

# Bahnbetrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **2 (1854)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

### III. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen.

Gemäß unserm ersten Geschäftsberichte betrug die Gesamtzahl der für die Nordostbahnunternehmung emittirten Aktien 44,109 Stück. Da die auf den 30. November 1853 eingeforderte Einzahlung auf 122 Aktien nicht geleistet und diese letztern in Folge dessen statutengemäß unter Einverleibung der auf dieselben bereits geleisteten Einzahlung von Frk. 12,200 in den Gesellschaftsfond annullirt worden waren, so befanden sich im Anfange des Berichtsjahres noch 43,987 Aktien in Kraft. Die Einzahlung vom 28. Februar 1854 (die erste Einzahlung auf die ehemaligen Nordbahnaktien seit der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft) unterblieb auf 72 Aktien, die Einzahlung vom 31. Mai 1854 auf 3 Aktien, die Einzahlung vom 31. August 1854 auf 2 Aktien, endlich die Einzahlung vom 30. November 1854 auf gar keiner Aktie. Die 77 Aktien, auf welchen während des Berichtsjahres in eben angegebener Weise Einzahlungen ausgeblieben waren, wurden annullirt und die auf dieselben bereits geleisteten Einzahlungen im Gesamtbetrage von Frk. 13,675 dem Gesellschaftsfond zugetheilt. Mit Ende des Berichtsjahres waren somit noch 43,910 Aktien in Kraft, welche ein Aktienkapital von Frk. 21,955,000 ergeben.

Nachdem Frk. 300 auf die Aktie eingezahlt waren, glaubten wir im Bestreben, den Herren Aktionären die Leistung der weitem Einzahlungen möglichst zu erleichtern, das Ansuchen um Bewilligung von Vorschüssen auf die Aktien der Nordostbahn an die hiesige Bank richten zu sollen. Es hat dieselbe unserer Anregung vermitteltst Zuschrift vom 9. Dezember v. J. einstweilen in so weit Folge gegeben, als sie sich bereit erklärte, sobald die Aufforderung zu der nächsten Einzahlung auf die Nordostbahnaktien erschienen sein werde, diese und die folgenden Einzahlungen von zusammen Frk. 150 pr. Stück für eine gewisse Zahl von Aktien, die später auf 6000 festgesetzt wurde, in der Weise leisten zu wollen, daß die so geschenehen Einzahlungen als Darlehen zu betrachten wären, welche von der Bank zu den für Darlehen auf unbestimmte Zeit üblichen Bedingungen gemacht und für die ihr die Interims-Aktien, auf welche die Einzahlungen Statt gefunden, als Hypothek zu hinterlegen wären.

### IV. Bahnbetrieb.

Unser diesmalige Geschäftsbericht hat sich in dieser Abtheilung einerseits auf das Ergebnis des Betriebes der Bahnstrecke Zürich-Baden und andererseits auf die Vorbereitung der Betriebseinrichtungen für die ihrer Vollendung entgegengehende Bahnlinie Romanshorn-Winterthur zu erstrecken, wie denn auch hier der mit dem Bahnbetriebe im engsten Zusammenhange stehenden, ja eigentlich geradezu einen Bestandtheil desselben bildenden Dampfbootunternehmung der Gesellschaft zu gedenken sein wird.

a) Bahnbetrieb Zürich-Baden. Während unser erste Geschäftsbericht nur das Rechnungsergebnis eines halbjährigen Bahnbetriebes, nämlich desjenigen vom 1. Juli 1853 als dem Zeitpunkte der Verschmelzung der Nordbahngesellschaft mit der Zürich-Bodenseebahngesellschaft bis zum 31. Dezember 1853 enthielt, so umfaßt nunmehr dieser zweite Geschäftsbericht das Rechnungsergebnis des ganzen Betriebsjahres 1854.

Um eine bequeme Vergleichung des Betriebsergebnisses des Jahres 1853 mit demjenigen des Berichtsjahres anstellen zu können, werden nachstehend die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes durch die

ehemalige Nordbahngesellschaft während der ersten Hälfte des Jahres 1853 und durch die Nordostbahngesellschaft in der zweiten Hälfte des Jahres 1853 zusammengetragen und den Einnahmen und Ausgaben des Betriebes während des Jahres 1854 gegenüber gestellt.

