Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 4

Artikel: Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3681

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: 22.07.2025

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

ersten Betriebsjahre, die erst in den letzten Jahren ganz gedeckt werden konnten, die anfänglich schwer auf den Einnahmen lastenden Einzahlungen in den Oberbau-, Amortisations-, und Reservefond etc., die in Folge der allgemeinen Vertheuerung aller Lebensbedürfnisse nothwendig gewordene, ganz ausserordentliche Erhöhung des Besoldungsetats für alle Angestellten, die Erneuerung und Reparatur des Wagenparkes und der Betriebsmittel, die ganz enormen Steigerungen der Eisen- und Kohlenpreise u. s. w. Das Alles ist nun aber — wenn auch der grösste Theil dieser Ausgaben für immer oder noch für längere Zeit bleiben wird, — überwunden und verdaut. Die künftigen Mehreinnahmen werden nicht mehr, wie es bisher geschehen, gleichermaassen absorbirt werden, ja für einzelne obiger Posten (Eisen- und Kohlenpreise) wird schon während des laufenden Jahres 1875 eine ganz erhebliche Ersparniss eintreten.

Nach alledem halten wir dafür, dass die V. S. B. nach langen Jahren der Mühsal rasch einer bessern Zukunft entgegen gehen und dass, — wenn man in Zahlen reden und dabei die Zukunft mit in Rechnung ziehen darf, — der Courswerth der Prioritätsactien, wie er vor zwei Jahren war, dem innern Werth derselben näher stand als der heutige. Wir glauben das festhalten zu können gestützt auf die eigene innere Entwicklungskraft des Unternehmens, ganz abgesehen von der Eventualität eines neuen Anschlusses von aussen, z. B. vom Arlberg her; denn wenn diese aus der Kornkammer Ungarns und dem ganzen grossen Osten durchs Herz der Schweiz nach dem Westen führende Linie gebaut würde, könnten wir es füglich den Speculanten überlassen zu berechnen, was eine Actie der Union suisse werth wäre.

Wir machen diese kurzen Auseinandersetzungen nicht zu Handen der Speculation, die immer ihre eigenen, dem schlichten Menschenverstande oft unerklärlichen Wege geht; wohl aber zu Handen derjenigen Actionäre, welche ihre Titel zum Zwecke einer festen Capitalanlage erworben haben und namentlich und vor Allem zu Handen der Corporationen und Gemeinden, welche, noch im Besitze ihrer ursprünglichen Actienbetheiligung, in letzter Zeit vielleicht ängstlich geworden sein könnten. Nach unserer vollsten Ueberzeugung fordert der heutige Courswerth zum Kaufen, in keinem Falle aber zum Verkaufen auf, da, wenn nicht Alles trügt, diese total in nicht ferner Zeit dauernd zur vollen Dividende gelangen werden.

* * *

Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Der zweite Geschäftsbericht der Direction und des Verwaltungsrathes dieser Bahn, umfassend den Zeitraum vom 1. October 1873 bis 30. September 1874 ist soeben im Druck erschienen. Derselbe verbreitet sich im Eingange über den Umfang und die Grundlagen der Unternehmung und speciell über die Anschlussverhältnisse an den drei Endpunkten der Bahn, Constanz (bezw. Kreuzlingen), Singen und Winterthur. Was den ersten Anschlusspunkt Constanz betrifft, so sind die Verhältnisse durch Vertrag vom 3. Juli 1874 so geordnet worden, dass die badische Staatsbahn und die Nordostbahn der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen den Anschluss an ihre Linien im Bahnhof Constanz und die Mitbenutzung der vorhandenen Bahnhofanlagen gegen eine jährliche Entschädigung, die dem vierten Theile der 5 %igen Zinsen des zu diesen Anlagen verwendeten Baucapitals gleichkommt, gestatten. Die Nordostbahnstation Kreuzlingen wird vorläufig kaum regelmässig befahren werden. Eine ähnliche Uebereinkunft kam betreffend den Anschluss in Singen zu Stande. Was dagegen die Bahnhofverhältnisse in Winterthur anbelangt, so sind die Unterhandlungen mit den Interessenten noch in der Schwebe.

