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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 4 (1856)

Artikel: Vierter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1857 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730446

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: 19.08.2025

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

Vierter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1857

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Zürich,
Druck von Orell, Füßli und Comp.
1857.

Tit.

Der vierte Geschäftsbericht der Direktion der Nordostbahngesellschaft, welchen dieselbe hiemit ablegt, umfaßt das Geschäftsjahr 1856. Auch in ihm wird aus den in dem letztjährigen Berichte angeführten Gründen der Zweckmäßigkeit die gleiche Anordnung in der Reihenfolge der einzelnen Materien befolgt werden, die wir dort zur Anwendung gebracht haben.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

1. Konzessionen. Anknüpfend an eine Mittheilung im vorjährigen Geschäftsberichte führen wir an, daß auch im vergangenen Geschäftsjahre die Direktion wiederholt durch Vermittlung der Regierung des Kantons Zürich Schritte gethan hat, um den durch Staatsverträge festgesetzten Bestimmungen über die Anlage des Bahnhofes in Rorschach die vertragsgemäße Anerkennung zu verschaffen. Zwar sind wir auch jetzt noch nicht im Stande, die definitive Erledigung dieser Angelegenheit Ihnen mittheilen zu können, hoffen aber mit Bestimmtheit, daß jene in nächster Zeit stattfinden wird, indem die betreffenden Unterhandlungen auf einen zu dieser Annahme berechtigenden Punkt gediehen sind. — Wir bringen im Weitern zu Ihrer Kenntnißnahme, daß wir im Berichtsjahre bei dem Großen Rathe des Kantons Zürich um Ertheilung einer Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Zürich durch das Sihlthal an die Zürich-Zugerische Kantonsgränze bei der Sihlbrücke eingekommen sind. Die Veranlassung dazu liegt in einem Vertrage, den Ihre Gesellschaftsbehörden mit dem Zürich-Zugerischen Eisenbahnkomité am 29. November abgeschlossen haben. Dieses Komité, welches aus Bürgern der Kantone Zürich und Zug gebildet ist, hatte bei den Behörden der Kantone Zürich und Zug die Ertheilung einer Konzession für den Bau einer Sihlthalbahn in der weitern Richtung nach Brunnen und dem St. Gotthard nachgesucht und von dem Kanton Zug seither erhalten. Von dem Konzessionsgesuche für den Bau der bezeichneten Eisenbahn im Kanton Zürich setzte uns die Regierung desselben in Kenntniß, da nach der der Nordostbahngesellschaft ertheilten Konzession derselben das Recht der Priorität im Baue zusteht. In beidseitigem Interesse der Nordostbahngesellschaft und des Zürich-Zugerischen Eisenbahnkomité's glaubten wir den erwähnten Vertrag mit dem letztern abschließen zu sollen, nach welchem wir, wie schon bemerkt, die Konzession bei dem hiesigen Großen Rathe nachzusuchen uns verpflichteten, anderseits aber das Zürich-Zugerische Eisenbahnkomité verpflichtet wurde, auf Verlangen der Nordostbahngesellschaft die ertheilte Konzession nebst allen daraus hervorgehenden Rechten und Pflichten wieder zu übernehmen. Der endliche Entscheid ist aber bis zu diesem Augenblicke von den Behörden des Kantons Zürich noch nicht gefaßt worden.

2. Genehmigung des Tracé's der Bahn. Von Wichtigkeit ist hier die Veränderung, welche entgegen dem ursprünglichen Bauplane für die zweite Abtheilung der Bahn von Brugg bis Aarau eintreten wird. Schon in unserem letztjährigen Geschäftsberichte wiesen wir darauf hin, wie wünschbar es sei, daß eine Abänderung der von dem Kanton Aargau ertheilten Konzession in dem Sinne stattfinde, daß die Verpflichtung der Nordostbahngesellschaft, die Bahn „bei Lenzburg vorbeizuführen", aufgehoben und ihr gestattet werde, von Holderbank über Rupperswyl nach Aarau zu bauen. Die günstigere Stimmung für das letztere Projekt, die wir bei den Behörden des Kantons Aargau im Anfange des letzten Jahres wahrzunehmen glaubten, veranlaßte uns, neuerdings Schritte zu thun, um die bezeichnete Abänderung des § 7 der am 27. Brachmonat 1853 ertheilten Konzession zu bewirken. Obschon der Große Rath des Kantons Aargau auf unser Gesuch bereits in seiner Sitzung am 8. Mai in einer grundsätzlich entsprechenden Weise einging, so konnte dennoch die definitive Erledigung dieser Angelegenheit nicht mehr im Laufe des abgewichenen Jahres stattfinden. Die Bemühungen eines Theiles der Bevölkerung des Kantons Aargau, der dieser Abänderung des ursprünglichen Tracé's nicht günstig gestimmt war, und die mehrfach angeordneten technischen Untersuchungen verzögerten nicht nur den von uns dringend gewünschten Entscheid, sondern ließen es sogar eine Zeit lang nicht unwahrscheinlich erscheinen, daß der bereits gefaßte Beschluß des Großen Rathes des Kantons Aargau wieder aufgehoben werden könne. Die letztere Befürchtung ist nun zwar nicht verwirklicht worden, indem der Große Rath des Kantons Aargau in seiner Sitzung vom 12. Februar d. J. seinen frühern Beschluß im Wesentlichen aufrecht erhielt, somit an der Stelle der früher konzessionsgemäßen Richtung über Lenzburg den Bahnbau von Holderbank über Rupperswyl nach Aarau bewilligte; allein es darf dabei nicht unerwähnt bleiben, daß dadurch der Nordostbahngesellschaft bedeutende ökonomische Opfer auferlegt wurden, indem sie unter Anderem verpflichtet wird, an den Kanton Aargau die Summe von Frk. 700,000 zu entrichten. So groß diese Summe auf den ersten Blick erscheinen mag und in der Wirklichkeit es auch ist, so ist es doch auf der andern Seite dem wohlverstandenen Interesse der Nordostbahngesellschaft angemessen, sich dem erwähnten Beschlusse des Großen Rathes des Kantons Aargau zu unterziehen, wenn wir die Nachtheile ins Auge fassen, welche der Bau über Lenzburg hinsichtlich der Baukosten und des Betriebes nach sorgfältigen technischen Ermittelungen nothwendig mit sich führen würde. Es hat deßhalb die Direktion in Folge Ermächtigung des Verwaltungsrathes der Regierung des Kantons Aargau die Bereitwilligkeit der Nordostbahngesellschaft ausgesprochen, sich den Bestimmungen des erwähnten Großrathsbeschlusses zu unterziehen, womit wir diese Angelegenheit, welche ohne unsere Schuld und zum großen Nachtheile unserer Gesellschaft wie des ganzen Publikums verzögert worden ist, als eine beseitigte betrachten dürfen.

3. Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Im Berichtsjahre haben über die Einrichtungen des Bahnhofes in Aarau wiederholte Unterhandlungen mit der Regierung des Kantons Aargau stattgefunden. Dieselben sind aber in diesem Augenblicke noch nicht zu einem vollständigen Abschlusse gebracht worden. — Die Station, welche ursprünglich in unmittelbarer Nähe vom Bade Schinznach angelegt werden sollte, wird mit Genehmigung der aargauischen Regierung mehr in die Nähe des Dorfes Birrenlauf verlegt werden.

4. Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht. Zwischen dem eidgenössischen Post- und Baudepartement und der Nordostbahngesellschaft ist unterm 30. August ein neuer umfassender Vertrag abgeschlossen worden, mit welchem der frühere vom 7. Mai 1855 aufgehoben wurde. Durch denselben werden alle Beziehungen zwischen der eidgenössischen Postverwaltung und derjenigen der Nordostbahn definitiv geordnet, theils für die bereits dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken, theils für die noch zu vollendenden. Beiden Kontrahenten ist das Recht einer dreimonatlichen Kündigung vorbehalten. — Wir erwähnen noch des Abschlusses von Verträgen mit den Regierungen der Stände Zürich, Thurgau und Aargau, betreffend den polizeilichen Transport auf der Eisenbahn, und eines weiteren Vertrages mit der Regierung des Standes Aargau über die Erhebung der Konsumosteuer auf den durch die Nordostbahn nach dem Kanton Aargau gehenden geistigen Getränken, sowie über den Transit derselben.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Mit der Glattthalbahngesellschaft wurde im letzten Berichtsjahr ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen das Eigenthum an dem Bahnhofe Wallisellen ausgeschieden, das Erforderliche wegen der auszuführenden Bauten festgesetzt, der Pachtzins der Glattthalbahn an die Nordostbahngesellschaft für die Mitbenutzung des der letztern gehörenden Bahnhoftheiles bestimmt und die Leitung und Besorgung des ganzen Bahnhofdienstes den Angestellten der Nordostbahn übergeben wurde, während die Kosten von beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen zu tragen sind. Verschiedene nicht sehr erhebliche Differenzen wurden bei dieser Gelegenheit für den Fall, daß sie nicht anderweitig geschlichtet werden könnten, der Entscheidung eines Schiedsgerichtes zugewiesen. — Ferner erwähnen wir mit Vergnügen des Abschlusses eines Fusionsvertrages mit der Rheinfallbahngesellschaft, der, obschon im Laufe des Berichtsjahres abgeschlossen und von beiden Gesellschaften genehmigt, aus Rücksicht auf einen mit Gebrüder Rothschild am 27. November 1855 eingegangenen Vertrag erst mit dem 1. April des laufenden Jahres zur Ausführung gekommen ist. Wir können uns über diesen Gegenstand auf eine bloße Hinweisung beschränken, da derselbe Veranlassung zu den Verhandlungen unserer Generalversammlung am 13. Dezember vergangenen Jahres gewesen ist und von daher der Fusionsvertrag selbst sich gedruckt in Ihren Händen befindet. — An dieser Stelle wird es am Platze sein, mit einigen Worten unsere Fusionsbestrebungen überhaupt zu berühren. Es wurde uns schon bei einer früheren Gelegenheit Veranlassung geboten, die Grundsätze der Fusionspolitik, die wir glauben befolgen zu sollen, zu berühren. Bei konsequenter Beobachtung des damals aufgestellten Prinzipes: für Fusionspläne unter Bedingungen, welche den günstigen Verhältnissen der Nordostbahngesellschaft angemessen sind, uns zu interessiren, haben wir im abgelaufenen Berichtsjahre auf diesen wichtigen Gegenstand ununterbrochen unser Augenmerk gerichtet und ist derselbe die Veranlassung einer unausgesetzten Thätigkeit geworden. Es wurde uns jedoch, mit Ausnahme der erfolgreichen Bemühungen in der Fusionsangelegenheit mit der Rheinfallbahngesellschaft, keine weitere Gelegenheit geboten, die Aufgabe, die wir uns gestellt hatten, zu verwirklichen. Einem Fusionsprojekte mit verschiedenen Bahngesellschaften der östlichen Schweiz, welches in der ersten Hälfte des Berichtsjahres angebahnt war, konnten

