Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 3 (1855)

Artikel: Dritter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1856 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730474

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

Dritter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1856

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.

Zürich,
Druck von Orell, Füßli und Comp.
1856.

Tit.

Der dritte Geschäftsbericht der Direktion der Nordostbahn, der anmit erstattet wird, beschlägt das Jahr 1855 und soll, schon um eine Zusammenhaltung und Vergleichung der in demselben enthaltenen Mittheilungen über den Stand der Nordostbahnunternehmung mit den in die frühern Geschäftsberichte niedergelegten Angaben zu erleichtern, in die gleichen Hauptabschnitte zerfallen, die in den bisherigen Geschäftsberichten enthalten waren. Dabei muß jedoch dem IIIten Hauptabschnitte, welcher bisher von der „Emission der Aktien und den auf dieselben geleisteten Einzahlungen" handelte, nunmehr gemäß den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen die erweiterte Ueberschrift: „Kapitalbeschaffung" gegeben werden.

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

a) Konzessionen. Die Konzessionen für die sämmtlichen die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien sind längst endgültig geordnet, weshalb wir an dieser Stelle nur zu erwähnen haben, daß im Hinblicke auf die durch die Konzession des Kantons Thurgau an die Nordostbahngesellschaft und durch Staatsverträge der Kantone Zürich und Thurgau mit dem Kanton St. Gallen der Nordostbahngesellschaft zugesicherte Berechtigung, die Nordostbahn im Falle des Bedürfnisses bis Rorschach fortzuführen, von der Direktion bei der Regierung von Zürich wiederholt darauf hingewirkt wurde, daß die letztere die erforderlichen Maaßregeln ergreife, um der Bestimmung der ebenerwähnten Staatsverträge, gemäß welcher „der Bahnhof „in Rorschach so anzulegen ist, daß in demselben der Anschluß der Nordostbahnlinie mit thunlichster Leich„tigkeit und so, daß die Weiterbeförderung auf andere Linien ohne Umladen möglich ist, bewerkstelligt „werden kann," die gebührende Nachachtung zu verschaffen. Wir sind noch nicht im Falle, Ihnen von einem abschließlichen Erfolge unserer daherigen Bemühungen Nachricht geben zu können, werden aber unserseits auch im Verfolge nichts versäumen, was dazu dienen kann, diese für die Nordostbahnunternehmung unter Umständen sehr wichtige Angelegenheit zu einem ersprießlichen Ziele zu führen.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn. Wir konnten Ihnen schon in unserm letzten Geschäftsberichte mittheilen, daß für das Tracé der ganzen Bahnlinie von Romanshorn bis Brugg die hoheitliche Genehmigung ausgewirkt worden sei. Nachdem die nähern technischen Untersuchungen, welche betreffend die Fortsetzung der Eisenbahn von Brugg nach Aarau gepflogen worden waren, herausgestellt hatten, daß, falls die Bahnlinie, wie die Konzession es vorschreibt, „bei Lenzburg vorbei", statt in gerader Richtung von Wildegg über Ruppersweil nach Aarau gezogen werden müsse, dieß eine Verlängerung

derselben um 11,120′, eine Vermehrung der Fahrzeit um 10 Minuten, eine außerordentliche Erschwerung des Betriebes wegen der viel ungünstigeren Steigungs-, Gefälls- und Krümmungsverhältnisse der Lenzburgerlinie gegenüber denjenigen der Ruppersweilerlinie, für die Nordostbahngesellschaft eine Erhöhung der Baukosten von zirka 1⅓ Millionen Franken, für das Publikum aber und wohl zumeist für die Aargauische Bevölkerung eine Vermehrung der Fahrtaxe für Personen von 50 Centimen in der Iten, von 35 Cent. in der IIten und von 25 Cent. in der IIIten Wagenklasse, für Vieh von 80 Cent. von einem Pferde, Maulthiere oder Esel, von 40 Cent. von einem Stücke Hornvieh und von 15 Cent. von einem Stücke Schmalvieh, endlich für Waaren von 5 Cent. von jedem Zentner zur Folge haben würde, richtete die Direktion, gestützt auf diese bemerkenswerthen Verhältnisse, am 8. Dezember abhin das Gesuch um Entbindung von der konzessionsmäßigen Verpflichtung, die Eisenbahnlinie von Brugg bis Aarau bei Lenzburg vorbei zu ziehen, an den Großen Rath des Kantons Aargau. Diese Behörde glaubte unter den damaligen Verumständungen unserm Gesuche nicht entsprechen zu können und wies es daher gemäß einer an uns gerichteten Zuschrift der Regierung von Aargau vom 27. Dezember des Berichtsjahres ab. Bei so bewandten Verhältnissen sahen wir uns genöthigt, die der Regierung von Aargau weiter vorzulegenden Tracépläne dem Gebote, die Linie von Brugg nach Aarau bei Lenzburg vorbei zu ziehen, anzupassen, und wir übermittelten daher unter dem 18. Februar d. J. den Plan über das Tracé Brugg-Lenzburg der Regierung von Aargau Behufs Einholung der hoheitlichen Genehmigung. Diese Genehmigung ist uns bis zur Stunde nur für ungefähr die erste Hälfte des vorgelegten Planes, nämlich für die Linie von Brugg bis zur Fähre in Holderbank, zu Theil geworden und dürfte dem Vernehmen nach für die zweite, weitaus die größten Arbeiten auf der Linie von Brugg bis Aarau erheischende Hälfte noch ziemlich geraume Zeit auf sich warten lassen. Mit Rücksicht auf die in Folge dessen ohnehin entstehende Verzögerung, sowie im Hinblicke auf die veränderte Stimmung, welche überhaupt und namentlich auch Angesichts der nunmehr aufgestellten Höhenprofile einer über Lenzburg zu ziehenden Eisenbahnlinie in der Aargauischen Bevölkerung und vielleicht auch in dem eben neu gewählten Aargauischen Großen Rathe entstanden zu sein scheint, glauben wir es nicht bloß den Interessen der Aktionäre der Nordostbahn, sondern auch und vor allem denjenigen des schweizerischen Volkes und der großen Mehrheit der Aargauischen Bevölkerung im besondern schuldig zu sein, dem nunmehrigen Großen Rathe des Kantons Aargau in seiner demnächst bevorstehenden Versammlung neuerdings, übrigens unter Anerbietung angemessener Gegenleistungen Behufs Erleichterung der Kommunikation einzelner Landesgegenden mit der Nordostbahn, das Gesuch vorzulegen, die Nordostbahngesellschaft von der Verpflichtung, die Eisenbahn bei Lenzburg vorbei zu führen, entheben zu wollen. — Wir haben schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß bringen können, daß wir den Plan zu dem Tracé der kleinen Bahnstrecke von Aarau bis zu der Aargau-Solothurn'schen Kantonsgrenze in der Wöschnau der Regierung von Aargau zur Genehmigung vorgelegt haben. Mit Zuschrift vom 15. Mai des Berichtsjahres wurde rückantwortlich eine Modifikation des Planes in der Weise verlangt, daß der zu dem Rathhause in Aarau gehörende Garten für die Bahn nicht in Anspruch genommen werde. Unter dem 16. Juni übermittelte die Direktion der Regierung von Aargau einen neuen, diesem Begehren Rechnung tragenden Tracéplan, der dann auch endlich am 3. Juli die hoheitliche Genehmigung erhielt. Die erst in Folge dessen möglich gewordene Ausarbeitung der

Katastral- und Detailpläne wurde nun rasch an Hand genommen und durchgeführt, so daß bereits am 23. August die Auflegung der Katastralpläne Behufs Vornahme der Expropriation und am 25. August die Ausschreibung des Bauloses Aarau-Wöschnau auf Grundlage der Baupläne beschlossen werden konnte. Mittlerweile war nun aber von der Centralbahngesellschaft ein anderes Projekt für das Tracé Aarau-Wöschnau und den Bahnhof in Aarau, welches ihr für den Bau ihrer Linie von Olten nach Wöschnau erhebliche Vortheile darbot und das sich auch der Gunst der Einwohnerschaft von Aarau, sowie der Regierung von Aargau zu erfreuen hatte, in Anregung gebracht worden. Gemäß diesem Projekte sollte der Bahnhof in Aarau statt bei dem Herzog'schen Etablissement auf der Saxer'schen Bleiche an der Zürich-Aarauer-Straße angebracht und die Bahnlinie von Wöschnau her durch zwei unter dem Rathhausplatze und Raine durchzubrechende Tunnel hindurch in den Bahnhof eingeführt werden. Auf Veranlassung der Regierung von Aargau fanden daherige Verhandlungen zwischen Abordnungen der Centralbahn- und unserer Gesellschaft Statt, welche den Abschluß eines Vertrages zur Folge hatten, in welchem unter anderm bestimmt ist, daß der Bahnhof und die Linie Aarau-Wöschnau nach dem von der Centralbahngesellschaft vorgeschlagenen Plane ausgeführt werden sollen. Die Regierung von Aargau hat dann auch dem letztern die hoheitliche Genehmigung ertheilt.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Schon in unserm letzten Geschäftsberichte waren wir im Falle, Ihnen mitzutheilen, daß die hoheitliche Genehmigung der sämmtlichen auf der Linie von Romanshorn bis Brugg vorkommenden Bahnhöfe und Stationen ausgewirkt worden sei. In dem gegenwärtigen Geschäftsberichte können wir Ihnen im weitern melden, daß wir über die Zahl und den Ort der zwischen Brugg und Holderbank anzubringenden Stationen mit der Regierung von Aargau ein Einverständniß erzielt haben und daß die letztere, wie wir bereits oben zu melden im Falle waren, die Anlage des Bahnhofes in Aarau au der Saxer'schen Bleiche an der Zürich-Aarauer-Straße genehmigt hat.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge. Waren schon gemäß unserm letzten Geschäftsberichte die sämmtlichen Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn auf der ganzen Linie von Romanshorn bis Brugg mit den betreffenden Regierungen vereinbart worden, so haben wir in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nur noch hinzuzufügen, daß wir auch die Pläne der Straßen- und Wasserübergänge zwischen Brugg und Lenzburg der Regierung von Aargau vorgelegt haben und daß die letztere ihre Zustimmung zu diesen Plänen, so weit sie die Strecke von Brugg bis zur Fähre in Holderbank beschlagen, unter Bedingungen, über die wir uns noch auszusprechen haben, erklärt hat.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur wurde mit dem Eidgenössischen Postdepartement, beziehungsweise dem Bundesrathe, ein Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem die Eidg. Postverwaltung sich verbindlich machte, nicht bloß an alle in Winterthur ankommenden und von dort abgehenden Bahnzüge die entsprechenden Eilwagenkurse nach und von Zürich anzuschließen, sondern überdieß noch die Fahrtordnung der auf die Bahnlinie ausmündenden Lokalpostverbindungen von Konstanz mit Frauenfeld, Müllheim, Weinfelden, Amrisweil und Romanshorn, von Wyl mit Frauenfeld und von St. Gallen mit Sulgen, Amrisweil und Romanshorn der Durchfahrt der Bahnzüge auf jenen Stationen anzupassen. Dagegen mußte von Seite der Nordostbahn-

