

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: 10.02.2026

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

Der Personalbestand der Dampfbootverwaltung war am Schluße des Berichtsjahres folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
 1 Sekretär,
 2 Gehülfen (1 für das Bureau in Schaffhausen),
 1 Bureaudienner,
 3 Kapitäns,
 9 Steuermann und Schleppschifführer,
 4 Maschinisten,
 10 Heizer,
 16 Matrosen,
 zusammen 47 Angestellte.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungs kassa der (Eisenbahn- und Dampfschiff-) Angestellten der Gesellschaft Frk. 85,965. 59., der Aktivsaldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber dem Vorjahr einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, letztere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungs kassa belaufen sich auf Frk. 1,902. 57, diejenigen der Krankenkassa auf Frk. 5,589. 61.

V. Bahnbau.

A. Beschreibung des Eisenbahnnetzes.

Nachdem wir in früheren Geschäftsberichten die Beschreibung der Linien der Nordostbahn im Einzelnen gegeben haben, lassen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung der Hauptverhältnisse folgen.

I. Länge der Bahnstrecken.

Bezeichnung der Linien.	Länge					
	der Bahnstrecken im Ganzen			der doppelspurigen Bahnstrecken		
	in Stunden.	in Füßen.	in Kilometern.	in Stunden.	in Füßen.	in Kilometern.
Romanshorn—Winterthur . . .	11,74	187,770,4	56,537	.	.	.
Winterthur—Schaffhausen . . .	6,29	100,606,8	30,182	.	.	.
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—Aarau	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815
Turgi—Mitte Rhein (bei Coblenz.)	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 Strecke.)	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 Krümmungs-

Bezeichnung der Linien.	Horizontal-Strecken.			Steigung in der Hauptrichtung.				Steigung in der entgegengesetzten Richtung.			
	An- zahl.	Ganze Länge.	Von der Gesammt- Länge pro %	An- zahl.	Ganze Länge.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältnis pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.	An- zahl.	Ganze Länge.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältnis 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
Zürich—Turgi	7	25,353,0	27,09	3	5,755,4	4,072	23,51	14	62,469,7	10	242,36
Turgi—Aarau	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	10	146,0
(bei Coblenz.)											
Summa	78	157,138,8	26,51	54	179,972,1	12	1334,57	76	255,547,4	12	1548,02
Mitte Rhein—Waldshut .	2	2,278,4	39,30	1	3,520,0	12	42,18	.	.	.	.
(Badische Strecke)											
Total	80	159,417,2	26,64	55	183,492,1	12	1376,75	76	255,547,4	12	1548,02

III. Verschiedene

Bezeichnung der Linien.	Summa des angekauften Landes.	Summa der bewegten Erdmassen.	Summa der verwendeten Bahn- schwellen.	Summa der verwendeten Schienen samt Bef. Mittel.	Brücken über 10' weit.	
					Anzahl.	Länge.
Romanshorn—Winterthur . .	425,12	422,045	41,668	309,784	116,078	33
Winterthur—Schaffhausen . .	200,55	261,853	19,494	145,325	51,749	12
Winterthur—Zürich	300,32	529,710	22,808	143,001	41,547	21
Zürich—Turgi	317,83	316,281	22,817	177,974	65,077	8
Turgi—Aarau	202,43	229,360	12,987	113,856	38,592	10
Turgi Mitte—Rhein	114,43	206,345	7,651	69,193	24,173	2
(bei Coblenz.)						
Total .	1,560,68	1,965,594	127,425	959,133	337,216	86
						8,598

Verhältnisse der Bahnstrecken.

Bezeichnung der Linien.	Anzahl der Neigungs- wechsel		Höhe über dem Meeresspiegel.				Länge der		Gerade Strecken in Prozenten der Bahn- länge.	Kleinster Bahn vor- kommender Krüm- mungen in Halbmesser füß.	Summe der Krüm- mungen in Gradern.
			der		des		geraden	gekrümmten			
	im Gan- zen.	per Stunde	Anfangs- Station.	End- Station.	höchsten Punktes der Bahn.	niedersten Punktes der Bahn.					
			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—Schaffhausen	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
Zürich—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—Aarau	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
(bei Coblenz.)											
Summa	201	5,43	.	.	1,708,0	1,064,0	421,720,9	170,937,4	71,16	800	5,029,16
Mitte Rhein—Waldshut .	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
(Badische Strecke.)											
Total	203	5,43	.	.	1,708	1,064	424,943,3	173,513,4	71,07	800	5,080,41

Notizen.