die Gesellschaftsbehörden der Nordostbahngesellschaft ihre Zustimmung nicht ertheilen und ein späteres Projekt zu einer Fusion sämmtlicher östlichen Bahnen, das von uns ausging, fand anderwärts nicht den erwünschten Anklang. Hinsichtlich der erst in jüngster Zeit mit den Eisenbahngesellschaften der Central- und Westschweiz gepflogenen Unterhandlungen sind wir aber noch nicht in der Lage, Ihnen — in diesem Bericht wenigstens — eine abschließende Mittheilung machen zu können.

III. Kapitalbeschaffung.

Nachdem wir uns im letzten Geschäftsberichte einläßlich über die finanziellen Verhältnisse der Nordostbahngesellschaft ausgesprochen haben, beschränken wir uns dieß Mal auf die Hervorhebung folgender Punkte:

Zur Deckung der Ausgaben für das abgelaufene Jahr waren die vorhandenen Fonds, wie Sie aus der gestellten Rechnung entnehmen werden, mehr als hinreichend. Auch dürften die vorhandenen disponiblen Geldmittel zur Ausführung der voraussichtlichen Bauten und Anschaffungen für das laufende Jahr genügen. — Zufolge des Vertrages, der mit den Gebrüdern Rothschild in Paris am 27. November 1855 abgeschlossen und am 12. Dezember des gleichen Jahres von dem Verwaltungsrathe genehmigt worden war, haben dieselben weitere 5000 Nordostbahnaktien zu dem vertragsgemäßen Kurse von Frk. 475 bezogen und die Einzahlung dafür geleistet. Eine Differenz, welche anfänglich über die Zinsanrechnung bei diesen Aktien stattfand, haben wir im Interesse der Nordostbahngesellschaft in der Weise beseitigt, daß sich die Gebrüder Rothschild den Zins vom 1. Januar 1856 bis zum Tage der Zahlungen des Betrages für die Aktien zu Lasten schreiben ließen. — Nicht aber konnten wir einen weitern Anstand mit Gebrüder Rothschild, betreffend die Begebung weiterer Aktien, beseitigen, so daß diese Frage Gegenstand eines vor hiesigen Gerichten schwebenden Prozesses werden mußte, dessen Entscheidung zur Stunde noch nicht stattgefunden hat.

IV. Bahnbetrieb.

Die Ergebnisse des Bahnbetriebes vom Jahre 1856, worüber wir hiemit die Rechnung vorlegen, dürfen in jeder Hinsicht als außerordentlich erfreulich bezeichnet werden. Vom 1. Januar bis 25. Juni waren die beiden Bahnstrecken Romanshorn-Oerlikon und Zürich-Baden noch von einander getrennt im Betriebe. Am 26. Juni erfolgte die Eröffnung der Bahnstrecke Oerlikon-Zürich und die Errichtung eines durchgehenden Verkehrs von Romanshorn bis Baden, und am 29. September wurde auch die Bahnstrecke Baden-Brugg dem Verkehr übergeben.

Aus der nachstehenden übersichtlichen Zusammenstellung der Betriebsergebnisse des Berichtsjahres mit denjenigen vom vorausgegangenen Jahre 1855, während welchem die Bahnstrecken Romanshorn-Winterthur und Zürich-Baden dem Betriebe übergeben waren, geht hervor, welche bedeutende Vermehrung der Einnahmen die im Berichtsjahre eingetretene Eröffnung der frequentern Bahnstrecke Winterthur-Zürich und die im Beginn des Sommers stattgefundene Vereinigung der beiden Bahnlinien zur Folge hatten.

Die Brutto-Einnahmen betragen:	1855. Zürich-Baden. Romanshorn-Winterthur. Frk.	Rp.		1856. Romanshorn-Brugg. Frk.	Rp.	
A. Bahnbetrieb.						
1. Personentransport	406,074	54		907,463	09	
2. Gütertransport	281,127	61		595,651	25	
B. Mittelbare Betriebseinnahme.						
1. Vergütung der Postverwaltung .	3,750	—		495	—	
2. Pacht- und Miethzinse . . .	5,313	30		9,354	90	
3. Gewonnenes Material . . .	1,870	72		10,275	95	
4. Zufälliges	4,498	42		15,384	99	
Summa der Einnahmen			702,634 59			1,538,625 18
Hievon gehen ab die Ausgaben:						
1. Allgemeine Betriebsverwaltung .	23,695	74		36,211	87	
2. Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel	82,620	92		204,800	44	
3. Transportkosten	204,544	70		414,387	61	
Summa der Ausgaben			310,861 36			655,399 92
Es ergibt sich sonach eine Netto-Einnahme von			**391,773 23** oder 55,76 % der Brutto-Einnahme.			**883,225 26** oder 57,4 % der Brutto-Einnahme.

Auf die verschiedenen Rechnungsrubriken übergehend, sehen wir uns zu folgenden weitern Aufschlüssen veranlaßt:

„A. Bahnbetrieb. 1. Personentransport." In den verschiedenen Wagenklassen wurden Personen befördert:

	1855.			1856.		
I. Klasse Personen	1,961	=	0,57 %	4,087	=	0,58 %
II. „ „	74,877	=	21,80 „	108,283	=	15,39 „
III. „ „	266,619	=	77,63 „	591,229	=	84,03 „
Total der beförderten Personenzahl	343,457	=	100 %.	703,599	=	100 %.

Die auffallende Differenz, die sich im Jahre 1856 zu Ungunsten des Personentransportes in der zweiten Wagenklasse gegenüber dem vorausgegangenen Jahre mit 6,45 % herausstellt, rührt theils von dem Umstande her, daß der geschäftliche Verkehr zwischen Zürich und Winterthur, sowie hauptsächlich auch zwischen Winterthur und Romanshorn, mehr der dritten Wagenklasse zufällt, als dieses zwischen Zürich und Baden der Fall ist, wo die zweite Wagenklasse verhältnißmäßig mehr benutzt wird, theils auch daher, daß die im Berichtsjahr geleisteten sehr bedeutenden Militärtransporte (16,018 Mann) der dritten Wagenklasse zufallen. Von der beförderten Personenzahl von 703,599 haben

32,2 %	oder	Personen	226,658	eine Bahnstrecke	von minder als	3 Stunden,
51,7 „	„	„	363,684	„ „	„	3 — 6 Stunden,
9,8 „	„	„	68,884	„ „	„	6 — 12 „
6,1 „	„	„	42,808	„ „	„	12 — 18 „
0,2 „	„	„	1,565	„ „	„	über 18 „
100 %			703,599			

befahren und eine Gesammttaxe von Frk. 833,161. 25 bezahlt. Die von einer Person durchschnittlich bezahlte Taxe beträgt Frk. 1. 18,4 Rp.

Im durchgehenden Verkehr nach und von den einmündenden Bahnen wurden Billets ausgegeben:

a. der St. Galler-Appenzeller Eisenbahn

von Nordostbahnstationen	an	17,628 Personen,
von St. Gallerbahnstationen	an	17,731 „
	Total	35,359 Personen.

b. der Glattthalbahn (vom 31. Juli an)

von Nordostbahnstationen	an	14,046 Personen,
von Glattthalbahnstationen	an	16,057 „
	Total	30,103 Personen.

In der Rubrik „2. Gütertransport", in welcher auch der Ertrag der Gepäckstücke und Reiseeffekten enthalten ist, sind die Einnahmen von Frk. 281,127. 61 im Jahre 1855 auf Frk. 595,651. 25 im Jahre 1856 und die Zahl der beförderten Zentner von 1,281,279 auf 1,875,894 angestiegen. Im Jahre 1855 wurde im Durchschnitt per Zentner eine Taxe von 21,94 Rp. bezahlt, während diese Durchschnittstaxe im Berichtsjahre 31,70 beträgt und einer durchschnittlichen Transportstrecke von ungefähr 8 Stunden gleichkommt.

Diese Transporte vertheilen sich auf die 12 Monate wie folgt:

			Uebertrag	823,783	Zentner.
Januar	115,611	Zentner.	Juli	161,394	„
Februar	118,749	„	August	146,807	„
März	146,765	„	September	164,038	„
April	146,907	„	Oktober	177,516	„
Mai	140,662	„	November	184,523	„
Juni	155,089	„	Dezember	217,833	„
Uebertrag	823,783	Zentner.	Total	1,875,894	Zentner.