Die Brutto-Einnahmen betragen:

	1853.				1854.			
	Frk.	Gt.	Frk.	Gts.	Frk.	Gt.	Frk.	Gts.
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahme.</b>								
I. Personentransport . . . . .	207,355	05			193,716	45		
II. Gütertransport . . . . .	5,476	35			58,685	90		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahme.</b>								
I. Vergütung der Postverwaltung . . . . .	4,500	—			9,000	—		
II. Pacht- und Miethzinse . . . . .	1,094	95			2,383	84		
III. Gewonnenes Material . . . . .	892	93			976	20		
IV. Zufälliges . . . . .	8,918	91			3,648	10		
Summa der Einnahmen			<b>228,238</b>	<b>19</b>			<b>268,410</b>	<b>49</b>
Gieyon gehen ab die Ausgaben:								
I. Allgemeine Betriebsverwaltung . . . . .	13,016	54			4,594	69		
II. Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel . . . . .	40,835	80			46,632	67		
III. Transportkosten . . . . .	65,931	96			107,106	98		
Summa der Ausgaben			<b>119,784</b>	<b>30</b>			<b>158,334</b>	<b>34</b>
Es ergibt sich sonach eine Netto-Einnahme von . . . . .			<b>108,453</b>	<b>89</b>			<b>110,076</b>	<b>15</b>
und gegenüber dem Betriebsjahre 1853 eine Mehreinnahme von Frk. 1,622. 26.								

Diese Zusammenstellung der Betriebsergebnisse in den Jahren 1853 und 1854 veranlaßt uns zu folgenden Aufschlüssen und Betrachtungen:

Die nicht unerhebliche Mindereinnahme, welche die Rubrik I. „Personentransport“ im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1853 ausweist, rührt größtentheils daher, daß im Berichtsjahre die Personenfrequenz eine geringere war als im vorhergehenden Jahre. Während nämlich im Jahr 1853 auf der Bahnstrecke Zürich-Baden 214,101 Personen befördert wurden, fuhrten im Berichtsjahre bloß 207,316 auf derselben. Es findet diese auf den ersten Blick auffallende Erscheinung in den ungünstigen politischen Konjunkturen im allgemeinen, in der Theuerung der Lebensmittel, ganz besonders aber in dem Auftreten der Cholera im Kanton Aargau, gerade in den günstigsten Reifemonthen, ihre natürliche Erklärung.

Der im Laufe des Berichtsjahres in Aufschwung gebrachte Gütertransport zeigt in der Rubrik II. der Einnahmen ein ungemein günstiges Resultat. Die daherigen Einnahmen, welche im Jahre 1853 Frk. 5476. 35 betragen, sind im Berichtsjahre auf Frk. 58,685. 90, also auf mehr als das zehnfache,

angewachsen. Der Gütertransport, der sich im Jahre 1853 auf das Gewicht von zirka 10,015 Centner beschränkte, dehnte sich im Berichtsjahre auf das Gewicht von 313,278 Centner und mit Einschluß der sämtlichen Gepäc- und Postfrachtstücke auf 342,436 Centner aus. Dabei ergab sich das weitere erfreuliche Resultat, daß innerhalb dieses Jahres der Waarenverkehr mit wenigen Abweichungen von Monat zu Monat in starker Progression zunahm, so daß für das laufende Jahr noch günstigere Ergebnisse, als sie für das Berichtsjahr erzielt worden sind, in sicherer Aussicht stehen. Es beschlug nämlich der Waarentransport im Berichtsjahre:

im Januar	Centner	3075.	im Juli	Centner	32,668.
„ Februar	„	4815.	„ August	„	38,737.
„ März	„	13542.	„ September	„	40,475.
„ April	„	12148.	„ Oktober	„	33,957.
„ Mai	„	20355.	„ November	„	42,451.
„ Juni	„	24751.	„ Dezember	„	46,304.

