

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	3 (1855)
<b>Artikel:</b>	Dritter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1856 statt findende Generalversammlung der Aktionäre
<b>Autor:</b>	Escher, A.
<b>Kapitel:</b>	4: Bahnbetrieb
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730474">https://doi.org/10.5169/seals-730474</a>

### 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:** 06.01.2026

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

von Frk. 300,000 bis auf den ganzen Betrag des Anleihens kündbares und jedenfalls bis zum 31. Dezember 1875 rückzahlbares Anleihen von Frk. 3,000,000 auszuschreiben. Die Zeichnungen auf dasselbe erreichten die Summe von Frk. 7,116,000. Unter diesen Umständen und da die für Begebung weiterer Aktien angeknüpften Unterhandlungen noch immer nicht zu einem förmlichen Abschluß gediehen waren, beschloß der Verwaltungsrath, statt für 3, für 6 Millionen Franken Obligationen zu den eben erwähnten Bedingungen auszugeben, wobei den Subskribenten auf das Anleihen das Recht der Reduktion oder gänzlichen Zurückziehung ihrer Zeichnungen eingeräumt und für den Fall, daß trotz dessen mehr als 6 Millionen gezeichnet blieben, eine Reduktion der Zeichnungen von Nicht-Aktionärs bis auf diesen Betrag angeordnet wurde. Die letztere Reduktion mußte dann wirklich vorgenommen werden. Der zu Unterhandlungen für Beschaffung ausländischen Kapitales Beauftragte der Direktion hatte inzwischen unter Ratifikationsvorbehalt mit den Herren Gebrüder Rothschild in Paris einen Vertrag betreffend Begebung von Aktien unserer Unternehmung abgeschlossen, dem der Verwaltungsrath unter dem 12. Dezember um so eher seine Genehmigung ertheilen zu sollen glaubte, als ihm die dadurch herbeigeführte Verbindung der Nordostbahngesellschaft mit diesem mächtigen Hause den Interessen unserer Unternehmung in mehr als einer Beziehung förderlich zu sein schien. Gemäß diesem Vertrage haben die Herren Gebrüder Rothschild 1000 Aktien zu dem Kurse von Frk. 470 übernommen und die Einzahlung für dieselben im Betrage von Frk. 470,000 bereits geleistet. Mit Beziehung auf fernere 5000 Aktien sind solche Bestimmungen in dem Vertrage enthalten, daß wir eine Nebernahme derselben durch die Herren Gebrüder Rothschild zu dem Kurse von Frk. 475 in sichere Aussicht nehmen zu dürfen glauben. In Betreff weiter zu begebender Aktien endlich hält die Direktion dafür, daß der Vertrag eine Realisirung solcher Aktien unter günstigen Bedingungen erwarten lasse. Unter allen Umständen können wir diesen Abschnitt unsers Geschäftsberichtes mit der Erklärung schließen, daß die Beschaffung des für die Vollendung unserer Unternehmung erforderlichen Kapitales keinen Schwierigkeiten mehr unterliegen wird.

#### IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahre 1855 umfaßt die Betriebsergebnisse der Bahnstrecke Zürich-Baden während 12 Monaten und der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur, welche am 16. Mai des Berichtsjahres dem Personen- und am 1. Juni dem Maarenverkehre übergeben wurde, während  $7\frac{1}{2}$ , beziehungsweise 7 Monaten.

Wie in unserm leitjährigen, so lassen wir auch in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte zunächst eine übersichtliche Zusammenstellung der Betriebsergebnisse des Berichtsjahres mit denjenigen der vorausgegangenen Jahre 1853 und 1854 folgen, wobei wir die Bemerkung vorausschicken zu sollen glauben, daß im Berichtsjahre die „unmittelbaren Einnahmen“ ausnahmsweise noch für die beiden Bahnstrecken Zürich-Baden und Romanshorn-Winterthur getrennt behandelt wurden, die Ausgaben dagegen beide Bahnstrecken vereint in sich schließen.

Die Brutto-Einnahmen betragen: 1853.