Der Güterverkehr der St. Galler-Appenzeller Eisenbahn hat im Jahr 1856 auf der Auswechslungsstation Winterthur (die in Winterthur selbst für die St. Galler Bahn aufgegebenen oder von daher eingetroffenen Gütersendungen inbegriffen) die Zahl von 139,663 Zentnern erreicht. — Die Verhandlungen mit der St. Gallischen Bahnverwaltung für die Erstellung eines durchgehenden Güterverkehres und die Beseitigung der für die Interessen beider Bahnunternehmungen nachtheiligen und für den Verkehr hemmenden und zeitraubenden Verladung der Güter in Winterthur blieben ohne Erfolg, weil diese Verwaltung sich weigerte,

die von der Nordostbahn beanspruchte Manipulationsgebühr einzugehen, welche 5 Rp. für den Zentner ohne Rücksicht auf die durchlaufene Distanz der Güter beträgt. Die Bemühungen jener Verwaltung, seit Eröffnung der Bahnstrecke St. Gallen-Rorschach durch außerordentliche Taxermäßigungen den Transit vom Bodensee nach Zürich und weiter für ihre Bahn zu gewinnen und der um 3 Stunden kürzeren, in der Thalebene sich hinziehenden Bahn zu entziehen, hatten bis dahin einen so geringen Erfolg, daß wir uns zu besonderen Maßregeln behufs Wahrung der Interessen unserer Unternehmung bis zur Stunde noch nicht veranlaßt fanden. — Ungeachtet des bestehenden durchgehenden Verkehrs nach der Glattthalbahn haben die Transporte dahin doch noch keine Bedeutung erlangt, was auch mit Rücksicht auf die Kürze der Bahnstrecke leicht begreiflich ist. Es wurden seit Eröffnung der Glattthalbahn versandt:

a. von der Glattthalbahn nach der Nordostbahn 3394 Zentner.

b. von der Nordostbahn nach der Glattthalbahn 6979 „

Einem Ansinnen der Glattthalbahn-Verwaltung, alle Güter zwischen Uster einer- und Zürich und Winterthur anderseits in der niedrigsten Frachtklasse, welche zwischen Winterthur und Wallisellen 11 Rp. und zwischen Zürich und Wallisellen 5½ Rp. per Zentner beträgt, zu befördern, konnte nicht entsprochen werden, da besonders die Taxe auf der letzteren Bahnstrecke kaum hingereicht hätte, die Manipulationskosten zu decken.

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

abgegangen von	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.
Romanshorn	21,777	3,200	699,559
Amrisweil	12,731	2,473	16,758
Sulgen	10,139	881	13,698
Bürglen	6,031	786	11,163
Weinfelden	17,062	1,751	15,162
Märstetten	10,000	976	18,377
Mühlheim	8,230	520	—
Felben	5,883	1,074	18,213
Frauenfeld	35,031	1,420	50,972
Islikon	7,660	190	832
Wiesendangen	6,482	50	—
Winterthur	159,726	8,897	163,210
Kemptthal	6,332	236	805
Effretikon	13,369	320	1,637
Wallisellen	26,849	2,520	4,940
Oerlikon	29,721	3,220	2,246
Zürich	188,655	21,900	320,520
Altstätten	7,640	60	—
Uebertrag	573,318	50,474	1,338,092

abgegangen von	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.
Uebertrag	573,318	50,474	1,338,092
Schlieren	13,227	390	—
Dietikon	18,483	545	237
Killwangen	5,677	103	—
Baden	78,788	13,450	377,569
Turgi	2,453	90	1,161
Brugg	11,653	2,220	91,561
Total	703,599	67,272	1,808,620

Die Ergebnisse des ersten Quartals vom Jahre 1857 sind folgende:

Monat.	Personen.	Einnahmen an Personen- und Gepäcktaxen. Frk.	Rp.	Güter und Gepäck. Zentner.	Einnahmen an Güterfrachten. Fr.	Rp.	Total-Einnahmen. Fr.	Rp.
Januar	54,754	59,447	53	202,555	82,158	15	141,605	68
Februar	42,941	49,841	53	176,504	75,711	24	125,552	78
März	43,500*	54,000	—*	205,000*	77,000	—*	131,000	—

* Approximatives Ergebniß.

In Betreff der geringern Einnahme in der Rubrik „B. Mittelbarer Betrieb" unter dem Titel „1. Vergütung der Postverwaltung" haben wir bereits in unserem letztjährigen Berichte den nähern Ausweis gegeben.

Die Vermehrung der Einnahmen unter dem Titel „2. Pacht- und Miethzinse" findet ihre Begründung theils in dem höhern Pachtzinse der Bahnhof-Restaurationen, theils in einer weitern Vermehrung der an die eidgenössische Postverwaltung miethweise überlassenen Räumlichkeiten.

Unter dem Titel „2. Gewonnenes altes Material" ist der Erlös derjenigen Materialien enthalten, welche durch stattgehabte und in der Ausgabe-Rubrik III. 3. f. verrechnete Reparaturen des Transportmateriales zum Verkaufe gelangt sind.

Wie in der Betriebsrechnung vom Jahre 1855 ist auch in derjenigen des Jahres 1856 der Jahreszins der Netto-Einnahme des vorausgegangenen Jahres mit 4 Prozent in Einnahme gestellt worden.

Von unserer vorjährigen Rechnungsstellung abweichend haben wir in unserer dießjährigen Rechnung mit Rücksicht auf das oben nachgewiesene überaus günstige Verhältniß der Netto-Einnahme zu den Ausgaben und mit Rücksicht darauf, daß bei der weitern Ausdehnung der im Betriebe befindlichen Bahnlinie die mit der Leitung des Betriebes betrauten Beamten, der Generalsekretär, dessen Gehülfe, die Bahn-Ingenieurs und der Maschinenmeister, ihre Zeit beinahe ausschließlich diesem Zweige der Verwaltung widmen mußten, deren vollen Gehalt in die Rechnung des Bahnbetriebes, theils in dem Ausgabetitel „I. Betriebsverwaltung", theils in denjenigen „II. Unterhaltskosten" und „III. Transportkosten", aufgenommen, wogegen die Sitzungsgelder der Direktion und die Besoldung der übrigen Beamten der Centralverwaltung, wie in der vorjährigen Rechnung, theils zur Hälfte und theils zu einem Dritttheile in die Betriebsrechnung gebracht worden sind.

Die Vermehrung der Ausgaben unter dem Titel „II. Unterhaltungskosten" von Frk. 82,620. 92 vom Jahr 1855 auf Frk. 204,800. 44 im Jahr 1856 rührt größtentheils von der durch die neuen Bahnlinien eingetretenen Vermehrung des Bahnwärterpersonals her. Es sind nämlich zwischen Romanshorn und Zürich, exclus. Bahnhof, 111 Bahnwärter und zwischen Zürich und Brugg 44 Bahnwärter angestellt. — Bezüglich des Unterhaltes des Bahnkörpers ist zu bemerken, daß die Ausgaben auf der Bahnstrecke von Romanshorn bis Winterthur ausschließlich dem Betriebe belastet wurden, während dieselben auf der Bahnstrecke Winterthur-Oerlikon bis zum 30. September und für diejenigen von Oerlikon bis Zürich und von Baden bis Brugg als Vollendungsarbeiten des Baues auf dem Baukonto berechnet worden sind. Für die ersteren zwei Strecken Romanshorn-Winterthur und Winterthur-Oerlikon (letztere vom 1. Oktober an) wurden für den Unterhalt Frk. 36,223. 65 und für die Bahnstrecke Zürich-Baden Frk. 22,189. 28 verausgabt. Auf dieser letztern Bahnabtheilung sind 2671 Stück neue Querschwellen, deren Werthbetrag mit Frk. 12,019 in obiger Summe enthalten ist, gegen alte und unbrauchbar gewordene ausgewechselt worden.

Unter dem Titel „III. Transportkosten" ist eine der im Betriebe befindlichen längeren Bahnstrecke entsprechende Vermehrung der Ausgaben eingetreten, welche sich nach den Unterabtheilungen dieses Titels ausscheidet wie folgt:

	1855.	1856.
1. Personen- und Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport	Frk. 67,722. 43	Frk. 111,313. 67
2. Gütertransport	„ 33,629. 60	„ 83,398. 05
3. Zugkraftskosten	„ 103,192. 67	„ 219,675. 89
Total:	Frk. 204,544. 70	Frk. 414,387. 61

Diese vermehrten Ausgaben rühren größtentheils von der erforderlich gewordenen Vermehrung des Stations- und Fahrpersonals her. Die Belöhnung desselben ist in der ersten Abtheilung „Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport" von Frk. 51,812. 21 auf Frk. 83,333. 33, in der zweiten Abtheilung „Gütertransport" von Frk. 23,322. 06 auf Frk. 63,708. 24 und in der dritten Abtheilung von Frk. 37,529. 34 auf Frk. 69,814. 30 angestiegen. Sodann bildet das Brennmaterial in der letzten Abtheilung den wesentlichsten Posten mit Frk. 95,040. 88, während derselbe in der Betriebsrechnung vom Jahr 1855 nur mit Frk. 39,522. 14 erscheint.

Ueber die Leistungen der Lokomotiven und Wagen und den Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial sind wir im Falle folgenden Nachweis zu geben:

Am Schlusse des Betriebsjahres waren wir im Besitze von 20 Lokomotiven sammt Tendern und 220 Wagen mit 538 Achsen. Dieses Transportmaterial zerfällt in folgende Unterabtheilungen:

A. Lokomotiven.

4 ältere Lokomotiven aus der vormaligen Keßler'schen Fabrik in Karlsruhe;

10 Personenzuglokomotiven, wovon 8 aus der Fabrik von J. A. v. Maffei in München und 2 aus der Fabrik von Escher, Wyß und Comp. in Zürich;

3 Schnellzugmaschinen aus der Fabrik von J. A. v. Maffei in München;

3 Güterzugmaschinen aus derselben Fabrik.

B. Wagen.

Vierrädrige Personenwagen:

1	Wagen	I. Klasse	mit 16	Sitzplätzen;
7	„	I. und II. Klasse	mit 140	„
11	„	II. Klasse	mit 264	„
14	„	III. „	mit 448	„
1	Stehwagen.			
34	Wagen mit 68 Achsen und		868	Sitzplätzen.