In dem letzten Monate des laufenden Jahres ist der Waarentransport bereits auf ungefähr 52,000 Centner angestiegen. — Der Waarenverkehr kann gegenwärtig noch kein glänzendes finanzielles Resultat ausweisen, da die Umladungs- und Abfuhrspesen im Verhältniß zu der Länge der im Betriebe befindlichen Bahnstrecke sehr groß sind und hinwieder für den Transport auf der Eisenbahn nur niedrige Taxen bezogen werden können, weil der Transport auf der gewöhnlichen Achse demjenigen auf der Bahn, wenn diese nur eine Länge von 23,4 Kilometern hat, Konkurrenz zu machen vermag. Sobald nun aber noch die zur Zeit im Baue begriffene Strecke Baden=Brugg dem Verkehr wird übergeben werden können, darf auf einen sehr bedeutenden Ertrag des Waarenverkehrs gerechnet werden, da dannzumal der Frachtbetrag pr. Centner beinahe verdoppelt werden kann, ohne daß die Konkurrenz des Transportes auf der gewöhnlichen Achse zu fürchten wäre und ohne daß, abgesehen von der mit dem Betriebe einer längern Bahnstrecke nothwendig verbundenen Erhöhung der Zugkrafts- und Materialunterhaltungskosten, eine weitere Vermehrung der dem Waarentransport zu Lasten zu schreibenden Ausgaben in Aussicht stände. — Weit aus der größte Theil des gegenwärtigen Waarentransportes ist durch Verträge gesichert. So wurden unter anderm für den Salztransport theils unmittelbar mit den betreffenden Salinenverwaltungen, theils mit den Transportunternehmern Verkommnisse abgeschlossen, gemäß welchen die Salzsendungen nach verschiedenen Kantonen der Ostschweiz der Bahn übergeben werden. — In Folge der Erstellung von beweglichen Krane in den Bahnhöfen in Zürich und in Baden, welche die Ueberladung ganzer Gilsuhren auf die Bahnwagen möglich machen und die Umladungskosten ungemein verringern, kamen mit den Unternehmern der zwischen Zürich und Basel resp. Haltingen bestehenden vier täglichen Gilsuhren Transportverträge zu Stande, welche zwar für mehrere Jahre abgeschlossen sind, in denen aber auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Bahnbetriebes auf der Linie Baden=Brugg eine neue Verständigung vorbehalten wurde. Auch für den Transport von geringern Gütern, wie z. B. von Steinkohlen, Ziegeln, Lösserde u. s. w., wird in Folge abgeschlossener Verkommnisse mit den Versendern die Bahn regelmäßig benutzt. Auf den 1. Oktober des Berichtsjahres trat der mit der hiesigen Kaufhausverwaltung abgeschlossene Vertrag in Kraft, vermittelst welches derselben die Beforgung des Güterverkehrs auf der Bahn überhaupt, sowie besonders auch der Transport sämtlicher Güter zwischen dem Bahnhofe und der Stadt Zürich gegen vereinbarte Abfuhrgebühren übertragen wurde. Die Kaufhausverwaltung bestreitet sämtliche Expeditions- und Umladungskosten in Zürich und besoldet den Expeditionsbeamten in Baden. Dagegen kommen ihr, außer

einer von der Nordostbahngesellschaft zu leistenden monatlichen Entschädigung von Frk. 300, die Vortheile zu, welche sich aus dem Abschlusse günstiger Verträge für das sog. Camionage in Zürich ergeben werden. Der Eisenbahnverwaltung liegt lediglich der Transport der Güter von Bahnhof zu Bahnhof und die Bestreitung der Verladungskosten in Baden ob. Die aus diesem Vertrage für beide Kontrahenten erwachsenden Vortheile werden zum größten Theile erst dem laufenden Betriebsjahre zu Statten kommen.

Die überaus geringe Frequenz der ausschließlich für den Postdienst unterhaltenen Früh- und Spätzüge zwischen Zürich und Baden hat zu einer neuen Verständigung mit der eidg. Postverwaltung geführt, kraft welcher die von der letztern der Nordostbahngesellschaft zu leistende Entschädigung auf Frk. 750 monatlich festgesetzt wurde. In Folge dessen ist die Einnahme in der „die Vergütung der Postverwaltung“ beschlagenden Rubrik I der „Mittelbaren Betriebs-Einnahme“, welche im Jahre 1853 Frk. 4500 betrug, im Berichtsjahre auf Frk. 9000 angestiegen.