Gesellschaft auf den fernern Bezug der bisher von der Eidgenössischen Postverwaltung geleisteten besondern Entschädigung für die Frühzüge von Baden und von Zürich, von denen jedoch der letztere mit der Einführung des Sommerfahrtenplanes eingestellt werden konnte, Verzicht geleistet werden. In dem Vertrage ist ferner gegenseitige Billetausstellung von Seiten der Postverwaltung an Postreisende zur Eisenbahnfahrt und von Seiten der Eisenbahnverwaltung an Eisenbahnreisende zur Postfahrt im Interesse des reisenden Publikums einbedungen und sodann namentlich auch der Transport von Fahrpoststücken, die das Gewicht von 10 Pfund überschreiten und somit dem Postregale nicht anheim fallen, dessen ungeachtet aber der Postverwaltung und von der letztern der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung übergeben werden, regulirt. — Der mit dem Eidg. Postdepartemente abgeschlossene, das Telegraphenwesen betreffende Vertrag, dessen wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte Erwähnung gethan haben, hat nunmehr die damals noch vermißte Ratifikation des Bundesrathes erhalten. Kraft desselben ist ein unterseeischer Telegraph zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, bei dessen Benutzung den Eisenbahndepeschen ein Prioritätsrecht eingeräumt ist, bereits hergestellt, so daß er nun ungesäumt dem Verkehr wird übergeben werden können. Gemäß diesem Hauptvertrage und einigen mittlerweile noch abgeschlossenen Nachtragsverträgen zu demselben ist im fernern die Erstellung einer Eidgenössischen Telegraphenlinie längs unserer ganzen Bahnstrecke von Romanshorn bis zum Anschlusse an die Centralbahn in Aarau, beziehungsweise Wöschnau gesichert und es steht der Nordostbahngesellschaft das Recht zu, an dieser von Bundeswegen bereits ausgeführten oder noch auszuführenden Leitung einen eigenen Draht für die Zwecke der Eisenbahn anzubringen. — Zur Erleichterung der zollamtlichen Behandlung der die Schweizergrenze in Romanshorn überschreitenden Güter, soweit sie auf der Nordostbahn befördert worden sind oder befördert werden sollen, ist mit dem Eidg. Handels- und Zolldepartement, beziehungsweise dem Bundesrathe eine Uebereinkunft abgeschlossen worden, in Folge deren die Eidg. Zollverwaltung die Zollbehandlung derjenigen Waaren, welche unmittelbar über die Nordostbahn weiter gehen oder, von derselben kommend, zur Verladung auf die Schiffe bestimmt sind, im Bahnhofe selbst Statt finden läßt und sich zu diesem Zwecke zur Errichtung einer zweiten Zollstätte in demselben, welche die Attribute einer Hauptzollstätte haben soll, verpflichtet hat. — In diesem Abschnitte unsers Berichtes erübrigt uns nur noch, Ihnen von dem Ergebnisse unserer Bemühungen für Erwirkung einer finanziellen Betheiligung des Kantons Aargau bei der Nordostbahnunternehmung Kenntniß zu geben. Unter dem 20. Dezember 1854 wurde zwischen Delegirten der Regierung von Aargau und unserm Vorstande unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalte ein Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem sich der Kanton Aargau bei unserer Unternehmung mit einer Summe von 2 Millionen Franken mittelst Uebernahme von 4000 Gesellschaftsaktien zu betheiligen, dagegen die Nordostbahngesellschaft zur Wahl eines Bürgers des Kantons Aargau in die Direktion und vier solcher in den Verwaltungsrath, sowie zu etwas früherer Vollendung der Bahn von Baden nach Aarau, als die Aargauische Konzession es fordert, zu verpflichten hatte. War dieser Vertrag unserseits sofort ratifizirt worden, so wurde dagegen die Ertheilung der Ratifikation Aargauischer Seits von Großrathssitzung zu Großrathssitzung verschoben, bis dann der Große Rath am 19. Dezember 1855, also gerade ein Jahr nach Abschluß des Vertrages, demselben, gestützt auf Gründe, die auf irrthümlichen faktischen Voraussetzungen beruhen, die Ratifikation verweigerte.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Mitbenutzung des der Nordostbahngesellschaft eigenthümlich zustehenden Bahnhofes in Winterthur durch die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft sowie das Verhältniß der letztern zu dem von Oberwinterthur nach Winterthur führenden, für das Geleise der Nordostbahn und der St. Gallischen Bahn dienenden, jedoch von der Nordostbahngesellschaft allein ausgeführten Eisenbahndamme gaben zu langwierigen Verhandlungen Veranlassung, die endlich am 16. August des Berichtsjahres zum Abschlusse eines Vertrages zwischen der St. Gallisch-Appenzellischen und der Nordostbahngesellschaft führten. Gemäß demselben ist der Bahnhof in Winterthur mit Einschuß aller und jeder für die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn in demselben erforderlichen Bauten und Einrichtungen Eigenthum der Nordostbahngesellschaft. Die Hälfte des Gesammtanlagekapitales des Bahnhofes, von welchem übrigens das für Bauten und Einrichtungen zum ausschließlichen Gebrauche der einen oder andern Bahn erforderliche Kapital in Abzug zu bringen ist, wird von der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Nov. 1855 an mit 5 % an die Nordostbahngesellschaft verzinset und es bezahlt die erstere an die letztere überdieß für das vor dem 1. Nov. ausgelegte Baukapital einen Aversalzins von Frk. 7400. Alle Räumlichkeiten und baulichen Einrichtungen, welche ausschließlich für die Bedürfnisse der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft erforderlich sind, werden von der Nordostbahngesellschaft erstellt, wogegen jene Gesellschaft, statt einen Miethzins zu entrichten, die Erstellungskosten zu ersetzen hat. Die Nordostbahngesellschaft ist berechtigt, bei Abschluß eines neuen Vertrages die fraglichen Realitäten, wenn sie ganz oder theilweise für die Zwecke der Nordostbahn oder der Rheinfallbahn nothwendig werden sollten und insoweit sie sich für Benutzung durch die Nordostbahn oder Rheinfallbahn eignen, unter gehöriger Voranzeige an die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft und unter Vergütung der Erstellungskosten nach Abzug eines allfälligen Minderwerthes an sich zu ziehen. Dagegen ist die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft weder während der Dauer des Vertrages noch mit Aufhebung desselben berechtigt, die ausschließlich für sie bestimmten Bauten der Nordostbahngesellschaft anheimzustellen und in Folge dessen die Rückzahlung der darüber erlaufenen Kosten zu verlangen, es wäre denn, daß die Nordostbahngesellschaft sich damit einverstanden erklären würde. Die Nordostbahngesellschaft besorgt die Unterhaltung des Bahnhofes in seiner ganzen Ausdehnung. Die beiden Gesellschaften betheiligen sich an den Unterhaltungskosten in analoger Weise, wie an den Erstellungskosten. Für die Besorgung des Dienstes auf dem Bahnhofe wird nur Ein Betriebspersonal aufgestellt, das auf gemeinschaftliche, von beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen zu übernehmende Kosten unterhalten wird. Dieses Personal wird ausschließlich von der Direktion der Nordostbahngesellschaft ernannt, besoldet und entlassen. Es ist jedoch der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft betreffend die Entlassung von Angestellten eine angemessene Einwirkung eingeräumt. Die von Winterthur nach Oberwinterthur führende, für das Geleise der Nordost- und der St. Gallerbahn dienende Bahnstrecke wird zwischen den beiden Gesellschaften in der Weise getheilt, daß jede derselben Eigenthümerin je einer Hälfte wird, wogegen die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft auch die Hälfte aller und jeder auf die Herstellung dieser Bahnstrecke verwendeten Kosten zu ersetzen

hat. Die Bahnpolizei und die Signalordnung werden sowol auf dem Bahnhofe als auf der eben erwähnten zwischen beide Gesellschaften getheilten Bahnstrecke ausschließlich von den Angestellten der Nordostbahngesellschaft und nach den von dieser erlassenen Instruktionen ausgeübt. Der Vertrag dauert bis zu dem Zeitpunkte, mit welchem die Rheinfallbahn dem Betrieb übergeben werden wird. — Die Schaffhausen'sche Rheinfallbahngesellschaft scheint zu dem Entschlusse gekommen zu sein, den Betrieb ihrer Bahn selbst zu besorgen, so daß sie keine weitern Anfragen betreffend Uebernahme des Betriebes der ganzen Rheinfallbahn durch die Nordostbahngesellschaft an uns gerichtet hat. Dagegen hat sie, da die Bahnstrecke Andelfingen-Winterthur geraume Zeit vor der Strecke Schaffhausen-Andelfingen betriebsfähig werden wird, die Bedingungen kennen zu lernen gewünscht, unter denen wir den Betrieb jener erstern Bahnstrecke bis zur Eröffnung der ganzen Rheinfallbahn zu übernehmen im Falle wären. Wir haben uns rückantwortlich zur Besorgung dieses Betriebes auf Rechnung und Gefahr der Rheinfallbahngesellschaft gegen eine etwelche Entschädigung für die hierseitigen Bemühungen bereit erklärt. Es wurde aber Seitens der Direktion der Rheinfallbahn erwiedert, daß sie nur dann einen daherigen Vertrag mit uns abzuschließen gewillt sei, wenn die Nordostbahngesellschaft den Betrieb der Bahnstrecke Andelfingen-Winterthur auf eigene Rechnung und Gefahr übernehme und der Rheinfallbahngesellschaft einen Pachtzins von 2 % per Jahr der in Frk. 1,391,858 bestehenden Baukosten der genannten Bahnstrecke und von 10 % per Jahr des Frk. 598,013 betragenden Kaufpreises der auf dieser Linie zur Verwendung kommenden Schienen und Schwellen für deren Abnutzung bezahle, sowie auch den auf etwa Frk. 10,320 per Jahr ansteigenden Besoldungsetat des für den Betrieb der Linie Andelfingen-Winterthur erforderlichen Dienstpersonales zu bestreiten übernehme, womit dann noch die fernere Eröffnung verbunden wurde, daß für Vollendung der Bahnstrecke Andelfingen-Winterthur bis 1. Juli l. J. keinerlei Verpflichtung eingegangen werden könne. Nach Mittheilung dieser Bedingungen ist es wohl kaum nöthig, noch hinzuzufügen, daß wir der Direktion der Rheinfallbahn, auf dieselben nicht eintreten zu können, erklärt haben. Wegen Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur durch die Rheinfallbahngesellschaft haben im Berichtsjahre noch keine Verhandlungen mit der Letztern Statt gefunden. Dagegen werden wir in unserm nächsten Geschäftsberichte ohne Zweifel im Falle sein, von solchen Meldung zu thun. — Unterhandlungen, welche mit Abgeordneten der Glattthalbahngesellschaft betreffend die Verhältnisse des Bahnhofes in Wallisellen, in welchem die Glattthalbahn sich mit der Nordostbahn vereinigt, gepflogen worden sind, haben zu dem Abschlusse eines Vertrages geführt, der die Zustimmung der Gesellschaftsbehörden der Nordostbahn, sowie der Direktion der Glattthalbahngesellschaft erhalten hat, dann aber wider Erwarten von dem Verwaltungsrathe der Letztern nicht genehmigt worden ist. In Folge dessen sollen nun neue Unterhandlungen angehoben werden. Es hat sodann die Direktion der Glattthalbahn die Uebernahme des Betriebes dieser Bahn durch unsere Gesellschaft bei uns in Anregung gebracht. Wie gegenüber der Rheinfallbahndirektion für die Rheinfallbahn, so haben wir uns auch gegenüber der Glattthalbahndirektion für die Glattthalbahn zu der Uebernahme des Bahnbetriebes auf Rechnung und Gefahr der Glattthalbahngesellschaft bereit erklärt. Die Direktion der Glattthalbahn hat diese von uns angebotene Grundlage der Unterhandlung angenommen. Es konnte also zur Ausarbeitung eines Vertrags-

entwurfes geschritten werden und wir stellten einen solchen auch wirklich der Direktion der Glattthalbahn zu. Nachdem in Folge weiterer Unterhandlungen verschiedene Modifikationen des Entwurfes unserseits zugegeben worden waren, wurde er in dieser veränderten Fassung von der Direktion der Glattthalbahn ihrem Verwaltungsrathe vorgelegt. Es beschloß nun aber der Letztere, theils mit Rücksicht auf die in dem Entwurfe enthaltene Werthung des von uns für den Betrieb der Glattthalbahn anerbotenen Materiales, welche zum Zwecke der Ausmittlung des uns für dieses Material gebührenden Zinses nothwendig war, jedoch dem Verwaltungsrathe der Glattthalbahn als zu hoch erschien, theils und, wie das an uns erlassene Schreiben sich ausdrückt, „namentlich auch im Hinblicke auf die in Aussicht genommene Fortsetzung der Glattthalbahn und, falls diese Fortsetzung gelinge, auf die voraussichtlich kurze Dauer eines solchen mit uns abzuschließenden Vertrages", es solle die Glattthalbahngesellschaft ihre Bahn selbst betreiben. — Mit der Centralbahngesellschaft fanden, wie oben schon zu berühren war, Unterhandlungen betreffend die Bahnstrecke von Aarau bis an die Aargau-Solothurn'sche Grenze in Wöschnau sowie betreffend den Bahnhof in Aarau Statt. Abgesehen von der aus diesen Unterhandlungen hervorgegangenen Vereinbarung über die Lage des Bahnhofes in Aarau und über das für die Bahn von Wöschnau bis Aarau zu befolgende Tracé, wovon Ihnen bereits Meldung gethan worden ist, wurde auch über den Betrieb der Linie Aarau-Wöschnau, sowie über die Benutzung des Bahnhofes in Aarau ein Einverständniß erzielt und daher ein das Verhältniß der Central- und Nordostbahngesellschaft zu dem Bahnhofe in Aarau und zu der Linie Aarau-Wöschnau in allen Richtungen regelnder Vertrag am 20. November des Berichtjahres abgeschlossen. Gemäß demselben wird der Bau der Linie Aarau-Wöschnau und deren ausschließliche Betriebsbenutzung von der Nordostbahngesellschaft unter Vorbehalt ihrer konzessionsgemäßen Eigenthumsrechte der Centralbahngesellschaft übertragen. Der Pachtzins, den die Letztere der Nordostbahngesellschaft für die Benutzung der Linie Aarau-Wöschnau zu entrichten hat, wird durch die Zinse des von der Centralbahngesellschaft auf die Anlage dieser Strecke verwendeten Baukapitales so lange kompensirt, als der Netto-Ertrag, den das Centralbahnunternehmen seinen Aktionären abwirft, nicht über 5 % beträgt; übersteigt dagegen dieser Netto-Ertrag 5 %, so partizipirt die Nordostbahngesellschaft an dem Ueberschusse im Verhältnisse des Baukapitales der Linie Aarau-Wöschnau zu dem Baukapitale des ganzen Centralbahnnetzes. Der Nordostbahngesellschaft steht die Befugniß zu, die gemäß diesem Vertrage der Centralbahngesellschaft eingeräumten Rechte auf die Strecke Aarau-Wöschnau nach einjähriger Voranzeige durch Bezahlung der Aversalsumme von Frk. 500,000 auszulösen. In diesem Falle dauert zwar das der Centralbahngesellschaft zustehende konzessionsgemäße Benutzungsrecht auf dieser Linie fort; die Centralbahngesellschaft ist aber verpflichtet, dafür der Nordostbahngesellschaft einen jährlichen Miethzins von 5 % der Auslösungssumme von Frk. 500,000 abzutragen. Dabei steht der letztern Gesellschaft das Recht zu, anstatt dieses Fixums von 5 % einen Miethzins zu verlangen, der aus dem Verhältnisse dieses Auslösungskapitales zu dem Baukapitale des ganzen Centralbahnnetzes nach dem Maaßstabe des Netto-Ertrages, den das letztere seinen Aktionären abwirft, berechnet wird. So lange die Nordostbahngesellschaft von diesem Auslösungsrechte keinen Gebrauch macht, hat die Centralbahngesellschaft die Bahnlinie Aarau-Wöschnau zu unterhalten und steht ihr die Befugniß der Bestellung des Bahnpersonales, sowie der Ausübung der Bahnpolizei auf dieser Bahnstrecke zu. Auch nach einer allfälligen

Auslösung hat die Centralbahngesellschaft die Kosten der Unterhaltung der Linie Aarau-Wöschnau zu tragen. Der Bahnhof in Aarau mit sämmtlichen auf demselben vorkommenden Anlagen, Einrichtungen und Bauten wird von der Nordostbahngesellschaft als Eigenthümerin des Bahnhofes erstellt. Die Hälfte des Gesammt-Anlagekapitales des Bahnhofes wird, mit Ausnahme derjenigen Bauten und Einrichtungen, welche auf dem Bahnhofe zum ausschließlichen Gebrauche der einen oder andern Bahn dienen, von der Centralbahngesellschaft an die Nordostbahngesellschaft durch Abschlagszahlungen nach Maßgabe des Vorrückens der Arbeiten ersetzt, wie auch der letztern von der erstern die Hälfte der Unterhaltungskosten dieser Theile des Bahnhofes jeweilen zu vergüten sind. Die Kosten der Erstellung und Unterhaltung derjenigen Bauten und Einrichtungen auf dem Bahnhofe, welche ausschließlich für die Bedürfnisse der einen oder der andern Gesellschaft erforderlich sind, werden von der betreffenden Gesellschaft allein getragen. Dabei bleibt übrigens der Nordostbahngesellschaft das Recht vorbehalten, der Centralbahngesellschaft die von ihr auf solche Bauten verwendeten Erstellungskosten zurückzuerstatten und dagegen von ihr für die Benutzung der fraglichen Realitäten einen Miethzins von 5% dieser Kostensumme, sowie den Betrag der Ausgaben für die Unterhaltung des Miethobjektes zu beziehen. Die Ernennung des Bahnhofpersonales, die Disziplinargewalt über dasselbe und über das Fahr- und Zugspersonal sowie die Diensteinrichtung auf dem Bahnhofe stehen ausschließlich der Nordostbahngesellschaft zu. Die Centralbahngesellschaft vergütet der Nordostbahn-Gesellschaft die Hälfte der Besoldungen des Bahnhofpersonales, über deren Betrag sich die beiden Gesellschaften zu verständigen haben. — In Betreff einer den herwärtigen Interessen möglichst entsprechenden Schienenverbindung zwischen Zürich und Basel haben im Laufe des Berichtsjahres Unterhandlungen verschiedener Art, welche unsere Zeit in hohem Grade in Anspruch zu nehmen geeignet waren, Statt gefunden. Theilweise haben dieselben jedoch keinen Erfolg gehabt, theilweise sind sie noch schwebend und können darum in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nicht einläßlicher berührt werden.