Achträdrige Personenwagen:

8	Wagen	I. und II. Klasse	mit 416	Sitzplätzen;
6	„	II. Klasse	mit 336	„
7	„	II. und III. „	mit 476	„
13	„	III. Klasse	mit 936	„
34	Wagen mit 136 Achsen und		2,164	Sitzplätzen.

Gesammtzahl der Sitzplätze 3,032.

Vierrädrige Güterwagen:

126	Wagen	à 160 Zentner Tragkraft	=	20,160	Zentner Tragkraft;
11	„	à 80 „ „	=	880	„ „
137	Wagen mit 274 Achsen und			21,040	Zentner Tragkraft.

Achträdrige Güterwagen:

4	Wagen	à 240 Zentner Tragkraft		960	Zentner Tragkraft;
11	„	à 200 „ „		2,200	„ „
15	Wagen mit 60 Achsen und			3,160	Zentner Tragkraft.

Gesammttragkraft: 24,200 Zentner.

Es kommen sonach auf 1 Lokomotive 26,9 Wagenachsen oder, da die vier kleinern ältern Lokomotiven der Steigungen wegen in den regelmäßigen Zügen nicht verwendet werden können, auf 1 Lokomotive 33,625 Wagenachsen. Mit diesem Material ist die Bahnstrecke von 114,4 Kilometer befahren worden, und es trifft per 7,15 Kilometer 1 Lokomotive und 33,625 Wagenachsen oder, da 114,4 Kilometer gleich 15,4188 deutsche Meilen sind, so kommen nahezu 1 Lokomotive und 33,625 Wagenachsen auf 1 deutsche Meile.

Von den Lokomotiven wurden Wegstunden zurückgelegt:

in Personenzügen . . .	55,979,7	Wegstunden;
in Güterzügen	11,595,5	„
mit Lokomotiven allein .	1,354,8	„
zum Schneeräumen . .	34,4	„
im Erdtransport . . .	2,869,9	„
bei Probefahrten . . .	340,4	„
Im Ganzen:	72,174,7	Wegstunden.

An Brennmaterial (3 Klafter Buchenholz zu 4 Klafter Tannenholz reduzirt) wurden verbraucht:

im Fahrdienst . . .	528,627 Kubikfuß.
im Reservedienst . .	11,969 „
Im Ganzen:	540,596 Kubikfuß

im Werthbetrag von Frk. 95,040. 88.

An Schmiermaterial, Oel und Talg, ist verwendet worden:

im Fahrdienst	Pfund 10,305¾
im Reservedienst	„ 509
Total	Pfund 10,814¾

im Werthbetrag von Frk. 7,514. 31.

Die Reparaturkosten betragen:

a. für Reparaturen, welche in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt wurden .	Frk. 20,653. 63
b. für solche, welche in andern Werkstätten vorgenommen wurden	„ 10,734. 77
Im Ganzen:	Frk. 31,388. 40

Die durchschnittliche Berechnung dieser Ausgaben per Wegstunde und per Kilometer ergibt folgenden Verbrauch:

	per Wegstunde.		per Kilometer.	
an Brennmaterial .	7,49 Kubikfuß	Frk. 1.31,68	1,56 Kubikfuß	Frk. —. 27,43
an Schmiermaterial	0,1498 Pfund	„ —. 10,41	0,0312 Pfund	„ —. 02,17
Reparaturkosten		„ —. 43,48		„ —. 09,06

Von dem Gesammtbetrag der für die Lokomotiven verausgabten Reparaturkosten von Frk. 31,388. 40 fallen Frk. 10,886. 19 auf die vier ältern Lokomotiven Limmat, Rhein, Aare und Reuß, worunter die beiden letztern mit Kesselreparaturen im Gesammtbetrage von Frk. 8,823. 06 begriffen sind.

Wie groß der Einfluß solcher außerordentlichen Reparaturen auf die per Wegstunde berechneten Kosten ist, ersieht man daraus, daß sich die Reparaturkosten

	per Wegstunde.	per Kilometer.
der 4 ältern Lokomotiven auf . . .	Frk. 1.34	Frk. —. 28
die 16 neuen Lokomotiven aber nur auf	„ 0.25	„ —. 053

belaufen.

Die unter dem Titel „Zugkraftskosten" aufgeführte Gesammtausgabe beträgt auf eine zurückgelegte Wegstunde Frk. 2. 88 und auf einen zurückgelegten Kilometer Frk. 0. 60.

Die durchschnittlich nahezu doppelt so stark belasteten, aber langsam fahrenden Güterzüge kosten per Wegstunde an Brennmaterial Frk. 1.68,2. wogegen die etwa halb so stark belasteten, aber schnell fahrenden Personenzüge für Frk. 1.25,2 Brennmaterial verbrauchen.

Sämmtliche Personen-, Gepäck- und Güterwagen haben zusammen 505,305⅝ Wegstunden zurückgelegt und die für dieselben ausgelegten Reparaturkosten belaufen sich nach Abzug der für Requisiten erwachsenen Auslagen auf Frk. 16,445. 83 oder, durchschnittlich per Wagenachse berechnet und auf 1,417,583 Achsenstunden reduzirt, auf eine zurückgelegte Wegstunde Frk. —. 01,16, auf einen zurückgelegten Kilometer Frk. —. 00,2416.

Trotz der Hemmnisse, welche der Entwicklung unserer Dampfbootunternehmung namentlich von württembergischer Seite im Laufe des Berichtsjahres entgegenstanden, hat dieselbe nichts desto weniger bereits eine erhebliche Ausdehnung erlangt.

Wir lassen hier zunächst eine übersichtliche Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben, welche einen Bestandtheil unserer Bahnbetriebsrechnung ausmachen, folgen und werden dann auf die einzelnen Rechnungsrubriken später näher eintreten.

A. Einnahmen.

I.	Personentransport . . .	Frk.	37,828. 78
II.	Gütertransport	„	53,533. 79
III.	Viehtransport	„	3,261. 38
IV.	Equipagentransport . .	„	135. 29
V.	Schlepp- und Anbindelöhne	„	922. 49
VI.	Posttransporte	„	6,212. 81
VII.	Verschiedenes	„	861. 60
		Frk.	102,756. 14

B. Ausgaben.

I.	Verwaltungskosten . . .	Frk.	2,012. 50
II.	Schiffslöhnung	„	23,251. 91
III.	Brennmaterial	„	55,118. 47
IV.	Holzspalten	„	3,740. 45
V.	Schiffsspeise	„	8,735. 23
VI.	Unterhalt der Boote und Requisiten	„	2,691. 78
VII.	Verschiedenes	„	3,260. 85
VIII.	Bekleidung des Schiffspersonals	„	856. 04
	Ueberschuß der Einnahmen	„	3,088. 91
		Frk.	102,756. 14

Beide Dampfboote legten zusammen in 2505 Fahrten, zu welchen sie 2988 Zeitstunden bedurften, $12,160_{61}$ Schweizerstunden zurück. Die durchschnittliche Einnahme beträgt somit für jede Fahrt Frk. $41.06_{,9}$. und die Ausgabe Frk. $39,83_{5}$.

Im Ganzen wurden 28,904 Personen mit einer Einnahme von Frk. 37,828. 78 und 310,814 Zentner Güter und Getreide mit einer Einnahme von Frk. 53,533. 79 befördert. An Brennmaterial wurden 318,495 Kubikfuß Holz im Werthbetrage von Frk. 55,118. 47 verwendet, so daß sich der Bedarf für eine Fahrt durchschnittlich auf $127_{,14}$ Kubikfuß im Werthe von Frk. 21. 96 beläuft.

Die schon in unserm vorjährigen Berichte erwähnte Verständigung zwischen der Lindauer Dampfboot-Actiengesellschaft und der Nordostbahngesellschaft, wonach die Verschiffungen der Waaren zwischen Romanshorn und Lindau zu gleichen Theilen getheilt werden, ist zur vollen Befriedigung beider Gesellschaften ausgefallen, und wir glauben jetzt schon die Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß diese Theilung der Verschiffungen im laufenden Jahre, nachdem die Konkurrenz der Schaffhauser Dampfboote durch den am 1. Januar des laufenden Jahres erfolgten Uebergang derselben an die Nordostbahngesellschaft beseitigt worden ist, im Interesse beider Unternehmungen auch auf den Personentransport ausgedehnt werden wird. Leider sind unsere wiederholten Bemühungen, mit der württembergischen Centralbehörde der Verkehrsanstalten eine ähnliche Verständigung herbeizuführen, bis jetzt erfolglos geblieben, da dieselbe darauf besteht, daß unserer Unternehmung nur der vierte Theil der Verschiffungen des ganzen Verkehrs zwischen Romanshorn und Friedrichshafen zufallen solle. Ungeachtet wir seither die Geneigtheit aussprachen, einen Dritttheil

jener Verschiffungen zu übernehmen, so blieben doch auch diese Anerbietungen von Seite der Centralbehörde nicht bloß unberücksichtigt, sondern es sind unsere Verschiffungen durch Auferlegung weiterer Hafengebühren noch sehr wesentlich erschwert worden, abgesehen davon, daß die württembergischen Boote die Influenzfahrten ihrer Bahnzüge ab Friedrichshafen größtentheils für sich in Anspruch nehmen. Andere Fahrten als zwischen Romanshorn und Lindau, resp. Bregenz, und zwischen Romanshorn und Friedrichshafen wurden durch unsere Boote nicht ausgeführt. — Erhebliche Reparaturkosten sind weder für die Dampfboote noch für die Schleppboote erwachsen.

