**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 5 (1857)

Artikel: Fünfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 28. April 1858 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730478

## 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:** 02.11.2025

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

## fünfter geschäftsbericht

der

# Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

ben 28. April 1858

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.

Bürich, Druck von Orell, Füßli und Comp. 1858.

...

Die Direktion ber Mordostbahngefellschaft hat anmit die Ehre, ihren fünften bas Jahr 1857 um= faffenden Geschäftsbericht zu erstatten. Sie läßt ihn, um eine Zusammenhaltung und Bergleichung besselben mit seinen Borgangern zu erleichtern, in die gleichen Hauptabschnitte zerfallen, welche in diesen porkommen.

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

a) Conzessionen.

In biefer Abtheilung haben wir zuerst ber Anhandnahme bes Baues ber Cifenbahnlinie von Turgi bis zur Schweizerischen Grenze im Rheine in ber Richtung nach Balbshut zum Anschlusse an die bis borthin geführte Babische Staatsbahn zu gebenken. Der § 8 ber uns von bem Kanton Aargau ertheilten Kongeffion fdreibt unter anderm por: "Benn bie Gefellicaft nicht binnen vier "Jahren, von bem Beitpunkte ber Genehmigung gegenwärtiger Konzession burch bie Bundesbersammlung "(4. August 1853) an gerechnet, ben Anfang mit den Erdarbeiten fur die Erstellung ber Bahnlinie von "Baben nach Robleng macht, fo erlifcht bie Kongeffion fur biefe Bahnlinie und es fieht bann fur bie "lettere ber Gefellichaft lediglich ein Prioritätsrecht im Sinne bes § 4 (Borrang vor andern Bewerbern "unter Annahme ber bon ben lettern angebotenen Bedingungen) gu." Satten wir uns auch barauf berufen können, daß in Folge des doppelspurigen Baues der Linie Baden = Turgi und der bei Anlag der Inangriffnahme biefes Baues mit bem Bundesrathe und ber Regierung von Aargau gepflogenen Korrespondenz der Anfang der Erdarbeiten für die Linie nach Roblenz als erfolgt und somit die ebenerwähnte Bestimmung bes § 8 ber Rongeffion als erfullt zu betrachten fei, fo gebot boch die Borficht, nicht außer Acht zu laffen, daß biese Rechtsanschauung auch bestritten und möglicherweise nicht zur Anerkennung gebracht werden konnte, und daß die Nordoftbahngesellschaft in diesem Falle, wenn fie, was wir als un= ausbleiblid, ansehen, später bod bie Gisenbahn nach Waldshut hatte bauen wollen, bieg voraussichtlich nicht mehr gemäß ben Bestimmung en ber von ihr im Jahre 1853 fur biese Linie ausgewirkten Rongeffion, fondern unter neuen, vielleicht von Mitbewerbern um Die Konzeffion angebotenen, weit ungunftigern Bedingungen hatte thun muffen. Aber auch abgefehen von diefem Umftande glaubten wir den Bau ber Linie nach Waldshut nicht länger verschieben zu follen. In dem § 1 der Statuten der Nordoftbahngesellschaft ift als Zwed berselben neben einer Berbindung Zurichs mit Aarau, beziehungsweise bem Beften ber Schweiz auch diejenige von Zurich mit Bafel angegeben. Die Verwirklichung dieses lettern Zwedes unserer Unternehmung burch ben Bau ber Linie nach Walbshut burfte nicht mehr verzögert werben, nachbem die Herstellung der Hauensteinlinie als eine vollendete Thatsacke zu betrachten, die Badische Staats= bahn bis Waldshut vorgeschoben, somit die Entstehung einer dritten Eisenbahn zwischen Burich und Bafel burch ben Bötherg oder längs des Schweizerischen Ufers des Rheines als wenigstens faktisch so viel als ausgeschlossen anzusehen war und bemnach gegen die Anhandnahme des Baues der Linie von Turgi nach Balbohut nicht mehr eingewendet werden konnte, daß fie das Buftandekommen einer den Intereffen Burichs und ber öftlichen Schweig noch mehr gusagenden Verbindungslinie mit Basel erschwere ober gar verun= mögliche. Die Inangriffnahme bes Baues ber Balbshuterlinie erfchien aber um fo bringlicher, nachbem bas Bestreben zu Tage getreten war, ber Turgi = Waldshuterlinie burch einen andern Anschluß ber Ost= fdmeig an bie Babifde Staatsbahn guvorzufommen, burd welchen bie Intereffen Burichs und ber Norboftbahngesellschaft gleich empfindlich verlett worden maren. Wir liefen baher ben Bau ber Walbshuter= linie auch zwischen Turgi und Koblenz vor dem 4. August 1857 beginnen und wiesen uns vor diesem Beitpunkte darüber, daß dieß geschehen sei, bei dem Bundesrathe und bei der Regierung von Aargau aus. Ueberdieß leisteten wir vor jenem Termine dem Bundesrathe den durch den Konzessonsgenehmigungsbeschluß ber Bundesversammlung verlangten Ausweis über ben Besit ber erforderlichen Mittel für die Durchführung bes Baues der Waldshuterlinie. Der Bundesrath und die Regierung von Aargau bescheinigten uns, daß wir ben baberigen uns gemäß ber Konzession und ber Bundesgenehmigung berselben obliegenden Verpflich= tungen nachgekommen und daß somit die für die Waldschuterlinie im Jahre 1853 uns ertheilte Konzeffion und die Genehmigung berfelben burch die Bundesversammlung nicht erloschen feien.

Obgleich die Nordostbahngesellschaft sich im Besitze der Konzession für die Bahnstrecke Aarau = Wöschnau besindet, so wird diese Linie doch in Folge eines mit der Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Bertrages von der letztern gebaut und seiner Zeit auch betrieben. Die Nordostbahngesellschaft bleibt aber nichtsdestoweniger Konzessionärin für diese Linie und es haben daher auch alle mit der Regierung von Aargau dießfalls zu pslegenden Berhandlungen von der Nordostbahngesellschaft auszugehen. Gemäß der Konzession für die Bahnstrecke Aarau = Wöschnau wäre die letztere gleichzeitig mit der Linie Olten-Wöschnau zu vollenden gewesen. Diese Frist war jedoch in Folge der Bereinbarung eines Trace's, welches sehr umfangreiche Bauarbeiten erheischt, bis 1. August 1857 erstreckt worden. Da aber die Centralbahngesellschaft auch diese verlängerte Frist nicht für genügend hielt, so erwirkten wir von der Regierung von Aargau nach längern Verhandlungen die Erstreckung der Frist die zum 1. Mai 1858, dem Zeitpunkte, auf welchen wir die Bahnstrecke Brugg = Aarau zu vollenden versprochen haben. Diese Fristverlängerung erscheint um so gerechtsertigter, als die Vollendung der Bahnstrecke Aarau = Wöschnau vor derzenigen der Linie Brugg= Aarau keinen Zweck gehabt hätte. Der gegenwärtige Stand der Bauten gestattet, die gleichzeitige Erössnung der beiden Bahnlinien Brugg = Aarau und Aarau = Wöschnau gemäß den zur Zeit dießfalls bestehenden Berpstichtungen in sichere Ausssicht zu nehmen.

Betreffend eine Bahn von Zurich nach ber innern Schweiz hatten wir mit einem Grünsbungskomite, welches sich im Besitze einer Konzession für die Erbauung von Eisenbahnen von der Zugschwzerischen Grenze bei St. Abrian (Richtung nach dem St. Gotthard) und von der Zugskuzernischen Grenze bei Honau (Richtung nach Luzern) an die ZugsZürcherische Grenze bei der Sihlbrücke (Richtung nach Zürich) befand, einen Bertrag abgeschlossen, gemäß welchem wir uns verpslichteten, bei dem Großen

Nathe des Kantons Zürich die Konzeffton für eine Eisenbahn von der Sihlbrücke durch das Sihlthal nach Bürich nachzusuchen, und gemäß welchem wir hinwieder berechtigt waren, die so ausgewirkte Konzession bis zum 1. Mai 1857 dem erwähnten Gründungskomité zu übertragen. Dieser Vertrag sollte der General= versammlung die volle Freiheit der Entscheidung über die Frage, ob jene Linie in das Net der Nordost= bahn aufgenommen werben folle ober nicht, sichern und zugleich bewirken, daß die Mordoftbahngesellschaft sich für den Fall der Bejahung dieser Frage im Besitze der gleichen Konzessionsbestimmungen für die Linie nach der innern Schweiz, wie für die übrigen Linien ihres Nepes, befinde. Der Große Nath ertheilte die Konzesston für die Sihlthallinie vor dem 1. Mai 1857 nicht und das Gründungskomité für die Buger'schen Cisenbahnen bot zu einer Verlängerung des erwähnten Vertrages nicht Hand. Mittlerweile hatte fich im Bezirk Affoltern ein Gründungskomité gebildet, welches eine Dobindungsbahn zwischen Bürich und der innern Schweiz durch die Baldern und den Bezirk Affoltern anstrebte. In Folge einer von der Regierung von Zürich angeordneten Expertenuntersuchung wurde noch eine dritte Schienenver= hindung Zürichs mit der innern Schweiz durch das Reppischthal und den Bezirk Affoltern auf die Bahn gebracht. Das Grundungekomite von Affoltern verlangte nun die Konzession fur biese Linie. Diefelbe ftellte fich unter ber Boraussehung, daß ihr außerhalb bes Gebietes des Kantons Burich eine in bem Expertengutachten in bestimmte Aussicht genommene Fortsetung gesichert fei, als im Gangen ebenso gunftig wie die Sihlthallinie heraus. Unter biefen Umftanden nahmen bie Gefellichaftsbehorben feinen Anftand, ber Regierung von Burich in Folge einer baherigen Anfrage zu erklären, fie wollen unter ber boppelten Bedingung, daß erstens die Ausführung der von der Burich=Buger'schen Kantonsgrenze weiter führenden Linien in einer den herwärtigen Intereffen entsprechenden Weise gesichert und daß zweitens in den Bundes= beschluß, betreffend Genehmigung der Konzession für die Reppischlinie, keine Bestimmungen aufgenommen werden, welche den Gefellschaftsbehörden gegenüber den bisher üblich gewesenen als unannehmbar erscheinen würden, von der Sihlthallinie Umgang nehmen und, unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalver= sammlung, von ihrem Brioritätsrechte für eine in Altstetten abzweigende und durch das Reppischtal und ben Bezirk Affoltern an bie Burich=Buger'iche Kantonsgrenze fuhrende Gifenbahnlinie Gebrauch machen. Der Große Rath des Kantons Zürich ertheilte dann dem Gründungskomité von Affoltern, unter Wahrung bes Brioritätsrechtes der Nordostbahngesellschaft, die Konzession für diese sogenannte Reppischahn im Gegen= fage zu der projektirten Sihlthalbahn und fogar unter zeitweiligem Ausschlusse derselben. Aber auch dieß geschah nur mit ber Rlausel, bag bie Konzeffion nicht in Anwendung gebracht merben burfe, bevor ber Inhaber berfelben bem Großen Rathe gu feiner Befriedigung ben Nachweis geleiftet habe, bag bie Konzefftonen für Fortführung der Eisenbahnlinie außerhalb des Kantons Burich in einer den Burcherischen Intereffen entsprechenden Weise ertheilt worden seien. In Folge biefer Klaufel fand auf Anregung Burichs bin eine Konfereng von Abgeordneten ber Kantone Burich, Lugern, Schwyg und Bug ftatt, um über bie Fortsehung, welche für die Neppischlinie auf dem Gebiete der andern Kantone in der Richtung nach dem Gottharb und nach Lugern erhältlich mare, in Unterhandlung zu treten. Die Konferenz hatte fein anderes Ergebniß, als daß fie den Beweis lieferte, wie wenig Geneigtheit bei den betreffenden Kantonen vorhanden fei, zu berjenigen Fortsebung ber Reppischlinie Sand zu bieten, welche die Experten, von benen ber Borfclag zu diefer Linie ausgegangen mar, im Intereffe derfelben in Ausficht genommen und bei ihren Be=

rechnungen zu Grunde gelegt hatten. Dieser Konferenz folgten keine weitern und die Gesellschaftsbehörden hatten keine Beranlassung mehr, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen, bis in neuerer Zeit von Seiten des Gründungskomite's der sogenannten Ost-Westbahn mit dem im Besitze der Zuger'schen Konzession stehenden Gründungskomite Unterhandlungen betressend Abtretung dieser Konzession gepslogen wurden. Anregungen, welche bei uns betressend Nebernahme der Zuger'schen Konzession gemacht wurden, hatten zur Folge, daß sich die Gesellschaftsbehörden die Frage vorlegen mußten, ob sie zu diesem Ende hin Schritte thun sollen. Gine einläsliche Brüsung der Sachlage sührte sie zu dem Entschlusse, sich des Prioritätsrechtes zu getrösten, welches der Nordostbahngesellschaft für eine von Zürich nach der innern Schweiz sührende Bahn auf dem Gebiete des Kantons Zürich konzessionen auf dem Gebiete des Kantons Zug zu gelangen. Wir gehen überhaupt von der Ansicht aus, daß, wenn auch die Herstellung einer Zweiglinie von Zürich nach der innern Schweiz unstreitig ihre Berechtigung hat, doch in der Schweiz, wie in andern Ländern, zunächst die Hauptverkehrslinien, erst nachher die Zweigbahnen und noch viel später Parallelbahnen der Hauptverkehrslinien gebaut werden sollten, und daß auch, etwa abgesehen von einzelnen Ausnahmen, die Eisenbahnen in der Schweiz in dieser Neihenfolge werden gebaut werden.

Mehrere Bürger bes linken Ufers des Zürichfees kamen bei der Regierung des Kantons Zürich zu Handen des Großen Nathes mit dem Gesuche ein, es möchte ihnen eine Konzession für eine Eisenbahn von Zürich dem Linken Seeuser entlang bis zur Kantonsgrenze bei Nichtersweil Behus Fortsfehung und Anschlusses derselben an die Südostbahn ertheilt werden. Die Regierung von Zürich fragte uns an, ob wir von dem uns für diese Linie zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch machen wollen. Der Berwaltungsrath beaustragte uns, hierauf zu erwiedern, es halte sich die Nordostbahngesellschaft nach dem Bortlaute ihrer Konzession nicht für verpstichtet, sich über die Beanspruchung des Prioritätsrechtes für die Konzession einer Bahn auszusprechen, bevor die Bedingungen sestgestellt seien, zu welchen die fragliche Konzession ertheilt werden wolle. Diese Erklärung scheint als eine gerechtsertigte angesehen worden zu seisson unter Bedingungen, welche mit denjenigen der Konzessionen der Nordostbahn übereinstimmen, jedoch mit Hinzusügung der Klausel, daß die Konzession für das Gründungskomité erst in Krast trete, wenn nicht binnen einer vom Negierungsrathe zu bestimmenden Frist die Nordostbahngesellschaft von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch mache. Seither blieb diese Angelegenheit auf sich beruhen.