III. Kapitalbeschaffung.

Bei dem Punkte, auf welchen die Bauarbeiten unserer Unternehmung nunmehr gediehen sind, kann der Betrag des Kapitals, welches für die Ausführung der Nordostbahn erforderlich sein wird, mit einer der Wahrheit wohl ziemlich nahe kommenden Sicherheit angegeben werden und sind Sie darum berechtigt, über diesen für das finanzielle Gelingen der Nordostbahnunternehmung hochwichtigen Punkt nähere Aufschlüsse von uns zu erwarten. Nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge sind wir im Falle, Ihnen zu eröffnen, daß, wenn unsere Hoffnung, es werde der Große Rath des Kantons Aargau, vor allem im Interesse des Schweizerischen Verkehrs im allgemeinen und des Aargauischen im besondern, unsere Gesellschaft von der Verpflichtung, die Eisenbahn von Brugg bis Aarau über Lenzburg statt über Ruppersweil zu bauen, entbinden, in Erfüllung geht, das für die Vollendung der Nordostbahn, wie die letztere seiner Zeit in Aussicht genommen worden ist, nämlich einer Eisenbahn von Romanshorn nach Aarau, sowie einer von dieser Linie in Turgi bei Brugg ablenkenden, nach Koblenz gegenüber von Waldshut führenden Eisenbahn, erforderliche Kapital sich auf ungefähr Fr. 34,600,000 belaufen wird, zu welcher Summe dann noch die weiter auf den Bahnhof in Zürich sowie auf die Errichtung einer Centralreparaturwerkstätte

in dem letztern zu verwendenden Kosten, sowie Fr. 388,966. 59, welche die Anschaffung und Ausstattung der beiden Dampfboote und der zwei Schleppschiffe der Nordostbahngesellschaft auf dem Bodensee gekostet haben, hinzuzurechnen sind. Dabei glauben wir übrigens nicht unerwähnt lassen zu sollen, daß die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft gemäß dem mit ihr betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur abgeschlossenen bereits erwähnten Vertrage der Nordostbahngesellschaft eine in obigem Kapitalanschlage von Fr. 34,600,000 mitenthaltene Summe von ungefähr Fr. 370,000 als die Hälfte desjenigen Betrages, welchen die Erstellung des Bahnhofes in Winterthur, soweit er von der St. Gallisch-Appenzellischen und unserer Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich benutzt wird, bisher gekostet hat und voraussichtlich noch kosten wird, zu 5% per Jahr zu verzinsen schuldig ist. Stellt sich nun auch gemäß den anmit von uns gemachten Eröffnungen das Kapital, das die Nordostbahngesellschaft zur Vollendung ihrer Unternehmung muthmaßlich bedürfen wird, allerdings höher heraus, als das bei Gründung der Nordostbahngesellschaft mit Fr. 32,000,000 in Aussicht genommene Kapital, so hoffen wir hinwieder, Sie werden dieß durch die Gründe, welche dazu Veranlassung gegeben haben und die wir nunmehr zu Ihrer Kenntniß zu bringen uns verpflichtet halten, für hinlänglich gerechtfertigt ansehen. Der gleich bei Anhandnahme der Zürich-Bodensee-Bahnunternehmung entworfene Kostenanschlag, der nach dem damaligen Stande der Vorarbeiten nicht wohl genauer angefertigt werden konnte, erwies sich namentlich in Betreff folgender Hauptpunkte als unzulänglich. Fürs erste war in diesem Kostenanschlage für die Herstellung des für einen gehörigen Betrieb der Nordostbahn unentbehrlichen Hafens in Romanshorn nichts vorgesehen und auch für den dortigen Bahnhof, für welchen das Terrain dem Bodensee abgewonnen werden mußte, eine viel zu geringe Summe in Ansatz gebracht. Sodann mußte der Brücke über die Thur bei Heschigkofen nach dem Gutachten aller derjenigen, die mit der Natur dieses Flusses seit langer Zeit vertraut sind, eine Weite von 600′ gegeben werden, während in dem Kostenanschlage nur eine solche von 400′ vorgesehen war. Bei Berechnung der Kosten des Tunnels in Wipkingen sind in dem Kostenanschlage Tunnelbauten in andern Ländern, in welchen Material und Arbeitslöhne bedeutend wohlfeiler sind als hier, zum Maaßstabe genommen worden. In dem Kostenanschlage war ferner ein steinerner 65′ hoher und 170′ langer Viadukt mit 5 Oeffnungen von 24′ Weite, dessen Herstellung im Anschlusse an die Limmatbrücke namentlich im Hinblicke auf die Beschaffenheit der dort bereits mit der Limmat vereinigten Sihl als unumgänglich nothwendig erachtet wurde, nicht vorgesehen. Im Weitern waren in dem Voranschlage die Kosten, welche noch aufzuwenden sind, um dem Bahnhofe in Zürich diejenige Ausdehnung und Einrichtung zu geben, welche der in Folge der Ausführung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes dort zu gewärtigende Verkehr erheischt, viel zu niedrig angesetzt. Für die Limmat-, Töß- und Murgbrücke war in dem Voranschlage eine Holzkonstruktion angenommen, während diese Brücken nun dauerhafter, aber theurer in Stein oder Eisen ausgeführt worden sind. Endlich wurden in jenem ersten Kostenanschlage der Bedarf an Betriebsmaterial und der Preis desselben erheblich zu niedrig angeschlagen. Ueberhaupt ist dann aber noch hervorzuheben, daß der gleichzeitige Bau unserer und verschiedener anderer benachbarter Eisenbahnen höher gehende Anforderungen von Seiten der Bauunternehmer zur Folge hatten, als sie bei Anfertigung des ursprünglichen Voranschlages, bei welcher dieses Konkurrenzverhältniß nicht vorgesehen werden konnte, in Aussicht genommen worden sind. Konnten nun auch in Folge späterer

einläßlicher Untersuchungen Veränderungen an dem ursprünglichen für den Bau der Zürich-Bodensee-Bahn entworfenen Plane vorgenommen werden, welche namhafte Ersparnisse herbeiführten, so waren die letztern doch bei weitem nicht erheblich genug, um den durch die eben berührten Verhältnisse bedingten Ueberschreitungen des ursprünglichen Voranschlages das Gleichgewicht halten zu können. Aber auch der Kostenvoranschlag, welcher von der Nordbahngesellschaft für die Bahnen im Kanton Aargau, die sie auszuführen beabsichtigte, angefertigt worden war, stellte sich namentlich mit Beziehung auf die Brücke über die Reuß bei Windisch sowie in Betreff der zwischen Baden und Turgi auszuführenden Bauten als zu niedrig heraus. Die Brücke über die Reuß, für die in dem Voranschlage eine Holzkonstruktion angenommen war, wird nun solider, aber auch theurer ganz in Stein ausgeführt. Die Schwierigkeiten sodann, welche der Bau einer Eisenbahn von Baden bis Turgi an den Felsen des Martinsberges vorüber und über die den Angriffen der Limmat ausgesetzte, 3000' lange, seit unvordenklicher Zeit im Abrutschen begriffene Schlipfmasse des Unterwylerberges mit sich bringt, hat man sich zwar niemals verhehlt: sie sind jedoch seiner Zeit bei Entwerfung des Voranschlages für diese Linie viel zu gering angeschlagen worden. Ueberdieß darf nicht unerwähnt bleiben, daß in dem Kostenanschlage der Nordbahngesellschaft doppelspuriger Unterbau von Baden bis Turgi, dagegen einspuriger Bau für die Bahnstrecken Turgi-Aarau und Turgi-Koblenz angenommen waren, während nunmehr auch die Linie Turgi-Aarau mit doppelspurigem Unterbaue ausgeführt wird. Fassen Sie alle diese Umstände ins Auge, so dürfte Ihnen unsere Mittheilung betreffend das für Vollendung der Nordostbahnunternehmung muthmaßlich erforderliche Kapital, wenn es nun auch die ursprünglich in Aussicht genommene Summe übersteigt, als sattsam begründet erscheinen.

Gemäß unserm letzten Geschäftsberichte waren am Ende des Jahres 1854 noch 43,910 Nordostbahnaktien in Kraft. Auf allen diesen Aktien wurden die im Laufe des Jahres 1855 eingezogenen noch restierenden Einzahlungen geleistet, so daß mit dem 31. August des Berichtsjahres ein Aktienkapital von

	Frk. 21,955,000
einbezahlt war. Werden zu dieser Summe die 4,674 3prozentigen Obligationen von Frk. 175, welche von den Inhabern von 4,674 ehemaligen Nordbahnaktien statt des Beitrittes zu der fusionirten Nordostbahngesellschaft Kraft des ihnen durch den Fusionsvertrag eingeräumten Rechtes aushingenommen worden sind, mit	„ 817,950
hinzugerechnet, so bestand das unserer Gesellschaft am 31. August des Berichtsjahres zur Verfügung stehende Aktien- und Obligationenkapital in	Frk. 22,772,950.

Bei Vergleichung dieser Summe mit dem gemäß den bereits gegebenen Nachweisungen für die Vollendung der Nordostbahn voraussichtlich erforderlichen Kapitale mußte die ernstliche Sorge der Direktion auf Beschaffung weitern Kapitales gerichtet sein. Dabei hatten wir vor Allem die fernere Begebung von Aktien im Auge. Unterhandlungen, welche wir zu diesem Zwecke im Herbste des Berichtsjahres angeknüpft hatten, zogen sich so sehr in die Länge, daß wir, um dem bei energischer und rascher Fortführung des Baues in Aussicht stehenden Geldbedürfnisse zu genügen, uns nach eingeholter Ermächtigung von Seiten des Verwaltungsrathes veranlaßt fanden, am 12. November des Berichtsjahres ein zu 5 % verzinsliches, 6 Jahre lang, vom 31. Dezember 1855 an gerechnet, unaufkündbares, nachher aber jederzeit in Beträgen

von Frk. 300,000 bis auf den ganzen Betrag des Anleihens kündbares und jedenfalls bis zum 31. Dezember 1875 rückzahlbares Anleihen von Frk. 3,000,000 auszuschreiben. Die Zeichnungen auf dasselbe erreichten die Summe von Frk. 7,116,000. Unter diesen Umständen und da die für Begebung weiterer Aktien angeknüpften Unterhandlungen noch immer nicht zu einem förmlichen Abschlusse gediehen waren, beschloß der Verwaltungsrath, statt für 3, für 6 Millionen Franken Obligationen zu den eben erwähnten Bedingungen auszugeben, wobei den Subskribenten auf das Anleihen das Recht der Reduktion oder gänzlichen Zurückziehung ihrer Zeichnungen eingeräumt und für den Fall, daß trotz dessen mehr als 6 Millionen gezeichnet blieben, eine Reduktion der Zeichnungen von Nicht-Aktionärs bis auf diesen Betrag angeordnet wurde. Die letztere Reduktion mußte dann wirklich vorgenommen werden. Der zu Unterhandlungen für Beschaffung ausländischen Kapitales Beauftragte der Direktion hatte inzwischen unter Ratifikationsvorbehalt mit den Herren Gebrüder Rothschild in Paris einen Vertrag betreffend Begebung von Aktien unserer Unternehmung abgeschlossen, dem der Verwaltungsrath unter dem 12. Dezember um so eher seine Genehmigung ertheilen zu sollen glaubte, als ihm die dadurch herbeigeführte Verbindung der Nordostbahngesellschaft mit diesem mächtigen Hause den Interessen unserer Unternehmung in mehr als Einer Beziehung förderlich zu sein schien. Gemäß diesem Vertrage haben die Herren Gebrüder Rothschild 1000 Aktien zu dem Kurse von Frk. 470 übernommen und die Einzahlung für dieselben im Betrage von Frk. 470,000 bereits geleistet. Mit Beziehung auf fernere 5000 Aktien sind solche Bestimmungen in dem Vertrage enthalten, daß wir eine Uebernahme derselben durch die Herren Gebrüder Rothschild zu dem Kurse von Frk. 475 in sichere Aussicht nehmen zu dürfen glauben. In Betreff weiter zu begebender Aktien endlich hält die Direktion dafür, daß der Vertrag eine Realisirung solcher Aktien unter günstigen Bedingungen erwarten lasse. Unter allen Umständen können wir diesen Abschnitt unsers Geschäftsberichtes mit der Erklärung schließen, daß die Beschaffung des für die Vollendung unserer Unternehmung erforderlichen Kapitales keinen Schwierigkeiten mehr unterliegen wird.

IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahre 1855 umfaßt die Betriebsergebnisse der Bahnstrecke Zürich-Baden während 12 Monaten und der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur, welche am 16. Mai des Berichtsjahres dem Personen- und am 1. Juni dem Waarenverkehre übergeben wurde, während 7½, beziehungsweise 7 Monaten.

Wie in unserm letztjährigen, so lassen wir auch in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte zunächst eine übersichtliche Zusammenstellung der Betriebsergebnisse des Berichtsjahres mit denjenigen der vorausgegangenen Jahre 1853 und 1854 folgen, wobei wir die Bemerkung vorausschicken zu sollen glauben, daß im Berichtsjahre die „unmittelbaren Einnahmen" ausnahmsweise noch für die beiden Bahnstrecken Zürich-Baden und Romanshorn-Winterthur getrennt behandelt wurden, die Ausgaben dagegen beide Bahnstrecken vereint in sich schließen.

Die Brutto-Einnahmen betragen:

	1853.		1854.		1855.			
	Zürich-Baden.		Zürich-Baden.		Zürich-Baden.		Romanshorn-Winterthur.	
A. Unmittelbare Betriebseinnahme.	Frk.	R.	Frk.	R.	Frk.	R.	Frk.	R.
I. Personentransport .	207,355	05	193,716	45	199,802	32	206,272	22
II. Gütertransport . .	5,476	35	58,685	90	84,043	70	197,083	91
					687,202	15		
B. Mittelbare Betriebseinnahme.								
I. Vergütung d. Postverwaltung	4,500	—	9,000	—	3,750	—		
II. Pacht- und Miethzinse	1,094	95	2,383	84	5,313	30		
III. Gewonnenes Material	892	93	976	20	1,870	72		
IV. Zufälliges . . .	8,918	91	3,648	10	4,498	42		
Summa der Einnahmen .	228,238	19	268,410	49	702,634	59		
Hievon gehen ab die Ausgaben								
I. Allgem. Betriebsverwaltung	13,016	54	4,594	69	23,695	74		
II. Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel .	40,835	80	46,632	67	82,620	92		
III. Transportkosten . .	65,931	96	107,106	98	204,544	70		
Summa der Ausgaben .	119,784	30	158,334	34	310,861	36		
Es ergibt sich sonach eine Nettoeinnahme von	**108,453**	**89**	**110,076**	**15**	**391,773**	**23**		
					oder 55. 76 % der Brutto-Einnahmen.			

Die in dieser Zusammenstellung enthaltene Mittheilung des Betriebsergebnisses vom Jahre 1855 veranlaßt uns zu folgenden Aufschlüssen und weitern Nachweisungen:

Unter der Rubrik „A. Unmittelbare Betriebseinnahme" zeigt die Einnahme vom „Personentransporte" auf der Bahnstrecke Zürich-Baden gegenüber derjenigen vom Jahre 1854 wieder eine nicht ganz unerhebliche Vermehrung, welche um so erfreulicher ist, als die Theurungs- und Kriegsverhältnisse, die im Jahre 1855 noch obwalteten, eine solche kaum hoffen ließen. Die auf dieser Bahnstrecke beförderte Personenzahl ist nämlich von 207,316 im Jahre 1854 auf 212,807 im Jahre 1855 und der Ertrag ihres Transportes von Frk. 193,716. 45 auf Frk. 199,802. 32 angestiegen. Die auf eine Person fallende Taxe beträgt im Berichtsjahre durchschnittlich 93 8/10 Centimen. Auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur wurden vom 16. Mai bis zum Ende des Berichtsjahres 130,650 Personen befördert, welche eine Einnahme von Frk. 206,272. 22 ergaben, so daß die auf eine Person fallende Durchschnittstaxe auf dieser Bahnstrecke Frk. 1. 57 8/10 beträgt. Die auf 343,457 Personen sich belaufende Gesammtzahl der Reisenden auf beiden Bahnstrecken wurde in den verschiedenen Wagenklassen befördert wie folgt:

I. Klasse	Personen	1,961	=	0,57 %
II. „	„	74,877	=	21,80 „
III. „	„	266,619	=	77,63 „
		343,457	=	100,00 %.

Der „Gütertransport" ist auf der Bahnstrecke Zürich-Baden in steter Zunahme begriffen. Derselbe betrug im Berichtsjahre mit Einschluß der Gepäck- und Postfrachtstücke 654,512 Zentner und warf Frk. 84,043 ab, während er sich im Jahre 1854 auf 342,436 Ztr. belief und Frk. 58,685. 90 ertrug. Es zeigt sich somit im Berichtsjahre eine Vermehrung des Waarenverkehrs auf dieser Bahnstrecke von 312,076 Ztrn. und eine Mehreinnahme auf dem Waarenverkehre von Frk. 25,357. 10. Im Durchschnitte wurde für einen Ztr. Waare auf der Strecke Zürich-Baden, abzüglich der Abfuhrgebühr, eine Taxe von 12 7/10 Rp. bezahlt. — Nicht minder erfreuliche Resultate sind wir im Falle über die Beförderung von Waaren auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur mitzutheilen. Nachdem vom 18. April des Berichtsjahres an ein provisorischer Güterverkehr auf der Bahn zwischen Romanshorn und Frauenfeld eingerichtet worden war, wurde dann mit dem 1. Juni der Waarentransport auf der ganzen Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur eröffnet. Von da an wurden bis zum Ende des Berichtsjahres, also in einem Zeitraume von 7 Monaten, auf dieser Bahnlinie 626,767 Ztr. Güter, Gepäck und Frachtstücke zum Transport gebracht, deren Ertrag sich auf Frk. 197,083. 91 oder durchschnittlich für einen Ztr. auf 31 4/10 Rp. belief. Der Waarentransport beider Bahnstrecken vertheilt sich auf die 12 Monate des Berichtsjahres wie folgt:

			Uebertrag	404,779	
Januar	49,280	Zentner.	Juli	178,526	„
Februar	38,516	„	August	171,642	„
März	53,980	„	September	109,615	„
April	58,504	„	Oktober	148,076	„
Mai	73,833	„	November	113,031	„
Juni	130,666	„	Dezember	155,610	„
Uebertrag	404,779		Total	1,281,279	Zentner.

Diese Transporte bestanden im Wesentlichen aus folgenden Waarenarten:

Roheisen	38,990	Zentner.	Getreide, Mehl, Mais . . .	233,568	Zentner.
Geschmiedetes Eisen	95,103	„	Spezereien	36,152	„
Eisenwaaren, Maschinen . .	53,945	„	Farbwaaren	47,480	„
Rohe Baumwolle	77,492	„	Brennholz, Kohlen, Coaks .	20,264	„
Baumwollen Garne	15,189	„	Baumaterial, Cement . . .	62,865	„
Wein, Bier 2c.	19,378	„	Salz	31,945	„
Oele	13,006	„	Verschiedenes	190,695	„
Fett, Seife	7,078	„	Eilfuhren, welche in ganzen Wa-		
Obst, Gemüse, Fleisch . . .	38,316	„	genladungen transportirt wurden	301,853	„

In dem oben angegebenen Gesammtbetrage des Waarentransportes von Ztr. 1,281,279 ist übrigens das auf der Bahn beförderte eigene Material, unter dem sich namentlich auch die für die Bahnstrecke Winterthur-Zürich erforderlichen Schienen und Schienenbefestigungsmittel befanden, mit zirka Ztr. 100.000 inbegriffen. — Der schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte Vertrag mit der Kaufhausverwaltung in Zürich, vermittelst dessen der Letztern die Besorgung des Güterverkehres auf der Bahnstrecke Zürich-

Baden und die Zu- und Abfuhr (Camionage) der Waaren auf dem Bahnhofe in Zürich übertragen wurden, hat während des ganzen Berichtsjahres seinen unveränderten Bestand gehabt. Für die Zu- und Abfuhr der Güter auf dem Bahnhofe in Winterthur sind wir mit der dortigen Waaghauskommission in ähnliche Vertragsverhältnisse, wie sie mit der Kaufhausverwaltung in Zürich für den dortigen Bahnhof eingegangen wurden, eingetreten.

Der Personen- und Waarenverkehr vertheilt sich nach den Bahnstationen geordnet folgendermaßen: Es sind

abgegangen:	Personen	Gepäck Zentner.	Güter Zentner.
von Zürich	97,391	14,844	146,064
„ Altstätten	7,725	39	—
„ Schlieren	13,875	206	—
„ Dietikon	15,786	416	—
„ Killwangen	4,640	69	—
„ Baden	74,462	14,214	478,729
von Romanshorn	21,023	1,984	453,336
„ Amrisweil	8,939	1,399	18,584
„ Sulgen	5,775	371	15,200
„ Bürglen	3,630	284	11,854
„ Weinfelden	11,717	890	10,302
„ Märstetten	3,673	474	10,475
„ Müllheim	4,231	323	—
„ Felben	2,226	89	3,363
„ Frauenfeld	25,600	1,154	19,745
„ Islikon	3,558	130	214
„ Wiesendangen	4,170	71	—
„ Winterthur	35,036	4,726	71,730
	343,457	41,683	1,239,596

Die Betriebsergebnisse der unterm 27. Dezember 1855 eröffneten frequenten Bahnstrecke Winterthur-Oerlikon können in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nicht Gegenstand einläßlicherer Erörterung werden, sondern uns nur zu einigen vorläufigen Mittheilungen Veranlassung geben. Die Eidg. Postverwaltung hat mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit durch Einrichtung eines an alle in Oerlikon ankommenden und von diesem Orte abgehenden Eisenbahnzüge anschließenden Eilwagendienstes die Besorgung des Personentransportes zwischen dieser vorübergehenden Endstation der Bahn und Zürich übernommen und sich dazu herbeigelassen, für diesen Transport anstatt der umständlichen bei der Postverwaltung üblichen, für die Reisenden aber lästigen Namenseinschreibung die im Eisenbahndienste übliche Billetertheilung ebenfalls in Anwendung zu bringen. Für den Transport von Gütern zwischen Oerlikon und Zürich glaubten wir, auch so lange derselbe noch auf der gewöhnlichen Achse zu geschehen habe, besorgt sein zu sollen. Zu diesem Ende hin wurde mit tüchtigen Unternehmern ein Transportvertrag abgeschlossen, gemäß welchem

dieselben die Verpflichtung übernommen haben, sämmtliche auf der Bahn in Oerlikon ankommenden oder nach Oerlikon zur Versendung auf der Bahn zu transportirenden Güter gegen eine fixe Entschädigung innerhalb 24 Stunden an Bestimmung zu befördern.

Die seit Eröffnung des Eisenbahnbetriebes von Winterthur bis Oerlikon auf den beiden Bahnstrecken Romanshorn-Oerlikon und Zürich-Baden erzielten Betriebsergebnisse scheinen die gehegten Erwartungen mehr als rechtfertigen zu wollen. Diese Ergebnisse sind folgende:

	Personen.	Zentner Güter und Gepäck.	Einnahmen.
1855. Dezember	21,153	107,539	Frk. 49,253. 77
1856. Januar	28,494	115,711	„ 61,472. 24
„ Februar	28,364	118,749	„ 64,963. 84
„ März	39,192	146,765	„ 82,355. 30

Die in der Rubrik: B „Mittelbare Betriebseinnahme" unter dem Titel I. „Vergütung der Postverwaltung" in dem Berichtsjahre gegenüber frühern Jahren Statt gehabte Mindereinnahme hat in Abschnitt I. e. des gegenwärtigen Geschäftsberichtes bereits ihre Begründung gefunden.

Die Mehreinnahme, welche die Rechnung des Berichtsjahres unter dem Titel II. „Pacht- und Miethzinse" aufweist, rührt theils von vermehrtem Miethzinse, welchen die Eidgenössische Postverwaltung für weitere ihr in den Bahngebäuden für den Postdienst überlassene Räumlichkeiten zu bezahlen hat, theils von der Verpachtung der Restaurationen in den Bahnhofgebäuden in Romanshorn und Winterthur, theils endlich von der Vermiethung der Wohnungen im Magazingebäude in Romanshorn an verschiedene Angestellte der Unternehmung her.

Unter dem Titel IV. „Zufälliges" ist der Jahreszins der Netto-Einnahme des Betriebes vom Jahre 1854 zu 4% berechnet im Betrage von Frk. 4403. 04 in Einnahme gebracht worden, wodurch übrigens der endlichen Entscheidung über die Bestimmung, welche den Netto-Einnahmen des Bahnbetriebes vom 1. Juli 1853 bis zu dem Zeitpunkte, mit welchem die Verzinsung des Aktienkapitales zu 4% aufhören wird, gegeben werden soll, in keiner Weise vorgegriffen wird.

Zu den Ausgaben der Betriebsrechnung des Berichtsjahres übergehend, bemerken wir, daß, während in den Rechnungen über die Jahre 1853 und 1854 unter dem Titel I. „Allgemeine Verwaltung" nur die Besoldungen der mit der unmittelbaren Leitung des Bahnbetriebes Zürich-Baden betrauten Beamteten in Anrechnung gebracht waren, dieser Titel in der Betriebsrechnung des Berichtsjahres nun auch mit einem Theile der Kosten der Centralverwaltung belastet worden ist. Wir haben nämlich unter demselben die Sitzungsgelder der Direktion, sowie die Besoldungen des Generalsekretärs, der Bahningenieure, des Maschinenmeisters und der übrigen Angestellten des Centralbüreau theils zur Hälfte, theils zu einem Dritttheile in Rechnung gebracht. Um den Betrag der in Folge dessen in den Iten Ausgabentitel der Betriebsrechnung aufgenommenen Posten ist nun folgerichtig die Rechnung über den Bahnbau minder belastet worden.