Wenn wir außer den oben erwähnten ungünstigen Transportverhältnissen im Fernern noch in Betracht ziehen, daß unsere Boote zum Zwecke der Unterhaltung regelmäßiger Verbindungen zwischen der Nordostbahn und den am Bodensee ausmündenden deutschen Bahnen eine größere Anzahl von Fahrten auszuführen genöthigt sind, als die Bedürfnisse des Verkehrs unerläßlich erfordern, — da namentlich in den Wintermonaten die Dampfbootfahrten, welche mit den Früh- und Spätzügen in Verbindung stehen, außerordentlich schwach frequentirt sind, und da überdieß die Dampfbootunternehmung als ein integrirender Theil des Bahnbetriebes betrachtet werden muß, — so dürfte das Nettoergebniß des Dampfbootbetriebes im Betrage von Frk. 3,088. 91 dennoch als ein ganz erfreuliches bezeichnet werden.

Wollen wir nun noch das Gesammtergebniß des Betriebes der Nordostbahn im Berichtsjahre ins Auge fassen, so gewährt uns die nachfolgende Zusammenstellung die erforderliche Uebersicht.

	Länge in Kilometern.	Baukosten.	Dauer des Betriebs.	Baukosten, welche in Folge der Dauer des Betriebes in Anschlag kommen.	Gesammt-Brutto-Ertrag.		Betriebskosten.		Gesammt-Netto-Ertrag.	
		Frk.	Mon.	Frk.	Frk.	Rp.	Frk.	Rp.	Frk.	Rp.
Zürich-Baden . . .	23,32	4,503,975	12	4,503,975						
Romanshorn-Oerlikon	77,89	15,000,000	12	15,000,000						
Oerlikon-Zürich . .	4,56	4,000,000	6	2,000,000						
Baden-Brugg . . .	8,79	3,250,000	3	812,500						
	114,56	26,753,975		22,316,475	1,641,381	32	755,067	15	886,314	17

Die Nettoeinnahme des Betriebes beträgt somit **3,97** Prozent des verzinsbaren Kapitals. Es darf dieses Resultat wohl um so eher ein außerordentlich günstiges genannt werden, als bekanntlich die beiden Bahnstrecken Romanshorn-Zürich und Zürich-Baden, resp. Brugg, erst in der Mitte des Berichtsjahres miteinander verbunden wurden und außerdem sowohl in der Richtung nach Osten als auch nach Westen hin, zur Stunde noch keine unmittelbaren Anschlüsse anderer Bahnen an die Nordostbahn vorhanden sind.

Dem finanziellen Theile des Berichts über den Bahnbetrieb lassen wir noch einige allgemeine Mittheilungen folgen.

Auf der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur fuhren vom 1. Januar bis zum 15. Mai täglich 3 Bahnzüge (2 Personenzüge und 1 Güterzug) und vom 15. Mai bis 31. Dezember 4 Züge (3 Personenzüge und 1 Güterzug) hin und zurück. Zwischen Winterthur und Oerlikon fanden vom 1. Januar bis 26. Juni täglich 4 Bahnzüge hin und zurück statt (3 Personenzüge und 1 Güterzug). Nach Eröffnung der Strecke Oerlikon-Zürich fuhren vom 27. Juni bis zum Schluß des Jahres täglich 5 Bahnzüge (4 Personenzüge und 1 Güterzug) von Winterthur nach Zürich und eben so viele zurück.

Auf der Bahnstrecke Zürich-Baden wurden vom 1. Januar bis 25. Juni täglich 4 und vom 26. Juni bis 1. Oktober täglich 5 Fahrten hin und her unterhalten.

Auf der Bahnstrecke Zürich-Brugg fuhren vom 29. Sept., resp. 1. Oktober, bis zum Schlusse des Jahres täglich 4 Bahnzüge hin und zurück. Mit sämmtlichen Bahnzügen zwischen Zürich und Baden resp. Brugg, wurden sowohl Personen als Waaren transportirt.

Nachdem schon im Monate Juli des Berichtsjahres für den Gütertransport ein neues Waarenverzeichniß in Uebereinstimmung mit demjenigen des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes in Kraft getreten war, so sind sodann auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn von Baden bis Brugg die für die Bahnstrecke Romanshorn-Oerlikon, resp. Zürich, bestehenden Transporttaxen in gleicher Weise auch auf die Bahnstrecke Zürich-Brugg ausgedehnt und damit die auf der Bahnstrecke Zürich-Baden bestehenden Ausnahmstaxen mit denjenigen der übrigen Nordostbahn in Einklang gebracht worden.

Wenn wir in unserm vorjährigen Berichte das vorhandene Transportmaterial, Lokomotiven und Wagen, als den Bedürfnissen ganz angemessen bezeichneten, so können wir gegenwärtig, ungeachtet der im Berichtsjahre eingetretenen Vermehrung desselben, diese Ansicht nicht mehr aussprechen. Die vorhandene Zahl von Personenwagen sowohl als im Besondern auch diejenige der Güterwagen hat sich bis zum Schlusse des Jahres als durchaus ungenügend herausgestellt, und wir haben uns daher schon im Monat November und sodann in den ersten Monaten des laufenden Jahres behufs Vervollständigung unseres Bedarfes zur Kontrahirung weiterer nicht unbeträchtlicher Lieferungen veranlaßt gesehen, deren Lieferungstermine auf die zweite Hälfte dieses Jahres fallen. Eine nähere Spezifikation dieses neubestellten Materials ist in der folgenden Abtheilung des Berichtes, „Bahnbau", enthalten.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Oerlikon-Zürich (26. Juni) und der dadurch erfolgten Vereinigung beider Bahnlinien ist der früher bestandene, den Güterverkehr auf der Bahnstrecke Zürich-Baden betreffende Vertrag mit der hiesigen Kaufhausverwaltung aufgelöst worden und an dessen Stelle ein neues Einverständniß getreten, wonach dieselbe die Vermittlung der ihr von der Bahn zugehenden Güter zu ermäßigten Taxen eingegangen hat.

Zu den auf der Bahn schon im vorigen Jahre bestandenen Telegraphenstationen Romanshorn, Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur und Oerlikon (letztere jetzt in Zürich) sind ferner auf den 1. Oktober in den Stationsgebäuden von Baden und Brugg Telegraphenapparate aufgestellt worden. Außer der regelmäßigen telegraphischen Anzeige der Ankunft und des Abgangs eines jeden Bahnzuges von einer Telegraphenstation zur anderen wurden im Laufe des Berichtsjahres 2268 bahndienstliche Depeschen auf der ganzen Linie ausgewechselt. Leider war es bisher noch nicht möglich, die Bureaux der Centralverwaltung durch den Telegraphen mit der Bahnlinie in direkte Verbindung zu bringen, wodurch die Leitung des

Bahndienstes wesentlich erleichtert worden wäre und der Bahntelegraphenverkehr eine ungleich größere Wichtigkeit erlangt hätte. Die im Laufe des Jahres erstellte direkte Bahntelegraphenleitung zwischen Zürich und Uster ist bis jetzt noch wenig benutzt worden.

Außer der Entgleisung einer Lokomotive im Bahnhof zu Zürich, welche die Zerstörung eines Personenwagens zur Folge hatte, fanden im Laufe des Berichtsjahres keine Störungen des Bahnbetriebes statt, und wir haben auch keine Unglücksfälle zu beklagen.

Der Aktivsaldo der Unterstützungskasse der Angestellten unserer Gesellschaft betrug am Schlusse des Berichtsjahres Fr. 29,885. 04 Rp., derjenige der Rechnung über die Krankenkasse Fr. 2726. 12 Rp.

V. Bahnbau.

a. Technische Vorarbeiten. Diese waren schon im Herbst 1855 bis Lenzburg vorgerückt und hatten herausgestellt, daß das konzessionirte Tracé an Lenzburg vorbei nicht allein einen Umweg von 3/4 Stunden, sondern auch 1 1/3 Million Franken mehr Baukosten und an 80,000 Franken mehr jährliche Betriebskosten als eine direkte Linie über Ruppersweil erfordere. Es hatte sich zugleich ergeben, daß die großen Betriebskosten einer Linie über Lenzburg durch die in Folge des Umwegs vermehrten Betriebseinnahmen keineswegs aufgewogen würden. Ein von uns behufs der Ablösung jener so bedeutenden Nachtheile an die Aargauische Regierung gerichtetes Gesuch gab derselben Veranlassung zur genaueren Prüfung beider Linien. Es wurden Expertisen veranstaltet, und wir sorgten dafür, daß alle dazu dienlichen Vermessungen und Vorarbeiten mit thunlichster Beförderung vorgenommen wurden. Die Entscheidung dieser Angelegenheit hat sich jedoch bis in den Monat März d. J. verzögert, und der jetzige Stand der Vorarbeiten auf der nunmehr konzessionirten Linie Holderbank-Ruppersweil-Aarau ist der, daß dieselbe zwar definitiv bestimmt, die Kataster-Vermessung auf dem Felde durchgeführt, die Katasterplane und Grunderwerbungs-Verzeichnisse und die Bauplane angefertigt, dagegen aber die Voranschläge noch zu bearbeiten, auch die spezielle Genehmigung der Plane über die dabei vorkommenden Straßen- und Flußveränderungen bei der Aargauischen Regierung zwar nachgesucht, vorerst jedoch nur für die Gemarkungen Holderbank und Mörikon ertheilt ist und für die übrigen Gemarkungen noch aussteht.