Die Mehreinnahme in der „die Pacht- und Mietzinsse“ begreifenden Rubrik II dieser Abtheilung rührt von der günstigen Verpachtung verschiedener Güterabschnitte, sowie von dem Mietzinsse her, welchen die eidg. Postverwaltung für die in dem Bahnhofe in Baden errichtete Postwagenremise zu bezahlen hat.

Die Summe von Frk. 8918. 91, welche in der Betriebsrechnung des Jahres 1853 unter der Rubrik IV „Zufälliges“ erscheint, ist das Ergebnis des Zinsenkonto's der ehemaligen Nordbahngesellschaft während des ersten Semesters des Jahres 1853. Der Zinsenkonto der Nordostbahngesellschaft für das Berichtsjahr ist in der Hauptrechnung enthalten und es wurde auf dieser der Betriebsrechnung von 1854 nur ein Zins der Netto-Einnahme des Betriebs im Betrage von Frk. 3648. 10 gutgeschrieben.

Die zwischen den Jahren 1853 und 1854 sich herausstellende Verschiedenheit der Summen in der Rubrik I der Ausgaben „Allgemeine Betriebsverwaltung“ rührt daher, daß im Jahre 1854 die Betriebsrechnung nur die ausschließlich dem Betriebe zufallenden Besoldungen enthält, während dagegen die übrigen Administrationskosten, welche für die erste Hälfte des Jahres 1853 noch in der von der ehemaligen Nordbahngesellschaft herrührenden Betriebsrechnung erschienen, für das ganze Berichtsjahr in der Hauptrechnung vorgetragen werden.

Die Ausgaben in der Rubrik II „Unterhaltungskosten“, welche im Berichtsjahre eine Vermehrung gegenüber dem vorhergegangenen Jahre zeigen, mußten Behufs Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues gemacht werden. Es sind übrigens auch die durch verschiedene technische Einrichtungen in der Werkstätte verursachten Kosten in dieser Rubrik enthalten.

Die Rubrik III „Transportkosten“ des Berichtsjahres weist gegenüber dem Jahre 1853 eine Kostenvermehrung von Frk. 41,175. 02 aus, welche in folgende verschiedene Abtheilungen zerfällt: Vorerst wurden für den Unterhalt der Personen- und Gepäckwagen Frk. 7,880. 36 mehr verwendet als im vorausgegangenen Jahre. In dieser Summe sind jedoch die Kosten inbegriffen, welche durch die an mehreren Wagen vorgenommenen Hauptreparaturen sowie durch die in den neuen Konzessionen für die Strecke Zürich-Baden vorgeschriebene Anbringung von Fenstern in den sämtlichen Wagen III. Klasse veranlaßt worden sind; — Kosten, welche sich im laufenden Jahre jedenfalls nicht im gleichen Maße wiederholen werden. Sodann wurden im Berichtsjahre zum Unterschiede vom Jahre 1853 für die Unterhaltung der Güterwagen Frk. 3,865. 08, als Löhnung der bei der Güterexpedition verwendeten Arbeiter Frk. 3,606. 55 und für die Ab- und Zufuhr der Güter (Camionage) in Zürich Frk. 13,576. 52 verausgabt. Endlich fand im Jahre 1854 gegenüber dem Jahre 1853 eine Vermehrung der Zugkraftskosten im Belaufe von Frk. 12,069. 71 Statt. Von dieser Summe fallen Frk. 3,195. 28 auf Mehrverbrauch

von Brennmaterial, verursacht theils durch die schwerere Belastung der Züge in Folge des Gütertransportes, theils durch die Einrichtung eines fünften täglichen Bahnzuges während fünf Sommermonaten und Frk. 5,915. 15 auf Mehrausgaben für Reparaturen an Lokomotiven und Tendern.

Die Kosten der in den Bahnhöfen in Zürich und Baden für die Unterbringung der Güter erstellten provisorischen Güterschuppen sind mit Frk. 4,740, die Kosten der bereits erwähnten in diesen beiden Bahnhöfen angebrachten beweglichen Krähnen mit Frk. 4,820. 49 in der Baurechnung enthalten.