	1853.		1854.		1855.			
A. Unmittelbare Betriebseinnahme.	Zürich- Paden.	Frk. R.	Zürich- Paden.	Frk. R.	Zürich- Paden.	Frk. R.	Romanshorn- Winterthur.	
I. Personentransport . . .	207,355	05	193,716	45	199,802	32	206,272	22
II. Gütertransport . . .	5,476	35	58,685	90	84,043	70	197,083	91
							687,202	15
B. Mittelbare Betriebseinnahme.								
I. Vergütung d. Postverwaltung	4,500	—	9,000	—	3,750	—		
II. Pacht- und Miethzinse	1,094	95	2,383	84	5,313	30		
III. Gewonnenes Material	892	93	976	20	1,870	72		
IV. Zuflügiges . . .	8,918	91	3,648	10	4,498	42		
Summa der Einnahmen . . .	228,238	19	268,410	49	702,634	59		

Hievon gehen ab die Ausgaben

I. Allgem. Betriebsverwaltung	13,016	54	4,594	69	23,695	74
II. Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel . . .	40,835	80	46,632	67	82,620	92
III. Transportkosten . . .	65,931	96	107,106	98	204,544	70
Summa der Ausgaben . . .	119,784	30	158,334	34	310,861	36

Es ergibt sich sonach eine Nettoeinnahme von **108,453 89**      **110,076 15**      **391,773 23**

oder 55. 76 % der  
Brutto-Einnahmen.

Die in dieser Zusammenstellung enthaltene Mittheilung des Betriebsergebnisses vom Jahre 1855 veranlaßt uns zu folgenden Aufschlüssen und weitern Nachweisungen:

Unter der Rubrik „A. Unmittelbare Betriebseinnahme“ zeigt die Einnahme vom „Personentransporte“ auf der Bahnstrecke Zürich-Paden gegenüber derselben vom Jahre 1854 wieder eine nicht ganz unerhebliche Vermehrung, welche um so erfreulicher ist, als die Theurungs- und Kriegsverhältnisse, die im Jahre 1855 noch obwalteten, eine solche kaum hoffen ließen. Die auf dieser Bahnstrecke beförderte Personenzahl ist nämlich von 207,316 im Jahre 1854 auf 212,807 im Jahre 1855 und der Ertrag ihres Transportes von Frk. 193,716. 45 auf Frk. 199,802. 32 angestiegen. Die auf eine Person fallende Taxe beträgt im Berichtsjahre durchschnittlich  $93\frac{8}{10}$  Centimen. Auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur wurden vom 16. Mai bis zum Ende des Berichtsjahres 130,650 Personen befördert, welche eine Einnahme von Frk. 206,272. 22 ergaben, so daß die auf eine Person fallende Durchschnittstaxe auf dieser Bahnstrecke Frk. 1. 57 $\frac{8}{10}$  beträgt. Die auf 343,457 Personen sich belaufende Gesamtzahl der Reisenden auf beiden Bahnstrecken wurde in den verschiedenen Wagenklassen befördert wie folgt:

I. Klasse Personen	1,961	=	0,57 %
II. " "	74,877	=	21,80 "
III. " "	266,619	=	77,63 "
	343,457	=	100,00 %.

Der „Gütertransport“ ist auf der Bahnstrecke Zürich-Baden in steter Zunahme begriffen. Derselbe betrug im Berichtsjahre mit Einschluß der Gepäck- und Postfrachtstücke 654,512 Bentner und warf Frk. 84,043 ab, während er sich im Jahre 1854 auf 342,436 Ztr. belief und Frk. 58,685. 90 ertrug. Es zeigt sich somit im Berichtsjahre eine Vermehrung des Waarenverkehrs auf dieser Bahnstrecke von 312,076 Ztrn. und eine Mehreinnahme auf dem Waarenverkehr von Frk. 25,357. 10. Im Durchschnitte wurde für einen Ztr. Waare auf der Strecke Zürich-Baden, abzüglich der Abfuhrgebühr, eine Ware von 12 $\frac{7}{10}$  Rp. bezahlt. — Nicht minder erfreuliche Resultate sind wir im Falle über die Beförderung von Waaren auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur zu mithüellen. Nachdem vom 18. April des Berichtsjahres an ein provisorischer Güterverkehr auf der Bahn zwischen Romanshorn und Frauenfeld eingerichtet worden war, wurde dann mit dem 1. Juni der Waarentransport auf der ganzen Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur eröffnet. Von da an wurden bis zum Ende des Berichtsjahres, also in einem Zeitraume von 7 Monaten, auf dieser Bahnlinie 626,767 Ztr. Güter, Gepäck und Frachtstücke zum Transport gebracht, deren Ertrag sich auf Frk. 197,083. 91 oder durchschnittlich für einen Ztr. auf 31 $\frac{4}{10}$  Rp. belief. Der Waarentransport beider Bahnstrecken vertheilt sich auf die 12 Monate des Berichtsjahres wie folgt:

