

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.
Kapitel:	4: Bahnbetrieb
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: 13.01.2026

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

die Gesellschaftsbehörden der Nordostbahngesellschaft ihre Zustimmung nicht ertheilen und ein späteres Projekt zu einer Fusion sämtlicher 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 dies 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 Fr. 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 schwelenden Prozesses werden mußte, dessen Entscheidung zur Stunde noch nicht stattgefunden hat.

IV. Bahnbetrieb.

Die Ergebnisse des Bahnbetriebes vom Jahre 1856, worüber wir hiermit 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 frequenten Bahnstrecke Winterthur = Zürich und die im Beginn des Sommers stattgefundene Vereinigung der beiden Bahnlinien zur Folge hatten.

	Die Brutto-Einnahmen betragen:		1855.	1856.
	Zürich - Baden.	Romanshorn - Winterthur.		Romanshorn - Brugg.
A. Bahnbetrieb.	Fr. Rp.	Fr. Rp.	Fr. Rp.	Fr. Rp.
1. Personentransport	406,074 54		907,463 09	
2. Gütertransport	281,127 61		595,651 25	
B. Mittelbare Betriebeinnahme.				
1. Vergütung der Postverwaltung .	3,750 —		495 —	
2. Pacht- und Miethzins	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 Rechnungsbüriken übergehend, sehen wir uns zu folgenden weiteren Auffälligkeiten 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, röhrt theils von dem Umstände 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 verhältnismäßig 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 "
6,4 "	" 42,808 "	" 12 — 18 "
0,2 "	" 1,565 "	" über 18 "
100 %	<u>703,599</u>	

befahren und eine Gesammtaxe 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 Nordostbahnhauptstationen an 17,628 Personen,
von St. Gallerbahnhauptstationen an 17,731 "
Total 35,359 Personen.

b. der Glattthalbahn (vom 31. Juli an)

von Nordostbahnhauptstationen an 14,046 Personen,
von Glattthalbahnhauptstationen 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 Bentner von 1,281,279 auf 1,875,894 angestiegen. Im Jahre 1855 wurde im Durchschnitt per Bentner 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 Bentner.
Januar	115,611 Bentner.	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	<u>155,089</u> "	Dezember 217,833 "
	Uebertrag 823,783 Bentner.	Total 1,875,894 Bentner.

Der Güterverkehr der St. Galler-Appenzeller Eisenbahn hat im Jahr 1856 auf der Auswechselungsstation Winterthur (die in Winterthur selbst für die St. Galler Bahn aufgegebenen oder von daher eingetroffenen Gütersendungen inbegriffen) die Zahl von 139,663 Bentnern erreicht. — Die Verhandlungen mit der St. Gallischen Bahnverwaltung für die Errichtung eines durchgehenden Güterverkehrs 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-Nötschach 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 einerseits und Zürich und Winterthur andererseits in der niedrigsten Frachtklasse, welche zwischen Winterthur und Wallisellen 11 Rp. und zwischen Zürich und Wallisellen $5\frac{1}{2}$ 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 Warenverkehr verteilt sich nach den Bahnstationen geordnet folgendermaßen. Es sind:

abgegangen von	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.
Romanshorn	21,777	3,200	699,559
Amriswil	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
Märfstetten	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
Derlikon	29,721	3,220	2,246
Zürich	188,655	21,900	320,520
Altstätten	7,640	60	—
Übertrag	573,318	50,474	1,338,092

abgegangen von	Personen,	Gepäck.	Güter.
	Bentner.	Bentner.	
Übertrag	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. Güter und Gepäck. Einnahmen an Güterfrachten. Total-Einnahmen.

	Fr.	M.	Bentner.	Fr.	M.	Bentner.	Fr.	M.
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 Ergebnis.

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

Die Vermehrung der Einnahmen unter dem Titel „2. Pacht- und Miethzinse“ findet ihre Begründung theils in dem höhern Pachtzins der Bahnhof-Restorationen, 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 Transportmaterials 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 diesjährigen 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 müßten, 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 röhrt größtentheils von der durch die neuen Bahlinien eingetretenen Vermehrung des Bahnwärterpersonals her. Es sind nämlich zwischen Romanshorn und Zürich, exclus. Bahnhof, 111 Bahnwärter und zwischen Zürich und Brugg 44 Bahnwärter angestellt. — Bezuglich 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-Derlikon bis zum 30. September und für diejenigen von Derlikon bis Zürich und von Baden bis Brugg als Vollendungsarbeiten des Baues auf dem Baukonto berechnet worden sind. Für die ersten zwei Strecken Romanshorn-Winterthur und Winterthur-Derlikon (letztere vom 1. Oktober an) wurden für den Unterhalt Frk. 36,223. 65 und für die Bahnstrecke Zürich-Baden Frk. 22,189. 28 herausgegeben. 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 röhren größtentheils von der erforderlich gewordenen Vermehrung des Stations- und Fahrpersonals her. Die Belohnung 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.