Um uns über die Anlagekosten und Betriebsverhältnisse einer Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und der inneren Schweiz ein Urtheil bilden zu können, haben wir die erforderlichen technischen Vorarbeiten angeordnet. Zu diesem Behufe wurde die Bahnbau-Sektion Tagelschwangen zu Ende November 1856 aufgelöst, die Vollendung der wenigen daselbst noch rückständigen Arbeiten dem Bahn-Ingenieur der Strecke Zürich-Romanshorn übertragen und das hiedurch verfügbar gewordene Personal mit jenen Vorarbeiten beauftragt.

b. Expropriation. Die Expropriation ist von Romanshorn bis Holderbank als gänzlich durchgeführt zu betrachten, indem nur noch wenige Fälle unerledigt sind, welche an das Bundesgericht gezogen wurden.

Ueber den Landbedarf und den dafür bezahlten Preis auf den Bahnstrecken zwischen Brugg und Aarau werden die etwa wünschbaren Mittheilungen in einem späteren Berichte folgen.

c. Unterbau. Nachdem wir in unsern frühern Geschäftsberichten eine einläßliche Beschreibung der Bahn Zürich-Romanshorn gegeben haben, so erübrigt uns nur noch, davon Erwähnung zu thun, was im Berichtjahre an Erd-, Kunst- und Hochbauten neu hinzugekommen ist. Die Austiefung des Hafens in Romanshorn war nämlich am Schlusse des letzteren noch nicht vollendet, sondern, unter vorzugsweiser Benützung der niedrigeren Winterwasserstände von 1852/53 und 1854/55, nur so weit vorgerückt, daß das Ein- und Auslaufen der Schiffe mit ziemlicher Leichtigkeit geschehen konnte und der gänzlichen Vollendung der Hafenaustiefung bei dem nächsten günstigen Wasserstande entgegen gesehen werden durfte. Ein solcher ist nun im verflossenen Winter eingetreten, und es ist auch wirklich die Austiefung, so weit dieselbe in Ausgrabungsarbeiten zu bestehen hatte, glücklich vollends durchgeführt worden. Nur einige kleinere Austiefungsarbeiten, welche noch in der Hafeneinfahrt im Rückstande sind, und wegen der allzu weichen Beschaffenheit des Grundes nur mittelst Ausbaggerung bewerkstelligt werden können, mußten verschoben werden, da keine der im Besitze der verschiedenen Uferstaaten befindlichen Baggermaschinen für diesen Winter erhältlich war. Das sämmtliche bei der Ausgrabung des geräumigen Hafenbassins gewonnene Material wurde zur Auffüllung des Bahnhofes und zweier Depotplätze benutzt. Letztere schließen sich unmittelbar an den Hafen und Bahnhof an, und leisten gute Dienste, namentlich für Lagerung von Brennholz. Da indessen der Umfang derselben dem Bedürfnisse noch nicht ganz genügt, so wurde der dießjährige niedere Winterwasserstand auch dazu benützt, um diese Landanlagen dem Plane gemäß noch weiter auszudehnen, indem das fehlende Füllmaterial den benachbarten seichten Uferstellen des Seegebietes außerhalb des Hafens entnommen wurde.

In unserem letzten Geschäftsberichte haben wir der Bauten erwähnt, die in Folge der Einmündung der Ostbahn auf dem Bahnhof Zürich hergestellt worden sind. Mittlerweile hat sich jedoch sehr fühlbar gemacht, daß mit denselben dem stets im Wachsen begriffenen Verkehr keineswegs Genüge geleistet wird, und daß auf diesem Bahnhofe, sowohl für den Güter- als für den Personen-Verkehr noch bedeutend erweiterte Anlagen geschaffen werden müssen. Wir sehen uns im Hinblick auf die Anforderungen eines gefahrlosen und bequemen Betriebes genöthiget, die Eisenbahnbrücke über die Sihl, welche bisher nur 2 Geleise hatte, auf 7 Geleise zu erweitern, jenseits der Sihl noch einen zweiten großen Güterschuppen in Aussicht zu nehmen und daher beide Bahnhofhälften auch durch eine Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke mit einander zu verbinden.

Auf der Bahnstrecke Baden-Brugg sind die noch im Rückstande gebliebenen ausgedehnten Uferbauten an der Limmat und Reuß, unter Benützung des letzten niedrigen Winterwasserstandes vollendet worden. Begünstigt durch die trockene und kalte Winterwitterung ist es auch gelungen, die Entwässerungsarbeiten am Unterwyler Berge, gleich wie im vorhergehenden Baujahre auf der Seite gegen die Limmat zur Sicherstellung der Bahn, so nun auch auf der Bergseite behufs der Sicherung der dort mit der Bahn parallel laufenden Landstraße vorzunehmen und bis auf einen kleinen Rest, welcher noch in Arbeit ist, durchzuführen. Eine Erdabrutschung am Wildenstich bei Turgi hatte daselbst den Einsturz eines Theiles der davor angelegten Stützmauer zur Folge, und gab Veranlassung zu einer Verlegung der oberhalb vorbeiführenden Landstraße, wobei die ganze Stützmauer beseitigt, die Berghalde 1½füßig abgeböscht und damit alle weitere Gefahr vollständig beseitigt werden konnte.

Auf der Bahnstrecke Baden=Brugg war der Unterbau gegen das Ende des Monates August 1856, auf der Strecke Brugg=Holderbank gegen das Ende des Monates März 1857, als dem bedungenen Termine, vertragsgemäß hergestellt.

d. Oberbau. Auf der neuen Bahnstrecke von Brugg bis Holderbank werden die Schienen demnächst vollständig gelegt sein.

Auf dem Dreieck am nördlichen Ende des Bahnhofes Winterthur zwischen der Nordost= und der Rheinfallbahn wurden auf Kosten der St. Gallisch=Appenzellischen Eisenbahngesellschaft die für den Betrieb der letzteren bestimmten Geleiseanlagen nebst Drehscheibe und anderen Einrichtungen angelegt.

Sämmtliche Stationen der Bahnstrecke Zürich=Romanshorn, mit Ausnahme der Haltstellen Mühlheim und Wiesendangen sind gleich von Anfang mit Ausweichgeleisen versehen worden. Es stellte sich das Bedürfniß heraus, auch zu Wiesendangen ein Ausweichgeleise anzulegen, und es wird nun demselben gegenwärtig entsprochen.

Auf der Bahnstrecke Zürich=Baden war bis anhin nur auf der Station Dietikon ein Ausweichgeleise. Um nun den mit der wachsenden Ausdehnung des Betriebes sich steigernden Anforderungen hinsichtlich der Eintheilung der Fahrten entsprechen zu können, ohne vorerst das zweite Geleise auf dieser für Doppelspur angelegten Bahn legen zu müssen, werden gegenwärtig auch Ausweichgeleise auf den übrigen Haltstellen dieser Bahnstrecke, nämlich zu Altstätten, Schlieren und Killwangen, gelegt.

Die Ausweichgeleise auf dem Bahnhof Zürich sowohl, als auf dem Bahnhof Baden und der Station Dietikon waren von früher her in Kurven von nur 250 bis höchstens 400 Fuß Halbmesser angelegt. Dieselben sind nunmehr mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes bei dem eintretenden lebendigeren Verkehr und auf die mit so scharfen Kurven verbundene rasche Abnützung des Materials einer durchgreifenden Veränderung unterworfen und dabei die Kurven mit wenigstens 450 bis 650 Fuß Halbmesser angelegt worden.

In Folge der letzteren Herstellungen ist eine Nachbestellung von Schienen und Schienenbefestigungsmitteln, sowie von eichenen Unterlagsschwellen nöthig geworden. Die Lieferungsverträge sind zu billigen Preisen bereits abgeschlossen und ist dabei auch darauf Rücksicht genommen worden, daß der schadhaft gewordene Theil der Schienen und Schwellen auf der Bahnstrecke Zürich=Baden mit neuen ausgewechselt werden kann.

e. Hochbau. Zu Romanshorn ist auf dem oben erwähnten kleineren Lagerplatz ein Holzschuppen errichtet worden. Auf der größeren Landanlage ist unmittelbar am Hafen ein zweiter größerer Güterschuppen, hauptsächlich zur Lagerung von Früchten bestimmt und darum mit 3 Böden und den nöthigen Aufzugkrahnen versehen, gegenwärtig im Bau.

Bei der Haslimühle ist, zu Gunsten einer vom Kanton Thurgau beabsichtigten sehr nahen Straßenverbindung über Mühlheim nach Konstanz, nachträglich eine Haltstelle angelegt und ein kleines Aufnahmsgebäude errichtet worden.

Auf dem Bahnhof Frauenfeld ist ein zweiter Güterschuppen, wesentlich zur Lagerung von Früchten bestimmt, erbaut worden.

Auf der Haltstelle Wiesendangen ist anstatt der bisherigen Bude ein kleines Aufnahmsgebäude im Bau begriffen.

Auf dem oben erwähnten Dreieck bei dem Bahnhof Winterthur ist für den Betrieb der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn und auf Kosten dieser Gesellschaft eine Reparaturwerkstätte von uns angelegt worden. Nach Vollendung derselben ist eine provisorische, auf dem Bahnhofe gegenüber dem Güterschuppen errichtete Remise und Werkstätte zum Gebrauche als Holzschuppen neben jene versetzt, und dadurch der für den Betrieb der Rheinfallbahn reservirte Raum auf dem Bahnhofe wieder frei geworden. Der Bau eines definitiven Verwaltungsgebäudes nebst Einsteighalle auf diesem Bahnhof wird demnächst begonnen werden.

