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: 5: Bahnbau

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

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 daherigen 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 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 Jucharten 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 Juchart 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, 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 angesetzt 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 Juchart 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 Winterthur ist der Unterbau vollständig hergestellt. Die Länge dieser Linie mißt 188,150 Fuß.

Sie besteht aus: 23 geraden Linien von zusammen 156,738′ Länge und 23 Bogenlinien von zusammen 31,412′ Länge. Die längste gerade Linie von 21,861′ findet sich bei Amrisweil, die stärkste Krümmung von 1500′ Radius in der Nähe des Thurüberganges. Die horizontalen Linien messen zusammen 52,845′, die in Steigungen befindlichen Linien 64,549′ und die in Gefällen befindlichen Linien 70,756′. Von Romanshorn bis Frauenfeld beträgt das Steigungsmaximum 8‰, von Frauenfeld bis Winterthur um der auf dieser Strecke obwaltenden ungünstigen Terrainverhältnisse willen 12‰. Die Bahn steigt zuerst von Romanshorn bis 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 Heschikofen mußte die Bahn, um vor Ueberschwemmungen durch die Thur gesichert zu sein, auf große Entfernungen ziemlich hoch aufgedämmt werden und von Heschikofen bis Frauenfeld war man durch die Bäche von Hüttlingen, Felben und Langdorf, welche auf hoch über die Thalebene aufgehäuften Schuttablagerungen fließen, 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 Eulachthal 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 ꝛc. 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 Heschikofen, nach Howe's System mit 4 Jochen auf 2 Land- und 3 Mittelpfeilern von Stein, von je 120 und 160′ Spannweite, zusammen 600′ lang, mit 18′ hohem hölzernem, bedecktem Ueberbau und 15′ lichter Höhe über dem 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 schief, unter einem Winkel von 45° gewölbte Brücke über den Aachfluß bei Fehlwies mit 42′ lichter Weite. Außer diesen Brücken waren für die Bahn noch 100 steinerne Dohlen und Gewölbdurchlässe und 36 offene, mit

verschiedenen Eisenkonstruktionen überdeckte Brücken von 6 — 24′ Spannweite nothwendig. Neben der Bahn aber waren 111 theils hölzerne, theils steinerne Feldwegbrücken erforderlich. — Von Wegübergängen mußten 2 vermittelst einer 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 Gesammtlänge von 115,000 Fuß. Der Aachfluß mit seinen Zuflußbächen, die Gießbäche im Thurthal, die Bäche in Hüttlingen, Felben, Langdorf ꝛc. erforderten auf größere Strecken nicht unbedeutende Korrektionen. — Die Gesammtkosten des Unterbaues auf der Linie Romanshorn-Winterthur können, da die Schlußabrechnungen noch nicht beendigt sind, zur Zeit nicht genau angegeben werden; indessen mag hier die beruhigende Mittheilung Platz finden, daß diese Kosten etwas unter den Beträgen der in dem letzten Geschäftsberichte angegebenen Akkordsummen bleiben werden.

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

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

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

d) Oberbau. Obgleich die ungewöhnlich lange andauernde ungünstige Witterung des Winters und 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 Visierbruch 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 vortheilhaften Bedingungen abgeschlossen wurden, in Folge wessen nun der Schwellenbedarf vom Bodensee bis Brugg als vollständig gedeckt erscheint, und daß ferner die für die Bahnstrecken Winterthur-Zürich und Baden-Brugg erforderlichen Eisenbahnschienen in einem 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 Vertrage 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: Amrisweil, Sulgen, Bürglen, Weinfelden, Märstätten, Müllheim, Felben, Islikon und Wiesendangen. 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 Bedürfniß 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 Krahnen, 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 Dienstbüreaux 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 expropriirt 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 Haltstellen sind der Natur der Sache nach einfacher eingerichtet. Die Bahnwärterbuden haben ein heizbares Zimmerchen und einen Geschirrraum. — Die Ausweichungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen, Wasserleitungen, Wasserkrahnen, Pumpen, Wasserreservoirs, Hebkrahnen ꝛc. sind nach den einfachsten, aber erprobten Systemen hergestellt. — Alle Hochgebäude sind unter Dach gebracht und in ihrem innern Ausbau soweit vollendet, daß ihrer Benutzung auf die Zeit der Eröffnung des Betriebes nichts im Wege steht. Die Voranschlagssumme des technischen Büreaus für sämmtliche Hochbauten von Romanshorn bis Winterthur beträgt Fr. 480,355, die Akkordsumme 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 Töß. — Für die zunächst dem Betriebe zu übergebende Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur sind folgende Wagen bestellt worden, deren Ablieferung im Monat März d. J. begonnen hat und bis zur Eröffnung des Betriebes vollständig durchgeführt sein soll.

1) 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 4rädrigen geschlossenen Güterwagen mit je 160 Centner Tragkraft, 10 Stück 4rädrigen offenen Güterwagen mit je 160 Centner Tragkraft, 6 Stück 8rädrigen geschlossenen Güterwagen mit je 200 Centner Tragkraft und 6 Stück 4rädrigen Viehwagen, somit zusammen von 32 Wagen mit einer Gesammttragkraft von 5360 Centner, ist im Laufe des gegenwärtigen Jahres unter Festsetzung der Ablieferungszeit auf nächsten Juli erfolgt. Der Preis aller dieser 98 Personen- und Güterwagen beläuft sich auf die Summe von Frk. 520,998.

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

h) Eröffnung der Bahn. Aus allem bisher Angeführten ergibt sich, daß die Strecke Romanshorn-Winterthur in der ersten Hälfte des bevorstehenden Monates Mai dem Betriebe übergeben werden kann. Wenn wir uns in unserem letzten Geschäftsberichte dahin ausgesprochen haben, daß die 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 Frühjahre 1856 dem Betriebe übergeben zu können. Wenn in's Auge gefaßt wird, daß von den beiden schweizerischen Eisenbahngesellschaften, welche ein halbes Jahr vor uns die 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.

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