		Übertrag 404,779
Januar	49,280 Bentner.	Juli 178,526 "
Februar	38,516 "	August 171,642 "
März	53,980 "	September 109,615 "
April	58,504 "	Oktober 148,076 "
Mai	73,833 "	November 113,031 "
Juni	130,666 "	Dezember 155,610 "
	Übertrag 404,779	Total 1,281,279 Bentner.

Diese Transporte bestanden im Wesentlichen aus folgenden Waarenarten:

Roheisen . . . . .	38,990 Bentner.	Getreide, Mehl, Mais . . .	233,568 Bentner.
Geschmiedetes Eisen . . . . .	95,103 "	Spezereien . . . . .	36,152 "
Eisenwaaren, Maschinen . . .	53,945 "	Farbwaaren . . . . .	47,480 "
Rohe Baumwolle . . . . .	77,492 "	Brennholz, Kohlen, Coaks .	20,264 "
Baumwollen Garne . . . . .	15,189 "	Baumaterial, Cement . . .	62,865 "
Wein, Bier &c. . . . .	19,378 "	Salz . . . . .	31,945 "
Oele . . . . .	13,006 "	Verchiedenes . . . . .	190,695 "
Fett, Seife . . . . .	7,078 "	Filzhüren, welche in ganzen Wa-	

Obst, Gemüse, Fleisch . . . . . 38,316 " genladungen transportirt wurden 301,853 "  
In dem oben angegebenen Gesamtbetrag des Waarentransportes von Ztr. 1,281,279 ist übrigens das auf der Bahn beförderte eigene Material, unter dem sich namentlich auch die für die Bahnstrecke Winterthur-Zürich erforderlichen Schienen und Schienenbefestigungsmittel befanden, mit zirka Ztr. 100,000 umfassen. — Der schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte Vertrag mit der Kaufhausverwaltung in Zürich, vermittelst dessen der Letztern die Besorgung des Güterverkehres auf der Bahnstrecke Zürich-

Baden und die Zu- und Abfuhr (Camionage) der Waaren auf dem Bahnhofe in Zürich übertragen wurden, hat während des ganzen Berichtsjahres seinen unveränderten Bestand gehabt. Für die Zu- und Abfuhr der Güter auf dem Bahnhofe in Winterthur sind wir mit der dortigen Waaghauskommission in ähnliche Vertragsverhältnisse, wie sie mit der Kaufhausverwaltung in Zürich für den dortigen Bahnhof eingegangen wurden, eingetreten.

Der Personen- und Waarenverkehr vertheilt sich nach den Bahnhörnern geordnet folgendermaßen: Es sind

abgegangen:	Personen	Gepäck Zentner.	Güter Zentner.
von Zürich . . . . .	97,391	14,844	146,064
" Altstätten . . . . .	7,725	39	—
" Schlieren . . . . .	13,875	206	—
" Dietikon . . . . .	15,786	416	—
" Killwangen . . . . .	4,640	69	—
" Baden . . . . .	74,462	14,214	478,729
von Romanshorn . . . . .	21,023	1,984	453,336
" Amrisweil . . . . .	8,939	1,399	18,584
" Gulglen . . . . .	5,775	371	15,200
" Bürglen . . . . .	3,630	284	11,854
" Weinfelden . . . . .	11,717	890	10,302
" Märstetten . . . . .	3,673	474	10,475
" Müllheim . . . . .	4,231	323	—
" Telben . . . . .	2,226	89	3,363
" Frauenfeld . . . . .	25,600	1,154	19,745
" Islikon . . . . .	3,558	130	214
" Wiesendangen . . . . .	4,170	71	—
" Winterthur . . . . .	35,036	4,726	71,730
	343,457	41,683	1,239,596