Auf der äußern Hälfte des Bahnhofes Zürich ist im Berichtsjahre die Hauptreparaturwerkstätte der Nordostbahn in Angriff genommen und unter Dach gebracht worden und geht nunmehr ihrer raschen Vollendung entgegen. Dieselbe wird in genügendem Maße die Mittel darbieten, nicht nur die gewöhnlichen Reparaturen an Lokomotiven und Wagen vorzunehmen, sondern gelegentlich auch neue Wagen zu verfertigen, damit fortwährend eine hinreichende Anzahl von tüchtigen Arbeitern angestellt bleiben kann, um die abwechselnd mehr oder weniger massenhaft vorkommenden Reparaturen stets rasch ausführen zu können. Die Werkstätte schließt mit ihrem Hauptbau und zwei Flügeln und einem auf der Hinterseite angebrachten Magazin- und Wohnungsgebäude einen geräumigen länglichten Hof ein. Außerhalb desselben und den Flügelgebäuden gegenüber befinden sich eine Remise für Wagen und eine solche für Lokomotiven. Letztere dient zugleich als Heizhaus. Zwischen den Remisen und der Werkstätte sind zwei kleinere Höfe, in welchen bei guter Witterung einzelne Arbeiten auch im Freien vorgenommen werden können. Werkstätte, Remisen und Höfe sind mit Geleisen durchzogen und letztere durch einige Weichen, zwei große Schiebebühnen, eine große und einige kleinere Drehscheiben unter sich und mit dem Bahnhofe in Verbindung gebracht. Eine Dampfmaschine von 16 Pferdekräften wird die Arbeitsmaschinen der Werkstätte in Bewegung setzen. Neben derselben und für den Fall der von Zeit zu Zeit daran vorzunehmenden Reparaturen wird die im bisherigen Heizhause disponibel werdende Dampfmaschine von 6 Pferdekräften in Reserve aufgestellt werden.

Auf der Station Turgi wurden im Hinblicke auf den etwaigen Bau einer Bahn nach Waldshut bis jetzt nur provisorische Einrichtungen getroffen.

Dagegen erforderte die Ausdehnung des Betriebes bis Brugg auf letzterer Station, als vorläufigem Endpunkt der Bahn, die provisorische Errichtung von 2 Güterschuppen, die Anlegung einer Drehscheibe, eines Lokomotivschuppens, eines Krahns zum Ueberladen beladener Wagen auf Eisenbahnwaggons, eines bedeckten Perrons und mehrerer Dienst- und Ausweichgeleise, sowie die Versetzung der Postremise von Baden auf diese Station.

f. Betriebsmittel. Das bisher angeschaffte Betriebsmaterial kann mit der Ausdehnung des Betriebs bis Aarau nicht mehr ausreichen. Wir haben demnach zu annehmbaren Preisen bereits neue Lieferungsverträge abgeschlossen, wonach sich die Summe der vorhandenen Lokomotiven und Wagen aller Gattungen, mit Einschluß der mit der Rheinfallbahn übernommenen, auf folgende Zahlen erhöhen wird:

a. Lokomotiven sammt Tender.

5	Stück	Güterzugmaschinen;
14	„	Personenzugmaschinen;
3	„	Schnellzugmaschinen;
4	„	ältere Maschinen der Nordbahn;
2	„	von der Rheinfallbahn.
Zusammen: 28	Stück.	

b. Personenwagen.

I. und II.	Klasse	12	Stück	mit 8	Rädern	=	96	Räder;
II.	„	10	„	„ 8	„	=	80	„
II. „ III.	„	7	„	„ 8	„	=	56	„
III.	„	26	„	„ 8	„	=	208	„
I.	„	1	„	„ 4	„	=	4	„
I. „ II.	„	9	„	„ 4	„	=	36	„
II.	„	13	„	„ 4	„	=	52	„
III.	„	19	„	„ 4	„	=	76	„
Zusammen:		97	Stück	mit			608	Rädern

oder 304 Stück Achsen.

c. Güterwagen.

13	Stück		Gepäckwagen	mit 8	Rädern	=	104	Räder;
12	„	geschlossene	Güterwagen	„ 8	„	=	96	„
12	„	offene	„	„ 8	„	=	96	„
109	„	geschlossene	„	„ 4	„	=	436	„
140	„	offene	„	„ 4	„	=	560	„
21	„	„	Viehwagen	„ 4	„	=	84	„
Zusammen: 307	Stück	Wagen				mit	1376	Rädern

oder 688 Stück Achsen.

g. Technisches Personal. Für die Eisenbahnbauten im Kanton Aargau hat das in Baden mit dem erforderlichen Personale errichtete Sektionsbureau ausgereicht, und es wird dasselbe auch bis zur Vollendung genügen, indem die Bahn bis Holderbank als vollendet anzusehen und nur noch die kurze Strecke Holderbank-Aarau zu bauen ist. Die Vorarbeiten für die Bahn von Zürich in die innere Schweiz werden mit dem oben erwähnten Personale noch fortgesetzt. Das mit der Rheinfallbahn übernommene technische Personal wird noch so lange im Dienste bleiben, als es die Vollendung einzelner Arbeiten erfordert.

h. Eröffnung der Bahn. Die kurzen, aber große und schwierige Arbeiten erfordernden beiden Bahnstrecken Oerlikon-Zürich und Baden-Brugg sind im Berichtsjahre bald nach einander dem Verkehr übergeben worden, erstere am 26. Juni, letztere am 29. September 1856, nach zuvor konzessionsgemäß eingeholter und ertheilter Bewilligung der betreffenden Kantonsregierungen. Es ist damit eine ununterbrochene Schienenverbindung von 114,56 Kilometer Länge von Brugg über Zürich bis zum Bodensee in Betrieb gesetzt worden. Die Eröffnung der Bahnstrecke Brugg-Aarau kann in Folge der langwierigen Verhandlungen mit den Behörden des Kantons Aargau hinsichtlich des Tracé's Holderbank-Rupperswil-Aarau vor Mai 1858 nicht erwartet werden.

Die Eröffnung der Rheinfallbahn wird in der Mitte des gegenwärtigen Monates April erfolgen. Es mag nun gestattet sein, eine kurze Beschreibung derselben hier anzufügen.

Die Rheinfallbahn zweigt von Winterthur aus in nördlicher Richtung von der Nordostbahn ab und überschreitet das Thur- und das Rheinthal, indem sie zunächst dem Eulachthal folgt, rechts an Wülflingen vorbei geht, die tiefe Einsattelung zwischen dem Taggenberg und Wolfensberg ersteigt, und sodann dicht an Henggart vorbei die Niederung zwischen den hügeligen Ausläufern des Irchel und der Thurgauer Höhen verfolgt. Sie erreicht 3000 Fuß westlich von Andelfingen das Thurthal, folgt dem steilen südlichen Abhange desselben, übersetzt die Thur an der engsten Stelle des Thales, 3000 Fuß östlich von Andelfingen, an dessen südlicher Seite sie vorbei geht, erreicht jenseits sofort das Plateau zwischen der Thur und dem Rhein, geht östlich an Marthalen vorüber, verfolgt gegenüber von Benken eine Strecke weit das Hochufer des Rheins, zieht westlich dicht an Dachsen vorbei, entwickelt sich sodann auf eine größere Ausdehnung am Abhange des steilen und hohen Bordes des Rheins bis zum Schloßberg bei Lauffen, welchen sie in einem Tunnel durchbricht. Gleich jenseits des Tunnels und unmittelbar oberhalb des Rheinfalls überschreitet sie den Rhein, geht rechts an der Waggonfabrik und bei Neuhausen vorbei, und erreicht endlich den Bahnhof Schaffhausen.

Die Bahn entwickelt im Ganzen eine Länge von 99,125 Fuß, oder 29,74 Kilometer, worunter 52,67 % Gerade und 47,33 % Kurven von 750 bis 4000 Fuß Halbmesser sich befinden. Die Bahn umgeht dabei so viel als möglich alle Ausbiegungen des hügeligen Terrains, um die Höhe der Auffüllungen und die Tiefe der Einschnitte, sowie die Undulation ihres Profiles auf ein Minimum zu reduziren. In der Richtung von Winterthur nach Schaffhausen ersteigt sie in siebenmaligem Wechsel von Steigen und

Fallen eine Höhe von	234 Fuß,
und fällt ebenso im Ganzen	351 „

so daß das Steigen und Fallen zusammengenommen 585 Fuß beträgt und der Bahnhof Schaffhausen 117 Fuß tiefer liegt als der Bahnhof Winterthur.

Die Steigungsverhältnisse bewegen sich zwischen 0,68 ‰ und 10 ‰; die Steigung von 10 ‰ kommt im Ganzen auf eine Ausdehnung von 33,500 Fuß Länge vor.

Die horizontalen Strecken betragen . .	18,40 %
„ Steigungen	36 „
„ Gefälle	45,60 „

der ganzen Bahnlänge.

Die Bahn ist mit einspurigem Unterbau angelegt. Die größten Bauwerke derselben sind:

1. Die Thurbrücke bei Andelfingen von 460 Fuß Länge und 107 Fuß Höhe über dem mittlern Wasserstand der Thur, bestehend aus 2 steinernen Land- und 3 steinernen Mittelpfeilern und 4 eisernen Jochen nach dem Town'schen System auf je 110 Fuß Spannweite für die beiden mittleren Oeffnungen und je 94 Fuß bei den beiden Seitenöffnungen. Die Fahrbahn besteht, wie bei den Gitterbrücken der Nordostbahn, aus hölzernen, quer über die Joche gelegten Schwellen, auf welchen unmittelbar die Schienen befestigt sind.
2. Der Tunnel unter dem Schloß Lauffen von 220 Fuß Länge.
3. Die mit 9 Bogen von 40 bis 60 Fuß Oeffnung gewölbte, im Ganzen 600 Fuß lange steinerne Brücke über den Rhein.

