Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 7 (1859)

Artikel: Siebenter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 30. April 1860 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Rubrik: Bahnbau

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730475

## 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: 29.10.2025** 

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

Der Personalbestand ber Dampfbootverwaltung war am Schluffe bes Berichtsjahres folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
- 1 Sefretar,
- 2 Gehülfen (1 für bas Bureau in Schaffhaufen),
- 1 Bureaudiener,
- 3 Kapitans,
- 9 Steuermanner und Schleppichiffführer,
- 4 Maschinisten,
- 10 Seizer,
- 16 Matrofen,

zusammen 47-Angestellte.

## Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug ber Aftivsalbo ber Unterstühungskassa ber (Eisenbahn- und Dampsschiff-) Angestellten ber Gesellschaft Frk. 85,965. 59, ber Attivsalbo ber Krankenkassa ber Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber bem Vorjahre einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, lettere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen ber Unterstühungstassa belaufen sich auf Frk. 1,902. 57, biejenigen ber Krankenkassa auf Frk. 5,589. 61.

# 

## A. Beschreibung des Eisenbahnneges.

Nachdem wir in früheren Geschäftsberichten bie Beschreibung ber Linien ber Nordostbahn im Ginz zelnen gegeben haben, laffen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung ber Sauptverhältniffe folgen.

#### I. Länge der Bahnstrecken.

Bezeichnung	198	73-6	Q ä 1	nge			
ber -ndies	der Bah	nstrecken im	Ganzen	der doppelfpurigen Bahnstreden			
Linien. nelligens	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.	in Stunden.	fußen.	in Kilometern.	
Romanshorn—Winterthur	11,74	187,770,4	56,337				
Winterthur-Schaffhaufen	6,29	100,606,8	30,182	A.	· No. 10 Personal Control March	100 - 100 ·	
Winterthur-Zürich	5,44	87,066,8	26,120	5,44	87,066,8	26,120	
Zürich—Turgi	5,85	93,578,1	28,073	5,85	93,578,1	28,073	
Turgi-Naran	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815	
Turgi-Mitte Rhein	3,18	50,918,6	15,276	3,18	50,918,6	15,276	
Summa .	37,04	592,658,3	177,803	19,01	304,281,1	91,284	
Mitte Rhein—Waldshut (Badische Strede.)	0,36	5,798,4	1,739	0,36	5,798,4	1,739	
Total .	37,40	598,456,7	179,542	19,37	310,079,5	93,023	

# II. Steigungs: und Krummungs:

	Ho	rizontal=S	trecten.	Steigung in der Hauptrichtung.					Steigung in der entgegengesetzten Richtung.			
Bezeichnung ber Linien.	An- 3ahl.	Ganze Länge. Fuß.	Von der Gefammt- Länge pro %	An-	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältniß pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.	An-	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältniß pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.	
Romanshorn—Winterthur	22	53,524,8	28,51	14	63,494,0	12	479,0	19	70,751,6	12	345	
Winterthur — Schaffhausen	19	18,910,8	18,80	17	36,146,0	10	230,18	26	45,550,0	10	347,51	
Winterthur—Zürich	10	16,572,2	19,03	6	30,731,9	12	303,00	6	39,762,7	12	407,15	
Ziirich—Turgi	7	25,353,0	27,09	3	5,755,4	4,072	23,51	14	62,469,7	10	242,36	
Turgi—Aaran	13	25,123,4	34,55	10	32,772,8	12	-199,00	6	14,821,4	10	60	
Turgi-Mitte Rhein	7	17,654,6	34,67	4	11,072,0	12	99,88	5	22,192,0	36.10:31	146,0	
Summa	78	157,138,8	26,51	54	179,972,1	12	1334,57	76	255,547,4	12	1548,02	
Mitte Rhein—Waldshut . (Badische Strede)	2	2,278,4	39,30	1	3,520,0	12	42,18	t1/2	11.75	innise su		
Total	80	159,417,2	26,64	55	183,492,1	12	1376,75	76	255,547,4	12	1548,02	