Im Anfange des Berichtsjahres richteten die Direktion der Glattthaleisenbahn = Gesellschaft und ein provisorisches Eisenbahnkomité des untern Glattthales an den Regierungsrath von Zürich zu Sanden des Großen Rathes das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Berlän = gerung der Glattthaleisenbahn von Wallisellen abwärts durch das Glattthal bis an die nordwestliche Kantonsgrenze, sei es bei Weiach oder Niederweningen, Behufs Anschlusses an eine dem Rhein entlang weiter nach Westen führende Eisenbahnlinie. Die Regierung von Zürich vereinbarte vorläusig mit den Konzessionsbewerbern die nachgesuchte Konzession und richtete hierauf an uns die Ansrage, ob wir dieselbe kraft des uns zustehenden Prioritätsrechtes übernehmen wollen. Da nun der Kanton Zürich in § 3 des unterm 29. Brachmonat 1853 mit der Nordosstahn = Gesellschaft

betreffend den Bau und Betrieb der Cifenbahn von Zurich an die Kantonsgrenze bei Dietikon abae= schlossenen Vertrages die Verpflichtung eingegangen hat, "mährend 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an "gerechnet, weber eine Cifenbahn in ber Richtung von Burich nach Dietikon felbft auszuführen, noch "eine Konzeffion fur bie Berftellung einer folden Bahn zu ertheilen", und ba nach unferer Unficht ganz entscheibende Grunde bafur fprechen, daß eine Linie von Wallifellen nach Weiach ober Rieberweningen als eine Cifenbahn in ber Richtung von Burich nach Dietikon im Sinne ber eben angeführten Bertragebestimmung zu betrachten ift, fo faben wir uns gemäß der uns obliegenden Bflicht, die wohlerworbenen Rechte ber Nordoftbahn-Gefellschaft zu mahren, genothigt, ber Regierung von Burich zu erwiebern, es wurde nach unserer Anschauungsweise die Ertheilung der nachgesuchten Konzession mit der mehrerwähnten Bertragsbestimmung im Biberspruche stehen und wir muffen uns beghalb barauf beschränken, auf bie lettere zu verweisen und die Aufrechthaltung berselben zu gewärtigen. Nachdem wir bann noch eine Einladung der Regierung von Zürich, uns eventuell über die Beanspruchung der Konzession für die untere Glattthallinie fraft bes uns zustehenden Brioritäterechtes auszusprechen, mit ber Einwendung abgelehnt hatten, daß wir uns zu einer folden Erklärung, fo lange unfere Ginfprache gegen bie Bu= läffigkeit der Ertheilung jener Konzeffion unausgetragen fei, nicht für verpflichtet erachten können, beantragte bie Regierung von Zürich bem Großen Rathe nun wirklich, bas Gefuch um Ertheilung einer Konzeffion für die untere Glattthallinie abzuweisen. Der Große Rath aber griff in feiner Mehrheit zu bem Ausfunftsmittel, zwar die Konzession zu ertheilen, jedoch nur mit der Klaufel, daß fie erft dann in Kraft treten folle, wenn die von der Nordoftbahn-Gefellschaft gegen die Ertheilung ber Ronzession erhobene Einsprache beseitigt fein werde und wenn nicht die Nordoftbahn-Gesellschaft, falls fie mit ihrer Einsprache nicht durchgedrungen fein follte, binnen einer ihr vom Regierungsrathe zu beftimmenden Frift von dem ihr zuftehenden Prioritätsrechte Gebrauch zu machen erkläre. Dabei unterließ ber Große Rath nicht, die Konzessionsinhaber und die von ihnen zu grundende Gesellschaft fur die Auslagen, welche dem Staate um biefes Berhältniffes willen erwachsen mochten, haftbar zu erklaren. War auf biefe Beife bas Recht ber Nordoftbahn = Gefellichaft auf Ausschluß ber untern Glattthalbahn nicht von vornherein zugestanden, fondern ber Entscheidung eines Schiedsgerichtes anheim gegeben worden, fo handelte es fich nunmehr um die Wahl dieses lehtern. Von gegnerischer Seite wurden die Gerren Fürsprech Niggeler von Bern und Fürsprech Hoffmann von St. Gallen, von uns die Herren Fürsprech Sulzberger und Postdirektor Stoll in Burich zu Schiederichtern ernannt. Da bie Schiederichter fich über bie Wahl bes Dbmannes nicht verständigen konnten, so bilbete das ichweizerische Bundesgericht einen Dreiervorschlag. Nachdem die Barteien nach Boridrift ber Konzeffion je einen ber brei Borgefclagenen gestrichen hatten, blieb ber Freiherr von Brück in München, Generaldirektor der königlich baverischen Berkehrsanstalten, als Ohmann des Schiebs= gerichtes übrig. Der Obmann und bie Schieberichter haben bem an fie ergangenen Rufe Folge geleiftet und es kann nunmehr der Beginn bes Schriftenwechfels ber Parteien por bem fo konftituirten Berichte in Aussicht genommen werden. — Gleichzeitig mit ber bereits erwähnten Bewerbung bei bem Großen Rathe bes Kantons Burich um die Konzeffion für die untere Glattthalbahn hatte ein Gründungskomite in Burgach bei ber Regierung von Aargau zu Sanden bes Großen Rathes die Konzeffion fur eine Eisenbahn von der Zürcher'schen Grenze bei Raiserftuhl nach Koblenz nachgesucht,

und war ber Berwaltungerath ber Bereinigten Schweizerbahnen mit bem Begehren um Ertheilung einer Konzeffion fur eine Bögberglinie, beziehungsweise fur eine Linie von Robleng abwärts bem linken Rheinufer entlang bis an bie Aargauifde Grenze in ber Richtung nach Bafel bei ben Margauischen Behorben eingekommen. Der Busammenhang zwischen biefen Gefuchen und bemjenigen um Ertheilung einer Konzeffion fur bie untere Glattthallinie liegt auf flacher Sand. Da ber & 3 ber von bem Kanton Aargau ber Nordoftbahngesellichaft fur bie Gifen= babnlinien von Dietikon nach Aarau und Roblenz ertheilten Konzession bestimmt, "ber Kanton Aargau verpflichte fich, mahrend ber nachften 15 Jahre, vom Tage "ber Ertheilung ber Konzession an gerech-"net, Gifenbahnen in gleicher Richtung, wie bie ben Gegenstand ber fraglichen Kongeffion bilbenben, "weber felbst auszuführen noch eine Konzeffion für folde zu ertheilen," und ba es uns unzweifelhaft ichien, bag unter ben Cifenbahnlinien, fur welche bie Konzession nachgefucht wurde, Cifenbahnen "in gleicher Richtung", wie die Linie von Dietikon bis Robleng, enthalten feien, fo hielten wir uns fur verpflichtet, bei ber Regierung von Aargau zu Sanden des Großen Rathes bie ber Nordoftbahn= gefellichaft Rraft ber Konzeffion zustehenden Rechte zu verwahren. Gleichzeitig verwahrten wir auch bas ber Nordoftbahngefellicaft burch § 4 ber Ronzeffion zugeficherte Brioritäterecht fur Ausführung von Zweighahnen. Es hatte fich nämlich bie Regierung von Margau in biefer Beziehung fo wenig als überhaupt in Betreff ber erwähnten Ronzeffionsgesuche mit uns ins Bernehmen gesett. Große Rath von Aargau glaubte unfern Berwahrungen baburch ein Genuge zu thun, bag er in bie Ronzeffion fur eine Gifenbahn von Raiferftuhl nach Robleng bie Beftimmung aufnahm, es folle biefe Rongeffion erft in Rraft treten, "wenn die Burcher'iche Kongeffion einer Glattthal-Gifenbahn von Wallifellen abwärts gegen Raiferftuhl befinitiv ertheilt fein werbe," alfo wenn bas oben ermähnte Schiebsgericht fich für die Bulässigfeit der Ertheilung einer Konzession für eine untere Glattthalbahn wurde ausgesprochen haben. - Wir können unfere Berichterstattung über Diefen Gegenstand nicht ichließen, ohne auf bie fcmierige Stellung aufmerkfam gemacht zu haben, in die wir uns in Fallen, wie ber eben besprochene, versett feben. Es werden burd Konfurrengprojefte, welche ber Nordoftbahn an die Seite gestellt und welche zu großem Theile nicht Behufs ihrer Berwirklichung, fondern zu gang andern Zweden auf bie Bahn gebracht werben, in benjenigen Landesgegenden, in welchen ihre Erbauung in Aussicht gestellt wird, hoffnungen und Begehrlichfeiten erwedt, Die ohne jene Stratageme gemäß ber naturlichen Entwicklung ber Dinge noch geraume Beit geschlummert haben wurden. Wenn wir nun lediglich die Ausfollufrechte, welche uns von Staatswegen zugefichert worben find, bamit bie erforberlichen Gelbmittel für bas Buftanbekommen ber Norboftbahnunternehmung fich finden laffen, gur Geltung bringen, fo bestrebt man fich, den Schein auf uns zu laden, als wurden wir gewiffen Landesgegenden die Wohlthaten ber Gifenbahnen vorenthalten, mabrent ja ber Staat vom Standpunkte ber öffentlichen Intereffen aus die Ausschlufrechte ber Nordoftbahngefellichaft eingeräumt hat und es fich zur Beit nur barum handelt, biesen in solder Beise begrundeten Rechten Anerkennung zu verfchaffen, und mahrend es mehr als zweifelhaft ift, ob, auch wenn die Ausschlufrechte nicht beftunden, die zum Baue ber Gifenbahnen in jenen Landesgegenden erforderlichen Summen in ber That und Wahrheit verfügbar feien. Trop allem bem werben wir fortfahren, die Rechte, welche ber Norboftbahn wohl nicht in irgend einem Bribatinterffe,

sondern zu öffentlichem Nugen und Frommen eingeräumt worden sind, zu wahren. Unsere Rechtsertigung hiefür finden wir in dem Bewußtsein der Erfüllung einer uns obliegenden Pflicht und in der Ueberzeugung, daß wir dem Zustandekommen neuer Eisenbahnlinien sicherern und wirksamern Vorschub leisten, wenn wir darauf bringen, daß Verpflichtungen, welche bestehenden Eisenbahngesellschaften gegenüber eingegangen worden sind, gehalten werden, als wenn wir zu Mißachtung und Hintansetzung berselben Sand bieten würden.

Es gereicht uns zur Befriedigung, Ihnen mittheilen zu können, daß in Folge der auf die Event ualität einer Fortführung der Nord oft bahn bis Norfchach berechneten, in Staatsverträge zwischen den Kantonen Zurich und Thurgau auf der einen und dem Kanton St. Gallen auf der andern Seite niedergelegten Bestimmung betreffend die Anlage des Bahnhofes in Norschach nunmehr endlich die zum Zwecke der Bollziehung dieser Bestimmung erforderlich gewordenen Bereinbarungen getroffen worden sind. Die Nordostbahngesellschaft kann kraft der bestehenden Berträge, wenn ihr Interesse es erheischen sollte, ihre Linie zu den für die Eisenbahn der Bereinigten Schweizerbahnen von Winterthur bis an die Zürcherische Kantonsgrenze bei Elgg geltenden Konzessionsbedingungen bis Norschach ausbehnen und es ist der dortige Bahnhof in einer Weise angelegt, welche die Einsührung einer solchen nach Rorschach erstreckten Linie der Nordostbahn in denselben ohne irgend eine Schwierigkeit gestattet.

## b) Genehmigung bes Trace's ber Bahn.

Nachbem es uns im Anfange bes Berichtsjahres, freilich nicht ohne Eingehung sehr weit gehender Berpflichtungen, gelungen war, von dem Großen Rathe des Kantons Aargau die Abanderung der uns ertheilten Konzesson in dem Sinne zu erlangen, daß uns gestattet wurde, die Bahnlinie von Brugg nach Aarau, statt über Lenzburg, über Rupperswyl zu ziehen, und nachdem diese Konzessionsveränderung die Bundesgenehmigung Seitens des Bundesrathes frast der ihm von der Bundesversammlung ertheilten Bollmacht erhalten hatte, wirkten wir bei der Regierung von Aargau die Genehmigung des Tracé's für die Eisenbahnlinie von Holderbant über Rupperswyl nach Aarau aus. Bon Brugg bis Holderbank war das Tracé früher schon vereindart worden.

Ebenso haben wir, übrigens theilweise erst in bem gegenwärtigen Jahre, die Genehmigung des Trace's für die Cisenbahnlinie von Turgi bis zu der Aargauischen, beziehungsweise Schweizerischen Landesgrenze im Rheine bei Koblenz bei dem Bundesrathe, so weit dieß nöthig war, und sodann bei der Regierung von Aargau erlangt. Dem Bundesrathe legten wir einen Situationsplan zur Genehmigung vor, aus welchem die Art, wie der Rheinübergang zwischen Koblenz und Waldshut beswerkftelligt werden sollte, ersichtlich war, und überdieß gaben wir ihm alle zur Beurtheilung unsers Projektes weiter ersorderlichen Nachweisungen. Der Bundesrath ertheilte dem Plane seine Genehmigung mit dem einzisgen Vorbehalte, daß die Brücke eine Konstruktion erhalte, welche die Möglichkeit sichere, für den Kall von Krieg sede Verbindung leicht zu unterbrechen. Um diesem Vorbehalte gerecht zu werden, beschlossen wir, in dem auf der Schweizerischen Seite gelegenen Landpseiler der Rheinbrücke eine Minenkammer anzubringen. Die Detailpläne über dieselbe unterbreiteten wir dem Bundesrathe Behufs Einholung seiner Genehmigung. Der Vundesrath sprach seine Zustimmung zu denselben aus mit einigen Modifikationen, welche wir sofort uns gefallen