Haltstellen sind angelegt bei Hettlingen, Henggart und Dachsen, sowie Güterstationen mit Ausweichgeleisen bei Andelfingen und Marthalen. Zwischen den Bahnhöfen und den Haltstellen sind in Entfernungen von 3000 bis 4000 Fuß Bahnwärter-Wohnhäuser und Schilderhäuser angebracht. Auf dem Bahnhof Schaffhausen ist ein provisorisches Aufnahmsgebäude, zwei massive definitive Remisen für Lokomotiven und Wagen, sowie ein Schuppen zur Aufbewahrung von Torf errichtet.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Direktion. Im vergangenen Verwaltungsjahre schieden die Herren Ott-Imhof und Professor Hildebrand aus der Direktion aus. Gewählt wurden an deren Stelle die Herren Escher-Bodmer von Zürich und Hüni-Stettler von Horgen. Der Erstere erklärte jedoch bereits im Monat Juni seinen Wiederaustritt. Eine Wiederbesetzung dieser Stelle fand aus Rücksichten gegen den mit der Rheinfallbahngesellschaft abgeschlossenen Fusionsvertrag, gemäß welchem ein dem Kanton Schaffhausen angehörendes Mitglied der Direktion von dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft zu ernennen ist, nicht statt.

Verwaltungsrath. Er verlor in Folge eingereichter Demission Herrn alt Regierungsrath Eduard Sulzer und durch den Tod Herrn Nationalrath Schaufelbühl von Zurzach. Als neue Mitglieder wurden in diese Behörde gewählt: Herr C. Ott-Imhof von Zürich und Herr alt Regierungsrath Müller von Winterthur.

In 159 Sitzungen verhandelte die Direktion 2369 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 9 Sitzungen 28 Geschäfte.

Am Schlusse des Berichtes über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1856 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit.

Zürich, den 4. April 1857.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Hauptrechnung

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1856

und

Betriebsrechnung

derselben

von 1856.

A. Hauptrechnung der schweizerischen

Einnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Bau-Einnahmen.						
Einzahlungen Nordostbahn-Aktien	24,955,000	—				
id. 3% Obligationen	817,950	—				
id. 5% Obligationen	6,000,000	—				
Interesse-Conto	450,775	43				
Verschiedene Einnahmen	6,678	—				
Verkaufte Grundstücke und Gebäude	25,083	52				
Ertrag von Grundstücken	3,241	01				
Vergütungen von Gemeinden	9,918	95				
Annullirte Bodenseebahn-Aktien	12,550	—				
id. Nordbahn-Aktien	13,325	—	32,294,521	91		
Betriebs-Einnahmen.						
Netto-Betriebs-Einnahmen	.	.	1,455,712	18		
Total der Einnahmen .	.	.	.	.	**33,750,234**	**09**

Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1856.

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Ankaufspreis der Sektion Zürich-Baden	.	.	.	.	4,503,975	—
Allgemeine Verwaltung.						
Aktien-Emissionskosten	.	.	8,132	98		
Provisionen- und Cours-Vergütungen	.	.	239,959	40		
Sitzungsgelder der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	36,187	30		
Gehalte des Administrations-Personals	.	.	60,177	30		
Reiseauslagen	.	.	9,735	87		
Postporti und Kommissionskosten	.	.	19,501	93		
Druck- und Insertionskosten	.	.	19,052	51		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung	.	.	7,072	83		
Büreaukosten	.	.	8,504	72		
Bibliothek und Zeitungen	.	.	1,152	80		
Verschiedenes	.	.	17,714	92	427,192	56
Vorarbeiten.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	202,802	05		
Inventarstücke	.	.	7,137	81		
Materialien	.	.	6,387	85		
Verschiedenes	.	.	5,479	81	221,807	52
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	27,947	41		
Entschädigungen	.	.	1,952,297	29		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	22,004	97		
Verschiedenes	.	.	5,407	90	2,007,657	57
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	643,212	49				
Inventarstücke	113,578	38				
Materialien	46,558	40				
Büreaukosten	10,803	32				
Verschiedenes	3,048	60	817,201	19		
Uebertrag	.	.	817,201	19	7,160,632	65

A. Hauptrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Uebertrag	.	.	817,201	19	7,160,632	65
Unterbau.						
Erdarbeiten	3,198,621	30				
Stützmauern	132,359	04				
Tunnels	1,536,999	96				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	3,464,780	99				
Wegbauten	185,172	57				
Uferbauten	724,107	07				
Bettung	477,281	39				
Verschiedenes	6,370	82	9,725,693	14		
Oberbau.						
Schwellen	591,263	77				
Schienen und deren Befestigungsmittel	3,173,411	79				
Wegübergänge	193	51				
Legen des Oberbaues	471,464	59				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	135,729	19				
Verschiedenes	1,039	62	4,373,102	47		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	975,390	46				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	154,473	98				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen	29,281	07				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	32,462	24				
Technische Einrichtung der Werkstätten	19,318	57				
Verschiedenes	4,779	30	1,215,705	62	16,131,702	42
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	613,565	46		
Wagen	.	.	695,037	60		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und das Kontrol-Büreau	.	.	8,798	—		
" " Materialverwaltung	.	.	21,761	54		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.	12,182	09		
" " " Werkzeugmaschinen	.	.	36,820	42		
" " " Werkzeuge und Requisiten	.	.	13,570	30		
Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	61,665	71		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	33,883	66		
Verschiedenes	.	.	96	81		
Dampfschiffe	.	.	707,600	30	2,204,981	89
Verzinsung des Aktien-Kapitals und der Obligationen	.	.	.	.	1,658,261	69
Total der Ausgaben	.	.	.	.	**27,155,578**	**65**

Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1856.

Rechnungs-Abschluß.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Total der Ausgaben					27,155,578	65
Aktiva.						
Sconto-Geschäft	4,025,432	15				
Kassa-Konto	170,063	27				
Wechsel-Konto	992,155	55				
Bank	105,959	18				
Material-Konto	565,411	50				
Verschiedene Hauptbuch-Debitoren	1,123,772	66	6,982,794	31		
Passiva						
Verschiedene Hauptbuch-Kreditoren			388,138	87	6,594,655	44
Total gleich den Einnahmen					**33,750,234**	**09**

B. Betriebsrechnung von 1856.

Einnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport.						
1. Personentaxen	833,161	25				
2. Taxen für Reiseeffekten	48,023	44				
3. Gepäckträgertaxe	7,200	29	888,384	98		
II. Gütertransport.						
1. Gütertaxen	595,651	25				
2. Fuhrwerke	2,208	48				
3. Vieh	16,869	63	614,729	36	1,503,114	34
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Vergütung der Postverwaltung	.	.	495	—		
II. Pacht- und Miethzinse	.	.	9,354	90		
III. Gewonnenes altes Material	.	.	10,275	95		
IV. Zufälliges	.	.	15,384	99	35,510	84
C. Dampfbootbetrieb	.	.	.	.	102,756	14
Total	.	.	.	.	**1,641,381**	**32**

B. Betriebsrechnung von 1856.

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
I. Betriebsverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Administrations-personales	.	.	29,861	44		
2. Reiseauslagen	.	.	1,753	96		
3. Heizung und Beleuchtung	.	.	789	97		
4. Druck- und Insertionskosten, Büreaubedürfnisse	.	.	1,448	65		
5. Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel	.	.	206	70		
6. Verschiedenes	.	.	2,151	15	36,211	87
II. Unterhaltungskosten.						
1. Der Bahn:						
a. Besoldung des Bahnpersonales	104,898	34				
b. Büreaubedürfnisse	112	15				
c. Bekleidung des Bahnpersonales	1,569	64				
d. Unterhalt des Bahnkörpers	3,059	70				
e. Unterhalt der Kunstbauten	291	42				
f. Unterhalt des Oberbaues	58,412	93				
g. Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften	4,866	73				
h. Räumung von Schnee und Eis	1,968	28	175,179	19		
2. Der Gebäude	.	.	10,724	18		
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe . .	.	.	3,311	73		
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften . .	.	.	1,794	39		
5. Signalisirungs- und Beleuchtungskosten . .	.	.	6,535	55		
6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten . .	.	.	7,255	40	204,800	44
Uebertrag .	.	.	.	.	241,012	31

B. Betriebsrechnung von 1856.

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Uebertrag .	.	.	.	.	241,012	31
III. Transportkosten.						
1. Personen- und Gepäcktransport:						
a. Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . .	83,333	33				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . .	6,690	42				
c. Bekleidung	2,588	82				
d. Billetkosten und Bekanntmachungen	5,288	62				
e. Unterhalt der Personen- und Gepäckwagen . . .	9,309	62				
f. Beheizung und Beleuchtung der Wagen	1,257	95				
g. Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten . . .	680	12				
h. Oel und Schmiere	2,164	79	111,313	67		
2. Güter-Fuhrwerk- und Viehtransport:						
a. Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . .	63,708	24				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . .	1,607	24				
c. Bekleidung	573	42				
d. Druckkosten und Bekanntmachungen	4,227	71				
e. Unterhalt der Güter-, Equipage-, Viehwagen- und Fahrrequisiten	7,673	32				
f. Oel und Schmiere	3,832	91				
g. Versicherung der Güter	910	—				
h. Vergütungen für beschädigte Güter	865	21	83,398	05		
3. Zugkraftskosten:						
a. Besoldungen u. Löhne, Stundengelder, Ersparnißprämien ꝛc.	69,814	30				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . .	2,239	77				
c. Brennmaterial	95,040	88				
d. Schmiermaterial	7,514	31				
e. Putzmaterial	1,890	20				
f. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern . . .	31,388	40				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	11,788	03	219,675	89	414,387	61
IV. Dampfbootbetrieb	.	.	.	.	99,667	23
Summa der Ausgaben	.	.	.	.	755,067	15
Netto-Einnahme	.	.	.	.	886,314	17
Total gleich der Brutto-Einnahme . . .	.	.	.	.	**1,641,381**	**32**

VHS 13182