## III. Berschiedene

Bezeichnung	Summa des	Summa der	Summa der	Summa der	Summa der verwendeten	Briiden iiber 10' weit.		
der Linien.	angekauften Landes.	bewegten Erdmassen.	perwendeten Bettung.	Bahn- fchwellen.	Schienen sammt Bef. Mittel.	Anzahl.	Länge.	
•	Juchart.	Schachtruthen.	Schachtruthen.	Kubikfuß.	Bentner.	Stück.	Fuß.	
Romanshorn—Winterthur	425,12	422,045	41,668	309,784	116,078	33	2,297	
Winterthur-Schaffhausen	200,55	261,853	19,494	145,325	51,749	12	1,530	
Winterthur-Zürich	300,32	529,710	22,808	143,001	41,547	21	2,457	
Zürich—Turgi	317,83	316,281	22,817	177,974	65,077	8	677	
Turgi—Naran	202,43	229,360	12,987	113,856	38,592	10	1,123	
Turgi Mitte-Rhein	114,43	206,345	7,651	69,193	24,173	2	514	
Total .	1,560,68	1,965,594	127,425	959,133	337,216	86	8,598	

## Verhältnisse der Bahnstrecken.

		ihl der gungs=	Höhe	iiber dem	Meeresi	piegel.	Länge ber		Gerade	Aleinster in freier	Summe
Bezeichnung	wechsel		d	der		des		geraden gekrümmten		Bahn vor-	der
ber	im		Anfangs-	End-	höchsten	niedersten	ll .	Kaja e 15	in Prozenten	kommender Krüm-	Arüm- mungen
Linien.	Gan-	per Stunde	Station.	Station.	Punktes	der Bahn.	Bahnstrecken.		der Bahn- mungs- Länge. Halbmesser		in Graden.
	zen.		Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß	Fuß.	Fuß.		Fuß.	
Romanshorn—Winterthur	54	4,61	1,334,0	1,468,0	1,603,0	1,315,0	156,274,5	31,495,9	83,22	1,000	751,81
Winterthur—Schaffhansen	60	9,57	1,468,0	1,350,67	1,484,95	1,302,10	52,870,8	47,736,0	52,55	900	1,640,62
Winterthur—Zürich	21	3,85	1,468,0	1,363,85	1,708,0	1,363,85	59,144,5	27,922,3	67,93	2,000	675,17
Ziirich—Turgi	23	3,94	1,363,85	1,145,0	1,363,85	1,145,0	66,224,0	27,354,1	70,77	800	784,10
Turgi—Narau	28	6,16	1,145,0	1,284,0	1,288,0	1,127,0	55,776,5	16,941,1	76,70	1,000	547,13
Turgi—Mitte Rhein	15	4,70	1,145,0	1,074,0	1,195,0	1,064,0	31,430,6	19,488,0	61,72	800	630,33
Summa	201	5,43	• 1		1,708,0	1,064,0	421,720,9	170,937,4	71,16	800	5,029,16
Mitte Rhein—Waldshut . (Badifche Strede.)	2	5,50	1,074,0	1,141,06	1,141,06	1,098,88	3,222,4	2,576,0	55,57	1,570	51,25
<b>Eotal</b>	203	5,43			1,708	1,064	424,943,3	173,513,4	71,07	800	5,080,41
Rotizen.											7

this builds out the contract	Ennnels.		Durchschnittliche Breite		Durchschnittliche				
Bezeichnung ber			des angekauften Landes	Querschnittsfläche der Einschnitte und	Tiefe der Ginschnitte.	Sohe der Damme			
ledanimand topolitically	Anzahl.	Länge.	auf die ganze Pahn-Länge reducirt.			auf die halbe Bahn-Länge reduciri			
	Stück.	Fuß.	Fuß.	Quadratfuß.	Fuß.	Fuß.			
Romanshorn—Winterthur Winterthur—Schaffhausen Winterthur—Zürich Zürich—Turgi Turgi—Aaran Turgi—Mitte Khein	- 1 1 1 - 1	220 3,195 300 — 600	90,7 80,9 142,3 135,8 111,3 89,9	449,53 520,55 1216,80 675,97 630,82 810,48	9,8 11,4 17,8 11,2 10,7 13,0	13,6 14,8 21,7 14,9 14,2 16,7			
(bei Coblenz.)	4	4,315	i januar dijakan	e green from the	the contract	ilisik Kodnasi			

Die Eröffnung des Betriebes auf den verschiebenen Bahnabtheilungen hat an den folgenden Terminen stattgefunden:

> Bürich-Baden . . . . . . . 16. August 1847. Romanshorn—Winterthur . . . 16. Mai 1855. Winterthur-Derlifon . 27. Dezember 1855. Derlikon-Zürich 26. Juni 1856. Baden-Brugg . . . 29. September 1857. . 16. April 1857. Winterthur-Schaffhausen . Brugg—Aarau . . 15. Mai 1858. Turgi-Waldshut . 18. August 1859.

