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: 19.08.2025

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 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.