laffen zu wollen erflarten. Satten wir auf biefe Beife bie Seitens bes Bunbes fur bas Trace ber Gifen= bahnlinie von Turgi bis zur Schweizerifden Grenze bei Robleng erforberliche Genehmigung erwirft, fo gelang es uns, freilich nur nach fehr weitläufigen Unterhandlungen und erft in ber letten Beit, auch bie Genehmigung ber Regierung von Margau fur jenes Trace in feiner gangen Ausbehnung zu erlangen. Die Sauptichwierigkeiten, welche fid babei ergaben, bezogen fich auf die Art, wie die Gifenbahn burch bas Dorf Robleng geführt werden folle und auf die Frage, in welcher Weise auf ber Strecke zwischen bem Dorfe Robleng und bem Rheine eine Rreugung ber Nordoftbahn burch eine Fortsetung ber Glattthallinie, wenn die Ronzeffion fur eine folde rechtsbeständig wurde und wenn fie bann auch wirklich gebaut werben follte, Statt finden burfte. In Betreff bes erftern Punttes ift nun feftgefest, bag im Anschluffe an ben Schweizerischen Landpfeiler ber Rheinbrude ein Biaduft von 6 Bogen mit je 25' lichter Weite angebracht werden foll. Den zweiten Bunkt anlangend verlangte bie Regierung von Aargau von uns die "unumwundene und bestimmte Erflärung, daß die Nordoftbahngesellschaft gegen Kreuzungen oder Berührungen ihrer Bahnlinie burch andere Bahnen in biefer ober jener Beife feinerlei Schwierigkeiten erheben werbe". Burben wir eine fo allgemein lautende Erflärung ausgestellt haben, fo hatte man leicht versucht fein konnen, im Berfolge baraus abzuleiten, wir hatten in ben Bau und Betrieb einer folden Kreuzungsbahn, felbst wenn baraus Beeintradtigungen bes Betriebes ber Nordoftbahn hervorgeben follten, eingewilligt. Uebrigens hielten wir bafur, es hange bie Frage ber Areuzung ber Nordoftbahn burd eine andere Bahn mit ber Genehmigung bes Bahntrace's in feiner Beise zusammen, und es mare jene Frage vorkommenden Falls vielmehr auf dem Expropriationswege auszutragen. Wir hielten uns baber fur verpflichtet, Die Ausstellung jener Erflärung abzulehnen, und es mußte unfere Ablehnung eine um fo entidiedenere fein, als es fid um Wahrung wohlerworbener Rechte ber Norbofibahngefellichaft von ber wichtigsten Natur handelte. Gine langere biegfalls gepflogene Korrespondenz und wiederholte Konferengen führten endlich in ben letten Tagen zu einer Ginigung. Wir gaben wörtlich folgende, mit bem Standpunfte, welchen wir von Unfang an in biefer Angelegenheit eingenommen haben, in vollem Ginflange ftehende Erklärung ab : "Die Nordosthahngesellschaft gibt bie Areuzung ber Bahnstrecke von ber "Station Robleng bis gur Landesgrenge im Rheine burch eine andere Gifenbahn, beren Rongeffion rechts-"beständig geworben, im Grundfate gu. Daburch foll jeboch, falls in Folge bes Baues ober Betriebes "einer folden Rreuzungsbahn eine Semmung bes Betriebes ber Norboftbahn, von welcher Art biefelbe "auch fein möchte, in Frage kommen follte, ber Nordoftbahngesellschaft unbenommen fein, ihre baherigen "Rechte in bem bieffälligen Expropriationsverfahren geltend zu machen. Ueberdieß follen alle und jebe "burch ben Bau einer berartigen Kreugungsbahn verursachten Koften von ber betreffenden neuen Bahnunter= "nehmung getragen werben." Die Regierung von Aargau gab fid, mit biefer Erklarung gufrieben und ertheilte nunmehr auch noch bem von uns vorgeschlagenen Trace von der Station Roblenz bis zur Lanbesgrenze im Rheine ihre abidliefliche Genehmigung, wie fie bieß in Betreff bes Trace's von Turgi bis zur Station Koblenz früher schon gethan hatte. Wir befreuen uns, in Folge bessen biese Abtheilung unserer Berichterstattung mit ber Mittheilung schließen zu können, daß nun die hobheitliche Tracegeneh= migung für alle Linien bes Nordoftbahnnetes ausgewirft ift.

## c) Genehmigung ber Bahnhöfe und Stationen.

War die Stelle, an welcher der Bahnhof in Aarau angelegt wird, früher schon von uns mit der Regierung von Aargau und der Centralbahngesellschaft vereinbart worden, so fand im Laufe des Berichtsjahres eine solche Berständigung noch in Betreff der auf dem Bahnhose herzustellenden Bauten und ber übrigen in demselben zur Aussuhrung zu bringenden Ginrichtungen statt.

Wir beabsichtigen, die Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur, welche seiner Zeit schon in Aussicht genommen worden ift, nunmehr zu bewerkstelligen. Die Erbauung eines definitiven Verwaltungsgebäudes soll damit hand in hand gehen. Verhandlungen, welche wir dießfalls mit der Regierung von Zürich zu pslegen in den Fall kamen, sind noch nicht zum Abschlusse gediehen.

Die Stationen auf ben im Baue begriffenen Bahnlinien anlangend find wir mit der Negierung von Aargau dahin übereingekommen, auf der Linie von Brugg bis Aarau nebst der früher schon vereinbarten Station Schinznach noch in Wildegg und Rupperswyl solche anzulegen, und auf der Bahn= linie von Turgi bis zur Landesgrenze bei Koblenz in Würenlingen, Döttingen und Koblenz Stationen zu errichten. Die durchschnittliche Entfernung dieser Stationen von einander beträgt auf der einen und auf der andern Linie ungefähr eine Stunde.

Im hinblide auf die bedeutende Entfernung zwischen ben Stationen Sulgen und Amrisweil und auf ben nicht unerheblichen Berkehr ber Ortschaften, welche sich zwischen biesen beiben Stationen in bem Bezeiche unserer Bahn besinden, haben wir, wiederholt und sehr angelegentlich geäußerten Bunschen ber Regierung von Thurgau Nechnung tragend, ber lettern unsere Geneigtheit erklärt, zur Erricht ung einer neuen Station in ber Gegend von Erlen, also ungefähr in der Mitte zwischen Sulgen und Amrisweil, hand zu bieten. Wir haben dieß jedoch nur "in der übrigens selbstwerständlichen Meiz"nung gethan, daß es uns vorbehalten bleibe, mit Beziehung auf das Anhalten der Züge das uns jeweilen "geeignet scheinende zu verfügen." Die nähere Bestimmung des Ortes, wo diese neue Station angebracht werden soll, ist noch nicht ersolgt. Es wird dabei mit auf die Opserbereitwilligseit der zunächst Betheizligten gebührende Rücksicht genommen werden.

## d) Genehmigung ber Strafen= und Bafferübergange.

Unter dieser Abtheilung haben wir zunächft zu erwähnen, daß in dem Berichtsjahre eine alte Pendenz mit der Regierung von Thurgau betreffend eine von der lettern seiner Zeit an die Genehmigung unsers Prosektes der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Geschighofen geknüpfte, die Ausführung von Buhrungsarbeiten an der Thur zwischen der dortigen Straßen- und Eisenbahnbrücke betreffende Be- bingung endlich zur Erledigung gebracht werden konnte. Es geschah in einer Weise, welche als eine für beibe Theile annehmbare bezeichnet werden darf.

In Folge der Erweiterung des Bahnhofes in Zürich, beziehungsweise der Herstellung des Vorbahnshoses jenseits der Sihl, ist eine Erweiterung der Eisenbahnbrücke über die Sihl behufs Versmehrung der Bahngeleise auf derselben und die Herstellung einer Brücke für gewöhnliche Fuhrswerke über diesen Fluß nothwendig geworden. Die Herstellung dieser Bauwerke hat zu mannigsachen Verhandlungen mit der Regierung, beziehungsweise der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Burich, sowie mit den Gemeinden Burich und Außersihl geführt. Es find Dieselben, der Natur der Sache nach weitläusig, noch nicht zum Ziele geführt worden, von diesem aber, wie wir hoffen durfen, nicht mehr ferne.

Die zahlreichen Straßen= und Wasserübergänge der Eisenbahn auf der Linie Holderbank= Aarau, sowie die durch die letztere herbeigeführten Straßenverlegungen und Flußkorrektionen haben vielfache Berschandlungen mit der Regierung von Aargau in der ersten Hälfte des Berichtsjahres nothwendig gemacht. Sie haben alle zuletzt, wenn auch theilweise erst nach längerer Korrespondenz, zu einer Einigung geführt.

Auch in Betreff der sämmtlichen Straßenübergänge auf der Bahnstrecke von Turgi bis zur Schweizergrenze bei Koblenz ift, abgesehen von einem einzigen, in Betreff dessen die Unterhandslungen noch schwebend sind, der aber nicht zu Weiterungen Beranlassung geben kann, die Zustimmung der Regierung von Aargau ausgewirkt worden. Ebenso hat die letztere die Pläne zu den auf dieser Linie vorkommenden Wassergängen, nämlich zu den Brücken über die Limmat bei Turgi, über die Surb bei Döttingen und über den Rhein bei Koblenz, abschließlich genehmigt. In Betreff der Brücke über den Rhein hatte der Cinholung der Genehmigung des Bauplanes durch die Regierung von Aargau selbsteverständlich eine Einigung über diesen Plan mit dem Großherzogthum Baden vorauszugehen.

## e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche bie Bahn sich zieht.

Wenn wir hier mit ben Begiehungen gu bem Bunde beginnen follen, fo haben wir borerft zu erwähnen, bag wir ben am 30. August 1856 mit bem eibgenöffifden Boftbepartement betreffend bie Benugung ber Mordoftbahn burch bie eidgenöffifche Poftverwaltung abgefdloffenen Bertrag gefundigt haben. Es gefchah um bes Migverhaltniffes willen, in bem bie Entschäbigung, welche bie eitgenössische Postverwaltung gemäß jenem Bertrage ber Norbostbahn= Gefellicaft für ben Transport ber nicht bem Boftregale anheimfallenden, 10 Pfund überfteigenden Paquete zu bezahlen hatte, zu der Tare fteht, welche die Poftverwaltung hinwieder von dem Publikum fur diese Pa= quete bezieht. In bem gegenwärtigen Jahre ift bereits ein neuer Bertrag abgeschloffen worben, in welchem jene Entichabigung zwar erhoht, aber nicht auf ben vollen Betrag unserer Gilguttare festgesett ift und in welchen fobann berichiebene fur bie eitgenöffifde Boftverwaltung fehr gunftige Beftimmungen aufgenommen worden find. Wenn wir uns zu fold,' freundlichem Entgegenkommen bereit finden ließen, fo gefcah es in ber hoffnung, es werbe basfelbe bie gebuhrenbe Burbigung finden, und in bem Beftreben, unferseits nichts zu verfäumen, was zu bem munfchbaren Wohlbernehmen zwischen ben Bunbesbehörden und ben Gifenbahngefellichaften beitragen fann. - Rach bem Bundesgefete über bie Gifenbahnen fann bie eidgenöffifche Boftvermaltung die Errichtung von fahrenden Boftbureaux beschließen. In biesem Valle hat die Postverwaltung die Serstellungs-und Unterhaltungstoften zu tragen, mahrend die Gisenbahn= verwaltung ben Transport ber fahrenden Poftbureaux fowie die Beforderung ber bazu gehörenden Boftangestellten unentgeltlich zu übernehmen hat. Im Berichtsjahre ward nach längern Unterhandlungen ein Bertrag abgefchloffen, burch welchen biefe Berhaltniffe im Ginzelnen gwifchen bem eingenöffischen Boftbepartemente und der Nordostbahn-Gesellschaft geregelt wurden. Gemäß mittlerweile stattgehabten mundlichen Besprechungen burfte eine Mobififation biefes Bertrages im beiberseitigen Buniche liegen. -Betreffend die Unterbringung ber für die Post= und Telegraphenverwaltung erforberlichen Lokale in unfern Bahnhof= und Stationsgebäuden fanden auch mahrend bes Berichtsjahres wieder vielfache Unterhandlungen zwischen bem eidgenöffischen Boftdepartemente und uns ftatt. Da bie Bahnhöfe und Stationen oft außerhalb ber Stabte und Ortschaften, zu benen fie gehören, liegen, fomit feine centrale Lage haben, fo ift die Verlegung der Post- und Telegraphenlokale in die Bahnhofe und Stationen durchaus nicht immer eine Bequemlichkeit fur bas Bublifum, und ba fur bie Boft- und Telegraphenbureaur ftets Räumlichkeiten im Erdgeschoffe ber Bahnhof- und Stationsgebäube berlangt werben, biefe Räumlichkeiten aber gerade auch vorzugeweise fur ben Gifenbahndienft in Unspruch genommen werden muffen, fo haben auch die Gifenbahngesellschaften in ber Regel feinen Werth auf die Bereinigung ber Poft- und Telegraphenbureaux mit den Bahnhof- und Stationslokalitäten zu legen. — Gemäß bem zur Beit bestehenden eidgenöffischen Bolltarife ift fur Waaren, welche nur über eine furze Strecke bes fdmeigerifden Gebietes transportirt werben, ein Durchgangszoll von einem geringern Betrage gu bezahlen, als für Waaren, welche durch eine größere Strede des ichweizerischen Gebietes transitiren. Die Folge bavon ift, daß die Waaren vorzugsweise diejenigen Straßen, beziehungsweise Schienenwege aufsuchen, vermittelft welcher fie nur einen möglichft fleinen Theil bes ichweizerischen Gebietes zurudzulegen haben. Es ift dieß ein Uebelftand, der nicht bloß die schweizerischen Gisenbahnunternehmungen zu Gunften von ausländischen beeinträchtigt, sondern der auch der Gidgenoffenschaft volkswirthschaftlichen und fiskalischen Nachtheil bringt. Wir haben nicht verfäumt, in einer an das eidgenöffische Handels= und Zollbepartement gerichteten Gingabe bie Befeitigung besfelben in Anregung zu bringen, und burfen nicht baran zweifeln, daß diesem Migberhältnisse beförderlich werde abgeholfen werden.

Bu ben Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordoftbahn sich zieht, übergehend, heben wir zuerst hervor, daß wir für die Veränderungen unserer Statuten, welche durch die Fusion der Rheinfallbahn=Gefellschaft mit der Nordostbahn=Gefell= fcaft erforderlich geworden sind und diese Tuston in sich schließen, die einsache und vorbehaltlose Genehmigung ber Regierungen von Burich, Schaffhaufen, Aargau und Thurgau ausgewirkt haben. — Nachbem bie Generalversammlung der Aftionäre der Nordostbahn bei ihrem außerordentlichen Zusammentritte am 29. Dezember des Berichtsjahres eine Veranderung der Statuten in dem Sinne beschloffen hatte, bag hinfür auch während der Zeit, da einzelne Linien des Neges der Nordoftbahn-Gefellschaft im Baue begriffen feien, nicht mehr ein fester Bins bes Aftienkapitals zu bezahlen, fondern eine Summe als Dividende auf bie Aftien zu vertheilen fei, welche jeweilen burch Busammenrechnung bes Reinertrages ber im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen, unter Abzug der statutengemäß dem Reservefonde einzuverleibenden Quote besselben, und ferner bes ber Baurechnung zur Laft zu ichreibenben gu 4 % zu berechnenden Binfes bon benjenigen Summen, welche auf bie im Baue begriffenen Linien verwendet worben, ausgemittelt werben folle, legten wir auch biese Statutenveranderung ben Regierungen ber Kantone, in welchen die Mordoftbahn fid befindet, zur Genehmigung vor. Die fammtlichen Regierungen fpracen bie nachgesuchte Gutheißung aus. Da in Folge biefer Statutenveranderung und in Folge bes Befchluffes der Generalversammlung, bag fie bereits auf bas Berichtsjahr Unwendung finden folle, fcon fur bas Jahr 1857, zum Unter-

