

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 Bureaudiener,
- 3 Kapitäne,
- 9 Steuermänner und Schleppschifführer,
- 4 Maschinisten,
- 10 Heizer,
- 16 Matrosen,

zusammen 47 Angestellte.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungskassa der (Eisenbahn- und Dampfsschiff-) Angestellten der Gesellschaft Frk. 85,965. 59, der Aktivsaldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, letztere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungskassa 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 Fußen.	in Kilometern.	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.
Romanshorn—Winterthur . . .	11,74	187,770,4	56,337	.	.	.
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—Lurgi	5,85	93,578,1	28,073	5,85	93,578,1	28,073
Lurgi—Aarau	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815
Lurgi—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	91,283
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. Fuß.	Von der Gesamt- Länge pro ‰	An- zahl.	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkom- mendes Steigungs- verhältniß pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.	An- zahl.	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
Zürich—Lurgi	7	25,353,0	27,09	3	5,755,4	4,072	23,51	14	62,469,7	10	242,36
Lurgi—Aarau	13	25,123,4	34,55	10	32,772,8	12	199,00	6	14,821,4	10	60
Lurgi—Mitte Rhein . . . (bei Coblenz.)	7	17,654,6	34,67	4	11,072,0	12	99,88	5	22,192,0	10	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 Strecke)	2	2,278,4	39,30	1	3,520,0	12	42,18
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. Zuchart.	Summa der bewegten Erdmassen. Schachtruthen.	Summa der verwendeten Bettung. Schachtruthen.	Summa der verwendeten Bahn- schwellen. Kubikfuß.	Summa der verwendeten Schienen samt Bef. Mittel. Zentner.	Brücken über 10' weit.	
						Anzahl.	Länge.
						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—Lurgi	317,83	316,281	22,817	177,974	65,077	8	677
Lurgi—Aarau	202,43	229,360	12,987	113,856	38,592	10	1,123
Lurgi—Mitte—Rhein (bei Coblenz.)	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.

Bezeichnung der Linien.	Anzahl der Neigungs- wechsel		Höhe über dem Meerespiegel.				Länge der		Gerade Strecken in Prozenten der Bahn- länge.	Kleinster in freier Bahn vor- kommender Krüm- mungs- Halbmesser. Fuß.	Summe der Krüm- mungen in Graden.
	im Gan- zen.	per Stunde.	der		des		geraden	gekrümmten			
			Anfangs- Station.	End- Station.	höchsten	niedersten	Bahnstrecken.				
					Punktes der Bahn.						
					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—Lurgi	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
Lurgi—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
Lurgi—Mitte Rhein . . . (bei Coblenz.)	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	.	.	1,708,0	1,064,0	421,720,9	170,937,4	71,16	800	5,029,16
Mitte Rhein—Waldshut . (Badische Strecke.)	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
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. Fuß.	Durchschnittliche Querschnittsfläche der Einschnitte und der Dämme auf die halbe Bahn-Länge reducirt. Quadratfuß.	Durchschnittliche	
	Anzahl.	Länge.			Tiefe der Einschnitte.	Höhe der Dämme
Stück.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	
Romanshorn—Winterthur . . .	—	—	90,7	449,53	9,8	13,6
Winterthur—Schaffhausen . . .	1	220	80,9	520,55	11,1	14,8
Winterthur—Zürich	1	3,195	142,3	1216,80	17,8	21,7
Zürich—Lurgi	1	300	135,8	675,97	11,2	14,9
Lurgi—Aarau	—	—	111,3	630,82	10,7	14,2
Lurgi—Mitte Rhein (bei Coblenz.)	1	600	89,9	810,48	13,0	16,7
	4	4,315				

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

B. Die während des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Bauten bestehen in Folgendem:

Auf der Bahnstrecke Lurgi—Rhein wurden die Arbeiten zu Ende geführt; die meisten, den Unterbau betreffenden Arbeiten erforderte noch die Limmatbrücke bei Lurgi, insbesondere aber der Viadukt bei Coblenz, welcher im Vorjahre 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 Drittel 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 Finanzverwaltung des Kantons Thurgau abgeschlossenen Vertrages ist auf diesem Bahnhofe ein Salzstadel 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 ebendasselbst 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 Töfer = StraÙe 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 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 reduziert worden, als die Verhältnisse es gestattet haben.

VI. 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 entrißten worden. Es wurde Herr Oberst von Muralt = Stockar 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.

Namens 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 volkswirthschaftlicher Nutzen zugewendet worden. Im Laufe des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transporte 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 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 Gunsten 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 Bundesrath 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 umfangreichen Verwaltungsgebäudes auf dem Bahnhofe in Aarau der Eidgenössischen Postverwaltung vermietet worden ist. Es befinden sich nun in demselben die sämmtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Aarau.

Vielleicht ist der Schluß dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes die geeignetste 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 Bahnhofe ein neues Kornhaus, in welchem der Getreidehandel in schwunghafter Weise betrieben und zu diesem Ende hin namentlich auch Kornmärkte in großem Maassstabe 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