Die in der Betriebsrechnung des Berichtsjahres gegenüber derjenigen der frühern Jahre unter dem Titel II. „Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel" erscheinende Mehrausgabe wurde

zum größten Theile durch die in Folge der Eröffnung des Betriebes der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur nothwendig gewordene Vermehrung des Bahnpersonals veranlaßt. Es sind nämlich zu dem Personale von 1 Bahnaufseher und 25 Bahnwärtern für die Bahnstrecke Zürich-Baden, 3 Bahnaufseher und 61 Bahnwärter für die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur hinzugekommen. Die für die Unterhaltung der Bahn und ihrer Zubehörden von Romanshorn bis Winterthur erlaufenen Kosten sind nicht in die Betriebsrechnung aufgenommen, sondern als Ausgaben für die Vollendung des Bahnbaues der Baurechnung einverleibt worden. Dagegen erscheinen die Kosten der Unterhaltung der Bahnlinie Zürich-Baden mit Frk. 17,665. 72 in der Betriebsrechnung. Von dieser Summe sind Frk. 11,416. 26 auf die Erneuerung von Schwellen, Schienen und Schienennägeln verwendet worden. Eine weitere Vermehrung der Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnstrecke Zürich-Baden steht für das l. J. in Aussicht, da auf dieser Linie die seit 9 Jahren im Betriebe befindlichen Schwellen und zum Theil auch die Schienen einer successiven Auswechslung durch neue entgegengehen.

Der Ausgabentitel III „Transportkosten" ist von Frk. 107,106. 98 im Jahre 1854 auf Frk. 204,544. 70 im Jahre 1855 angewachsen. Werden die Transportkosten, welche im Jahre 1854 auf der $4^7/_8$ Stunden (23,4 Kilometer) langen Bahnstrecke Zürich-Baden Frk. 107,106. 98 betragen haben, der $11^7/_3$ Stunden (56,2 Kilometer) langen Bahnlinie Romanshorn-Winterthur zu Grunde gelegt, so müßten sich die Transportkosten der letztern Bahnstrecke jährlich auf Frk. 288,864. 18 und in $7^1/_2$ Monaten, während welcher die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur im Berichtsjahre im Betriebe war, auf Frk. 185,040. 11 belaufen. Die Transportausgaben in der Betriebsrechnung von 1855 betragen aber nur Frk. 97,437. 72 mehr, als sie in derjenigen von 1854 ausgemacht haben. Hat nun auch zu diesem auffallend günstigen Ergebnisse der Umstand, daß die übrigens unbedeutenden Reparaturen, welche an den auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur zur Verwendung gekommenen Lokomotiven, Tendern und Transportwagen im Berichtsjahre vorzunehmen waren, den Lieferanten als in die Garantiezeit fallend in Rechnung gebracht werden konnten, auch etwelcher Maßen beigetragen, so liegt doch in jenem Ergebnisse nichts desto weniger eine neue Bestätigung des Satzes, daß in Folge der Verlängerung einer Bahnlinie nicht blos die Administrationskosten im Verhältnisse der größern Länge der Bahn sich vermindern, sondern auch in andern Richtungen, wie namentlich an der Löhnung des Expeditions- und Maschinenpersonals, sowie an dem Verbrauche von Brenn-, Schmier- und Putzmaterial sehr erhebliche Ersparnisse erzielt werden können.

Die Ergebnisse des Betriebes der Dampfschiffe, deren Anschaffung der Verwaltungsrath der Nordostbahn, wie wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß gebracht, zur Sicherung einer gehörigen Verbindung der Nordostbahn mit den deutschen an den Bodensee ausmündenden Bahnen beschlossen hat, wurden, da wir diese Dampfschiffe lediglich als eine Fortsetzung unserer Bahnlinie ansehen, in die Betriebsrechnung des Berichtsjahres aufgenommen und zwar in Einnahmen mit Frk. 37,588. 86
und in Ausgaben mit „ 45,887. 47

so daß die Dampfschiffe, wenn sie als selbstständige Unternehmung aufgefaßt werden,
im Berichtsjahre statt eines Ertrages einen Verlust von . . . . . Frk. 8298. 61
ergeben hätten. Dieses ungünstige Verhältniß rührt zum Theile daher, daß das erste Dampfboot und

die erste Schleppbarke anstatt Mitte Mai erst Ende Juni, das zweite Dampfboot und die zweite Schleppbarke anstatt Mitte Juni erst mit 1. November dem regelmäßigen Dienste übergeben werden konnten. Die der Abfuhr von Gütern ab Lindau durch unsere Boote anfänglich entgegengetretenen Hemmnisse konnten durch einen am 6. August mit der Lindauer Dampfbootgesellschaft abgeschlossenen Vertrag, gemäß welchem die Verschiffungen zwischen Romanshorn und Lindau unter die Lindauer-Dampfboot- und die Nordostbahngesellschaft zu gleichen Theilen getheilt werden sollen, gehoben werden. Noch weit größere Schwierigkeiten sind der Betheiligung unserer Boote an den Verschiffungen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen von Seite der Württembergischen Centralbehörde der Verkehrsanstalten entgegen gestellt worden. Es wurden nämlich von der letztern sogenannte Differenzial-Frachten aufgestellt, welche den Gütertransport ab Friedrichshafen in seinem ganzen Umfange den Württembergischen Schiffen zuwenden und jede Theilnahme unserer wie anderer Schiffe an diesem Transporte ausschließen sollten. Die erst nach erfolglosen Unterhandlungen unserseits nothgezwungen ergriffenen Gegenmaßregeln hatten einen nicht ungünstigen Erfolg und werden hoffentlich doch noch eine im Interesse der beidseitigen Unternehmungen liegende Vereinbarung herbeizuführen vermögen.

Vom 23. Juni beziehungsweise vom 1. November bis Ende Dezember des Berichtsjahres ergab unser Dampfbootbetrieb folgende Resultate:

Personen I. Klasse	11,896.	Einnahmen:	Frk. 19,683. 26
„ II. „	3,516.		„ 1,666. 46
im Ganzen	15,412.		Frk. 21,349. 72
Gepäck, Güter ꝛc.	Ztr. 25,251½		„ 16,239. 14
Getreide . .	„ 34,440		
im Ganzen . .	Ztr. 59,691½		Frk. 37,588. 86

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis Ende März 1856 stellen sich folgende Ergebnisse heraus:

Personen . . .	1864	Einnahmen:	Frk. 2,980. 19
Gepäck, Güter ꝛc.	Ztr. 31,878		„ 12,523. 76
Getreide . .	„ 24,062		
	Ztr. 55,940		Frk. 15,503. 95

Aus der Vergleichung dieser Frequenzergebnisse des I. Quartales des laufenden Jahres mit denjenigen des Berichtsjahres geht zu Gunsten jener eine bedeutende Vermehrung des Güterverkehrs hervor, welche in Verbindung mit dem Umstande, daß nun in diesem Jahre unsere beiden Schiffe während der ganzen, den größten Verkehr von Reisenden mit sich bringenden Jahreszeit in Thätigkeit sein werden, zu der Erwartung berechtigt, daß das dießjährige Ergebniß unserer Dampfbootunternehmung, auch abgesehen von dem aus derselben für die Nordostbahn indirekt erwachsenden Nutzen und die Dampfbootunternehmung als eine für sich bestehende Verkehrsanstalt ins Auge gefaßt, ein befriedigendes werde genannt werden können.

Sollen nun nach diesen Ausführungen über die Betriebsergebnisse der Nordostbahn in dem Berichtsjahre die letztern schließlich noch in Eine Zahl zusammengezogen werden, so kann folgende einfache Rechnung angestellt werden:

Von den beiden Linien der Nordostbahn, welche in dem Berichtsjahre im Betriebe waren, beträgt

der Ankaufspreis der einen, Zürich-Baden, welche das ganze Jahr hindurch im Betriebe war . . . . . Frk. 4,503,975. —

das Baukapital der andern, Romanshorn-Winterthur, bis jetzt ungefähr Frk. 10,000,000, oder für die 7½ Monate, während welcher diese Linie im Betriebe war . . . . . „ 6,250,000. —

Es beläuft sich somit das in dem Berichtsjahre aus der Netto-Einnahme des Betriebes zu verzinsende Kapital auf . . . . . Frk. 10,753,975. —

Die Netto-Einnahme des Betriebes im Berichtsjahre beträgt aber . . „ 383,472. 62

oder **3,56** % des verzinsbaren Kapitals,

wobei allerdings die Netto-Einnahme des Betriebes der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur vom 15. Mai bis 31. Dezember 1855 als Maaßstab für die Berechnung einer muthmaßlichen Netto-Einnahme dieser Bahn in dem übrigen Theile des Berichtsjahres, während dessen sie noch nicht im Betriebe war, benutzt werden mußte.

Faßt man ins Auge, daß es sich um den Betrieb zweier kürzerer, unter sich nicht zusammenhängender Eisenbahnlinien, von denen die eine überdieß neu dem Verkehre übergeben worden ist, handelt, so glauben wir dieses Ergebniß unbedenklich als ein zu erfreulichen Aussichten berechtigendes bezeichnen zu dürfen.

Diesen Angaben über das finanzielle Ergebniß des Bahnbetriebes in dem Berichtsjahre glauben wir noch einige anderweitige Mittheilungen über den letztern anreihen zu sollen.

Auf der Bahnstrecke Zürich-Baden wurden das ganze Berichtsjahr hindurch täglich 4 Bahnzüge hin und zurück, und zwar für den Personen- und Waarentransport, und je an den Sonntagen während der Sommermonate ein fünfter Bahnzug für Personen unterhalten, somit im ganzen Jahre 2976 Züge hin und zurück ausgeführt. Auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur fanden vom 15. Mai bis 1. Oktober täglich 4 Bahnzüge hin und zurück, nämlich 3 Personenzüge und 1 Güterzug, und vom 1. Oktober bis zum Ende des Berichtsjahres täglich 3 Züge hin und zurück, nämlich 2 Personenzüge und 1 Güterzug, im Ganzen aber vom 15. Mai bis 31. Dezember 1706 Züge Statt.

Mit den Personenzügen wurde, das Anhalten bei den Zwischenstationen inbegriffen, eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 4 geographischen Meilen (ca. 6 Schwz. Stdn.) und mit den Güterzügen eine solche von 3 geogr. Meilen (ca. 4½ Schwz. Stdn.) auf die Zeitstunde eingehalten.

Die Transporttaxen, welche im Berichtsjahre für die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur in Uebereinstimmung mit den Konzessionsvorschriften, übrigens nur provisorisch, festgestellt und sodann, als am 27. Dezember auch das Bahnstück von Winterthur bis Oerlikon eröffnet ward, in analoger Weise auch auf diese Bahnlinie ausgedehnt wurden, werden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Oerlikon-Zürich und der Vereinigung der Linie Romanshorn-Zürich mit der Linie Zürich-Baden einer Revision unterworfen werden.

Das schon in unserm letzten Geschäftsberichte aufgeführte, für die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur bestimmte Transportmaterial hat sich hinsichtlich der Zahl der Lokomotiven und Wagen als dem Bedürfnisse ganz angemessen und hinsichtlich der Bauart und der Leistungen als vollkommen befrie-

digend erwiesen. Der Bau der 2 Dampfschiffe und der 2 Schleppboote unserer Gesellschaft ist von der hiesigen Maschinenfabrik der Herren Escher, Wyß und Comp. in allen Beziehungen den Bestimmungen des Vertrages gemäß ausgeführt worden und es haben diese Fahrzeuge auch in Betreff ihrer Leistungen allgemeine Anerkennung gefunden.

Durch die Errichtung des Bahntelegraphen ist für den bahndienstlichen Verkehr eine wesentliche Erleichterung erzweckt worden. Außer dem mit der Ausübung des Bahntelegraphendienstes vertragsgemäß beauftragten Eidg. Telegraphenbüreau im Bahnhofe zu Romanshorn befinden sich in Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur und Oerlikon Bahntelegraphenstationen. Die Besorgung des Bahntelegraphendienstes ist den Einnehmern auf den betreffenden Stationen übertragen, so daß für dieselbe keine besondern Kosten erwachsen. Gemäß unsern Anordnungen haben sich übrigens die sämmtlichen Beamteten der Nordostbahn mit der Besorgung des Telegraphendienstes vertraut gemacht.

Auf beiden dem Verkehre übergebenen Bahnstrecken haben im Berichtsjahre keinerlei Störungen des Betriebes Statt gefunden. Auch haben wir außer dem Tode eines Angestellten der Kaufhausverwaltung, der auf dem Bahnhofe in Zürich bei Nachtzeit unmittelbar vor einem in Bewegung befindlichen Zuge die Bahn überschritt und in Folge dessen umgestürzt und überfahren wurde, keinen weitern Unglücksfall, der durch den Betrieb der Nordostbahn veranlaßt worden wäre, zu beklagen. Den mit der Handhabung der Bahnpolizei beauftragten Angestellten der Gesellschaft ist von den Lokalbehörden mit wenigen Ausnahmen die gleich sehr im Interesse des Publikums wie in demjenigen des Bahndienstes liegende Unterstützung zu Theil geworden. Da, wo ausnahmsweise diese Handbietung ermangelt werden mußte, konnte durch eine zweckmäßige Abgrenzung des Bahngebietes Störungen des Bahndienstes und möglichen Unglücksfällen begegnet werden.

Die Rechnung der Unterstützungskasse der Angestellten unserer Gesellschaft zeigt mit dem 31. Dezember des Berichtsjahres einen Aktivsaldo von Frk. 20,736. 91 und die Rechnung der Krankenkasse einen solchen von Frk. 2003. 56.

V. Bahnbau.

Da die Eisenbahn von Romanshorn bis Zürich so viel als vollendet, dagegen die Linie von Baden bis Aarau erst im Baue begriffen ist, so dürfte es am angemessensten sein, unsere Berichterstattung über den Bahnbau nach diesen beiden Eisenbahnstrecken in 2 Abtheilungen zerfallen zu lassen.