fcbiebe von bisher, nicht mehr ein fefter Bins fur bas Aftienkapital, fondern eine Dividende zu bezahlen war, welche nach Elementen zu berechnen ift, Die fich nicht burchweg aus ben Rechnungen, wie fie ber Generalbersammlung bisanhin unterbreitet worden find, ergeben, fo legen wir ber Generalbersammlung biegmal zum ersten Male unter C eine Rednung Behufs Ausmittlung ber Dividende für 1857 por, welche ihr über die Art, wie diese Dividende gefunden murde, Aufschluß zu geben bestimmt ift. Es ift wohl hier auch ber Ort zu erwähnen, daß, wenn wir im Berichtsjahre gnm erften Male befchloffen haben, mit Ablauf ber erften Galfte bes Jahres Frf. 10 per Aftie auf Abidlag ber Dividende auszubezahlen, wir biefes Verfahren nun auch in Butunft feftzuhalten gedenken. - Gemäß ben ber Nordoftbahn=Gefell= icaft von ben vericiebenen Rantonen ertheilten Rongeffionen liegt bie Sanbhabung ber Bahn= polizei zunächft ber Gesellschaft ob und es sollen bie nahern Borschriften betreffend biefelbe in einem bon ber Gefellichaft zu erlaffenben, jedoch ber Genehmigung ber betreffenden Regierungen zu unterlegenden Reglemente aufgestellt werben. Die Regierung von Agragu hat nun gewunscht, es möchte bas für die Centralbahn in bortigem Rantone geltende Reglement auch für die Nordosthahn, soweit sie fich im Ranton Aargau befinde, eingeführt werben, mahrend hingegen die Regierung von Schaffhausen keinen Anstand nahm, das Bolizeireglement der Nordoftbahn-Gefellschaft, wie es in den Kantonen Burich und Thurgau in Anwendung gebracht wurde, auch für das Gebiet des Kantons Schaffhausen gelten zu laffen. Wir glaubten bem Wunsche ber Regierung von Aargau entsprechen zu sollen, und wenn in Folge beffen nun zwar freilich zwei verschiedene Polizeireglemente auf der Nordoftbahn in Unwendung kommen, eines auf ben in den Kantonen Zurich, Schaffhausen und Thurgau befindlichen Bahnstrecken und eines auf benjenigen im Ranton Aargau, fo haben fich boch bis zur Stunde in Folge Diefer Ungleichheit keine Uebelftande bemerklich gemacht. — Dem Unsuchen ber Polizeibirektion bes Kantons Burich, ben in Uniform reisenden Polizisten die Fahrt auf der Nordostbahn zu derselben ermäßigten Taxe zu gestatten, auf welche das im Kantonaldienste stehende Militär gemäß der Konzession Anspruch hat, glaubten wir bereitwillig entsprechen zu follen, und wir ließen bann diese Bergunftigung felbstwer= ftanblich gleichwie bem Kanton Burich , fo auch ben Kantonen Schaffhausen , Aargau und Thurgau zu Theil werden. - Immer bestrebt, hangende Unterhandlungen, wenn irgend thunlid, zur Erledigung gu bringen, haben wir diejenigen, welche in Betreff des Beitrages des Kantons Thurgau an die Safenbauten in Romanshorn immer noch schwebend waren, im Berichtsjahre endlich zum Biele führen können. Der Kanton Thurgau bleibt zu der Unterhaltung der Dämme und zu der Reinhaltung bes Bedens des alten Gafens, soweit es ausgetieft ift, verpflichtet und leiftet der Nordostbahn-Gesellschaft einen Gelbbeitrag von Frf. 26,704, ber uns bereits ausbezahlt worden ift. Bei bem Mangel einer bestimmten Verpflichtung bes Kantons Thurgau zur Leiftung eines Beitrages an die Safenbauten in Romanshorn glaubte der thurgauische Große Rath sich barauf beschränken zu sollen, ber Nordostbahn= gefellschaft biejenige Summe einzuhandigen, welche Thurgau, falls ber neue Safen nicht hergestellt worden ware, auf ben Ausbau bes alten voraussichtlich hatte verwenden muffen.

## II. Derhältniffe gu andern Gifenbahnunternehmungen.

In biefem Abidnitte gebenten wir zuerft bes Bertrages, welcher am 26. Auguft 1857 Namens ber Rordoftbahn = Gefellichaft mit ber großherzoglich Babifden Gifenbahnverwaltung betreffend Gerftellung ber Berbinbungsbahn zwifden ber Nordoftbahn und ber Babi= fden Staatsbahn von Turgi bis Baldehut abgefchloffen worden ift. Die wefentlichen Beftim= mungen biefes Bertrages find folgende : Die beiben Kontrabenten verpflichten fich zur fofortigen Ausführung ber Berbindungsbahn. Die Bahn foll in ihrer gangen Ausbehnung mit zweispurigem Unterbaue und ferner fo ausgeführt werben, daß fie mit bem Materiale ber beiberfeitigen Bahnen befahren werben fann. 3m Befonderen foll die Steigung 12 per mille nicht überschreiten. Jeber Theil übernimmt bie Berftellung, Unterhaltung und Bewachung ber Bahn nebft Beiwerken auf feine Roften bis an ben Rhein. Demnad hat die Babifche Gifenbahnberwaltung auch die fur ben Betrieb ber Nordoftbahn in bem Bahnhofe gu Balbohut erforderlichen Lotalitäten und Ginrichtungen berguftellen und ber Nordoftbahn - Gefellichaft unentgeltlich zur Benugung zu überlaffen. Die Gerftellung der Rheinbrude wird durch die Babifche Eifenbahnverwaltung, nach erfolgter Buftimmung der Nordoftbahn = Gefellicaft zu ihren Bauentwurfen und Boranfdlagen und unter Mitaufficht ber Nordoftbahn = Gefellichaft, gegen Erfat ber halftigen Koften beforgt, immerhin in ber Meinung, bag bas Gigenthum ber auf ichweigerischer Seite gelegenen Galfte ber Rheinbrude ber Nordoftbahn-Gefellichaft zustehen und verbleiben foll. Die Unterhaltung ber Brude wird burch die Babifche Eisenbahnverwaltung beforgt. Die Roften diefer Unterhaltung werden von beiben Rontrabenten zu gleichen Theilen getragen. Seber ber beiben Kontrabenten hat ben ihm angehorenben Theil ber Brude zu bemachen. Die Nordoftbahn = Gefellichaft übernimmt ben Betrieb der ganzen Bahn= ftrede Turgi = Balbehut und verpflichtet fich, mindeftens brei Buge taglich in ber Richtung von Turgi nach Balbohut, fowie umgefehrt, in thunlichftem Unschlusse an die Buge ber beiberseitigen Sauptbahnen auszuführen. Der Nordoftbahn-Gefellichaft fteht auch auf berjenigen Bahnftrede, welche fich auf babifchem Gebiete befindet, das Recht des ausschlieflichen Betriebes gu. Daburch foll jedoch eine theilmeife Mitbenutung biefer Bahnstrecke burch bie Babifde Gifenbahnverwaltung, soweit fie burch ben Bahnhofdienft in Waldshut erfordert wird oder foweit diefelbe im Falle der Fortführung der Badifden Staatsbahn in ber Richtung nach Schaffhausen fur die 3wece biefer Bahnlinie nothwendig werden follte, nicht ausgefoloffen fein, immerhin übrigens mit bem Borbehalte, bag burch eine folde Mitbenugung ber Betrieb ber Linie Turgi = Walbohut in feiner Beise geftort werbe. Die Unftellung und Besolbung bes fur ben Bahnhof= und Expeditionsbienst in Baldsbut erforderlichen Bersonals übernimmt die Babische Eisenbahn= verwaltung. Fur die Beforgung des Transportbienftes auf ber Babifden Bahnftrede leiftet bie Babifde Eisenbahnverwaltung ber Nordoftbahn = Gefellichaft eine Bergutung, welche auf breißig Prozent ber fur ben Berkehr auf ber Berbindungsbahn bezogenen reinen Beforberungstaren festgefest ift. Bon ben Brutto = Cinnahmen der Bahnstrecke Turgi=Baldshut fommt jedem der Kontrahenten derjenige Theil gu, welcher fur die ihm angehörende Bahnftrede gemäß feinem Tarife erhoben worden ift. Die übrigen Be= ftimmungen bes Bertrages glauben wir, ba fie von untergeordneterem Belange find, übergeben gu konnen. Bir erwähnen nur noch, daß in demfelben ben Schiffen ber Nordoftbahn = Gefellichaft freie Abfuhr bon

Personen und Gütern im Hasen von Konstanz zugesichert ist. Wir unterließen nicht, den Vertrag durch Nebermittlung von Abschriften sowohl dem Bundesrathe, als der Regierung von Aargau zur Kenntniß zu bringen. Der Bundesrath erwiederte uns, "er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der "Eidgenossenschaft Zuwiderlausendes enthalte, gegen die Ausführung desselben nichts einzuwenden und "er beschränke sich somit darauf, von dem Vertrage Vormerkung zu nehmen." Die Regierung von Aargau hinwieder ließ uns die Rückantwort zukommen, sie habe auch "vom Standpunkte der kantonalen Interessen "aus gegen den Vertrag nichts einzuwenden." Auf Grundlage dieser Erklärungen, welche wir dem in diesen Angelegenheiten Namens der Badischen Eisenbahnverwaltung handelnden Badischen Ministerium des Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mittheilten, fand dann, nachdem mittlerweile noch der Deutsche Bund seine Zustimmung zu der Erbauung der projektirten Eisenbahnbrücke über den Rhein gegeben hatte, die Auswechslung der Natisstationsurkunden zu dem Vertrage statt und es ist nun der Letzere, da alle einschlägigen Verhältnisse endlich vollständig geordnet sind, in rascher Bollziehung begriffen.

Fusionen mit andern Eisenbahnunternehmungen anlangend haben wir vorerst zu er= mahnen, bag bie ichon am Ende bes Jahres 1856 beichloffene Fufion mit ber Rheinfallbahn im Berichtsjahre gur Ausführung gebracht worden ift. - Im Anfange des Berichtsjahres fanden in Paris Unterhandlungen betreffend eine Fufion ber Nordoft=, Central= und Weftbahn, ber dem Ufer bes Neuenburgerfees entlang führenben Linie ber Compagnie Franco-Suisse und ber Laufanne = Freiburg = Bahn, welche bie Aufnahme weiterer Schweizerifder Gifenbahnunterneh= mungen nicht ausgeschlossen hätte, Statt und es führten dieselben zu bem Abschlusse eines Bertrages zwischen ben Abgeordneten ber betreffenden Bahngefellichaften. Da ber Bertrag ber Generalbersammlung bei ihrem lestjährigen ordentlichen Zusammentritte vorgelegt wurde und ohnehin hinlänglich bekannt ist, so wäre es wohl überfluffig , hier ber Beftimmungen besfelben einläglich zu gebenken. Dem Bertrage ertheilten bie Gefellschaftsbehörden und Generalversammlungen ber fammtlichen kontrabirenden Eisenbahngesellschaften ihre Buftimmung, mit Ausnahme ber Centralbahngefellschaft, beren Berwaltungsrath ihm nicht beitreten zu follen glaubte. In Folge beffen gebieh ber Bertrag nicht zu endlichem Abichluffe. Als uns bann Seitens ber Centralbahngesellichaft weitere Unterhandlungen behufs Modifikation besselben vorgeschlagen wurden, lehnten wir dieselben ab, ba es uns ichien, es fei die Nordoftbahngefellichaft in dem Vertrage bereits an der äußersten Grenze der ihrerseits zulässigen Zugeständnisse angelangt. — Eine Fusion der Bahnen ber Oftich weig ift im Berichtsjahre nicht mehr Gegenstand offizieller Unterhandlungen geworben. Bei ber Berichiebenheit ber Unfichten über bas Berthverhaltnig, in welchem bie Aftien ber Nordostbahn und der Bereinigten Schweizerbahnen zu einander stehen, durfte eine Einigung einzig etwa auf dem Wege erzielbar fein, daß eine Werthung ber beiberfeitigen Aftien auf Grundlage ber auf bem einen und auf bem andern Bahnnepe mahrend eines gemiffen zu bestimmenden Beitraumes erlangten finanziellen Ergebniffe, somit auf Grundlage ber Birklichkeit ftatt auf berjenigen bloffer Muthmagungen ober Einbildungen verabredet wurde. Bu einer Fusion in folder Weise werden wir uns stets bereit finden laffen, immerhin jedoch, wie fich von felbit verfteht, vorausgefest, baf nicht Seitens ber Beborben an bie Gestattung der in Folge einer Fusion nothwendig werdenden Kongessiones oder Statutenveranderungen Bedingungen gefnüpft werden, welche als unannehmbar erscheinen mußten.

Sat auch bas Net ber Nordoftbahn im Berichtsfahre auf bem Wege ber Fusion nicht in febr erbeblidem Mage an Ausbehnung gewonnen, fo hat fich boch ber Rreis ber Gifenbahnen, mit welchen bie Nordoftbahn in Folge von Unterhandlungen, die im Berichtsjahre entweder burchgeführt ober angehoben worden find, in biretten Bertehr tritt, b. h. nady benen fie auf Grundlage Gines vereinbarten, ben Bezug aller und jeder Bwifchen= oder Bermittlungsgebuhren ausschließenden Tarifs burch= gebende Berfonenbillete, Reifegepacticheine und Frachtbriefe ausstellt und von benen fie folde erhält, in bebeutendem Grade erweitert. Gin Bertrag, welcher bon uns mit den Direktionen der Central= und Beft bahngefellichaft betreffend Ginrichtung eines berartigen birekten Berkehres, ber fich, um nur bon ber Schweig zu fprechen, bom Bobenfee bis zum Genferfee und von diefen beiben Endpunkten bis Bafel erstrecken foll, verabredet murbe, ift fo viel als abgeschloffen. Da bie im Baue begriffenen Gifen= bahnlinien von der Bihl bei Neuenstadt bis Iferten noch nicht vollendet find und da die Konzession für eine Cifenbahn von Biel bis Neuenftadt bis zur Stunde bei bem Kanton Bern nicht erhaltlich gemacht werben fonnte, fo wurden, um die möglichft punktliche und forgfältige Bermittlung jenes direkten Berfehres auf den Jurafeen von Biel bis Iferten zu fichern, von der Nordoft-, Central- und Weftbahngefellichget Die erforderlichen Bertrage mit ben bestehenden Dampfichifffahrtegesellschaften in Solothurn und Neuenburg abgefchloffen. Bird nun aud fur die Strede von Biel bis Iferten, beren Burudlegung überbieß noch badurch erschwert wird, daß bei besonders hohem oder tiefem Bafferstande ber Bibl von Neuen= ftabt bis Neuenburg nicht einmal bas Dampffdiff benutt werben fann, fondern ber Boftwagen an feine Stelle zu treten hat, bei ber Aufstellung bes Fahrtenplanes eine Fahrzeit von 6 Stunden in Ansab gebracht werden muffen, mahrend, wenn jene Strede auf ber Gifenbahn gurudgelegt werden konnte, eine Bahrzeit von 2 Stunden hinreichen murde, fo ift bod zu hoffen, es werde in Tolge ber getroffenen Gin= richtungen ber Dienft auf ben Jurafeen von Biel bis Iferten fo leidlich werden, als es unter ben obmaltenben ungunftigen Berhaltniffen, welche außerhalb ber Macht ber Gifenbahngefellichaften liegen, möglich ift. — Bwifden ber Nordoftbahn und ben Bereinigten Schweizerbahnen befteht, was ben gegen= feitigen internen Berkehr anbetrifft, bereits, wenigstens theilweise, ein birefter Berkehr in dem oben angegebenen Sinne, und wir find gang bereit, zu einer weitern Entwicklung besfelben ohne alle Ginfdranfung mitzuwirfen. Wenn aber bie von unserer freien Willensentschließung abhangende Ginraumung eines bireften Berfehres zwischen der Nordoftbahn und den Bereinigten Schweizerbahnen mit dazu benutt merben will , um ber Norboftbahngefellichaft fur ben Deutid = Sch meizerifden Bertehr auf ber Strede gwifden bem Bobenfee und Binterthur eine burch bie ortlichen Berhaltniffe nicht unterftugte, fondern im Widerspruche mit benfelben ftebenbe und barum unnaturliche Konfurreng zu machen, so werden wir zu einer Die Erreichung biefes 3medes befordernden Ausbehnung bes bireften Verkehres nicht Sand bieten, von ber Unficht ausgebend, es könne ber Nordoftbahngesellschaft nicht zugemuthet werden, daß fie felbst die Baffen bazu hergebe, um eine berartige Beeintrachtigung ihrer Unternehmung zu begunftigen. — Es gereicht uns zur Befriedigung, in unfern Bericht bie weitere Mittheilung niederlegen zu konnen, bag wir im Laufe des Berichtsjahres auch mit ber Württembergifden Centralbehörbe für Die Ber= fehre anftalten Berträge über bireften Personen= und Reisegepackverkehr, sowie auch über bireften Guterverfehr zwischen ben beiberfeitigen Bahnen und über Diefelben binaus nach ben rudwärts liegenben Bahnen abgeschloffen haben. Da ber birekte Berkehr zwischen ber Nordoftbahn und ber Württembergischen Bahn burch die Dampfichifffahrt zwischen Romanshorn und Friedrichshafen vermittelt werden muß und ba bie Guterbeforderung auf diefer Seeftrede zu Mighelligkeiten zwischen der Burttembergischen Gentralbehörde und ber Nordoftbahngesellichaft in ihrer Eigenschaft als Inhabern von Dampfbootunternehmungen geführt hatte, welche wir im Intereffe ber Aufrechthaltung freundnachbarlicher Beziehungen zu heben munichten, so wurde bei Anlag des Abschlusses des Bertrages über direkten Berkehr zwischen der Nordostbahn und ber Burttembergischen Bahn auch eine Bereinbarung über gemeinschaftliche Beforgung bes Seetransportes zwischen Nomanshorn und Friedrichshafen getroffen. Unter diesen Umftänden und da die Nordostbahn um ihres eigenen Netes willen und gemäß bem von uns eingerichteten birekten Berkehre mit den andern hauptfäcllichen Cifenbahnlinien der Schweiz für die Bürttembergische Südbahn von großer Wichtigkeit ift, durfen wir einer ebenso freundlichen als gegenseitig fruchtbringenden Gestaltung der Berkehrsbeziehungen der beiberfeitigen Bahnen entgegensehen. - Auch mit ber Generalbireftion ber Bayerifchen Berkehrsanstalten haben wir betreffend Einrichtung eines bireften Berkehres zwischen ber Nordostbahn und ben Bayer ifchen Eifenbahnen, beziehungsweise ben beiderseits ructwärts liegenden Bahnen, Unterhandlungen angeknupft, bie wir als dem Abidluffe nahe bezeichnen fonnen. - Endlich burfen wir nicht unerwähnt laffen, bag in bem oben ermahnten Bertrage, ben wir mit bem Grogherzogthum Baben betreffent Gerftellung ber Berbindungsbahn Turgi=Baldshut abgeschlossen, die beiderseitigen Berwaltungen sich verbindlich gemacht haben, alsbald nach Eröffnung der Berbindungsbahn einen direkten Berkehr herzustellen und fich hiebei gegenseitig alle thunliden Erleichterungen gu gewähren.