Die Betriebsergebnisse der unterm 27. Dezember 1855 eröffneten frequenten Bahnstrecke Winterthur-Derlikon können in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nicht Gegenstand einläßlicherer Grörterung werden, sondern uns nur zu einigen vorläufigen Mittheilungen Veranlassung geben. Die Eidg. Postverwaltung hat mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit durch Einrichtung eines an alle in Derlikon ankommenden und von diesem Orte abgehenden Eisenbahngüte anschließenden Eilwagendienstes die Besorgung des Personentransportes zwischen dieser vorübergehenden Endstation der Bahn und Zürich übernommen und sich dazu herbeigelassen, für diesen Transport anstatt der umständlichen bei der Postverwaltung üblichen, für die Reisenden aber lästigen Namenseinschreibung die im Eisenbahndienste übliche Billetertheilung ebenfalls in Anwendung zu bringen. Für den Transport von Gütern zwischen Derlikon und Zürich glaubten wir, auch so lange derselbe noch auf der gewöhnlichen Achse zu geschehen habe, besorgt sein zu sollen. Zu diesem Ende hin wurde mit tüchtigen Unternehmern ein Transportvertrag abgeschlossen, gemäß welchem

dieselben die Verpflichtung übernommen haben, sämmtliche auf der Bahn in Oerlikon ankommenden oder nach Oerlikon zur Versendung auf der Bahn zu transportirenden Güter gegen eine fixe Entschädigung innerhalb 24 Stunden an Bestimmung zu befördern.

Die seit Eröffnung des Eisenbahnbetriebes von Winterthur bis Oerlikon auf den beiden Bahnenstrecken Romanshorn-Oerlikon und Zürich-Baden erzielten Betriebsergebnisse scheinen die gehegten Erwartungen mehr als rechtfertigen zu wollen. Diese Ergebnisse sind folgende:

	Personen.	Güter und Gepäck.	Entnahmen.
1855. Dezember	21,153	107,539	Fr. 49,253. 77
1856. Januar	28,494	115,711	" 61,472. 24
" Februar	28,364	118,749	" 64,963. 84
" März	39,192	146,765	" 82,355. 30

Die in der Rubrik: B „Mittelbare Betriebseinnahme“ unter dem Titel I. „Vergütung der Postverwaltung“ in dem Berichtsjahre gegenüber früheren Jahren statt gehabte Mindereinnahme hat in Abschnitt I. e. des gegenwärtigen Geschäftsberichtes bereits ihre Begründung gefunden.

Die Mehreinnahme, welche die Rechnung des Berichtsjahres unter dem Titel II. „Pacht- und Miethzinse“ aufweist, röhrt theils von vermehrtem Miethzins, welchen die Eidgenössische Postverwaltung für weitere ihr in den Bahngebäuden für den Postdienst überlassene Räumlichkeiten zu bezahlen hat, theils von der Verpachtung der Restaurationen in den Bahnhofgebäuden in Romanshorn und Winterthur, theils endlich von der Vermietung der Wohnungen im Magazingegebäude in Romanshorn an verschiedene Angestellte der Unternehmung her.

Unter dem Titel IV. „Zufälliges“ ist der Jahreszins der Netto-Einnahme des Betriebes vom Jahre 1854 zu 4% berechnet im Betrage von Fr. 4403. 04 in Einnahme gebracht worden, wodurch übrigens der endlichen Entscheidung über die Bestimmung, welche den Netto-Einnahmen des Bahnbetriebes vom 1. Juli 1853 bis zu dem Zeitpunkte, mit welchem die Verzinsung des Aktienkapitales zu 4% aufhören wird, gegeben werden soll, in keiner Weise vorgegriffen wird.