A. Eisenbahnlinie Zürich-Romanshorn.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir die Eröffnung der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur in der ersten Hälfte des Monates Mai 1855 in Aussicht gestellt und die Hoffnung ausgesprochen, daß die Eröffnung der Linie von Winterthur bis Zürich im Anfange des Jahres 1856 werde Statt finden können. Die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur wurde am 15. Mai und die Linie Winterthur-Oerlikon am 27. Dezember des Berichtsjahres dem Verkehre übergeben, nachdem die Regierungen von Zürich und Thurgau, wie die Konzession es erheischt, vorher ihre Bewilligung dazu

ertheilt hatten. Dagegen ist es, theils weil der Unternehmer während des ersten Jahres der mit ihm vereinbarten Baufrist nicht rüstig genug Hand ans Werk legte, theils dann allerdings auch um unvermutheter Schwierigkeiten willen, welche der Tunnel bei Wipkingen, die Tunnel-Einschnitte, die Gitterbrücke über die Limmat und namentlich auch die Herstellung des Bahndamms im Haarde zwischen der Limmatbrücke und dem Bahnhofe Zürich mit sich gebracht, nicht möglich geworden, die Vollendung der Bahnstrecke Oerlikon-Zürich im Berichtsjahre ebenfalls durchzusetzen. Es werden jedoch die noch rückständigen Arbeiten mit allem möglichen Eifer, theilweise unter Mitwirkung der Lokomotive, ausgeführt und sie sind nunmehr der Vollendung so nahe gerückt, daß längstens in 3 Wochen, von jetzt an gerechnet, die Schienen auf der ganzen Strecke von Oerlikon bis in den Bahnhof von Zürich hinein gelegt sein werden. Dessen ungeachtet können wir im Hinblicke auf die Beschaffenheit des eben berührten Eisenbahndammes im Haarde den übrigens jedenfalls nahe bevorstehenden Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Oerlikon-Zürich und somit der ganzen den Bodensee mit Zürich verbindenden Eisenbahn noch nicht mit voller Sicherheit bestimmen.

Da die Direktion in spätern Geschäftsberichten kaum mehr in den Fall kommen wird, von dem Baue der Bahnlinie von Romanshorn bis Zürich einläßlicher zu sprechen, so dürfte eine Beschreibung dieser Bahnstrecke in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte, soweit sie nicht schon in dem letztjährigen enthalten war, nicht unwillkommen sein.

Von der Bahnlinie Zürich-Romanshorn fallen auf den

Kanton Zürich	die Strecke Zürich-Islikon, lang	7. 8 Stdn.
„ Thurgau „	„ Islikon-Romanshorn, lang	9. 4 „
Länge der ganzen Eisenbahnlinie Zürich-Romanshorn		17. 2 Stdn.

Bei der Entwerfung des Bahnplanes mußte vor allem die den Bahnhöfen zu gebende Lage ausgemittelt werden. In Zürich wurde der dort bereits von der ehemaligen Nordbahngesellschaft errichtete Bahnhof als gegeben angenommen. Bei der Bestimmung der Lage des Bahnhofes in Wallisellen war auf eine bequeme Einmündung der Glattthalbahn Rücksicht zu nehmen. Der Bahnhof in Winterthur erhielt eine solche Lage und Richtung, daß er für die daselbst einmündende St. Gallisch-Appenzellische und Rheinfallbahn in der Richtung nach Zürich ebenso wenig eine Kopfstation bildet, wie für die durchlaufende Nordostbahn. Der Bahnhof Frauenfeld wurde dem Hauptorte des Kantons Thurgau so viel als thunlich nahe gerückt. Der Bahnhof Romanshorn war so anzulegen, daß er die bequeme Einmündung einer Bahn von Romanshorn nach Rorschach zulasse und zugleich die unmittelbare Umladung der Güter von der Eisenbahn auf die Bodenseeschiffe gestatte.

Bei der Feststellung des Tracé's der Bahn Zürich-Romanshorn war vor allem maaßgebend:

a) Die Lage der Bahnhöfe Zürich, Wallisellen, Winterthur und Frauenfeld, sowie des Bahnhofs und Hafens zu Romanshorn.

b) Die niedrigsten Punkte der Wasserscheiden zwischen den Thälern der Limmat, Glatt, Töß und Thur, sowie zwischen dem Thurthale und dem Bodensee.

c) Die geeignetesten Baustellen für die Ueberschreitung der eben erwähnten Flüsse, sowie der Murg und Aach.

Als die niedrigsten Punkte der oben angegebenen Wasserscheiden waren schon bei Entwerfung des ursprünglichen Bauprojektes erkannt worden:

a) zwischen der Limmat und der Glatt die tiefe Einsattelung zwischen dem Zürich- und Käferberge im Röthel bei Wipkingen,

sodann minder scharf ausgeprägt und darum schwieriger aufzufinden:

b) zwischen der Glatt und der Töß die Gegend zwischen Rykon und Effretikon;

c) zwischen der Töß und der Thur das Ruchegg bei Wiesendangen, und

d) zwischen der Thur und dem Bodensee das Weinmoos bei Rieth.

Bei dem viermaligen Wechsel von Berg und Thal auf dem Wege von Zürich bis Romanshorn war zwar durchschnittlich das Terrain der Entwickelung langer gerader Linien nicht ungünstig; dagegen erforderte es die Anwendung von Steigungs-Verhältnissen, welche schon zu den starken gerechnet werden. Als Steigungsmaximum konnte auf der Strecke von Romanshorn bis Frauenfeld 8 ‰, von Frauenfeld bis Zürich 12 ‰, das letztere übrigens nicht ganz ohne pekuniäre Opfer, durchgeführt werden. Es führten jedoch die mit steter Rücksicht auf die Beschaffenheit des Baugrundes und die Gestalt des Terrains vorgenommenen einläßlichen Studien hinwieder Ersparnisse herbei, welche jene im Interesse möglichster Reduktion des Steigungsmaximums und darum eines künftigen wohlfeileren Bahnbetriebes gegenüber dem ursprünglichen Bauprojekte nothwendig gewordenen Mehrausgaben bedeutend überwiegen.

Die kleinsten Krümmungshalbmesser der Bahn befinden sich

mit 1500′ beim Bahnhofe Romanshorn,

mit 1500′ und 1600′ in der Doppelkurve beim Thurübergange,

mit 1750′ in der Doppelkurve im Ruchegg.

Die Summe der Steigungen beträgt in der Richtung von Zürich nach Romanshorn .	762 Fuß
„ „ Romanshorn nach Zürich .	782 „
Es muß demnach bei jeder Hin- und Herfahrt zwischen Zürich und Romanshorn eine Höhe von	1544 Fuß
überschritten werden.	
Die Summe der geraden Linien der Bahn beträgt	217,122 Fuß
„ „ „ Krümmungen beträgt	57,732 „
Gesammtlänge der Bahn von Zürich bis Romanshorn	274,854 Fuß

Die Summe der Krümmungen beträgt demnach ungefähr 1/5 der ganzen Bahnlinie.

Von Romanshorn bis Zürich führt die Bahn zweimal, bei Fehlwies und bei Ennetaach, über die Aach; überdieß mußte eine Korrektion der Aach bei Ehestegen stattfinden. Bei Heschigkofen überschreitet die Bahn die Thur an einer Stelle, welche für die angränzenden Ortschaften und Höfe mit Hinsicht auf die häufigen Thurüberschwemmungen als die mindest gefährliche erschien. Bei Frauenfeld überschreitet sie die Murg, bei Oberwinterthur und zum zweiten Male bei Winterthur die Culach, die Töß bei dem Dorfe Töß an der am tiefsten gelegenen Stelle des Winkels, der in Folge der schiefen Ueberschreitung des Tößthals durch die Bahn zwischen dieser und der angränzenden Berghalde gebildet wird. Die Kempt wird von der Bahn zwischen Mannenberg und ihrer Ausmündung in die Töß viermal überschritten; überdieß mußte sie im Interesse der Bahnanlage an fünf Stellen in einer Gesammtlänge von 4850 Fuß

verlegt werden. Die Glatt überschreitet die Bahn bei der Herzogenmühle in Wallisellen, die Limmat bei Wipkingen und die Sihl zwischen dem Haupt- und Vorbahnhofe in Zürich.

Die größten Schwierigkeiten ergaben sich an den beiden Enden der Linie. An dem einen Ende nämlich mußte der Bahnhof Romanshorn dem Bodensee abgewonnen, und in Verbindung mit dem Bahnhofe ein hinlänglich geräumiger und bequemer Hafen erstellt werden. Die Austiefungsarbeiten in dem Hafen, welche bereits im ersten Baujahre, begünstigt durch einen außerordentlich niedern Winterwasserstand des Bodensee's, soweit gediehen waren, daß die Benutzung des Hafens, wenn auch noch in beschränkterer Weise, möglich wurde, konnten im Winter von $18^{54}/_{55}$, da während desselben ein für solche Arbeiten günstiger Wasserstand nicht eintrat, nur unerhebliche Fortschritte machen. Desto mehr wurde der im Winter $18^{55}/_{56}$ wieder eingetretene niedere Wasserstand für die Fortsetzung der Austiefungen benutzt, so daß das Ein- und Auslaufen der Schiffe nunmehr bedeutend erleichtert ist und der gänzlichen Durchführung der Hafenaustiefung, soweit die Letztere sich als nothwendig herausgestellt hat, bei dem nächsten niedrigen Winterwasserstande entgegen gesehen werden darf. — Noch schwieriger war am andern Ende der Linie der Uebergang vom Limmat- in das Glattthal. Derselbe erforderte, um das Steigungs-Maximum der Bahn von 12 ‰ auch hier festhalten zu können, das Ueberschreiten der Limmat in einer Höhe von 70 Fuß, die Anlegung eines Tunnels von 3200 Fuß Länge und überdieß sehr beträchtliche Erdbewegungen aus den zu den beidseitigen Tunneleingängen führenden Einschnitten von mehr als 80 Fuß größter Tiefe. Die Erdmasse, welche aus den Letztern heraus zu schaffen war, beläuft sich auf 100,000 bis 120,000 Schachtruthen. Das Material in dem nördlichen Einschnitte, welches ungefähr zu $^1/_5$ aus Felsen bestund, mußte zu beiden Seiten desselben abgelagert und zu diesem Ende hin theilweise auf eine bedeutende Höhe heraufgefördert werden. Das Material in dem südlichen Tunneleinschnitte bestund zum größten Theile aus einem sehr harten, theilweise nur mit Pulver zu bewältigenden Thone und mußte, in Ermanglung geeigneterer Füllmasse, mit zur Herstellung des Bahndammes im Haarde verwendet werden. Der Tunnel ist gänzlich durchgebrochen, ausgemauert und somit vollendet. Der eben erwähnte Bahndamm im Haarde hat von der Limmat bis zum Bahnhofe in Zürich eine Länge von 4000 Fuß und erhebt sich von dem Letztern bis zur Limmatbrücke auf eine Höhe von 60 Fuß. Er hätte nach dem Bauplane $1^1/_2$ füßige Böschungen erhalten sollen und hiernach zirka 120,000 Schachtruthen Füllmasse erfordert. Es ergab sich jedoch während der Ausführung in Folge der Beschaffenheit des Materials, welches zu dem Damme verwendet werden mußte, die Nothwendigkeit, den Böschungen eine flachere, und zwar größtentheils eine 2füßige Anlage zu geben.

Sind in unserm letzten Geschäftsberichte die größern Erdarbeiten und Kunstbauten, die auf der Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur auszuführen waren, bereits einläßlicher berührt worden, so haben wir in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nur noch der erheblichsten Erdarbeiten und Kunstbauten auf der Linie von Winterthur bis Zürich, soweit derselben nicht bereits gedacht worden ist, Erwähnung zu thun. Als solche größere Erdarbeiten sind anzuführen: der Bahndamm über das Rieth bei Oerlikon von 3800 Fuß Länge und 33 Fuß größter Höhe; der Bahndamm über das Torfrieth bei Dietlikon von 2500 Fuß Länge und 37 Fuß größter Höhe; der Bahndamm im Brüttiseller-Feld von 2500 Fuß Länge und 27 Fuß größter Höhe; der Einschnitt durch Kiesconglomerat