Bei den wiederholten Conferenzen, welche behufs Feststellung des Fahrtenplanes für Die Bobenseedampfichifffahrt, zum Zwecke der Berständigung über die von den verschiedenen Unternehmungen auszuführenden Fahrten und behufs Bereinbarung der Tarife im Berichtsjahre abgehalten wurden, waren wir jeweilen durch Abordnungen, denen wir die erforderlichen Instruktionen ertheilt hatten, vertreten.

Wir schließen diesen Abschnitt mit der Mittheilung, daß Unterhandlungen, welche wir im Berichts=
jahre mit der Centralbahngesellschaft betreffend die auf dem Bahnhofe Aarau auszuführenden Bauten
und sonst zu treffenden Einrichtungen zu pflegen hatten, zu einer Verständigung geführt haben, während
Berhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung des Bahn=
hofes Winterthur durch diese Gesellschaft noch nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten.

## III. Kapitalbeschaffung.

Sahen wir im Laufe des Berichtsjahres die für den Weiterbau unsers Eisenbahnneges verfügbaren Geldmittel immer mehr zur Neige gehen, so hatten wir unsere Ausmerksamkeit der Beschaffung der weitern zu jenem Zwecke erforderlichen Fonds zuzuwenden. Allgemein wurde der Frühherbst als der geeignetste Beitpunkt hiefür betrachtet. Man konnte nicht voraussehen, daß gerade dannzumal die Krise, welche so große Störung in alle Geldverhältnisse brachte, hereinbrechen werde.

Wir hatten uns felbstverständlich zunächft die Frage vorzulegen, wie viel Kapital es zum Baue bes Nordostbahnneges in feinem gangen Umfange bedürfen werbe. War anläglich bes

am 13. Dezember 1856 gefagten Befdluffes einer Fufion mit ber Rheinfallbahn ein zu fenem 3mede erforberliches Rapital von 42 1/2 Millionen Franken in Aussicht genommen worden, fo hatten Thatsachen, bie erft mittlerweile eingetreten maren, und technische Erhebungen, bie erft feither gemacht werben konnten, und zur Gewißheit gebracht, daß ein erheblich größeres Rapital nothwendig fein werbe. Erft feit jenem Beitpunkte hatten wir, um über Rupperswyl ftatt über Lengburg bauen gu konnen, bem Kanton Aargau eine Summe von Frt. 700,000 verfpreden und bezahlen muffen. Die Expropriation auf der Gifenbahnlinie bon Holderbank bis Aarau, Die erft im Frühlinge bes Berichtsjahres bewerkstelligt werden konnte, nahm, wie hoch auch ber Boranichlag war, ben wir fur bieselbe in Aussicht genommen hatten, gleichwohl trop aller Anstrengungen unsers Erpropriations-Commissariates eine erheblich höhere Summe in Anspruch. War auch in der oben erwähnten Summe von 421/2 Millionen Franken ein Anfat von zwei Millionen für bie Bergrößerung bes Bahnhofes in Burich, Die gu biefem Ende bin erforderliche Erweiterung ber Ueberbruckung ber Gihl und bie Reparaturwerfftatten im Borbahnhofe enthalten, fo zeigt es fich nun, bag auf ben Bahnhof in Burid, wenn er feiner Beftimmung genugen foll, eine wefentlich großere Summe verwendet werden muß. Gang befonders aber ift bie Erbauung der Cifenbahnlinie von Turgi bis gur Schweizerischen Grenze in ber Richtung nach Balbshut mit viel mehr Koften verbunden, als fruher angenommen worden ift. Der Boranichlag ber ehemaligen Nordbahngesellschaft fur biese Linie, ber freilich nur die Bahn bis Robleng in fich begriff und bon bem Rheinübergange, beziehungsweise den mit dem lettern zusammenhängenden Bauten, gänzlich Umgang nahm, lautete auf Frf. 3,200,000, und mit dieser Summe war auch jene Linie in den auf 42 1/2 Millionen Franken lautenden Voranschlag bes fur die Nordostbahnunternehmung erforderlichen Kapitales aufgenommen worden. Die mittlerweile aufgestellten Boranfdläge, benen erft nach ber nunmehr erfolgten Bereinbarung mit Baben betreffend diese Linie die wunschbare Bestimmtheit gegeben werden konnte, lauten nun aber ungefähr auf bas Doppelte ber bisanbin budgetirten Summe. Unter diefen Umftanden - minder erheblicher, die aber auch in Rechnung zu bringen waren, bier nicht einmal zu gedenken — glaubten wir die ber Mordoftbahngefellichaft fur den Bau ihres gefammten Bahnneges voraussichtlich erwachsenden Kosten auf 48 1/2 Millionen Franken ansehen zu sollen.

Die weitere Frage, welche Summe nunmehr noch zu beschaffen sei, um in den Besty der sämmtlichen für den Bau des Nordostbahnnetzes erforderlichen Geldmittel zu gelangen, war unschwer zu beantworten. Gegenüber dem erforderlichen Kapitale von . . Frk. 48,500,000.— befand sich die Nordostbahngesellschaft mit der in ihr aufgegangenen Rheinfallbahn=
gesellschaft im Besitze nachfolgenden Aktien= und Obligationenkapitals:

Wir glaubten aus verschiedenen Gründen uns vor der Hand auf die Beschaffung von 10 Millionen Franken beschränken zu sollen, konnten wir ja in bestimmte Aussicht nehmen, daß die spätere Vervollständigung des nothwendigen Kapitales mit den ca. 2 Millionen Franken, deren wir noch bedürfen, keinerlei Schwierigkeiten unterworfen sein werde.

Sanbelte es fich endlich noch um die Frage, wie jene Summe von 10 Millionen Franken Bu beichaffen fei, fo konnte bei bem bamaligen Rurfe unferer Aktien nicht barauf abgestellt werben, fie auf bem Wege ber Emiffion weiterer Aftien in einer fur bie Gefellichaft vortheilhaften Beife erhaltlich gu machen. Bahrend wir in fichere Aussicht nehmen burften, Die erforderlichen Fonds gegen funfprozentige Obligationen pari bei mäßiger Provisionsvergutung zu erhalten, war an die Emission von Aftien zu Diesen Bedingungen nicht zu benten. Da wir nun nicht baran zweifeln, bag unsere Aftien mindeftens eine Dividende von funf Brogent ihres Nennwerthes abwerfen werden, fo waren wir barauf angewiesen, die uns fehlende Summe burch Ausgabe weiterer Obligationen zu beschaffen. Wir erhielten Seitens ber Regierung von Burich bie hiezu erforderliche Ermächtigung. Die Bedingungen, welche wir fur bas Unleihen aufftellen gu follen glaubten, find im wesentlichen folgende: Der Bine bes Anleihens beträgt funf Prozent. Die Binezahlung erfolgt halbjährlich je auf Ende März und auf Ende September. Das Anleihen ift zehn Jahre lang, vom 30. Juni 1858 an gerechnet, unauffundbar. Nach Ablauf Diefes Zeitraumes fieht ber Nordoftbahn= gefellschaft bas Recht beliebiger Rudahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Rundung zu. Die Rudzahlungen burfen aber jeweilen nicht weniger als eine Million Franken betragen und bis 30. Juni 1888 foll bas gange Anleihen zurudbezahlt fein. Falls die Rudzahlung in Abtheilungen erfolgt, find bie Obligationen, welche zurudbezahlt werden follen, burch bas Loos zu bezeichnen. Die Obligationen haben gleich ben früher emittirten drei = und funfprozentigen Obligationen der Nordoft = und ehemaligen Rheinfallbahn= gefellicaft felbstverftanblich ein Borrecht auf bas Eigenthum ber Gefellichaft vor ben Gefellichaftsaktien, und es durfen fpater feine Obligationen ausgegeben werben, welchen ein Borrecht gegenüber denjenigen biefes Anleihens eingeräumt murbe. Endlich murbe freigestellt, die Obligationen voll ober ratenweise auf Termine, welche fich wom 30. September 1857 bis 31. Dezember 1858 erftreden, einzubezahlen. Bei bem großen Betrage bes Anleihens und da es in eine Beit fiel, in welcher fich bie Anfange ber Krife, bie fpater einen fo hoben Grad erreichte, bereits fühlbar machten, glaubten wir nicht lediglich Liften zur Unterzeichnung auf bas Unleiben öffentlich auflegen zu burfen, ohne irgend welche Magregeln zur Gicherung bes Erfolges zu ergreifen. Im Fernern festen wir einen großen Werth barauf, daß eine thunlichst belang= reiche Betheiligung auswärtigen Kapitales bei bem Anleihen erzielt werbe, bamit es fo wenig als möglich ftorend auf die hiesigen Kreditverhaltniffe einwirke. Diefen Zwed und ben andern der Garantie des Ge= lingens des Anleihens erreichten wir baburch, bag wir mit ber Burttembergifden Sofbank, mit bem Bankhause Dörtenbach und Komp, in Stuttgart und mit der Schweizerischen Areditanstalt in Zürich einen ersten Bertrag, gemäß welchem jeder dieser drei Mitkontrahenten zwei Millionen Franken des Anleihens fest übernahm, und sodann mit der Schweizerischen Kreditanstalt noch einen weitern Vertrag abschlossen, gemäß welchem biefelbe fich verpflichtete, auch ben noch übrig bleibenden, vier Millionen Franken betragenden Reft des Anleihens, soweit berfelbe bei ber barauf eröffneten Subscription, bei welcher übrigens ben Aftionären der Nordoftbahn das Vorrecht eingeräumt wurde, nicht unterzeichnet werden sollte, zu übernehmen. Nur unter ber Bedingung, daß auch bieser zweite Bertrag abgeschloffen werde, hatten fich bie ausländischen Kontrabenten bes erften Bertrages zu biefem lettern berbeigelaffen. Auf biefe Beife war bas Gelingen bes Anleihens, bebor es zur öffentlichen Unterzeichnung aufgelegt murbe, und überbieß eine ftarke Betheiligung bes Auslandes bei demfelben gefichert. Die Uebernahme bes Anleihens erfolgte pari

gegen Bergutung einer Provision von zwei Prozent. Bergleichen wir diese Bedingungen mit benjenigen, welche die solidesten Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in viel günstigern Zeitpunkten des Berichts jahres bei dem Abschlusse von Anleihen einzugehen im Falle waren, so stellen sich jene erheblich vortheils hafter als diese heraus. Die Unterzeichnung auf die zur öffentlichen Subscription aufgelegten vier Millionen Franken lieserte ein überraschendes, das Zutrauen des Publikums zu unserer Unternehmung in erfreulicher Weise bethätigendes Ergebniß. Es erfolgten Unterzeichnungen im Betrage von Frk. 9,118,000. Die durch diese Ueberzeichnung nothwendig gewordene Reduktion geschah in der Weise, daß die Subscriptionen in den kleinen Beträgen von Frk. 500 und Frk. 1000 in ihrem ganzen Umfange, die übrigen Subscriptionen aber nur dis auf 57 Prozent der gezeichneten Summen angenommen wurden. Daß die Einzahlungen auf das Anleihen auch in dem schwierigen Zeitpunkte, auf welchen dieselben gesallen, mit der größten Pünktslichkeit erfolgten, bedarf wohl kaum noch besonderer Erwähnung.

Der mit den Gebrüdern Rothschild in Paris betreffend die Begebung einer gewissen Zahl von Nordostbahnaktien obschwebende Prozes, von dem in unserm letten Geschäftsberichte die Rede war, ift noch nicht zur Erledigung gediehen. Wie die Aktenlage in demselben sich mittlerweile gestaltet hat, glauben wir auf einen für unsere Unternehmung nicht ungünstigen Ausgang des Prozesses hoffen zu dürfen.

Noch erwähnen wir in diesem Abschnitte in Ermanglung eines geeignetern, daß wir im Berichtsjahre bie ersorderlichen Schritte gethan haben, um die Aufnahme ber Aktien ber Nordostbahn in bas offizielle Aursblatt ber Barifer Borse, der einzigen Borse, auf welcher bisanhin Geschäfte in Schweizerischen Gisenbahnaktien gemacht worden sind, oder, wie man dieß zu nennen pflegt, die Cotizung unserer Aktien an der Borse in Paris zu erwirken.