Zu den Ausgaben der Betriebsrechnung des Berichtsjahres übergehend, bemerken wir, daß, während in den Rechnungen über die Jahre 1853 und 1854 unter dem Titel I. „Allgemeine Verwaltung“ nur die Besoldungen der mit der unmittelbaren Leitung des Bahnbetriebes Zürich-Baden betrauten Beamten in Rechnung gebracht waren, dieser Titel in der Betriebsrechnung des Berichtsjahres nun auch mit einem Theile der Kosten der Centralverwaltung belastet worden ist. Wir haben nämlich unter demselben die Sitzungsgelder der Direktion, sowie die Besoldungen des Generalsekretärs, der Bahningenieure, des Maschinenmeisters und der übrigen Angestellten des Centralbürotheils zur Hälfte, theils zu einem Dritttheile in Rechnung gebracht. Um den Betrag der in Folge dessen in den Iten Ausgabentitel der Betriebsrechnung aufgenommenen Posten ist nun folgerichtig die Rechnung über den Bahnbau minder belastet worden.

Die in der Betriebsrechnung des Berichtsjahres gegenüber denjenigen der früheren Jahre unter dem Titel II. „Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel“ erscheinende Mehrausgabe wurde

zum größten Theile durch die in Folge der Eröffnung des Betriebes der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur nothwendig gewordene Vermehrung des Bahnpersonals veranlaßt. Es sind nämlich zu dem Personale von 1 Bahnaufseher und 25 Bahnwärtern für die Bahnstrecke Zürich-Baden, 3 Bahnaufseher und 61 Bahnwärter für die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur hinzugekommen. Die für die Unterhaltung der Bahn und ihrer Zubehörden von Romanshorn bis Winterthur erlaufenen Kosten sind nicht in die Betriebsrechnung aufgenommen, sondern als Ausgaben für die Vollendung des Bahnbaues der Berechnung einverlebt worden. Dagegen erscheinen die Kosten der Unterhaltung der Bahnlinie Zürich-Baden mit Frk. 17,665. 72 in der Betriebsrechnung. Von dieser Summe sind Frk. 11,416. 26 auf die Erneuerung von Schwellen, Schienen und Schienennägeln verwendet worden. Eine weitere Vermehrung der Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnstrecke Zürich-Baden steht für das I. J. in Aussicht, da auf dieser Linie die seit 9 Jahren im Betriebe befindlichen Schwellen und zum Theil auch die Schienen einer successiven Auswechselung durch neue entgegengehen.

Der Ausgabentitel III „Transportkosten“ ist von Frk. 107,106. 98 im Jahre 1854 auf Frk. 204,544. 70 im Jahre 1855 angewachsen. Werden die Transportkosten, welche im Jahre 1854 auf der  $4\frac{7}{8}$  Stunden (23,4 Kilometer) langen Bahnstrecke Zürich-Baden Frk. 107,106. 98 betragen haben, der  $11\frac{7}{8}$  Stunden (56,2 Kilometer) langen Bahnlinie Romanshorn-Winterthur zu Grunde gelegt, so müßten sich die Transportkosten der letztern Bahnstrecke jährlich auf Frk. 288,864. 18 und in  $7\frac{1}{2}$  Monaten, während welcher die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur im Berichtsjahre im Betriebe war, auf Frk. 185,040. 11 belaufen. Die Transportausgaben in der Betriebsrechnung von 1855 betragen aber nur Frk. 97,437. 72 mehr, als sie in derjenigen von 1854 ausgemacht haben. Hat nun auch zu diesem auffallend günstigen Ergebnisse der Umstand, daß die übrigens unbedeutenden Reparaturen, welche an den auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur zur Verwendung gekommenen Lokomotiven, Tendern und Transportwagen im Berichtsjahre vorzunehmen waren, den Lieferanten als in die Garantiezeit fallend in Rechnung gebracht werden konnten, auch etwelcher Maßen beigetragen, so liegt doch in jenem Ergebnisse nichts desto weniger eine neue Bestätigung des Satzes, daß in Folge der Verlängerung einer Bahnlinie nicht blos die Administrationskosten im Verhältnisse der größern Länge der Bahn sich vermindern, sondern auch in andern Richtungen, wie namentlich an der Löhnung des Expeditions- und Maschinenpersonals, sowie an dem Verbrauche von Brenn-, Schmier- und Baumaterial sehr erhebliche Ersparnisse erzielt werden können.

