.

Gehalte, Reise-Auslagen und Löhne

Inventarstücke

Materialien

Verschiedenes

Expropriation.

Gehalte, Reiseauslagen und Löhne

Entschädigungen

Schätzungs- und Gerichtskosten

Verschiedenes

Bahnbau.

Allgemeines.

Gehalte, Reiseauslagen und Löhne

Inventarstücke

Materialien

Büreaukosten

Verschiedenes

Uebertrag

Fr.	St.	Fr.	St.	Fr.	St.
				4,503,975	—
		1,680	70		
		9,709	23		
		22,870	70		
		30,019	11		
		2,221	74		
		8,218	54		
		7,881	87		
		2,535	81		
		4,378	25		
		270	70		
		1,507	87	91,294	52
		120,737	76		
		5,706	14		
		4,559	35		
		1,451	33	132,454	58
		16,446	15		
		1,342,724	59		
		5,862	68		
		4,996	15	1,370,029	57
301,703	74				
72,872	49				
28,803	45				
5,190	88				
1,087	56	409,658	12		
		409,658	12	6,097,753	67

Rechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Gr.	Fr.	Gr.	Fr.	Gr.
Uebertrag		.	.	409,658	12	6,097,753	67
Unterbau.							
Erdbarbeiten		1,307,246	11				
Stützmauern		18,061	24				
Tunnels		598,799	49				
Brücken, Durchlässe und Kanäle		1,633,083	41				
Begbauten		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 etc.		13,495	15				
Verschiedenes		904	29	1,979,643	58		
Bahnhöfe und Stationsplätze.							
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen		363,560	25				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen		3,076	71				
Wasser-Reservoirs, Vorwärnkessel, Wasserleitungen		12,288	57				
Hebkränen 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 Bureau 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	72
Verzinsung des Aktien-Kapitals und der Obligationen		.	.	.	.	233,259	40
Total der Ausgaben		.	.	.	.	13,490,391	59

Nordostbahn-Gesellschaft.

Rechnungs Abschluß.		Frk.	Gts.	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.
Total der Ausgaben		.	.	.	.	13,490,391	59
Aktiva.							
Scotto = Geschäft	.	2,139,047	34				
Kassa = Konto	.	11,657	99				
Wechsel = Konto	.	338,596	13				
Bank	.	140,685	85				
Material = Konto	.	314,049	28				
Verschiedene Hauptbuch Debitoren	.	953,488	33	3,897,524	92		
Passiva.							
Verschiedene Hauptbuch Kreditoren	.	.	.	876,196	89	3,021,328	03
Total gleich den Einnahmen		.	.	.	.	16,511,719	62

Betriebsrechnung von 1854.

Einnahmen.

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.

I. Personentransport.

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.

1. Gütertaxen	56,262	35
2. Postfrachtsrüde	1,120	35
3. Fuhrwerke	949	—
4. Vieh	354	20

58,685 90

252,402 35

B Mittelbare Betriebseinnahmen.

I. Vergütung der Postverwaltung . . . . .	.	.	9,000	—
II. Pacht- und Miethzinse . . . . .	.	.	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.

1. Gehalte des Administrationspersonales
2. Reiseauslagen
3. Heizung und Beleuchtung
4. Druck- und Insertionskosten, Bureaubedürfnisse
5. Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel
6. Verschiedenes

II. Unterhaltungskosten.

1. Der Bahn:
 - a) Befoldung des Bahnpersonales
 - b) Bureaubedürfnisse
 - c) Bekleidung des Bahnpersonals
 - d) Unterhalt des Bahnkörpers
 - e) Unterhalt der Kunstbauten
 - f) Unterhalt des Oberbaues
 - g) Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften
 - h) Räumung von Schnee und Eis
2. Der Gebäude:
 - a) Unterhalt der Gebäude
 - b) Feuerversicherung
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften
5. Signalisirungs- und Beleuchtungskosten
6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten
 - a) der stehenden Dampfmaschinen
 - b) der Werkzeugmaschinen
 - c) der übrigen mech. Einrichtungen
 - d) Der Werkzeuge und Requisiten

Uebertrag

Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
		3,571	79		
		3	40		
		32	70		
		379	20		
		14	96		
		592	64	4,594	69
25,305	16				
85	75				
164	64				
1,595	80				
239	56				
8,636	44				
430	97				
32	20	36,490	52		
1,889	71				
854	99	2,744	70		
		1,602	48		
		499	14		
		664	95		
493	69				
395	26				
667	40				
3,074	53	4,630	88	46,632	67
				51,227	36

Betriebsrechnung von 1854.

Ausgaben.		Frk.	Gts.	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.
Uebertrag		.	.	.	.	51,227	36
III. Transportkosten.							
1. Personen- und Gepäck-Transport:							
a) Besoldung des Stations- und Fahrpersonals		22,475	73				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtungen		1,567	64				
c) Bekleidung		787	54				
d) Billettkosten 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 Fahrrequisiten		296	88				
h) Del und Schmiere		397	13				
i) Omnibusdienst		1,898	06	35,684	52		
2. Güter- Fuhrwerk- und Viehtransport:							
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 Fahrrequisiten		3,865	08				
f) Del und Schmiere							
g) Verführung der Güter		13,576	52				
h) Versicherung der Güter		98	75	21,224	95		
3. Zugkraftskosten:							
a) Besoldungen und Löhne, Stundengelder, Ersparnißprämien zc.		18,794	99				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung		940	07				
c) Brennmaterial		12,391	19				
d) Schmiermaterial		1,700	85				
e) Puzmaterial		526	96				
f) Reparaturen an Lokomotiven und Tendern		14,893	01				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen		791	06				
h) Probefahrten und Kesselpuben		159	38	50,197	51	107,106	98
Summa der Ausgaben		.	.	.	.	158,334	34
Netto-Einnahme		.	.	.	.	110,076	15
Total gleich der Brutto-Einnahme		.	.	.	.	268,410	49

Nach Verlesung der Rechnung wird dieselbe von dem Referenten der Direktion, Herrn Direktor Ott-Smihof, 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 erteilt.“

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

Als letzter Gegenstand auf dem 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, einmütig 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 dessen dann auch die Amtsdauer 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.