Bezeichnung der Linien.	Tunnels.		Durchschnittliche Breite des angekauften Landes auf die ganze Bahn-Länge reducirt.	Durchschnittliche Querschnittsfläche der Einschnitte und der Dämme auf die halbe Bahn-Länge reducirt.	Durchschnittliche	
	Anzahl.	Länge.			Tiefe der Einschnitte.	Höhe der Dämme
		Stück.	Fuß.			
Romanshorn—Winterthur . . .	—	—	—	90,7	449,53	9,8
Winterthur—Schaffhausen . . .	1	220	—	80,9	520,55	11,1
Winterthur—Zürich	1	3,195	—	142,3	1216,80	17,8
Zürich—Turgi	1	300	—	135,8	675,97	11,2
Turgi—Aarau	—	—	—	111,3	630,82	10,7
Turgi—Mitte Rhein	1	600	—	89,9	810,48	13,0
(bei Coblenz.)	1,4	4,315				16,7

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

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

B. Die während des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Bauten bestehen in Folgendem:

Auf der Bahnstrecke Turgi—Rhein wurden die Arbeiten zu Ende geführt; die meisten, den Unterbau betreffenden Arbeiten erforderte noch die Limmatbrücke bei Turgi, insbesondere aber der Viadukt bei Coblenz, welcher im Vorjahr etwas im Rückstande geblieben war. Den energischen Anstrengungen der Unternehmer, Herren Locher und Näff, gelang es, auch das letztere Bauwerk gleichzeitig mit der daran anschließenden, von Seite Baden's erstellten, Rheinbrücke zu vollenden.

Durch die umsichtigen Anstalten des Unternehmers, Herrn Baumeister Fürst, wurden die Hochbauten so gefördert, daß auch diese gleichzeitig mit der Eröffnung des Betriebes dieser Strecke vollständig bezogen werden konnten.

Der Oberbau, an welchem etwa noch ein Dritttheil fehlte, konnte in der gegebenen Zeit leicht zur Vollendung gebracht werden.

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

Da ein Flügel des neuen Verwaltungsgebäudes an die eidgenössische Postverwaltung vermietet wurde, so ist für letztere noch eine Postwagen-Remise auf dem Güterbahnhofe erstellt worden.

Auf dem Bahnhofe Frauenfeld ist das neue Verwaltungsgebäude ebenfalls im Laufe des Sommers vollendet und mit dem Schlusse des Betriebsjahres bezogen worden.

In Folge eines mit der Finanz-Verwaltung des Kantons Thurgau abgeschlossenen Vertrages ist auf diesem Bahnhofe ein Salzstadl errichtet und der bezeichneten Verwaltung pachtweise überlassen 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 den 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 verwandelt worden.

Auf dem Bahnhofe Winterthur ist, dem erweiterten Plane gemäß, der Güterbahnhof jenseits der Löfer-Straße verlegt worden. Sämtliche 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 fortfahren 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 ist auch während des Berichtsjahres so weit reduzirt worden, als die Verhältnisse es gestattet haben.

VII. Gesellschaftsbehörden.

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-Stoßar an seine Stelle zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Die Direktion behandelte in 212 Sitzungen 3,096 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 8 Sitzungen 42 Geschäfte.

Indem wir den Bericht über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1859 Ihrer wohlwollenden Würdigung empfehlen, versichern wir Sie, Sir, unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 13. April 1860.

Names der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

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.

Im Gebiete des Zollwesens haben wir vor allem zu erwähnen, daß die Bundesversammlung nunmehr auch den vom Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast zu erhebenden Durchfuhrzoll ermäßigt hat, nachdem schon früher beschlossen worden war, den Transitzoll, welcher vom Zentner bezahlt wird, herabzusetzen. Durch diese Maßregel ist die Konkurrenzfähigkeit der Schweizerischen Eisenbahnen mit denjenigen des Auslandes vermehrt und in Folge dessen der Eidgenossenschaft ein nicht unerheblicher fiskalischer und volkswirtschaftlicher Nutzen zugewendet worden. Im Laufe des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transite lastenden Gebühren von der Eidgenössischen Zollverwaltung angemessen ermäßigt und überdies zwischen der Letztern und uns Vereinbarungen getroffen, welche die Benutzung der Linien der Nordostbahn für Transitzüter 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 Handen der Angestellten bezieht, so darf wohl der Wunsch hier ausgesprochen werden, es möchte diese Einrichtung, welche ihre Entstehung Verkehrsverhältnissen verdankt, denen die Schweiz längst entwachsen ist, bald möglichst aufgehoben werden.

Die Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) ist wohl die einzige Bahnstrecke in der Schweiz, längs welcher der Bundesrat keine öffentliche Telegraphenleitung errichten zu wollen beschlossen hat. Da der Bahndienst das Bestehen einer Telegraphenlinie auch auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein selbstverständlich erheischt, so haben wir die Konzession für die Herstellung einer solchen bei dem Bundesrathe nachgesucht und erhalten. Wir haben wohl kaum nöthig, hinzuzufügen, 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 Verwaltungsgebäudes auf dem Bahnhofe in Marau der Eidgenössischen Postverwaltung vermietet worden ist. Es befinden sich nun in demselben die sämtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Marau.

Vielleicht ist der Schluß dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes die geeignete Stelle, um der Verträge zu gedenken, welche wir mit den Städten Zürich und Winterthur zum Zwecke möglichst enger Verbindung ihrer neu projektirten städtischen Verkehrsanstalten mit der Nordostbahn theils bereits vereinbart haben, theils abzuschließen im Begriffe stehen. Die Stadt Zürich erbaut unmittelbar neben dem Bahnhofe ein neues Kornhaus, in welchem der Getreidehandel in schwunghafter Weise betrieben und zu diesem Ende hin namentlich auch Kornmärkte in großem Maafstabe 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 Güterbahnhofes von Winterthur ein Korn-, Kauf- und Salzhaus zu errichten. Wir haben nun mit der Stadt Zürich einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem neuen Kornhause und der Nordostbahn hergestellt werden soll und durch