Die Ergebnisse des Betriebes der Dampfschiffe, deren Anschaffung der Verwaltungsrath der Nordostbahn, wie wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß gebracht, zur Sicherung einer gehörigen Verbindung der Nordostbahn mit den deutschen an den Bodensee ausmündenden Bahnen beschlossen hat, wurden, da wir diese Dampfschiffe lediglich als eine Fortsetzung unserer Bahnlinie ansehen, in die Betriebsrechnung des Berichtsjahres aufgenommen und zwar in Einnahmen mit Frk. 37,588. 86

und in Ausgaben mit „ 45,887. 47

so daß die Dampfschiffe, wenn sie als selbstständige Unternehmung aufgefaßt werden, im Berichtsjahre statt eines Ertrages einen Verlust von . . . . . Frk. 8298. 61 ergeben hätten. Dieses ungünstige Verhältnis röhrt zum Theile daher, daß das erste Dampfboot und

die erste Schleppbarke anstatt Mitte Mai erst Ende Juni, das zweite Dampfboot und die zweite Schleppbarke anstatt Mitte Juni erst mit 1. November dem regelmäßigen Dienste übergeben werden konnten. Die der Abfuhr von Gütern ab Lindau durch unsere Boote anfänglich entgegengetretenen Hemmnisse konnten durch einen am 6. August mit der Lindauer Dampfbootgesellschaft abgeschlossenen Vertrag, gemäß welchem die Verschiffungen zwischen Romanshorn und Lindau unter die Lindauer-Dampfboot- und die Nordostbahngesellschaft zu gleichen Theilen getheilt werden sollen, gehoben werden. Noch weit größere Schwierigkeiten sind der Betheiligung unserer Boote an den Verschiffungen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen von Seite der Württembergischen Centralbehörde der Verkehrsanstalten entgegen gestellt worden. Es wurden nämlich von der letztern sogenannte Differenzial-Frachten aufgestellt, welche den Gütertransport ab Friedrichshafen in seinem ganzen Umfange den Württembergischen Schiffen zuwenden und jede Theilnahme unserer wie anderer Schiffe an diesem Transporte ausschließen sollten. Die erst nach erfolglosen Unterhandlungen unserseits nothgezwungen ergrieffenen Gegenmaßregeln hatten einen nicht ungünstigen Erfolg und werden hoffentlich doch noch eine im Interesse der beidseitigen Unternehmungen liegende Vereinbarung herbeizuführen vermögen.

Vom 23. Juni beziehungsweise vom 1. November bis Ende Dezember des Berichtsjahres ergab unser Dampfbootbetrieb folgende Resultate:

Personen I. Klasse	11,896.	Ginnahmen: Frk. 19,683. 26
" II. "	3,516.	" 1,666. 46
im Ganzen	15,412.	Frk. 21,349. 72
Gepäck, Güter u. c. Str. 25,251½ {		16,239. 14
Getreide . . . " 34,440 {		
im Ganzen . . . Str. 59,691½		Frk. 37,588. 86
Für den Zeitraum vom 1. Januar bis Ende März 1856 stellen sich folgende Ergebnisse heraus:		
Personen . . . . 1864	Ginnahmen: Frk. 2,980. 19	
Gepäck, Güter u. c. Str. 31,878 {		
Getreide . . . . " 24,062 {		" 12,523. 76
		Frk. 15,503. 95

Aus der Vergleichung dieser Frequenzergebnisse des I. Quartales des laufenden Jahres mit denjenigen des Berichtsjahres geht zu Gunsten jener eine bedeutende Vermehrung des Güterverkehrs hervor, welche in Verbindung mit dem Umstande, daß nun in diesem Jahre unsere beiden Schiffe während der ganzen, den größten Verkehr von Reisenden mit sich bringenden Jahreszeit in Thätigkeit sein werden, zu der Erwartung berechtigt, daß das diesjährige Ergebniß unserer Dampfbootunternehmung, auch abgesehen von dem aus derselben für die Nordostbahn indirekt erwachsenden Nutzen und die Dampfbootunternehmung als eine für sich bestehende Verkehrsanstalt ins Auge gefaßt, ein befriedigendes werde genannt werden können.