Über 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 Kéßler'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.

Gesamttragkraft: 24,200 Zentner.

Es kommen sonach auf 1 Lokomotive 26,9 Wagenachsen oder, da die vier kleineren 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 7,45 Kilometer 1 Lokomotive und 33,625 Wagenachsen oder, da 114,4 Kilometer gleich 15,418 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 Reserviedienst . . . 11,969 " "
 Im Ganzen: 540,596 Kubikfuß
 im Werthbetrag von Frk. 95,040. 88.

An Schmiermaterial, Del und Talg, ist verwendet worden:
 im Fahrdienst Pfund 10,305 $\frac{3}{4}$
 im Reserviedienst " 509
 Total Pfund 10,814 $\frac{3}{4}$
 im Werthbetrag von Frk. 7,514. 31.

Die Reparaturkosten betragen:

a. für Reparaturen, welche in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt wurden . . . Fr. 20,653. 63
b. für solche, welche in andern Werkstätten vorgenommen wurden " 10,734. 77

Im Ganzen: Fr. 31,388. 40

	per Wegstunde.	per Kilometer.
an Brennmaterial .	7,49 Kubikfuß Frk. 1.31,68	1,56 Kubikfuß Frk. —. 27,43
an Schmiermaterial	0,4493 Pfund " —. 10,41	0,0312 Pfund " —. 02,47
Reparaturkosten	" —. 43,48	" —. 09,06

Von dem Gesamtbetrag 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 Neuß, worunter die beiden letztern mit Kesselreparaturen im Gesamtbetrage 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 . . .	Fr. 1.34	Fr. — .28
die 16 neuen Lokomotiven aber nur auf "	0.25	" — .053

Die unter dem Titel „Zugkraftskosten“ aufgeführte Gesamtausgabe beträgt auf eine zurückgelegte Meile $\text{Kr. } 2,88$ und auf einen zurückgelegten Kilometer $\text{Kr. } 0,60$.

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. 1.25² Brennmaterial verbrauchen.

Sämtliche Personen-, Gepäck- und Güterwagen haben zusammen 505,305 $\frac{1}{2}$ 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 reduziert, auf eine zurückgelegte Wegstunde Frk. — 01,16, auf einen zurückgelegten Kilometer Frk. — 00,2446.

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
Überschuß der Einnahmen	" 3,088. 91
	Frk. 102,756. 14

Beide Dampfboote legten zusammen in 2505 Fahrten, zu welchen sie 2988 Zeitstunden bedurften, 12,16061 Schweizerstunden zurück. Die durchschnittliche Einnahme beträgt somit für jede Fahrt Frk. 41.06,9. und die Ausgabe Frk. 39,835.

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 beläßt.

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 Übergang 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 Influenzefahrten 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 genötigt 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 überdies die Dampfbootunternehmung als ein integrierender Theil des Bahnbetriebes betrachtet werden muß, — so dürfte das Nettoergebnis des Dampfbootbetriebes im Betrage von Frk. 3,088. 91 dennoch als ein ganz erfreuliches bezeichnet werden.

Wollen wir nun noch das Gesamtergebnis 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.	Frk.	Rp.
Zürich-Baden . . .	23,32	4,503,975	12	4,503,975				
Romanshorn-Derlikon	77,89	15,000,000	12	15,000,000				
Derlikon-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 Schlus 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 Transporttarif in gleicher Weise auch auf die Bahnstrecke Zürich-Brugg ausgedehnt und damit die auf der Bahnstrecke Zürich-Baden bestehenden Ausnahmstaren 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, „Bauhnbau“, 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 Taren 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 Unterstützungsclasse 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 $\frac{3}{4}$ Stunden, sondern auch $1\frac{1}{3}$ Millionen Franken mehr Baukosten und an 80,000 Franken mehr jährliche Betriebskosten als eine direkte Linie über Rapperswil erforderte. Es hatte sich zugleich ergeben, daß die grossen Betriebskosten einer Linie über Lenzburg durch die in Folge des Umwegs vermehrten Betriebeinnahmen keineswegs aufgewogen würden. Ein von uns behufs der Ablösung jener so bedeutenden Nachtheile an die Alargauische 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-Rapperswil-Alarau 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 Pläne über die dabei vorkommenden Straßen- und Flussveränderungen bei der Alargauischen 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 hierdurch verfügbare 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.

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