Aus dem Abschnitte „Bahnbau" heben wir hervor, dass an Expropriaten für 20,178,613 Quadratfuss und 13 Gebäude Fr. 1,715,531. 49 bezahlt worden sind. Von diesen 20 Millionen Quadratfuss sind übrigens für den Bahnbau eigentlich nur etwas über 16 Millionen Quadratfuss nothwendig; nahezu 4 Millionen Quadratfuss mussten mitgekauft werden, weil eine grosse Zahl von Expropriaten von dem gesetzlichen Recht, dem Expropriantenalle Parzellen, welche in Folge von Berührung durch den Bahnbedarf nicht mehr als 5000 Quadratfuss gross bleiben, zu überlassen, Gebrauch machte. Von diesen Erwerbungen konnte übrigens ein Theil zu mehr oder weniger annehmbaren Preisen abgesetzt werden.

Der Fortgang der Bauten im Betriebsjahr lässt die Annahme der Eröffnung der Bahn auf Juli 1875 als eine durchaus gerechtfertigte erscheinen.

Die Baukosten für den Unterbau überstiegen den Voranschlag um ein Bedeutendes; nämlich auf dem Titel:

Erdarbeiten um	Fr.	79,887. 65
Strassen und Wegbauten	„	6406. 24
Durchlässe und Durchfahrten . . .	„	35,793. 63
Fluss- und Uferschutzbauten . . .	„	8,319. 02
Beschotterung	„	13,524. 38
Brücken (Thur-, Rhein- und Aachbrücke)	„	492,012. 75

einzig auf dem Titel:

Stütz- und Futtermauern, ergibt sich eine Ersparniss von	Fr.	35,808. 39
so dass also der Voranschlag um . .	Fr.	600,135. 28

oder um ca. 12 % überschritten worden ist.

Mit dem Oberbau wurde an einigen Stellen noch im Laufe des Jahres 1874 begonnen. Die Hochbauten wurden im Juli 1874 angefangen, dieselben müssen mit Ende 1874 unter Dach gebracht und Ende 1875 vollendet sein. Was das Rollmaterial anbetrifft, so sind darüber die Verträge abgeschlossen. Auf 8,2 Kilometer kommt eine Locomotive, auf einen Bahnkilometer 23 Sitzplätze in den Personenwagen und 811 Kilogramm Tragkraft der Gepäck- und 15,405 Kilogramm Tragkraft der Güterwagen.

Administration. Der Verwaltungsrath erledigte in 12 Sitzungen 59, die Direction in 32 Sitzungen 360 Geschäfte. Das Bureaupersonal des geschäftsführenden Mitgliedes der Direction besteht gegenwärtig aus 9 Personen, das technische Personal auf dem Centralbureau aus einem Oberingenieur mit Adjuncten und 3 Gehülfen, auf den Sectionen aus 4 Sectionsingenieuren und 13 Assistenten. Im Durchschnitt waren bei der Bauausführung 1650 Arbeiter beschäftigt.

Von dem Actiencapital von Fr. 6,316,500 (woran der zürcherische Fiskus mit Fr. 1,486,500 betheiligt ist) sind Fr. 6,244,154. 25 wirklich einbezahlt. Zu bemerken ist, dass sich darunter Fr. 446,500 befinden, die die Stadtcasse Winterthur als Intervenient für den Zürcher Fiscus leistete, da dieser einen Theil seiner Actienbetheiligung erst nach weiter fortgeschrittenem Bau einzahlen wollte.