bei Baltensweil von 4100 Fuß Länge und 42 Fuß größter Tiefe; der Einschnitt bei Tagelschwangen durch harten Thon und Kies von 2300 Fuß Länge und 24 Fuß größter Tiefe; der Bahneinschnitt bei Effretikon durch Kies von 2000 Fuß Länge und 25 Fuß größter Tiefe; der Bahndamm bei Mannenberg von 1400 Fuß Länge und 40 Fuß größter Höhe; der Bahneinschnitt am Lampergrain bei Töß von 500 Fuß Länge und 80 Fuß größter Tiefe, endlich der Bahndamm über das Tößthal von 6000 Fuß Länge und 16 Fuß durchschnittlicher Höhe. — Die Bahnstrecke von Winterthur bis Zürich hat aber auch die Ausführung erheblicher Kunstbauten erfordert. Die drei Brücken über die Kempt von je 24 Fuß Weite, der Viadukt bei Mannenberg über die Kempt und die Poststraße mit 2 Oeffnungen von je 24 Fuß Weite und 40 Fuß Höhe über dem Wasserspiegel, sowie die Glattbrücke bei der Herzogenmühle mit 3 Oeffnungen von je 20 Fuß Weite sind sämmtlich von Steinen gewölbt; ebenso die 150 Fuß lange Durchfahrt unter dem Bahndamme im Haarde für die Haardstraße, die Durchfahrten für die Landstraße bei Wipkingen, für die Kommunikationsstraße bei Dietlikon, für die Güterstraße im Brüttisellerfeld, für die Hauptstraße bei Baltensweil und die Ueberbrückung des Steigbaches und des Mühlekanales bei Töß. Zwei Bahnüberfahrten für die Kommunikationsstraßen bei Tagelschwangen und Effretikon erhielten steinerne Widerlager und hölzernen Oberbau. Ueber die Töß und über die Limmat führen eiserne Gitterbrücken, über jene mit zwei Oeffnungen von je 75 Fuß und über diese mit Einer Oeffnung von 168 Fuß, welche sich von den sonst üblichen Konstruktionen dieser Art von Brücken dadurch unterscheiden, daß die Fahrbahn nicht zwischen den Traggittern hindurch, sondern oben über dieselben hinweg geht. Hiedurch war es möglich, eine gleichmäßig feste Querverbindung der Traggitter auf ihre ganze Höhe anzubringen. An die Limmatbrücke schließt sich Zürichwärts ein 60 Fuß hoher Viadukt mit 5 Oeffnungen von je 24 Fuß Weite und mit Mittelpfeilern von 4 Fuß Dicke am Gewölbanfange an. Die Einmündung der von Romanshorn nach Zürich führenden Bahnstrecke in den hiesigen Bahnhof wird vorerst über die von der ehemaligen Nordbahngesellschaft für die Bahn von Zürich nach Baden erbaute doppelspurige Brücke über die Sihl stattfinden. — Soll nun auch noch der auf der Bahnstrecke Winterthur-Zürich ausgeführten Hochbauten, über die in unserm letzten Geschäftsberichte noch keine einläßlicheren Mittheilungen gemacht werden konnten, und des damit zusammenhängenden Oberbaues Erwähnung gethan werden, so berühren wir vorerst, daß die sämmtlichen auf dem Bodenseewärts zwischen dem Damme der Nordostbahn und der Rheinfallbahn liegenden, äußern Bahnhofe in Winterthur ausgeführten Gebäude sowie die auf dem Hauptbahnhofe gegenüber dem Güterschuppen errichtete provisorische Remise und Werkstätte, sammt dem durch diese Gebäulichkeiten bedingten Oberbaue, von uns auf Kosten der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gemäß dem mit ihr abgeschlossenen bereits erwähnten Vertrage hergestellt worden sind. — Auf der Strecke von Winterthur bis Zürich haben die drei Zwischenstationen Kemptthal, Effretikon und Oerlikon die gleiche Anlage und ähnliche Güterschuppen mit Lokalen für die Billetausgabe, und die Bahnwärterbuden dieselbe Größe und Einrichtung erhalten, wie die in unserm letzten Geschäftsberichte beschriebenen Stationen und Bahnwärterbuden zwischen Winterthur und Romanshorn. Auf dem Bahnhofe in Wallisellen ist vorerst auch nur ein Güterschuppen, in welchem die nothwendigsten Räumlichkeiten für die Verwaltung angebracht wurden, erstellt worden. Dagegen hat die in dem dortigen Bahnhofe Statt findende Einmündung der Glattthalbahn

in die Nordostbahn in Wallisellen die Anbringung einer größern Anzahl von Geleisen, als sie auf den übrigen Zwischenstationen vorkommen, erforderlich gemacht. Nach getroffener Vereinbarung mit der Direktion der Glattthalbahn wurden von derselben auf dem ihr zustehenden Theile des Bahnhofes in Wallisellen eine Remise für eine Lokomotive, eine Wasserstation und eine Drehscheibe so frühzeitig hergestellt, daß dieselben von uns für die Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Winterthur bis Oerlikon, an welch' letzterer provisorischer Endstation wir sonst nur für einige Monate eine Lokomotivremise, Wasserstation und Drehscheibe hätten anbringen müssen, sogleich benutzt werden konnten. Auf der Station Oerlikon errichteten wir mit Rücksicht auf ihre Eigenschaft als provisorische Endstation außer dem definitiven kleinen Güterschuppen noch einen besondern provisorischen Güterschuppen, welcher die Bestimmung hat, in ähnlicher Weise später mit dem Vorrücken des Bahnbaues im Kanton Aargau an den provisorischen Endstationen Dienste zu leisten. — Bei der Beschränktheit des Bahnhofes in Zürich war es schwierig, den Raum auszumitteln, auf welchem der zu erwartende Güterverkehr Statt finden könne. Es wurde hiefür der zwischen dem Wohn- und Magazingebäude und der Sihl befindliche Platz bestimmt, da die Güterbehandlung dort ohne Störung des Personenverkehrs Statt finden kann und da dieser Platz überdieß von der Stadt aus noch am leichtesten zugänglich ist und ihr auch verhältnißmäßig noch ziemlich nahe liegt. In Folge dessen wurde hier in der Linie des Wohn- und Magazingebäudes ein Güterschuppen von 200 Fuß Länge und 57 Fuß Breite erbaut. Die Erfahrung wird lehren, inwiefern derselbe dem Bedürfnisse zu genügen geeignet ist. In Folge dieser Anordnungen mußten auf dem Bahnhofe in Zürich die Schienengeleise ganz verändert, und darum, sowie wegen des schlechten Zustandes der dort befindlichen Schwellen und Schienen der Oberbau fast ganz neu gelegt werden. Um die vermehrten Bedürfnisse, welchen der Bahnhof in Zürich fortan zu genügen haben wird, bestmöglich befriedigen zu können, wird nun auch dem Verwaltungsgebäude ein Anbau angefügt, vermittelst dessen neue Lokale für die Gepäckexpedition, den Bahnhofinspektor, das Fahrpersonal u. s. f., sowie für die Postverwaltung gewonnen werden. Ebenso werden behufs der Einrichtung einer Restauration in den beiden Wartesälen die für eine solche noch weiter erforderlichen Räumlichkeiten hergestellt. Alle diese Bauarbeiten sind der Vollendung ziemlich nahe.

Das auf den Bahnstrecken Romanshorn-Oerlikon und Zürich-Baden bereits vorhandene und das noch weiter von uns bestellte Transportmaterial besteht in 20 Lokomotiven nebst Tendern, 63 Personenwagen zu 2800 Plätzen und 130 Gepäck-, Güter- und Viehwagen mit einer Gesammttragkraft von 20,520 Zentner.

Am Schlusse unserer Darstellung des Bahnbaues auf der Linie von Romanshorn bis Zürich erwähnen wir noch, daß die Büreaux der Bahnbausektionen Romanshorn, Weinfelden und Frauenfeld, sowie der Hochbausektionen Romanshorn und Zürich der Reihe nach, so wie sie entbehrlich wurden, aufgelöst und die meisten Angestellten derselben entlassen oder anderweitig verwendet worden sind. Wir wollen auch hier Gelegenheit nehmen, Ihnen zur Kenntniß zu bringen, daß Herr Wild, Chef des technischen Büreau's, die Entlassung von dieser Stelle in Folge seiner Ernennung zum Professor an der Eidg. polytechnischen Schule verlangte und unter Verdankung der von ihm geleisteten trefflichen Dienste erhielt.

B. Baden-Aarau.

a) Technische Vorarbeiten. Diese sind von Baden bis Lenzburg und von Aarau bis Wöschnau vollendet. Da die Regierung von Aargau sich über den ihr vorgelegten Plan für das Tracé der Bahn von Brugg bis Lenzburg bloß, soweit er die Bahnstrecke Brugg-Holderbank beschlägt, bis zur Stunde ausgesprochen hat, so konnten die technischen Vorarbeiten nicht bis nach Aarau fortgesetzt werden. Sobald über die der Bahn dorthin zu gebende Richtung entschieden sein wird, werden wir unserseits nichts versäumen, was zu einer raschen Ausführung des Bahnbaues beitragen kann.

b) Expropriation. Diese ist für die Strecke Baden-Brugg bis auf 3 an das Bundesgericht gezogene Fälle gänzlich durchgeführt. Es wurden 76 Jucharten, 6230 Quadratfuß erworben und dafür, einschließlich der Entschädigungen für die expropriirten Gebäude, für Minderwerth an die Bahn angrenzender Grundstücke in Folge von erschwerter Kommunikation, Zerstückelung u. s. f. und einschließlich der Kosten des Expropriationskommissariates, der Eidg. Schatzungskommission und der Prozeßführung bei dem Bundesgerichte, Frk. 203,064 bezahlt, so daß die Juchart des zwischen Baden und Brugg expropriirten Landes im Durchschnitte auf Frk. 2671 zu stehen kommt. Auf der Bahnstrecke Romanshorn-Zürich beläuft sich der Durchschnittspreis der expropriirten Juchart auf ungefähr Frk. 1800. — Behufs Anhebung der Expropriation von Brugg in der Richtung gegen Aarau wurden die Katastralpläne in der Gemeinde Windisch am 1. März, in Altenburg am 29. Februar und in Birrenlauf am 27. März d. J. aufgelegt. Die den Expropriaten durch das Bundesgesetz für Anmeldung von Forderungen anberaumte 30tägige Frist ist somit in allen drei Gemeinden abgelaufen und es wird nun die Eidg. Schatzungskommission die Abschatzung, soweit sie nicht noch in Folge gütlicher Vereinbarung mit den Abtretungspflichtigen überflüssig wird, sofort beginnen. — Auf der Linie Aarau-Wöschnau konnte die Expropriation noch nicht eingeleitet werden, weil wir die natürlich vor Anhebung der Expropriation festzustellenden Detailpläne für diese Bahnstrecke, welche die Centralbahngesellschaft gemäß dem mit ihr abgeschlossenen bereits erwähnten Vertrage anzufertigen und uns zur Genehmigung vorzulegen verpflichtet ist, von ihr bis zur Stunde nicht erhalten haben.

c) Unterbau. Auf der Strecke Baden-Brugg sind die drei Bauloose, welche gemäß unserer in den letzten Geschäftsbericht niedergelegten Mittheilung ausgeschrieben worden waren, unmittelbar nach der letzten Generalversammlung an Unternehmer unter günstigen Bedingungen vergeben worden, nämlich

das Ite Loos im Voranschlagsbetrage von . .	Frk. 484,975. —	mit	6 %
„ IIte „ „ „ „ „ . .	„ 157,284. —	„	15¼ %
„ IVte „ „ „ „ „ . .	„ 69,303. —	„	16½ %

demnach sämmtliche drei Loose im Voranschlagsbetrage von Frk. 701,562. — mit einem Rabatte von Frk. 64,519.

In Folge der Beschaffenheit des Bodens, der sich an mehreren Stellen während der Arbeiten als unzuverläßig herausstellte, mußten theilweise anstatt der projektirten Stützmauern ausgedehnte Uferbauten an der Limmat zur Ausführung gebracht werden. Die umfangreichen, übrigens mit günstigem Erfolge belohnten Entwässerungsarbeiten am Unterwylerberge zum Zwecke der Trockenlegung des Bahnkörpers und der von demselben sich an das Ufer der Limmat herabziehenden Berghalde mußten in Folge eingetretener

Abrutschung der dort mit der Bahn parallel laufenden Landstraße auch auf diese ausgedehnt werden. Die im vorigen Winter eingetretenen Zeichen baldiger Verwitterung einzelner Schichten der Behufs des Bahnbaues abgesprengten, stark zerklüfteten Felswand am Martinsberge machten vermehrte Mauerbauten daselbst nöthig. In Folge aller dieser unvorhergesehenen Schwierigkeiten, die dann noch durch verschiedene Anstände bei der Expropriation und gegen uns ausgewirkte Bauverbote vermehrt wurden, können die in den Verträgen mit den Unternehmern für die Vollendung der Arbeiten einbedungenen Termine nicht eingehalten werden. Der beim I. Loose auf den 15. d. M. anberaumte Vollendungstermin wird wegen der bereits erwähnten, unvorhergesehener Weise nothwendig gewordenen Mehrarbeiten am Martinsberge entsprechend verlängert werden müssen. Den in dem Vertrage auf den 1. März abhin bestimmten Vollendungstermin des II. Looses haben wir bereits im Hinblicke auf die schon berührten Abrutschungen am Unterwylerberge auf den 30. Juni d. J. erstreckt. Der Unterbau des IV. weitaus die wenigsten Arbeiten erheischenden Looses ist vollendet. Bei dem Baue der Reußbrücke und der Herstellung der in Verbindung damit das III. Arbeitsloos bildenden Bahnstrecke sind in Folge ungewöhnlich früh eingetretenen hohen Wasserstandes der Reuß und zum Vorschein gekommenen, über Erwarten ungünstigen Baugrundes die Bauarbeiten um die Mitte des Berichtsjahres herum in Stocken gerathen und es mußte das Bauloos, wegen eingetretener Unzulänglichkeit der Geldmittel der ersten Unternehmer, denselben abgenommen werden. Mit Rücksicht auf die mittlerweile zu Tage getretenen Schwierigkeiten wurde über dieses Bauloos ein neuer Voranschlag aufgestellt und in denselben auch eine Korrektion der Reuß, die sich inzwischen als nothwendig herausgestellt hatte, sowie sämmtliche Regiearbeiten, die in dem der ersten Vergebung dieses Baulooses zu Grunde gelegenen Voranschlage nur theilweise enthalten waren, aufgenommen. Dieser neue Voranschlag des III. Arbeitslooses beläuft sich auf Frk. 952,000. Gemäß den abgeschlossenen Verträgen glauben wir eine Ersparniß von Frk. 20,000 an der Voranschlagssumme in Aussicht nehmen zu dürfen. Der Vollendungstermin des III. Arbeitslooses ist in dem Vertrage mit den nunmehrigen Unternehmern desselben auf den 1. Oktober d. J. festgesetzt. In Zusammenfassung dieser Mittheilungen über den Stand der Unterbauarbeiten auf der Strecke Baden-Brugg können wir unser Befinden dahin abgeben, daß mit dem Legen der Schienen auf derselben im Monate Juli d. J. und theilweise schon früher wird begonnen werden können. An diese Eröffnung glauben wir noch die weitere anreihen zu können, daß die baulichen Vorkehrungen, welche getroffen worden sind, um die Bahn und die ihr entlangführende Landstraße am Martinsberge, am Unterwylerberge und am wilden Stich vor Abrutschungen der zerklüfteten Felsen und glitschigen Erdmassen sicher zu stellen, einen günstigen Erfolg vollkommen zu verbürgen scheinen. — Unter dem 17. d. M. wurde der Unterbau der Bahn von Brugg Aarauwärts, ungefähr soweit das Tracé derselben die hoheitliche Genehmigung nun in letzter Zeit erhalten hat, in zwei zusammen 27,900′ langen und zu Frk. 368,338. 84 veranschlagten Bauloosen zur Verakkordirung an Unternehmer mit einem auf 30. März 1857 anberaumten Vollendungstermine ausgeschrieben.