Sollen nun nach diesen Ausführungen über die Betriebsergebnisse der Nordostbahn in dem Berichtsjahre die letztern schließlich noch in Eine Zahl zusammengezogen werden, so kann folgende einfache Rechnung angestellt werden:

Bon den beiden Linien der Nordostbahn, welche in dem Berichtsjahre im Betriebe waren, beträgt der Ankaufspreis der einen, Zürich-Baden, welche das ganze Jahr hindurch im Betriebe war . . . . . Frk. 4,503,975. —

das Baukapital der andern, Romanshorn-Winterthur, bis jetzt ungefähr Frk. 10,000,000, oder für die  $7\frac{1}{2}$  Monate, während welcher diese Linie im Betriebe war . . . . . " 6,250,000. —

Es beläuft sich somit das in dem Berichtsjahre aus der Netto-Einnahme des Betriebes zu verzinsende Kapital auf . . . . . Frk. 10,753,975. — Die Netto-Einnahme des Betriebes im Berichtsjahre beträgt aber . . . " 383,472. 62

oder 3,56 % des verzinsbaren Kapitals, wobei allerdings die Netto-Einnahme des Betriebes der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur vom 15. Mai bis 31. Dezember 1855 als Maßstab für die Berechnung einer muthmaßlichen Netto-Einnahme dieser Bahn in dem übrigen Theile des Berichtsjahres, während dessen sie noch nicht im Betriebe war, benutzt werden mußte.

Faßt man ins Auge, daß es sich um den Betrieb zweier kürzerer, unter sich nicht zusammenhängender Eisenbahnlinien, von denen die eine überdies neu dem Verkehre übergeben worden ist, handelt, so glauben wir dieses Ergebniß unbedenklich als ein zu erfreulichen Aussichten berechtigendes bezeichnen zu dürfen.

Diesen Angaben über das finanzielle Ergebniß des Bahnbetriebes in dem Berichtsjahre glauben wir noch einige anderweitige Mittheilungen über den letzten anreihen zu sollen.

Auf der Bahnstrecke Zürich-Baden wurden das ganze Berichtsjahr hindurch täglich 4 Bahnzüge hin und zurück, und zwar für den Personen- und Waarentransport, und je an den Sonntagen während der Sommermonate ein fünfter Bahnhzug für Personen unterhalten, somit im ganzen Jahre 2976 Züge hin und zurück ausgeführt. Auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur fanden vom 15. Mai bis 1. Oktober täglich 4 Bahnzüge hin und zurück, nämlich 3 Personenzüge und 1 Güterzug, und vom 1. Oktober bis zum Ende des Berichtsjahres täglich 3 Züge hin und zurück, nämlich 2 Personenzüge und 1 Güterzug, im Ganzen aber vom 15. Mai bis 31. Dezember 1706 Züge statt.

Mit den Personenzügen wurde, das Anhalten bei den Zwischenstationen inbegriffen, eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 4 geographischen Meilen (ca. 6 Schwz. Stdn.) und mit den Güterzügen eine solche von 3 geogr. Meilen (ca.  $4\frac{1}{2}$  Schwz. Stdn.) auf die Zeitstunde eingehalten.

Die Transporttarifen, welche im Berichtsjahre für die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur in Uebereinstimmung mit den Konzessionsvorschriften, übrigens nur provisorisch, festgestellt und sodann, als am 27. Dezember auch das Bahnhstück von Winterthur bis Oerlikon eröffnet ward, in analoger Weise auch auf diese Bahnlinie ausgedehnt wurden, werden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Oerlikon-Zürich und der Vereinigung der Linie Romanshorn-Zürich mit der Linie Zürich-Baden einer Revision unterworfen werden.