Da sich unter dem von der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft übernommenen Transportmateriale nur 2 Güterwagen befanden, so wurde Behufs Ermöglichung eines gehörigen Gütertransportes auf der Bahn vor Allem aus die Anschaffung einer entsprechenden Anzahl von Güterwagen nothwendig. Es wurden daher 10 Stück offene vierrädrige Güterwagen bestellt. Ihre Tragfähigkeit ward auf 160 Ctr. festgesetzt, wie dies auch für diejenigen Wagen, welche auf der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn verwendet werden sollen, geschehen ist. Sie wurden von der Waggonfabrik in Schaffhausen und zwar 4 zum Preise von Frk. 3,200 und 6 zu demjenigen von Frk. 3,375 geliefert. Zwei neue aus der Fabrik J. C. Reifert und Komp. in Vockenheim im September des Berichtsjahres abgelieferte vierrädrige Personenwagen II. und III. Klasse werden zur Erprobung und um die dabei gesammelten Erfahrungen bei weitem Bestellungen benutzen zu können, vorübergehend auf der Bahn Zürich-Baden verwendet. Dasselbe geschieht mit 2 offenen und 2 geschlossenen achtradrigen Güterwagen, welche von B. Wagner und Komp. in Thingen geliefert worden sind.

Das im vorjährigen Geschäftsberichte aufgeführte Betriebspersonale ist in dem Berichtsjahre unverändert geblieben. Einige Angestellte, welche die Güterspedition zu besorgen hatten, konnten nach der Uebernahme dieses Geschäftes durch die Kaufhausverwaltung wieder entlassen werden.

b) Einrichtungen für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn. Die von der Direktion aufgestellten bahnpolizeilichen Vorschriften haben die Genehmigung der Regierungen der Kantone Zürich und Thurgau erhalten. Sie setzen die Beamten und Angestellten unserer Gesellschaft in die Lage, eine rasche und energische Polizei im Interesse der Sicherheit des die Bahn benutzenden Publikums und des Verkehrs auf der Eisenbahn überhaupt ausüben zu können.

Auf Grundlage sehr einlässlicher Berathungen setzte die Direktion den Etat der Beamten und Angestellten für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn unter gleichzeitiger Bestimmung der für sie auszufehenden Gehalte und der von ihnen zu leistenden Cautionen fest. In Betreff der Verrichtungen des Betriebs-Ingenieurs und Maschinenmeisters wurden provisorische Anordnungen bis zu dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke Zürich-Romanshorn getroffen. Im Uebrigen begreift der Etat des Betriebspersonales für die Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn 1 Bahnhof-Inspektor, 1 Gehülfe desselben, 5 Einnehmer, 5 Expedienten, 8 Stationseinnehmer, 3 Güterschaffner, 2 Portiers, 2 Zugführer, 6 Kondukteure, 3 Bahnaufseher, 63 Bahnwärter, 6 Lokomotivführer und 6 Heizer. — Für diese sämtlichen Beamten und Angestellten sind sowohl allgemeine als besondere Dienst-Instruktionen und Reglemente aufgestellt worden. — Der von der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft für ihre Beamten und Angestellten gebildete Unterstützungsfond ist nach vorausgegangener Rückerstattung der von den Betheiligten geleisteten Beiträge mit dem von der ehemaligen Zürich-Bodensee-Bahn-Gesellschaft herrührenden gleichartigen Fonde verschmolzen worden. Der in solcher Weise entstandene Unterstützungsfond für die Beamten und Angestellten der

Nordostbahn-Gesellschaft beläuft sich auf die Summe von Frk. 14,438. 60. Die Art der Verwaltung und der Verwendung desselben ist durch neu aufgestellte Statuten geregelt worden. Ein ähnliches Verfahren wurde auch für die Begründung einer Krankenkasse für die Bediensteten und Arbeiter der Nordostbahn-Gesellschaft in Anwendung gebracht. — Die sämtlichen Stellen, welche sich auf dem von der Direktion aufgestellten Etat der Beamten und Angestellten für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn aufgetragen befinden, wurden, abgesehen von den ganz untergeordneten Bedienstungen, zu freier Bewerbung ausgeschrieben und sodann auch auf Grundlage sehr zahlreich eingegangener Anmeldungen besetzt. Die Ernennungen erfolgten jedoch nur in provisorischer Weise, so daß, wenn einzelne Wahlen, die getroffen worden sind, sich als ungeeignet herausstellen sollten, dahingehenden Uebelständen sofort abgeholfen werden könnte. Den sämtlichen neugewählten Beamten wurde auf der Bahnstrecke Zürich-Baden Gelegenheit gegeben, sich mit ihren künftigen Dienstverrichtungen vertraut zu machen. Mehrere derselben haben sich auch zu ihrer Belehrung auf ausländische Bahnen begeben.

