

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.]
Kapitel:	4: Bahnbetrieb
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: 11.01.2026

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

III. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen.

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

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

IV. Bahnbetrieb.

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

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

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

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

Die Brutto-Einnahmen betragen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14. Februar,

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

V. Bahnbau.

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

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

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

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

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