Endlich glauben wir hier am paffenoften darauf aufmerksam zu machen, daß, obgleich unsere Gesellschaftsstatuten nur vorschreiben, es sollen nach eröffnetem Betriebe der "ganzen" Bahn von dem jährlichen Reinertrage wenigstens 3 und höchstens 8 Prozent in einen Reservesond gelegt werden, der Berwalstungsrath auf unsern Antrag gleichwohl beschloffen hat, von den Nettobetriebseinnahmen, welche seit der Gründung unserer Gesellschaft und somit auch während der Zeit, während welcher nur kleine Abtheilungen der Nordostbahn dem Betriebe übergeben waren, erzielt worden sind, 3 % dem Reservesonde unserer Untersnehmung einzuverleiben. In Folge bessen ist denn auch unter den Rechnungen, welche wir der Generalsversammlung mit diesem Geschäftsberichte vorlegen, zum ersten Male unter Litt. D. eine "Rechnung über den Reservesond" enthalten.

## IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahr 1857 umfaßt das Ergebniß des Bahnbetriebes auf der durchlaufenen Bahnstrecke Romanshorn = Brugg vom ganzen Jahr 1857 und der neu eröffneten Bahnstrecke Schaffhausen= Winterthur vom 16. April (beziehungsweise 1. Mai) bis 31. Dezember.

	inshorn (Verlikon) Bürich.	Romanshorn-Brugg.
garagi gazi ya wito tengaji ji ji ji ji	Bürich (Paden) Brugg.	Schaffhausen-Winterthur.
A. Bahnbetrieb.	Fr. R.	Fr. R.
I. Personentransport	907,463 09	1,292,183 22
II. Gütertransport	595,651 25	1,034,596 78
B. Mittelbare Betriebseinnahme.	105	
I. Vergütung der Postwerwaltung	495 —	
II. Pacht= und Miethzinse	9,354 90	38,571 94
III. Gewonnenes Material	10,275 95	1,986 88
IV. Zufälliges	15,384 99	37,110 80
Summe ber Ginnahmen	1,538,62	25 18 2,404,449 62
Sievon gehen ab die Ausgaben:		
I. Allgemeine Betriebsverwaltung	36,211 87	57,308
II. Unterhalt ber Bahn und ber Betriebsmittel	204,800 44	246,583 96
III. Transportkosten	414,387 61	671,838 42
Summe ber Ausgaben	655,399	9 92 975,730 38
		nahme. Brutto = Einnahme.
Ueber die Anfäge in den verschiedenen Rechn schlüsse zu ertheilen: "A. Bahnbetrieb. I. Personentranspo	ungsrubriken sind wir	im Falle, folgende nähere Auf-
schlüsse zu ertheilen: "A. Bahnbetrieb. I. Personentranspo fonen befördert:	ungsrubriken sind wir	im Falle, folgende nähere Auf=
schlüsse zu ertheilen: "A. Hahnbetrieb. I. Personentranspo sonen befördert:  1856.	ungsrubriken sind wir	im Falle, folgende nahere Auf= enen Wagenklaffen wurden Ber=
schlüsse zu ertheilen: "A. Hahnbetrieb. I. Personentranspo sonen befördert:  1856.	rt." In den verschied  = 0,58%	im Falle, folgende nähere Auf= enen Wagenklassen wurden Ber= 1857.
schlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087:  II. " " 138,352	ungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 "	im Falle, folgende nähere Auf= enen Wagenklassen wurden Ber= 1857. 7,085 = 0,75 %
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentranspo sonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087  II. " " 138,352  III. " " 561,160	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 "	im Falle, folgende nähere Auf= enen Wagenklassen wurden Ber= 1857. 7,085 = 0,75 % 180,668 = 19,22 "
fclüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087:  II. " " 138,352  III. " " 561,160:	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 "	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Ber=  1857.  7,085 = 0,75 %  180,668 = 19,22 "  752,455 = 80,03 "
fchlüsse zu ertheilen: "A. Hahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Alasse Personen 4,087: II. " " 138,352 III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 "	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Ber=  1857.  7,085 = 0,75 %  180,668 = 19,22 "  752,455 = 80,03 "
schlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087:  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599:  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,0%	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Ver=  7,085 = 0,75 %  180,668 = 19,22 ,,  752,455 = 80,03 ,,  940,208 = 100, %
schlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087 :  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,0% = 28.57.	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Per=  1857.  7,085 = 0,75 %  180,668 = 19,22 "  752,455 = 80,03 "  940,208 = 100, %  Bahnstrede von minder als 3 Std.
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087:  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,  " 363,684 " 51,7 " " 364,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,0% = 28.57.	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Per=  1857.  7,085 = 0,75 %  180,668 = 19,22 "  752,455 = 80,03 "  940,208 = 100, %  Bahnstrede von minder als 3 Std.
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,  " 363,684 " 51,7 " " 364,  " 68,884 " 9,8 " " 180,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,% 857.  848 oder 32,6% eine B	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Per=  1857.  7,085 = 0,75 %  180,668 = 19,22 "  752,455 = 80,03 "  940,208 = 100, %  Bahnstrecke von minder als 3 Std.  " 3—6 Stunden
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentranspo fonen befördert:  I. Klasse Personen 4,087  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,  " 363,684 " 51,7 " " 364,  " 68,884 " 9,8 " " 180,  " 42,808 " 6,1 " " 83,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,% 857. 848 oder 32,6% eine B .983 " 38,8 " " 467 " 19,2 " "	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Ber=  1857.  7,085 = 0,75 % 180,668 = 19,22 " 752,455 = 80,03 " 940,208 = 100, %  Bahnstrecke von minder als 3 Std.  " 3—6 Stunden " 6—12 "
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentranspo fonen befördert:  I. Klasse Personen 4,087  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,  " 363,684 " 51,7 " " 364,  " 68,884 " 9,8 " " 180,  " 42,808 " 6,1 " " 83,  " 1,565 " 0,2 " " 4,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,% 857.  848 oder 32,6% eine B 983 " 38,8 " " 467 " 19,2 " " 571 " 8,9 " "	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Per=  1857.  7,085 = 0,75 % 180,668 = 19,22 " 752,455 = 80,03 " 940,208 = 100, %  8ahnstrecke von minder als 3 Std.  " " 3— 6 Stunden " " 6—12 " " " 12—18 "
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentranspo fonen befördert:  I. Klasse Personen 4,087  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,  " 363,684 " 51,7 " " 364,  " 68,884 " 9,8 " " 180,  " 42,808 " 6,1 " " 83,  " 1,565 " 0,2 " " 4,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,% 857.  848 oder 32,6% eine B .983 " 38,8 " " 467 " 19,2 " " 571 " 8,9 " " .339 " 0,5 " " .208 oder 100%	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Ver=  1857.  7,085 = 0,75 % 180,668 = 19,22  " 940,208 = 80,03  " 100, %  Bahnstrecke von minder als 3 Std.  "
fchlüsse zu ertheilen:  "A. Bahnbetrieb. I. Personentransposonen befördert:  1856.  I. Klasse Personen 4,087  II. " " 138,352  III. " " 561,160  Total der beförderten Personenzahl 703,599  Bon der beförderten Personenzahl haben  1856.  Personen 226,658 oder 32,2% Personen 306,  " 363,684 " 51,7 " " 364,  " 68,884 " 9,8 " " 180,  " 42,808 " 6,1 " " 83,  " 1,565 " 0,2 " " 4,  Personen 703,599 oder 100% Personen 940,	nungsrubriken sind wir rt." In den verschied = 0,58% = 19,66 " = 79,76 " = 100,% 848 oder 32,6% eine B .983 " 38,8 " " 467 " 19,2 " " .571 " 8,9 " " .339 " 0,5 " " .208 oder 100% 524, 65 bezahlt. Die	im Falle, folgende nähere Auf=  enen Wagenklassen wurden Ber=  1857.  7,085 = 0,75 % 180,668 = 19,22 " 752,455 = 80,03 " 940,208 = 100, %  8ahnstrecke von minder als 3 Std.  " " 3— 6 Stunden " " 6—12 " " " 12—18 " " über 18 "  von einer Person durchschnittlich

#### 

		1856.	1857.
bon Stationen ber Nordoftbahn	nach ber St. Galler Bahn	17,628 Personen	22,302 Personen
" St. Galler Bahnftationen r	nach der Mordostbahn .	17,731 "	20,784 ,,
	Total:	35,359 Personen	43,086 Personen.
	b. Glattthalbahr	π.,	

von Nordostbahnstationen nach der Glattthalbahn . 14,046 Personen 31,829 Personen . 16,057 " 35,181 "
Total : 30,103 Personen . 67,010 Personen.

In der Rechnungsrubrik "Personen transport" mit einer Einnahme von Frk. 1,292,183.22 find sodann die Einnahmen enthalten für den Transport

welche Unfäge gegenüber benjenigen aus bem Jahre 1856 ebenfalls eine nicht unerhebliche Bunahme ausweisen.

"II. Gutertransport." Der Guterverkehr hat im Betriebsjahre 1857 gegenüber bem voraus= gegangenen Jahre eine fehr erfreuliche Ausbehnung gewonnen.

Es wurden befördert

**1857:** Bentner 2,851,928 mit einer Einnahme von Frf. 1,034,596 78 **1856:** " 1,875,894 " " " " " " 595,651 25

fonach Bermehrung in 1857: Bentner 976,034 mit einer Einnahme von Frf. 438,945 53 Fur einen Bentner wurden durchschnittlich 36,27 Rp. eingenommen.

Die Gutertransporte vertheilen fich auf die 12 Monate wie folgt:

	1856.	1857.
Januar	115,611 Bentner Guter	198,265 Bentner Güter
Februar	118,749	171,634
März	146,765 "	200,510 "
April	146,907	232,006
Mai	140,662	301,382 "
Juni	155,089	258,947
Juli	161,394	271,363
August	146,807	228,884
September	164,038 "	239,497
Oktober	177,516	262,473
November	184,523	260,861
Dezember	217,833 "	226,106 "
Total:	1,875,894 Bentner Guter	2,851,928 Bentner Guter.

Die Vermehrung bes Gütertransportes behnt sich beinahe durchweg auf alle Stationen aus; hauptsächlich aber ist dieselbe auf den Endstationen der Bahn, in Romanshorn und in Brugg, in sehr erheblichem Maaße eingetreten. Während nämlich im Jahr 1856 in Romanshorn nur 699,559 Zentner und in Baden, dem damaligen Endpunkte der Bahn, vom 1. Januar bis 1. Oktober und in Brugg vom 1. Oktober bis 31. Dezember gl. 3. zusammen nur 469,130 Zentner zum Transporte gelangt sind, so ist die im Jahr 1857 ab Romanshorn beförderte Zentnerzahl auf 948,690 und diesenige ab Brugg und Baden zusammen auf 783,969 angestiegen. Die für die Transporte von Brugg nach Zürich, sowie von Brugg resp. Baden nach Winterthur von uns angeordnete bedeutende Frachtreduktion hinderte sedoch nicht, daß stets noch Transporte neben der Bahn auf der gewöhnlichen Straße, theils von Basel direkte nach Winterthur, theils von Waldshut nach Baden oder direkte nach Zürich, stattsinden und der Bahn ganz entzogen werden. Die Eröffnung der durchgehenden Bahnlinie bis Basel wird wohl bald auch diese Konkurrenz unmöglich machen.

Der Güterverkehr hat auch auf ber neuen Bahnlinie Schaffhausen Minterthur schon in den ersten Monaten nach deren Cröffnung einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen und es sind vom 1. Mai bis 31. Dezember allein auf der Station Schaffhausen 218,864 Zentner zur Besörderung größtentheils nach Zürich und über Zürich weitergehend aufgegeben worden. Nicht unbedeutend waren namentlich von dieser Bahnstrecke her die Transporte von neuem Weine, für welche wir in gleicher Weise wie für Obstetransporte außergewöhnliche Frachtbegünstigungen, auf der ganzen Nordostbahnlinie gültig, haben eintreten lassen. Einzelne Versuche einiger Spekulanten, Brennholz aus den großherzoglich badischen Waldungen über Schaffhausen nach Zürich auf den Markt zu bringen, scheinen noch keinen günstigen Erfolg zu versprechen. Alchnliche von uns veranstaltete Versuche mit Bezügen von Buchens und Nadelholz aus den württembergischen und badischen Bodenseebezirken berechtigen uns zu der Hoffnung, daß die Holzbezüge aus bieser Gegend in naher Zeit eine weitere Ausbehnung erlangen werden. Die von uns angeordneten Wiederverkäuse von eirea 1100 Klaster Brennholz fanden ohne Preiszuschlag statt. Es wurden zum Ankausspreise lediglich die baaren Manipulationsauslagen und äußerst mäßige Frachtsüge hinzugerechnet.

Die Verhältnisse zur St. Galler Bahnlinie find mit Bezug auf ben Austausch ber Guter auf ber Station Winterthur im Berichtsjahr unverändert geblieben. Es hat indessen auch der Verkehr nach und von dieser Bahnlinie zugenommen, da die auf der Station Winterthur aus- und abgeladenen Zentner von 139,663 im Jahr 1856 auf 262,833 im Jahr 1857 angestiegen sind.

3m Bertehr mit ber Glattthalbahnlinie find gur Berfendung gekommen:

			1856.	1857.
a.	von der Glattthalbahn nach der Nordoftbahn	•	3,394 3tr.	13,309 3tr.
b.	von der Nordoftbahn nach der Glattthalbahn	. "	6,979 "	44,199 "
in S	or lattern Summa han 11 100 Santuan ift han	Tuanguan	- since wallann	Shimanhabanes Elle S

In der lettern Summe von 44,199 Zentner ift der Transport eines weitern Schienenbedarfs fur bie Glattthalbahn mit circa 20,000 Zentner begriffen.

Der Personen= und Waarenverkehr vertheilt sich nach den Bahnstationen ge-

	13 mg / 10	1856.	1. 11.	- (2 a d d )	1857.	
Es sind abgegangen	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.
Romanshorn	21,777	3,200	699,559	22,852	3,232	948,690
Amrisweil	12,731	2,473	16,758	12,505	4,082	22,85%
Sulgen	10,139	881	13,698	10,128	3,625	6,73
Bürglen	6,031	786	11,163	5,137	3,009	22,47
Weinfelden	17,062	1,751	15,162	18,476	2,852	17,66
Märstetten	10,000	976	18,377	8,441	2,576	25,00
Müllheim	8,230	520		7,100	563	_
Felben	5,883	1,074	18,213	5,409	910	49,92
Frauenfeld	35,031	1,420	50,972	39,151	1,942	98,58
Islifon	7,660	190	832	6,822	361	6,52
Wiesendangen	6,482	50		6,267	136	70
Winterthur	159,726	8,897	163,210	121,511	5,895	212,61
Hettlingen	_	_	_	2,231	80	-
Henggart	_		_	3,344	146	_
Andelfingen	_		_	18,143	3,592	24,07
Marthalen		_		6,653	3,622	5,37
Dachsen	_		_	12,633	450	29
Schaffhausen	1			48,752	3,942	218,86
Remptthal	6,332	236	805	4,527	411	2,61
Effretikon	13,369	320	1,637	13,894	1,844	3,53
Wallisellen	26,849	2,520	4,940	13,505	527	3,27
Derlifon	29,721	3,220	2,246	14,396	7,232	7,04
3ürich	188,655	21,900	320,520	281,900	27,325	361,77
Alltstätten	7,640	60	_	6,900	60	_
Schlieren	13,227	390		12,283	271	
Dietikon	18,483	545	237	16,028	1,894	50
Killwangen	5,677	103	_	4,196	104	_
Baden	78,788	13,450	377,569	77,421	4,793	65,44
Turgi	2,453	90	1,161	10,155	646	15,51
Brugg	11,653	2,220	91,561	73,214	14,003	718,52
St. Gallerbahn nach der N.=D.=B.	11,000	2,220	01,001	20,784	3,109	_
CIT-1418 - Thake				35,181	715	13,30
m."			_	269	94	_
Wurttemo. Bagn " " " "	703,599	67,272	1,808,620			2,851,9
Louis .	703,599	01,212	1,000,020		1 201,010	15,552,6
				4		

B. "Mittelbare Vetriebseinnahmen." I. "Bergütung ber Boftverwaltung." In biefer Rubrit find ber Unternehmung aus ben ichon in frühern Berichten angeführten Gründen teine Ginnahmen mehr erwachsen und es wird biefelbe fünftighin aus ber Nechnung wegfallen.