Das schon in unserm letzten Geschäftsberichte aufgeführte, für die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur bestimmte Transportmaterial hat sich hinsichtlich der Zahl der Lokomotiven und Wagen als dem Bedürfnisse ganz angemessen und hinsichtlich der Bauart und der Leistungen als vollkommen befrie-

digend erwiesen. Der Bau der 2 Dampfschiffe und der 2 Schleppboote unserer Gesellschaft ist von der hiesigen Maschinenfabrik der Herren Escher, Wyss und Comp. in allen Beziehungen den Bestimmungen des Vertrages gemäß ausgeführt worden und es haben diese Fahrzeuge auch in Betreff ihrer Leistungen allgemeine Anerkennung gefunden.

Durch die Errichtung des Bahntelegraphen ist für den bahndienstlichen Verkehr eine wesentliche Erleichterung erzielt worden. Außer dem mit der Ausübung des Bahntelegraphendienstes vertragsgemäß beauftragten Eidg. Telegraphenbüro im Bahnhofe zu Romanshorn befinden sich in Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur und Oerlikon Bahntelegraphenstationen. Die Besorgung des Bahntelegraphendienstes ist den Einnehmern auf den betreffenden Stationen übertragen, so daß für dieselbe keine besondern Kosten erwachsen. Gemäß unsrern Anordnungen haben sich übrigens die sämtlichen Beamten der Nordostbahn mit der Besorgung des Telegraphendienstes vertraut gemacht.

Auf beiden dem Verkehre übergebenen Bahnstrecken haben im Berichtsjahre keinerlei Störungen des Betriebes stattgefunden. Auch haben wir außer dem Tode eines Angestellten der Kaufhausverwaltung, der auf dem Bahnhofe in Zürich bei Nachtzeit unmittelbar vor einem in Bewegung befindlichen Zug die Bahn überschritten und in Folge dessen umgestürzt und übersfahren wurde, keinen weiteren Unglücksfall, der durch den Betrieb der Nordostbahn veranlaßt worden wäre, zu beklagen. Den mit der Handhabung der Bahnpolizei beauftragten Angestellten der Gesellschaft ist von den Lokalbehörden mit wenigen Ausnahmen die gleich sehr im Interesse des Publikums wie in demjenigen des Bahndienstes liegende Unterstützung zu Theil geworden. Da, wo ausnahmsweise diese Handhabung ermangelt werden mußte, konnte durch eine zweckmäßige Abgrenzung des Bahngebietes Störungen des Bahndienstes und möglichen Unglücksfällen begegnet werden.

Die Rechnung der Unterstützungs kasse der Angestellten unserer Gesellschaft zeigt mit dem 31. Dezember des Berichtsjahres einen Aktivsaldo von Frk. 20,736. 91 und die Rechnung der Krankenkasse einen solchen von Frk. 2003. 56.

## V. Bahnbau.

Da die Eisenbahn von Romanshorn bis Zürich so viel als vollendet, dagegen die Linie von Baden bis Aarau erst im Baue begriffen ist, so dürfte es am angemessensten sein, unsere Berichterstattung über den Bahnbau nach diesen beiden Eisenbahnstrecken in 2 Abtheilungen zerfallen zu lassen.

### A. Eisenbahmlinie Zürich-Romanshorn.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir die Gröfönnung der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur in der ersten Hälfte des Monates Mai 1855 in Aussicht gestellt und die Hoffnung ausgesprochen, daß die Gröfönnung der Linie von Winterthur bis Zürich im Anfange des Jahres 1856 werde stattfinden können. Die Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur wurde am 15. Mai und die Linie Winterthur-Oerlikon am 27. Dezember des Berichtsjahres dem Verkehre übergeben, nachdem die Regierungen von Zürich und Thurgau, wie die Konzession es erheischt, vorher ihre Bewilligung dazu