Um die rechtzeitige Anfertigung der Fahrbillete zu ermöglichen, wurden die Personentarife von den Gesellschaftsbehörden schon im November des Berichtsjahres aufgestellt. Seither wurden auch die Tarife für den Transport des Gepäcks der Reisenden, der Waaren, des Viehes und der Wagen bestimmt. Eine den gesammten Transport auf der Bahn regelnde Transportordnung ist zur Aushingabe an das Publikum bereit.

Der Fahrtenplan für die Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn kann nunmehr in diesen Tagen abschließlich festgestellt werden. Die Zeitpunkte der Ankunft der Züge in Romanshorn und der Abfahrt derselben von diesem Orte werden so bestimmt, daß die durch die Dampfschiffahrt zu vermittelnden Anschlüsse an die jenseitigen Eisenbahnen in möglich vollständiger und thunlichst genauer Weise bewerkstelligt werden können. Der in solcher Weise angelegte Fahrtenplan hat sich auch des Beifalls des eidgenössischen Postdepartements zu erfreuen. Es wird dasselbe voraussichtlich auf den Zeitpunkt der Betriebs-Gröffnung die bisherigen Gilwagenkurse zwischen Winterthur und Romanshorn einstellen und hinwieder auf der Route Zürich-Winterthur die durch die Bedürfnisse des Verkehrs gebotenen Postkurse zur Beförderung der Reisenden von der in Winterthur ausmündenden Eisenbahn nach Zürich und in der umgekehrten Richtung herstellen. Auf denselben Zeitpunkt dürften auch die von dem eidgenössischen Postdepartement früher schon bewilligten von Konstanz, Steckborn und Dießenhofen, sowie von St. Gallen und Wyl auf die Nordostbahn ausmündenden Lokalpostkurse zur Ausführung kommen. — Die ungefähr 12 Wegstunden (56,2 Kilometer) lange Bahnstrecke von Winterthur bis Romanshorn wird von den gewöhnlichen Eisenbahnzügen in nicht ganz 2 Stunden durchfahren werden, während der Gilwagen gegenwärtig den Weg zwischen Winterthur und Romanshorn in 5¼ Stunden zurücklegt. Aus dieser Beschleunigung werden schon für die Zeit, während welcher bloß die Strecke Winterthur-Romanshorn sich im Betriebe befinden wird, große Bequemlichkeiten für die Reisenden hervorgehen. So wird z. B. wer um 4 Uhr Morgens mit dem Postwagen von Zürich abfährt, noch an demselben Tage nach Frankfurt gelangen können. Wer um 8 Uhr Morgens, somit zu einer sehr bequemen Abfahrtsstunde, Zürich verläßt, gelangt schon um 5 Uhr Abends nach Ulm, schon um 9 Uhr Abends nach Stuttgart und Augsburg und um 11 Uhr Abends nach München. Umgekehrt wer von Stuttgart um 6 Uhr 30 Minuten, von München um 7 Uhr 15 Minuten und von Ulm um 10 Uhr 40 Minuten Vormittags abgeht, gelangt Abends um 9½ Uhr nach Zürich. Für die Kommunikation zwischen näher gelegenen Orten ergeben sich ebenfalls sehr erhebliche Vortheile. Wenn es bisher nicht möglich war, bei Tage von Zürich

nach Konstanz oder nach St. Gallen, oder von den letztern Orten an den erstern zu gelangen, ohne den ganzen Tag dazu zu verwenden, so wird es nunmehr nach Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn möglich werden, in einem halben Tage von Zürich nach Konstanz und nach St. Gallen, sowie umgekehrt von Konstanz und St. Gallen nach Zürich zu gelangen, ja auch in Einem Tage, ohne die Nacht in Anspruch nehmen zu müssen, die Hin- und Rückfahrt zwischen Zürich und St. Gallen, sowie zwischen Zürich und Konstanz zu bewerkstelligen, wobei selbstverständlich die zwischenliegenden Orte dieselben Vortheile genießen.