II. "Padt = und Miethzinse." Die vermehrte Einnahme in dieser Abtheilung rührt hauptsächlich von dem Zinsantheil her, welchen die St. Gallische Bahnverwaltung für die Mitbenutung des von der Nordostbahn erstellten Bahnhoses Winterthur vertragsgemäß zu zahlen hat. Sodann erscheint in dieser Rubrik der Ertrag von Grasnuten von den Bahnböschungen mit Frk. 4914. 20 und der Pachtzins für Postlokale in den Bahngebäuden und für die Bahnhof = Nestaurationen mit Frk. 5670.

III. "Gewonnenes altes Material." Bon altem Material ift im Rechnungsjahr wenig zum Berkauf gekommen, weßhalb auch die Einnahme in dieser Aubrik gegenüber dem vorausgegangenen Jahre 1856 zurücksteht.

IV. "Zufälliges." Unter diesen Titel ift wie in den frühern Jahresrechnungen ber Jahreszins ber Metto = Einnahme des vorausgegangenen Jahres mit 4% und zwar dießmal mit Frk. 35,452. 56 auf=genommen worden.

Bu ben Ausgaben übergehend haben wir zunächst zu bemerken, daß die eingetretene Vermehrung in der Rubrik I. "Betriebsverwaltung", in welcher Rubrik ein entsprechender Theil der Sitzungszgelder der Direktion und der Besoldungen der höhern Beamten der Zentralverwaltung gemäß den in den frühern Rechnungen beobachteten Verhältnissen ebenfalls enthalten ist, hauptsächlich von der durch die weitere Ausbehnung des Bahnbetriebes nöthig gewordenen Vermehrung des Personals, theils bei der Betriebskontrole und theils bei der Materialverwaltung, herrührt, von welch' letzterer die Abtheilung, welche die Beischaffung und Besorgung des Vernnmaterials in sich faßt, insbesondere eine größere Auszehnung erlangt hat.

In der Rubrit "Berschiedenes" sind die im Lause des Bericktsjahres bezahlten Prämienbeträge für die Bersicherung des Mobiliars mit Frk. 3993 enthalten. Das versicherte Mobiliar erreicht den Werthsbetrag von Frk. 5,326,947, in welcher Summe das Transportmaterial, Lokomotiven und Wagen, ruhend oder im Zuge begriffen, mit Frk. 3,145,816, die Holzs und Magazinvorräthe mit Frk. 631,942 und die Transportgüter in den Stationsgebäuden lagernd, nebst den Mobilien in den Werkstätten und Stationsgebäuden mit Frk. 1,549,189 begriffen sind. Die Werthsummen sind zum Theil beim "Deutsch en Phönix" und zum Theil bei der schweiz. Mobiliarversicherungsgesellschaft versichert. Die im Zuge besindlichen Güter sind ebenfalls versichert und die für diese Versicherung im Nechnungsjahre bezahlten Prämienbeträge sind in der Rubrit "Ausgaben III. 2. g." ausgeführt.

II. "Unterhaltungskoften." Die Ausgaben in dieser Rubrik, die Besoldungen und die Bekleisdung des Bahnaussichtspersonals, der Bahningenieure, Bahnausseher und Bahnwärter, die Bahnuntershaltungs, Signalisirungs und Beleuchtungskoften und den Unterhalt der Bahndienstgeräthschaften umssasseh, sind von Frk. 204,800. 44 im Jahr 1856, auf Frk. 246,583. 96 angestiegen. Die Mehrausgabe hat ihren Grund lediglich in der durch die beiden neuen Bahnstrecken Baden Brugg und Winterthurschassehausen eingetretenen Vermehrung des Bahnaussichtspersonals. Der Unterhalt der Bahnstrecke Baden Brugg ist vom 1. September an, mit welchem Zeitpunkte der Bahnkörper als gänzlich vollendet erachtet

wurde, bem Betriebskonto belastet worden; wogegen der Unterhalt auf der noch neuern Bahnstrecke Wintersthur=Schaffhausen und dersenigen zwischen Derlikon und Zürich, auf welcher die Dammarbeiten noch nicht als vollendet angesehen werden können, dem Baukonto bis 31. Dezember berechnet wurden. Auf der Bahnstrecke Zürich=Baden sind im Lause des Nechnungsjahres 1900 Stück Schwellen und 30 Stück Schienen ausgewechselt und durch neue ersetzt worden und es fällt der Unterhalt dieser ältern Bahnstrecke mit Frk. 28,845. 90 in Nechnung, während auf den Unterhalt der neuen Bahnlinien Romanshorn=Derlikon und Baden=Brugg (vom 1. September 1857 an) Frk. 45,228. 47 verwendet wurden.

Die Ausgaben unter bem Titel "III. Transportkoften" zeigen gegenüber bem vorausgegangenen Jahre in ben verschiebenen Abtheilungen folgende Bermehrung :

									1856.			1857.	
1.	Personen=,	Gepäck=,	Equipa	igen=	und	Vieht	ranspor	t Frk.	111,313.	67.	Frk.	186,160.	10.
-2.	Gütertrans	port .			٠.		•	+ "	83,398.	05.	,,	172,157.	62.
3.	Bugfraftsta	osten .						. "	219,675.	89.	,,	313,520.	70.
							Total:	Frf.	414,387.	61.	Frk.	671,838.	42.

Diese Vermehrung erklärt sich theils durch die im Betriebe befindliche längere Vahnstrecke (30½ Stunsben gegenüber von 22½ Stunden im vorausgegangenen Jahre), theils und hauptsächlich durch das in Folge der außerordentlichen Zunahme des Güterverkehrs nöthig gewordene zahlreichere Arbeitspersonal.

Die Koften bes Brennmaterialverbrauchs find in ber Rubrit "3. Zugkraftskoften" mit Frk. 155,458 79 Ct. enthalten, mahrend diese Koften im Jahre 1856 nur Frk. 95,040. 88 betragen haben.

Ueber die Leiftungen und ben Unterhalt des Transportmaterials — Lokomotiven und Wagen —, sowie über ben Berbrauch an Brenn= und Schmiermaterial können wir folgende Aufschlüsse ertheilen:

In der Bahl unseres Transportmaterials ift in Folge der schon in unserm vorjährigen Berichte erwähnten weitern Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, deren Ablieferung im Laufe des Betriebs= jahres erfolgte, sowie ferner auch in Folge des von der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft übernommenen Materials von 2 Lokomotiven, 13 Personenwagen und 27 Güterwagen, eine wesentliche Vermehrung ein= getreten, so daß der Stand desselben am 31. Dezember 1857 folgender war:

A. Lokomotiven.	856.	1857.
1. Personenzugmaschinen:		
Aus der vormaligen Refler'schen Fabrik in Karleruhe (von der ebe=		
maligen Nordbahn übernommen)	4	4
Von J. v. Maffei in München	8	12
" Escher, Wyß u. Komp. in Zürich	2	2
" ber Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe (von der ehemaligen Rhein=		
fallbahngesellschaft übernommen)	_	2
2. Schnellzugmaschinen:		
Von J. v. Maffei in München	3	3
3. Güterzugmaschinen:		
Von J. v. Maffei in München	3	7
Total am 31. Dezember:	20	30

		В. 2	Bagen	L. Section					14	1856.	1857
Personenwagen :						• 2.5				68	101
mit Achsen	· · ·				•			•,	•	204	320
" Sigpläge	n I. S	elasse	10%			•				124	180
	II.	,,					•			1160	1598
	III.	,, .				•		•		1748	3132
						Total	ber	Sigplä	ge:	3032	4910
Güterwagen: .		•				1.			•	152	313
mit Achsen	•				· .					334	700
" Tragkrafi	t							Bentne	r	24200	52160
Obige 313 Güterwagen	zerfallen	in fol	gende	Gattui	igen :						
	13	Gepä	ckwager	t,							
	25	Viehr	vagen,								
	269	Güter	rwagen	,							

Unter Abrechnung ber vier fleinern ältern Lokomotiven, welche wegen ihrer geringern Leiftungs= fähigkeit über die Steigungen von 12 per Mille nicht verwendet werden können und defihalb nur für Erd= transporte und für den Reservedienst auf dem Bahnhof in Zurich benutt werden, vertheilt sich das Trans= portmaterial folgendermaßen auf die ganze im Betriebe besindliche Bahnstrecke:

6 Torfmunitionswagen.

Es trifft je eine Lokomotive auf 1,47 Stunde ober 5,55 Kilometer Bahnlange;

Total: 110,069,3 Wegftunden,

und es treffen somit auf eine Lokomotive 3,668, 97 Wegstunden ober 17,610, 85 Kilometer.

Der Brennmaterialverbrauch zum Betriebe ber Lokomotiven bestand größtentheils in Holz. Erst nach Eröffnung ber Rheinfallbahnstrecke Winterthur-Schaffhausen wurde versuchsweise und successive bei 4 Lokomotiven die Torffeuerung angewendet. Der ganze Aufwand an Brennmaterial vertheilt sich auf die versschiedenen Gattungen der Lokomotiven und Bahuzüge wie folgt:

		1.						50	[ }:	TI	rf:	
a.	Schnellzüge				V.	s 1.		75,883	Rubiksuß		Kubiffuß,	
b.	Personenzüge				٠.		٠	412,406	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	96,635	,,	
c.	Güterzüge						,	224,032	"		. "	
d.	Reservedienft	auf	dem	Bahnk	of 3	üridy	und					
7	Erd = Trans	port	e.					35,392	"		. "	
						Tot	tal:	747,713	Rubitfuß	 96,635	Rubiffuß,	

im Werthbetrage von zusammen Frf. 159,812. 62.

Bezüglich ber Torffeuerung sind wir zur Stunde noch nicht im Valle, die gewonnenen Resultate als günstig bezeichnen zu können. Mit dem Quantum von 96,635 Kubiksuß wurden von den Lokomotiven 9310, 3 Wegstunden zurückgelegt; es treffen somit auf die zurückgelegte Wegstunde 10, 38 Kubiksuß mit einem Kostenauswand von Frk. 1. 71, da der Kubiksuß Torf, auf die Maschine geliesert, auf Et. 16, 5 zu stehen kömmt. Bei ganz gleichen Leistungen verbrauchten die nämlichen Lokomotiven an Holz durchschnittlich 8,25 Kubiksuß per Wegstunde, im Werthe von Frk. 1. 58, so daß die Torfseuerung um 7,5% theurer zu stehen kam, als die Holzseuerung. Wir hoffen indessen, daß sich dieses Verhältniß zukünstig bei besserre Qualität des Torfes und bei Verminderung des Verlustes auf dem Transporte aus dem Torfsriedt bis auf die Lokomotive erheblich günstiger gestalten werde.

Mit Rücksicht auf die in stetem Steigen begriffenen Holzpreise sind wir unausgesetzt darauf bedacht, das Holz für die Lokomotivseuerung durch ein vortheilhafteres Brennmaterial zu ersetzen. Die bei den stehenden Dampsmaschinen angestellten dießfälligen vielsachen Bersuche mit verschiedenen Brennmaterialien haben jedoch bis zur Stunde die Holzseuerung stets noch als die vortheilhafteste erscheinen lassen. Die bevorstehende Eröffnung des durchgehenden Berkehrs bis Basel wird ohne Zweisel den Bezug von Steinskohlen wesentlich erleichtern, und die dadurch zu erzielende Preisermäßigung läßt uns hoffen, in nicht ferner Zeit unter günstigen Verhältnissen die Steinkohlenseuerung auch sur den Lokomotivenbetrieb an die Stelle der Holzseuerung treten zu lassen.

Un Schmiermaterial, Del und Talg, ift fur bie Lokomotiven verwendet worden :

im Werthbetrage von Frf. 9479. 69 Ct.

Die Reparaturkoften der Lokomotiven, welche Arbeiten ohne Ausnahme in den Werkstätten der Ge= fellschaft ausgeführt wurden, betragen Frk. 28,355. 16.

Die durchschnittliche Berechnung dieser Ausgaben für eine burch die Lokomotiven burchlaufene Weg= ftunde (oder Kilometer) ergibt folgenden Verbrauch :

			per	Weg	stunde.			per 3	Ailo	meter.		
an	Brennmaterial	7,49	Rubitfuß	=	Frk. 1	. 45,19.	1,56	Rubitfuß	=	Frf.	<u></u>	30,24
"	Schmiermaterial	0,1365	Pfund	=	<i>n</i> –	08,61.	0,0284	" .	=	"	_	01,796
Me	paraturfosten					25.76					_	05.368

Die Gefammtausgabe in ber Rubrit " Bu g fraftstoften" mit Frf. 313,520. 70 beträgt :

	1856.	1857.
auf eine zurückgelegte Wegstunde .	Frf. 2. 88.	Frf. 2. 84,83
auf einen zurückgelegten Rilometer .	" — 60.	" — 59,34
Bon ben Wagen wurden zurudgelegt:	1. Wegstunden.	2. Achsenstunden.
Personenwagen	242,225 1/2	947,110
Güterwagen	582,617 1/2	1,406,836
Total.	: 824,843	2,353,946
Von den Personenwagen hat jede Achse t	ourchschnittlich .	. 2959,7 Wegftunden
und von den Gepade und Guterwagen je	ede Adse durchschn	ittlich 2009,8 "
zurückgelegt.		

Die für ben Unterhalt und die Reparatur der Personen= und Güterwagen aufgelausenen Kosten bestragen nach Abzug der für Wagenrequisiten erwachsenen Auslagen Frk. 31,587. 13, oder durchschnittlich auf eine Wagenachse berechnet und auf 2,353,946 Achsenstunden reduzirt:

```
auf eine zurückgelegte Wegstunde . 1,34 Ct. — ober auf einen zurückgelegten Kilometer 0,27 "
```

Für die Bersonen = und Guterwagen wurden für Schmierol im Ganzen 14,453 Pfund verbraucht, und dafür verausgabt Frk. 9186. 32, oder für die Achsenstunde 0,49 Loth oder 0,39 Et., und demnach für den Achsenkilometer 0,039 Loth oder 0,08 Ct.