d) Oberbau. Die Lieferung des sämmtlichen, zur Herstellung des Oberbaus von Baden bis Aarau erforderlichen Materials ist entweder bereits erfolgt oder verakkordirt. Für die Strecke Brugg-Aarau wurde zwar das bisherige Profil der Schienen und also auch deren Gewicht pr. laufenden Fuß zu 20 Pfund beibehalten. Dagegen konnte ihre Länge, Dank den Fortschritten der Fabrikation, ohne Preiserhöhung

auf 20 Fuß anstatt bisheriger 18 Fuß einbedungen werden. Es tritt in Folge dessen eine nicht unerhebliche Kostenersparniß ein, da bei einer Schienenlänge von 20' jetzt 7 anstatt der bisherigen 6 Zwischenschwellen zwischen je 2 Stoßschwellen zu liegen kommen, somit weniger Stoßschwellen, die bekanntlich theurer als die Zwischenschwellen sind, und in gleichem Verhältnisse auch weniger Schienenbefestigungsmittel zur Verwendung kommen. Wir haben Ihnen schon in unserm letzten Geschäftsberichte die nöthigen Mittheilungen über den Preis der von uns für die Strecke Baden-Brugg bestellten Schienen und Schwellen gemacht. Gemäß dem mittlerweile nun auch über die für die Strecke Brugg-Aarau erforderlichen Schienen abgeschlossenen Vertrage ist uns der ganze Bedarf derselben bis Ende November d. J. zu Frk. 283. 30. pr. Tonne franko nach Brugg oder Aarau zu liefern und die für die Strecke Brugg-Aarau noch erforderlichen Schwellen haben wir uns durch Verträge zu dem sehr billigen Preise von Frk. 4. 40 pr. Stück gesichert.

e) Hochbau. Den auf der Linie Baden-Brugg vorkommenden 2 Stationen Turgi und Brugg gedenken wir vorläufig die gleiche Einrichtung und Ausstattung, wie den übrigen Stationen an der Nordostbahn zu geben.

f) Betriebsmittel. Wir glauben mit dem Betriebsmateriale, das wir gemäß den in der ersten Abtheilung dieses Abschnittes gegebenen Nachweisungen theils bereits im Besitze theils bestellt haben, vorerst auch für den Betrieb der Linie Baden-Brugg ausreichen zu können.

g) Technisches Personal. Für die Eisenbahnbauten im Kanton Aargau ist vorläufig ein Sektionsbureau in Baden mit dem erforderlichen Personale aufgestellt.

h) Eröffnung der Bahn. Die Bahnstrecke Baden-Brugg wird gemäß den unter hohen Conventionalstrafen für den Fall der Nichteinhaltung des Vollendungstermines mit den Bauunternehmern dieser Linie abgeschlossenen Verträgen im Herbste dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden können. Betreffend die Vollendung der Linie Brugg-Aarau sprechen wir die Hoffnung aus, dieselbe, falls wir von dem Zeit raubenden Baue über Lenzburg entbunden werden, mit dem in der Konzession vorgeschriebenen ersten Termine von Anfang August 1857 und die Strecke Brugg-Wildegg wohl noch etwas vorher dem Betriebe übergeben zu können.

Vergleichen wir die bisherigen Leistungen der verschiedenen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften betreffend die Vollendung ihrer Bahnlinien mit einander, so stellt sich folgendes Ergebniß heraus:

Von der St. Gallisch-Appenzellischen Bahn, welche ein halbes Jahr vor der Nordostbahn konzedirt wurde, sind dem Betriebe übergeben (St. Gallen-Winterthur) . .	55.5 Kil.
Von der Westbahn, welche ein halbes Jahr vor der Nordostbahn die Konzession erhielt, (Morges-Yverdon)	43.2 „
Von der Centralbahn, welche gleichzeitig mit der Nordostbahn konzedirt wurde, (Basel-Sissach)	20.7 „
Verschiedene Eisenbahnunternehmungen, welchen gleichzeitig mit der Nordostbahn die Konzession ertheilt worden ist, haben noch gar keine Linie dem Verkehre übergeben.	
Von der Nordostbahn sind (abgesehen von Zürich-Baden) im Betriebe (Romanshorn-Oerlikon)	77.5 „

Diesem Tableau fügen wir lediglich bei, daß das aus demselben für die Nordostbahn hervorgehende günstige Ergebniß unbeschadet der Solidität der Bauwerke und obgleich die an der Nordostbahn bewältigten Arbeiten nach Verhältniß der eröffneten Bahnstrecke denen der übrigen Bahnen an Masse nicht nachstehen, erzielt worden ist.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres legte Herr Ed. Ott-Imhof die Stelle eines Vize-Präsidenten der Direktion nieder und es übertrug der Verwaltungsrath dieselbe Herrn Dr. Kern. Weitere Veränderungen traten in dem Personalbestande der Gesellschaftsbehörden nicht ein. — Die Direktion behandelte während des Berichtsjahres in 152 Sitzungen 2139 Geschäfte. Der Verwaltungsrath erledigte in 5 Sitzungen 26 Geschäfte.

Indem wir, an dem Schlusse des Berichtes über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1855 angelangt, demselben zu Ihrer bessern Orientirung noch einen Plan über die Bahnstrecke der Nordostbahn Romanshorn-Zürich beizulegen uns beehren, versichern wir Sie. Tit., unserer vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit.

Zürich, den 22. April 1856.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Hauptrechnung

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1855

und

Betriebsrechnung

derselben

von 1855.

A. Hauptrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Bau-Einnahmen.						
Einzahlungen Bodenseebahn-Aktien	11,461,000	—				
id. Nordbahn-Aktien	10,494,000	—				
id. Nordbahn-Obligationen	817,950	—				
id. 5 % Obligationen	3,218,000	—				
			25,990,950	—		
Interesse-Conto	.	.	208,810	44		
Verschiedene Einnahmen	.	.	4,411	55		
Verkaufte Grundstücke und Gebäude	.	.	11,199	65		
Ertrag von Grundstücken	.	.	2,979	71		
Vergütungen von Gemeinden	.	.	9,918	95		
Annullirte Bodenseebahn-Aktien	.	.	12,550	—		
id. Nordbahn-Aktien	.	.	13,325	—		
Betriebs-Einnahmen.						
Netto-Betriebs-Einnahmen	.	.	569,398	01		
Total der Einnahmen .	.	.	.	.	**26,823,543**	**31**

Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1855.

Ausgaben.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Ankaufspreis der Sektion Zürich-Baden	.	.	.	.	4,503,975	—
Allgemeine Verwaltung.						
Aktien-Emissionskosten	.	.	3,572	90		
Provisionen- und Cours-Vergütungen	.	.	24,833	55		
Gehalte der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	29,575	65		
id. des Administrations-Personals	.	.	42,168	49		
Reiseauslagen	.	.	3,928	84		
Postporti und Kommissionskosten	.	.	14,156	43		
Druck- und Insertionskosten	.	.	14,470	64		
Miethzinse, Heitzung und Beleuchtung	.	.	4,374	15		
Büreaukosten	.	.	6,969	44		
Bibliothek und Zeitungen	.	.	562	35		
Verschiedenes	.	.	3,545	43	148,157	87
Vorarbeiten.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	140,747	16		
Inventarstücke	.	.	6,003	59		
Materialien	.	.	4,825	43		
Verschiedenes	.	.	1,922	73	153,498	91
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	21,223	01		
Entschädigungen	.	.	1,660,108	69		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	13,987	03		
Verschiedenes	.	.	5,086	85	1,700,405	58
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	506,007	75				
Inventarstücke	105,894	70				
Materialien	39,558	59				
Büreaukosten	7,658	79				
Verschiedenes	2,095	82	661,215	65		
Uebertrag	.	.	661,215	65	6,506,037	36

A. Hauptrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Uebertrag	.	.	661,215	65	6,506,037	36
Unterbau.						
Erdarbeiten	2,501,732	76				
Stützmauern	107,550	72				
Tunnels	1,373,349	49				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	2,565,352	29				
Wegbauten	131,407	39				
Uferbauten	642,321	31				
Bettung	384,713	68				
Verschiedenes	1,900	59	7,708,328	23		
Oberbau.						
Schwellen	520,541	38				
Schienen und deren Befestigungsmittel	2,581,317	62				
Wegübergänge	189	66				
Legen des Oberbaues	309,463	29				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	82,230	10				
Verschiedenes	1,032	87	3,494,774	92		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	682,369	13				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	130,802	25				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen	17,800	05				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	18,773	72				
Technische Einrichtung der Werkstätten	17,719	85				
Verschiedenes	2,873	51	870,338	51	12,734,657	31
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	493,983	16		
Wagen	.	.	530,542	23		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und das Kontrol-Büreau	.	.	2,392	29		
" " Material-Verwaltung	.	.	16,618	01		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.	12,182	09		
" " " Werkzeugmaschinen	.	.	27,953	43		
" " " Werkzeuge und Requisiten	.	.	8,923	62		
Für die Bahnhof-Verwaltungen	.	.	30,823	35		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	20,122	67		
Verschiedenes	.	.	96	16		
Dampfschiffe	.	.	388,966	59	1,532,603	60
Verzinsung des Aktien-Kapitals und der Obligationen	.	.	.	.	1,148,306	95
Total der Ausgaben	.	.	.	.	**21,921,605**	**22**

Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1855.

Rechnungs-Abschluß.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	21,921,605	22
Aktiva.						
Sconto-Geschäft	2,897,581	33				
Kassa-Konto	65,329	07				
Wechsel-Konto	977,191	77				
Bank	891,395	78				
Material-Konto	440,875	49				
Verschiedene Hauptbuch-Debitoren	687,375	89	5,959,749	33		
Passiva.						
Verschiedene Hauptbuch-Kreditoren	.	.	1,057,811	24	4,901,938	09
Total gleich den Einnahmen .	.	.	.	.	**26,823,543**	**31**

B. Betriebsrechnung von 1855.

Einnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport.						
1. Personentaxen	374,343	56				
2. Taxen für Reiseeffekten	26,692	48				
3. Gepäckträgertaxe	3,377	30				
4. Omnibus	1,661	20	406,074	54		
II. Gütertransport.						
1. Gütertaxen	276,460	52				
2. Fuhrwerke	1,078	50				
3. Vieh	3,588	59	281,127	61	687,202	15
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Vergütung der Postverwaltung	.	.	3,750	.		
II. Pacht- und Miethzinse	.	.	5,313	30		
III. Gewonnenes altes Material	.	.	1,870	72		
IV. Zufälliges	.	.	4,498	42	15,432	44
C. Dampfbootbetrieb	.	.	.	.	37,588	86
Total	.	.	.	.	**740,223**	**45**

B. Betriebsrechnung von 1855.

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
I. Betriebsverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Administrationspersonales	.	.	20,219	62		
2. Reiseauslagen	.	.	1,075	30		
3. Heitzung und Beleuchtung	.	.	227	14		
4. Druck- und Insertionskosten, Büreaubedürfnisse	.	.	759	03		
5. Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel	.	.	296	96		
6. Verschiedenes	.	.	1,117	69	23,695	74
II. Unterhaltungskosten.						
1. Der Bahn:						
a) Besoldung des Bahnpersonales	48,964	68				
b) Büreaubedürfnisse	204	17				
c) Bekleidung des Bahnpersonales	2,265	59				
d) Unterhalt des Bahnkörpers	1,495	37				
e) Unterhalt der Kunstbauten	257	53				
f) Unterhalt des Oberbaues	11,892	84				
g) Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften	1,595	33				
h) Räumung von Schnee und Eis	1,375	65	68,051	16		
2. Der Gebäude:						
a) Unterhalt der Gebäude	1,890	08				
b) Feuerversicherung	2,229	05	4,119	13		
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe	.	.	2,609	43		
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften	.	.	550	79		
5. Signalisirungs- und Beleuchtungskosten	.	.	1,529	23		
6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten						
a) der stehenden Dampfmaschinen	1,674	48				
b) der Werkzeugsmaschinen	842	20				
c) der übrigen mech. Einrichtungen	535	98				
d) der Werkzeuge und Requisiten	2,708	52	5,761	18	82,620	92
Uebertrag	.	.	.	.	106,316	66

B. Betriebsrechnung von 1855.

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Uebertrag .	.	.	.	.	106,316	66
III. Transportkosten.						
1. Personen- und Gepäcktransport:						
a) Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . .	51,812	21				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . .	3,629	25				
c) Bekleidung	1,336	73				
d) Billetkosten und Bekanntmachungen	3,636	17				
e) Unterhalt der Personen- und Gepäckwagen . . .	3,370	39				
f) Beheizung und Beleuchtung der Wagen	474	75				
g) Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten . . .	628	73				
h) Oel und Schmiere	1,268	47				
i) Omnibusdienst	1,565	73	67,722	43		
2. Güter-Fuhrwerk- und Viehtransport:						
a) Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . .	23,322	06				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . .	506	26				
c) Bekleidung	49	—				
d) Druckkosten und Bekanntmachungen	1,954	17				
e) Unterhalt der Güter-, Equipage-, Viehwagen- und Fahrrequisiten	6,332	63				
f) Oel und Schmiere	1,419	71				
g) Versicherung der Güter	.	.				
h) Verführung der Güter und Vergütungen für beschädigte Güter	45	77	33,629	60		
3. Zugkraftskosten:						
a) Besoldungen u. Löhne, Stundengelder, Ersparnißprämien ꝛc.	37,529	34				
b) Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . .	2,249	11				
c) Brennmaterial	39,522	14				
d) Schmiermaterial	3,507	22				
e) Putzmaterial	1,682	85				
f) Reparaturen an Lokomotiven und Tendern . . .	14,385	44				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . .	4,189	69				
h) Probefahrten und Kesselproben	126	88	103,192	67	204,544	70
IV. Dampfbootbetrieb	.	.	.	.	45,887	47
Summa der Ausgaben	.	.	.	.	356,748	83
Netto-Einnahme	.	.	.	.	383,474	62
Total gleich der Brutto-Einnahme . . .	.	.	.	.	**740,223**	**45**