Die dem Bericht beigegebene Vergleichung der wirklichen Ausgaben mit den Ansätzen des Voranschlages ergibt, dass der Voranschlag von Fr. 11,999,983. 29 um Fr. 788,416. 20 überschritten worden ist, woran, wie wir gesehen haben, der Unterbau den grössten Beitrag liefert. „N. Z. Z."

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Zürich. Aus den Stadtrathsverhandlungen vom 21. Januar. Gegenüber der Direction der Nordostbahn werden mit Bezug auf die Plananlage der rechtsufrigen Zürichseebahn von der Rämistrasse bis Gemeindegrenze Riesbach hinsichtlich der Richtung der Schanzengasse einige Einwendungen und Wünsche geäussert, namentlich aber das Verlangen gestellt, dass die Tunnels mit Rücksicht auf den ungestörten Verkehr auf der Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen doppelspurig angelegt werden. Die Nordostbahn verwahrt sich aber gegen diese Verpflichtung. — Mit den durch die Direction der öffentlichen Arbeiten zur Einsicht gestellten Situations- und Hochbauplänen der Uetlibergbahn-Station Zürich erklärt man sich einverstanden, in der Meinung, dass die jetzt projectirten provisorischen Hochbauten binnen 3 Jahren durch Bauten ersetzt werden, die der Bauordnung entsprechen.

Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Die Generalversammlung hat am 25. Januar die Fusion mit der Bahn Winterthur-Zofingen genehmigt.

Der Verwaltungsrath der Nationalbahn hat die beförderlichste Auflegung der Katasterpläne in sämmtlichen Gemeinden und die Einberufung der Actionärversammlung auf den 12. Februar zur Genehmigung des Fusionsvertrages mit Winterthur-Singen-Kreuzlingen beschlossen. Ferner sollen die einleitenden Schritte zum endgültigen Abschluss des Finanzvertrags für das Obligationencapital und zur Leistung des Finanzausweises bei den Bundes- und den zürcherischen Behörden gethan werden.

Die Recurrenten gegen die Nationalbahn-Subventionsbeschlüsse von Baden, Lenzburg und Zofingen geben sich, wie die „Lenzb. Ztg." berichtet, mit dem Abweisungsbeschluss der Regierung nicht zufrieden, sondern werden an den Grossen Rath gelangen.

Der Verwaltungsrath der Jura-Bern-Bahn hat laut „Hand.-Cour." letzten Samstag mit allen gegen 8 Stimmen, die für Delsberg stimmten, beschlossen, die Maschinenwerkstätte dieses Bahnnetzes in Biel zu etabliren.

Die Actionärversammlung der Pruntrut-Delle-Bahn hat mit grosser Mehrheit eingewilligt, dass die Bahn zu Gunsten der Banken, die den bernischen Jurabahnen ein Anleihen von 22 Millionen vermitteln, hypothecirt werde. Der Staat war vertreten durch die HH. Regierungsräthe Hartmann und Frossard.

Die Stimmberechtigten des Amtes Konolfingen wurden vom Initiativcomité der Thun-Konolfingen-Bahn auf den 24. Januar zu einer Versammlung behufs Besprechung der Eisenbahn-Subventionsfrage nach Münsingen einberufen.

Modell über Versenkung des Personenbahnhofes der schweiz. Centralbahn. Ueber das vom Grossen Rathe dem Kleinen Rathe zur Untersuchung überwiesene Project einer Versenkung des Personenbahnhofes der schweiz. Centralbahn ist zu besserer Veranschaulichung desselben ein Modell im Maassstab von 1 : 250 angefertigt worden. Dieses Modell wird zu freier Besichtigung für das Publikum in dem kleinern der untern Säle des Stadtcasino in Basel ausgestellt sein.

Zwischen Wartensee und Tobel, im sog. Krähenwald, fand in Folge mehrtägigen Regenwetters an der Bahnlinie Rorschach-Heiden ein Erdschlipf statt; nach der Aussage alter Leute soll in der Nähe desselben im Anfang