In Zusammenfassung alles Angeführten kann die Erklärung abgegeben werden, daß die Einrichtungen für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Romanshorn soweit vorbereitet sind, daß von daher der Eröffnung dieser Bahnlinie in der ersten Hälfte des bevorstehenden Monates Mai keinerlei Hinderniß im Wege steht.

c) Dampfschiffe. Es ist bereits darauf aufmerksam gemacht worden, daß der Anschluß der in Romanshorn ausmündenden Nordostbahn an die jenseits des Bodensees befindlichen deutschen Bahnen durch die Dampfschiffahrt bewerkstelligt werden muß. Bei dieser Sachlage ist es einleuchtend, daß je nach den Fahrten, welche die Dampfschiffe ausführen, die Züge der Nordostbahn und diejenigen der an dem Bodensee ausmündenden deutschen Bahnen in einander greifen oder nicht in einander greifen werden und daß es somit lediglich von den jeweiligen Dampfschiffverwaltungen abhängen wird, ob der Nordostbahn der wichtige Vortheil der genauen Koïnzidenz ihrer Züge mit denjenigen der deutschen Bahnen zu Theil werden oder ob sie desselben beraubt werden solle. Die Gewährung oder die Verweigerung dieses Vortheiles, der als eine Lebensbedingung für eine große Abtheilung der Nordostbahn angesehen werden muß, von Dampfschiffunternehmungen abhängig zu machen, die wenigstens theilweise als Konkurrenten der Nordostbahn-Unternehmung anzusehen sind, mußte der Direktion und dem Verwaltungsrathe unserer Gesellschaft als höchst bedenklich erscheinen. Es konnte ihnen nicht entgehen, daß dieß die Ertragsfähigkeit ausgegebener Millionen aufs Spiel setzen hieße, um nicht noch einige hunderttausende, welche überdieß ja auch einen entsprechenden Ertrag abzuwerfen versprechen, weiter aufwenden zu müssen. Sie übersahen zudem nicht, daß ihnen gemäß den §§ 3 und 24 der Statuten das Recht zustehe, die „Herstellung von Kommunikationsmitteln zur Erleichterung des Betriebes der Nordostbahn“ zu beschließen. Und so faßten sie denn, überzeugt, ebenso sehr innerhalb der Schranken ihrer Kompetenz als im wohlverstandenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, den einmüthigen Beschluß, es sollen für die Nordostbahn-Unternehmung zwei Dampfboote und zwei Schleppbarken angeschafft werden, vermittelt welcher die Ausführung der im Interesse der Nordostbahn liegenden Fahrten auf dem Bodensee gesichert würde. Die Schiffe wurden in dem rühmlich bekannten Etablissement der Herren Escher, Wyß und Komp. in Zürich bestellt. Die Länge der Dampfboote ist auf 160—165 Fuß, die Breite zwischen den Radkasten auf 17 1/2 — 18 Fuß und die Höhe auf 9 Fuß engl. Maß festgesetzt. Die Maschine erhält eine Stärke von mindestens 60 Pferdekraften und die Schnelligkeit der Fahrt soll bei einem Tiefgang von 4 bis 4 1/2 Fuß engl. Maß und einem Holzverbrauch von 1500 Pfund trockenen Tannenholzes 14 engl. Meilen (1608 Mètres) in der Zeitstunde betragen. Die Ladung eines Dampfbootes darf das Gewicht von 50 bis 60 Tonnen (1000 bis 1200 Ctr.) erreichen. Die Schleppbarken werden 100 Fuß engl. Maaß lang, 15 Fuß breit und 7 Fuß hoch. Sie sind auf eine Ladung von 50 Tonnen (1000 Ctr.) berechnet. Der Lieferungspreis der 4 Fahrzeuge beträgt Frk. 374,000. — Gemäß dem abgeschlossenen Vertrage soll ein Dampfboot und eine Schleppbarke bis Mitte Mai 1855, das zweite Dampfboot und die zweite Schleppbarke auf Mitte Juni 1855 fahrbar an die Gesellschaft auf dem Bodensee bei Romanshorn abgeliefert werden. Die Fabrik

14. 1855



garantirt für die Solidität der Schiffe sammt Kessel und Maschine auf die Dauer eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Uebergabe an gerechnet, und verpflichtet sich alle Bestandtheile der Lieferung auf ihre Kosten zu repariren, oder nöthigenfalls durch neue untadelhafte zu ersetzen, die während der Garantiezeit in Folge erweislicher Materials- oder Konstruktionsfehler brechen oder sich sonst als unbrauchbar erzeigen sollten.