### B. Die während des Berichtsjahres ausgeführten Rauten.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Bauten bestehen in Folgendem:

Auf der Bahnstrecke Turgi — Rhein wurden die Arbeiten zu Ende geführt; die meisten, ben Unterbau betreffenden Arbeiten ersorderte noch die Limmatbrücke bei Turgi, insbesondere aber der Biadukt bei Coblenz, welcher im Vorjahre etwas im Rückstande geblieben war. Den energischen Ansstrengungen der Unternehmer, Herren Locher und Räff, gelang es, auch das letztere Bauwerkgleichzeitig mit der daran anschließenden, von Seite Baden's erstellten, Rheinbrücke zu vollenden.

Durch die umfichtigen Anstalten bes Unternehmers, herrn Baumeister Fürst, wurden die hoch= bauten so gefordert, daß auch diese gleichzeitig mit der Eröffnung des Betriebes dieser Strecke voll= ständig bezogen werden konnten.

Der Oberbau, an welchem etwa noch ein Dritttheil fehlte, konnte in ber gegebenen Beit leicht zur Bollendung gebracht werden.

Auf dem Bahnhofe Aarau wurden die Hochbauten im Laufe des Sommers vollendet und am 1. Oftober die provisorischen Lokale mit dem neuen Berwaltungsgebäude vertauscht.

Da ein Flügel bes neuen Verwaltungsgebäudes an die eidgenössische Postverwaltung vermiethet wurde, so ist für lettere noch eine Postwagen-Nemise auf dem Güterbahnhofe erstellt worden.

Auf bem Bahnhofe Frauenfelb ift bas neue Verwaltungsgebäube ebenfalls im Laufe bes Sommers vollendet und mit bem Schluffe bes Betriebsjahres bezogen worden.

In Folge eines mit der Finanz = Verwaltung des Kantons Thurgau abgeschloffenen Vertrages ift auf diesem Bahnhofe ein Salzstadel errichtet und der bezeichneten Verwaltung pachtweise überlaffen worden. Es ist dadurch der Bahn der Transport von Salz zum Detail-Verschleiß gesichert.

Der auf der Station Brugg entbehrlich gewordene zweite Güterschuppen wurde auf ben Bahnhof Zürich versetzt.

Die ebendaselbst entbehrlich gewordene provisorische Lokomotiv = Remise ist auf die Station Dietikon, welche zu einer Waarenstation erweitert wurde, versetzt, und in einen Güterschuppen ver= wandelt worden.

Auf bem Bahnhofe Winterthur ift, bem erweiterten Plane gemäß, der Güterbahnhof jenseits ber Tößer Straße verlegt worden. Sämmtliche hiebei erforderlich gewordenen Planirungs Arbeiten, Geleise Veränderungen und neuen Geleise Anlagen sind, bis auf Weniges, im Berichtsjahre vollendet worden. Der neue Güterschuppen daselbst wurde unter Dach gebracht. In der Absicht, das definitive Verwaltungsgebäude ebenfalls so weit zu fördern, hat der Unternehmer selbst noch bei dem frühzeitig eingetretenen Froste an den Maurer Arbeiten fortsahren lassen. Die Unhaltbarkeit dieser letztern Arbeiten hat sich bald herausgestellt und die erforderlichen Verbesserungen wird nun der Unternehmer auf seine Kosten vornehmen lassen.

Das technische Personal ift auch während des Berichtsjahres so weit reduzirt worden, als die Berhältnisse es gestattet haben.

## VI. Wefellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden ist im Laufe des Berichtsjahres eine Veränderung eingetreten, die wir auf's tiefste zu beklagen haben. Herr Ott=Imhof, Vizepräsident des Verwaltungsrathes, der sich während einer Reihe von Jahren große Verdienste um unsere Unternehmung erworben hat, ist den vielen Wirkungskreisen, denen er seine segensreiche Thätigkeit gewidmet, durch den Tod entrissen worden. Es wurde Herr Oberst von Muralt=Stockar an seine Stelle zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Die Direktion behandelte in 212 Sigungen 3,096 Geschäfte, ber Verwaltungerath in 8 Sigungen 42 Geschäfte.

Indem wir den Bericht über unsere Geschäftsführung während bes Jahres 1859 Ihrer wohlwollen= ben Burdigung empfehlen, versichern wir Sie, Tit, unserer vollkommenen Sochachtung.

Bürich, ben 13. April 1860.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, Der Präsident:

Dr. A. Gider.

rungen der übrigen Kantone, in welchen die Nordostbahn liegt, wenn sie die Bestimmungen der neuen Transportordnung und der betreffenden Konzessionen mit einander vergleichen, zu demselben Schlußergebnisse gelangen werden, wie die Regierung von Zürich.

nunmehr auch ben vom Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast zu erhebenden Durchstuhrzoll ermäßigt hat, nachdem schon früher beschlossen worden war, den Transitzoll, welcher vom Zentner bezahlt wird, herabzusezen. Durch diese Maßregel ist die Konkurrenzsähigkeit der Schweizerischen Eisenbahnen mit denjenigen des Auslandes vermehrt und in Folge dessen der Eidgenossenschaft ein nicht unerheblicher siskalischer und volkswirthschaftlicher Außen zugewendet worden. Im Lause des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transite lastenden Gebühren von der Eidgenösssichen Zollverwaltung angemessen ermäßigt und überdieß zwischen der letztern und uns Bereinbarungen getrossen, welche die Benutzung der Linien der Nordostbahn für Transitgüter als vortheilhaft erscheinen lassen. Wenn die Zollverwaltung zur Stunde noch für die Zollbehandlung zu ungewöhnlichen Tageszeiten, d. h. am frühen Morgen, in der Mittagsstunde und am späten Abend besondere Gebühren zu Sanden der Angestellten bezieht, so darf wohl der Bunsch hier ausgesprochen werden, es möchte diese Einrichtung, welche ihre Entstehung Berkehrsverhältnissen verdankt, denen die Schweiz längst entwachsen ist, bald möglichst ausgehoben werden.

Die Eifenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) ist wohl die einzige Bahnsstrecke in der Schweiz, längs welcher der Bundesrath keine öffentlich e Telegraphenlinie auch auf errichten zu wollen beschlossen hat. Da der Bahndienst das Bestehen einer Telegraphenlinie auch auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein selbstwerständlich erheischt, so haben wir die Konzession für die Serstellung einer solchen bei dem Bundesrathe nachgesucht und erhalten. Wir haben wohl kaum nöthig, hinzuzusügen, daß die Badische Telegraphenverwaltung die Linie an der Grenze in der Mitte des Rheines abgenommen und bis in den Bahnhof Waldshut fortgeführt hat.

Es dürfte hier noch zu erwähnen sein, daß der eine Flügel des umfänglichen Verwaltung &= gebäudes auf dem Bahnhofe in Aarau der Eidgenöffischen Postverwaltung vermiethet worden ist. Es besinden sich nun in demselben die sämmtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Aarau.

Bielleicht ist der Schluß dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes die geeigneteste Stelle, um der Verträge zu gedenken, welche wir mit den Städten Zürich und Winterthur zum Zwecke möglichst enger Verbindung ihrer neuprojektirten städtischen Verkehrsanstalten mit der Nordostbahn theils bereits vereinbart haben, theils abzuschließen im Begriffe stehen. Die Stadt Zürich erbaut unmittelbar neben dem Vahnhose ein neues Kornhaus, in welchem der Getreidehandel in schwunghafter Weise betrieben und zu diesem Ende hin namentlich auch Kornmärkte in großem Maaßtabe abgehalten werden sollen. Die Stadt Winterthur hinwieder beabsichtigt, in Verbindung mit der dortigen Kaufmannschaft und der Finanzdirektion des Kantons Zürich ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Güterbahnhosses von Winterthur ein Korn=, Kaus= und Salzhaus zu errichten. Wir haben nun mit der Stadt Zürich einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem eine ununterbrochene Schienensverbindung zwischen dem neuen Kornhause und der Nordostbahn hergestellt werden soll und durch