## V. Bahnbau.

a) Technische Vorarbeiten. Die auf der Linie Romanshorn-Zürich noch rückständigen technischen Vorarbeiten sind im Laufe des Berichtsjahres zu Ende geführt worden. Ueber die Ausmündung der Bahn bei Zürich, den Bahnhof daselbst und seine Verbindung mit dem See wurden mehrere Projekte bearbeitet, um als Grundlage für die dahierigen Entscheidungen der Gesellschaftsbehörden zu dienen.

Für die Fortsetzung der Nordostbahn im Kanton Aargau wurden die technischen Arbeiten zunächst auf die Strecke von Baden bis Brugg ausgedehnt. Nachdem das Tracé dieser Linie die hoheitliche Genehmigung erhalten hatte, wurden sofort die Katastralpläne aufgenommen und das Projekt für die Ausschreibung bearbeitet. In der Richtung von Brugg gegen Aarau werden die zur definitiven Feststellung der Linie erforderlichen Vorarbeiten erhoben. Auf der kleinen Strecke Aarau = Wösch nau sind die technischen Vorarbeiten so weit gediehen, daß für diese Linie eine Tracé-Vorlage an die Regierung von Aargau erfolgen konnte.

b) Expropriation. Die Expropriation ist von Romanshorn bis Zürich als gänzlich durchgeführt zu betrachten, abgesehen von einigen wenigen Fällen, die theils noch bei der eidgenössischen Schatzungskommission anhängig, theils auf dem Wege der Appellation gegen die Urtheile der letztern an das Bundesgericht gezogen worden sind. Im Ganzen sind für diese Linie 782 Sucharten expropriirt und für dieselben Fr. 1,424,376 bezahlt worden. Dabei ergibt sich, daß im Kanton Thurgau durchschnittlich 97 Quadratfuß, im Kanton Zürich dagegen 138 Quadratfuß auf 1 Kurrentfuß Bahnlänge erforderlich waren und daß für den Quadratfuß im Kanton Thurgau 2,78 Cent., im Kanton Zürich 6,29 Cent. bezahlt werden mußten. Die Suchart expropriirten Landes kommt auf der Bahnstrecke Romanshorn-Zürich einschließlich der Entschädigungen für die expropriirten Gebäude, für Minderwerth an die Bahn angrenzender Grundstücke in Folge von erschwerter Kommunikation, Zerstückelung u. s. w., und einschließlich der Kosten des Expropriations-Kommissariates, der eidgenössischen Schatzungskommission und der Prozeßführung bei dem Bundesgerichte, somit alle und jede Kosten in Ansatz gebracht, im Durchschnitte auf Frk. 1860. 50 zu stehen. Es ist indessen zu bemerken, daß in dieser Berechnung die Mannenberger Mühle und die Dellersche Bleiche im Kemptthale, die zusammen um die Summe von Frk. 126,717 expropriirt wurden, von denen aber ein großer Theil wieder veräußert werden wird, mit der vollen Expropriationssumme angelegt erscheinen und daß auch eine Menge der Bahn entlang liegender Abschnitte, welche später verwerthet werden können, in Rechnung gebracht sind. Im Hinblick hierauf dürfte, auch wenn für die wenigen noch streitigen Expropriationsfälle eine weitere Ausgabe in Aussicht genommen wird, der abschließliche Durchschnittspreis der expropriirten Suchart auf der Bahnlinie Romanshorn-Zürich ungefähr Frk. 1800 betragen.

Die Expropriation für die Bahnstrecke Baden = Brugg befindet sich im vollen Gange.

c) Unterbau. Auf der einspurig mit 14 Fuß Kronenbreite angelegten Bahnlinie von Romanshorn bis Winterthur ist der Unterbau vollständig hergestellt. Die Länge dieser Linie mißt 188,150 Fuß.