Dampfichiffe. Durch den mit dem 1. Januar 1857 erfolgten Uebergang der Boote der ehe= maligen Schaffhauser Dampfboot=Aktiengesellschaft an die Nordostbahngesellschaft hat unsere Dampfboot=Unternehmung auf dem Bodensee und Rhein eine weitere Ausdehnung erhalten. Unser Transportmaterial besteht in Folge dessen aus 6 Dampfbooten, nämlich:

"Thurgau"			٠	mit	65	Pferdefräften
"Zürich" .				,,	65	"
"Stadt Scha	ffhau	ien"		"	40	"
"Stadt St. C	Baller	t"		"	40	,,,,,
"Rhein" .		٠		<i>"</i> .	40	"
"Bodan"				"	55	"

und 4 Schleppbooten : "Winterthur", "Frauenfelb", "Schwan" und "Saturn".

Mit diesen Booten wurden sowohl zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseeuserplägen, als zwischen Romanshorn und Norschach einer- und Lindau und Friedrichshafen anderseits regelmäßige tägliche ein= und mehrmalige Fahrten ausgeführt. Das Rechnungsergebniß unsers Dampsbootbetriebes, welches einen Bestandtheil unserer Bahnbetriebsrechnung ausmacht, ist folgendes:

A. Ginnahmer	tale galeria is	B. Ausgaben.							
I. Personentransport . Fr.	148,538. 53 Ct.	I. Löhnung und Bekleidung des							
II. Gütertransport . "	112,238. 52 "	Dienstpersonals . Fr. 70,731. 15 Ct.							
III. Biehtransport "	6,177. 49 "	II. Bureaubedurfniffe . " 2,353. 33 "							
IV. Equipagentransport . "	669. 17 "	III. Brennmaterial " 132,735. 03 "							
V. Posttransport "	18,343. 66 "	IV. Schiffsspeise " 13,918. 93 "							
VI. Schlepp= und Flößerlöhne "	4,960. 12 "	V. Unterhalt und Reparaturen " 19,696. 47 "							
	\	VI. Berschiedenes " 742. 92 "							
	- ', -Q ' - ', - '	Netto=Einnahme . " 50,749. 66 "							
Fr.	290,927 . 49 Ct.	Fr. 290,927. 49 Ct.							

Mit fammtlichen Dampfbooten wurden 4433 Fahrten ausgeführt und in 8014,2 Zeitstunden 27,140,8 Schweizerstunden zurudgelegt.

Es wurden im Gangen befördert :

 Bersonen I. Klasse 22,896.
 Güter Zentner 360,882

 II. " 69,678.
 Getreibe " 317,194

 Total: 92,574.
 Total: 678,076

An Brennmaterial wurden 686,493 Kubitfuß Solz und 575 Zentner Brauntohle von Wirtatobel bei Bregenz verbraucht, in einem Gesammtwerthe von Frf. 132,735. 03. Der Verbrauch beträgt bemnach für eine zurückgelegte Wegstunde Frf. 4. 89 Ct.

Schon in unserm vorjährigen Berichte hatten wir des gunftigen Erfolges erwähnt, welcher durch die zwischen der Dampsboot-Aktiengesellschaft in Lindau und der Nordostbahngesellschaft erfolgte Verständigung über eine gemeinschaftliche Verschiffung der Waaren zwischen Romanshorn und Lindau erzielt wurde. Diese Vereinbarung ist mit dem 23. Mai 1857 auch auf die übrigen Userplätze, welche von den beiderseitigen Booten gemeinschaftlich befahren werden, ausgedehnt worden, und erstreckt sich nun auch auf den Perssonentransport, so daß von jenem Zeitpunkte an bei gleichtheiligen Leistungen von Seite beider Anstalten auch die Erträgnisse je zur Sälfte getheilt werden. Wenn auch sehr erhebliche sinanzielle Resultate durch diese gemeinschaftliche Verschiffung nicht erreicht wurden, so unterliegt wohl keinem Zweisel, daß ein selbstständiges Vorzehen einer jeden Anstalt nothwendig zu Konkurrenzverhältnissen sühren müßte, welche seine Theile größere Opfer nach sich ziehen wurden.

Nicht minder erfreulich ift für uns, hier wiederholt erwähnen zu können, daß die schwierigen Verhältenisse, welche unsern Verschiffungen von und nach Friedrichshafen Seitens der württembergischen Gentralsbehörde entgegen gestellt wurden und die wir in unserm letten Jahresberichte anzudeuten im Falle waren, im Laufe des verstossenen Jahres ihre endliche Lösung gesunden haben. Dem auf den 1. Dezember ins Leben getretenen Vertrag über den durchgehenden Gürerverkehr steht eine Vereinbarung über eine gemeinsschaftliche Verschiffung zwischen Romanshorn und Friedrichshafen zur Seite. Wenn wir auch hiebei mit Bezug auf den uns eingeräumten Antheil der Verschiffungen ein für die Nordostbahnunternehmung günstigeres Theilungsverhältniß hätten erwarten dürfen, so glauben wir, da unsere verbindlichen Transportleisstungen der Theilungsquote entsprechend normirt wurden, die besten Ersolge von der getrossenen Vereinbarung für das lausende Jahr in sichere Aussicht geben zu können.

Wir machen im Uebrigen hier neuerdings darauf aufmerksam, daß wir unsere Dampsboot-Unternehmung stets nur als einen Bestandtheil unserer Bahnunternehmung und als Fortsetzung unserer am Bodensee und Rhein ausmündenden Bahnlinie zur Verbindung mit den deutschen Bahnen betrachten und daß wir von der Ansicht ausgehen, es müssen bei deren Betrieb vor Allem aus die Interessen der Bahnunternehmung im Auge behalten werden. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, glauben wir, das durch
ben Dampsbootbetrieb im Nechnungsjahr gewonnene Nettoergebniß von Frk. 50,749. 66 als nicht ungunstig
bezeichnen zu durfen.

Nachbem die Dampfbootunternehmung eine größere Ausdehnung gewonnen hat, haben wir die Aufstellung einer besondern Dampfbootverwaltung mit dem Sitze in Nomanshorn für nöthig erachtet, welche unter ber Oberaufsicht der Bahnbetriebs=Direktion den Betrieb der Dampfboote zu leiten und zu überwachen hat.

Bei der Dampfbootunternehmung find außer dem Dampfbootverwalter 2 Controleure nebst 1 Gehülfen, 5 Kapitaine, 10 Steuermänner und Schleppschiffführer, 5 Maschinisten, 16 Matrosen und Schiffsjungen und 7 heizer angestellt.

Die schon früher für die Dampsbootkapitaine, Maschinsten, Heizer und Matrosen aufgestellten Dienste Instruktionen sind im Lause des Betriebsjahres noch mit solchen für die Steuermänner und Schleppschiffssührer ergänzt worden. Ueberdieß wurde eine alle Transporte der Dampsboote umfassende Seetransporte Drdnung nebst Tarisbestimmungen aufgestellt, welche am 1. Februar 1858 in Kraft getreten ist und mit den Bahntransporte-Bestimmungen soweit möglich in Einklang gebracht wurde. Dieselbe steht ferner mit der von der württembergischen Centralbehörde für die Berkehrsanstalten erlassenen Seetransport-Drdnung, soweit dieselbe den Berkehr zwischen Friedrichshasen und Nomanshorn betrifft, in Uebereinstimmung und wir hossen, daß auch die beiben andern Dampsbootanstalten auf dem Bodensee sich zur Annahme dieser Transportvorschriften verstehen werden, so daß künftighin auch in dieser Richtung einheitliche Bedingungen und Grundsäge bestehen werden.

Wenn wir nun bas Gefammt=Ergebniß bes Bahnbetriebes ber Mordoftbahn im Berichtsjahr ben verzinslichen Baufosten gegenüber stellen, fo finden wir folgendes Resultat:

Bahnstrecke.	Länge in Kilometern.	Baukosten.	Dauer des Betriebs.	Baukosten, welche in Folge der Dauer des Betriebes in Anschlag kommen.	Gesammt= Bruttvertrag.		Betriebskof	ten.	Gesammt= Nettoertrag.		
		Fr.	Mon.	Fr.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	
Burich=Baden	23,32	4,503,975	12	4,503,975	<u> </u>						
Romanshorn=Zürich (in=	82,29	20,000,000	12	20,000,000			100		27 - 11 18 - 1		
clustve die aufgewendeten Kosten für die Bahnhof- erweiterungen in Zürich)									2 2		
Baden=Brugg	8,79	3,250,000	12	3,250,000							
Winterthur=Schaffhausen	30	5,000,000	8	3,333,333			- × , 1				
Dampfboote . : .	_	850,000	-	850,000					A		
	144,40	33,603,975		31,937,308	2,725,208	75	1,245,739	85	1,479,468	90	

Die Netto = Cinnahme des Betriebs beträgt fon ach 4,63 des verzinslifcen Baufapitals.

Wie in unfern frühern Berichten, laffen wir auch hier bem finanziellen Theile noch einige allgemeine auf ben Betrieb bezügliche Mittheilungen folgen.

Im Laufe bes Berichtsjahres wurden folgende regelmäßige Bahnzuge unterhalten :

#### Vom 1. Januar 1857 an:

Zwischen	Zürich und	Winterthur .	5	Büge	täglich	(4	Personenzüge	und	1	Güterzug)
"	Winterthur	und Romanshorn	3	"	"	(2	0	"	1	"
"	Zürich und	Brugg	4	"	"					

### Vom 16. April an:

Bwischen Schaffhausen und Winterthur 3 Buge täglich.

#### Vom 1. Juni an:

Imilaten	Zürich und	Winterthur .		6	Züge	taglicy	(4 Personen= und 2 Güterzüge.)
"	Winterthur	und Romanshorn		4	" "	p	(3 Personenzüge und 1 Güterzug.)
"	Winterthur	und Schaffhausen		5	" "	"	
,,	Zürich und	Brugg		6	"	" "	
		V o m	1.	Of	tobe	r an:	
3wischen	Zürich und	Winterthur		5 2	Büge t	äglich (	4 Personenzüge und 1 Güterzug.)
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	Winterthur	und Romanshorn .		4	"	<b>"</b> (	3 Personenzüge und 1 "
"	Winterthur	und Schaffhausen .		4	"	" u	ind vom 23. November nur
				3	"	,,	

Außer biefen regelmäßigen Bahnzugen wurden sowohl fur bie Beforderung von Bersonen, als fur biejenige von Waaren bie nothigen Ertraguge nach Bedarf veranstaltet.

Zürich und Brugg . . .

Wie bereits erwähnt, ift die in Folge der Fusion der Nordostbahn = Gesellschaft mit der ehemaligen Meinfallbahn = Gesellschaft an die erstere übergegangene Bahnstrecke Schaffhausen = Winterthur mit dem 16. April 1857 für die Bersonenbeförderung und mit dem 1. Mai sodann auch für die Waarenbesörderung dem Verkehr eröffnet worden. Die Betriebseinrichtung dieser neuen Bahnlinie ist derzenigen auf der Nordostbahn ganz entsprechend angeordnet worden, und sämmtliche Dienst-Instruktionen, sowie die Grundsätze der Taxisbestimmungen und die Bedingungen der Transportübernahme sinden auch auf dieser neuen Linie Anwendung.

Um namentlich an Sonntagen den Besuch entsernterer Bahnstationen zu erleichtern, haben wir während der günstigen Jahreszeit Billete zu ermäßigten Taxen auf bestimmten Bahnstrecken ausgeben lassen. So z. B. wurden an Lustreisende auf der Strecke von Zürich und den übrigen Hauptstationen nach dem Bodensee und von da mit den Dampsbooten nach Schafshausen und zurück, sowie von Zürich

nach Schaffhausen und zurud Billete fur 1 und fur 2 Tage gultig zu ermäßigten Preisen abgegeben und überdieß noch besondere Luftfahrten zu ermäßigten Taren ausgeführt.

Die Lösung von vierteljährlichen und jährlichen Abonnementsfarten hat eine erfreuliche Ausdehnung genommen und ift in steter Zunahme begriffen.

In gleicher Weise, wie seit einigen Jahren von Seite der württembergischen Eisenbahnverwaltung eine Speditionsagentur in Friedrichshafen unterhalten wird, haben wir uns veranlaßt gesehen, eine ähnliche Agentur in Romanshorn zu errichten, um der Konkurrenz, welche die Transporte aus Württemberg und aus Bayern von unserer Linie abzuleiten drohte, begegnen zu können. Obschon diese Agentur erst seit dem 1. Dezember 1857 besteht, so hat dieselbe gleichwohl schon günstige Ersolge erzielt und bis 31. März 1858 bereits 132,894 Zentner über Romanshorn vermittelt. Sie wird sich durch pünktliche Besorgung der ihr zugewiesenen Güter bestreben, das Vertrauen des Handelsstandes zu erwerben. Die Besorgung geschieht ohne Kosten für das Publikum.

Mit Ausnahme einiger achträdriger Personenwagen mit Abtheilungen I. Klasse, einiger achträdriger Gepäckwagen und einer Anzahl für den Pferde= und Biehtransport eigens eingerichteter geschlossener vier= rädriger Wagen, welche zum Theil schon in Aussührung begriffen und in den nächsten Monaten abzulies sern sind, glauben wir, für die nächste Zeit und die zur Erössnung der Linie Turgi-Waldshut eine Ver= mehrung des Transportmaterials nicht in Aussicht nehmen zu müssen. In Folge des mit der eidgenössischen Postwerwaltung am 26. Sept. 1857 abgeschlossenen schon oben erwähnten Vertrages sindet seit dem 1. Oktober 1857 der Transport eines sahrenden Postbureau's zwischen Zürich und Brugg ein Mal täglich in beiden Richtungen statt. Gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisensbahnen vom 28. Juli 1852, geschieht der Transport unentgeltlich; dagegen bezahlt die eidgenössische Postwerwaltung für das Schmieren der Wagenachsen und die Lieserung der Fettspeise einen Nappen sür jede Wagenachse und jede zurückgelegte Wegstunde. Da die Zugkraft der Personenzuglokomotiven mit Rücksicht auf die zu überwindenden Steigungen von 12 00/00 auf 2600 Zentner Bruttolast beschränkt ist, so muß wohl Jedermann einleuchten, daß der unentgeltliche Transport eines achträdrigen Wagens im Gewicht von nahezu 200 Zentnern als eine nicht unerhebliche nnd unter Umständen für den Bahnsbetrieb sehr hemmende Leistung angesehen werden muß.

In Folge Dienstaustrittes bes herrn Maschinenmeister Paulus, welcher beim Bahnbau angestellt und sodann auch beim Bahnbetrieb bethätigt war, ist die Anstellung eines neuen Maschinentechnikers nöthig geworden. Wir haben diese wichtige Stelle, mit welcher nebst der Leitung der in das Maschinensfach einschlagenden Bauarbeiten der neuen Bahnlinien die Oberaussicht über das beim Betrieb angestellte Maschinenpersonal und über die Werkstätten der Gesellschaft verbunden ist, dem herrn Georg Krauß von Augsburg, bisherigen Maschinenmeister der Abtheilung Lindau-Kempten der bayerischen Bahn, übertragen und für denselben besondere Dienst-Instruktionen ausgestellt. Der Stand des Betriebspersonals am Schlusse Beschnungsjahres war solgender:

## I. Allgemeine Berwaltung.

- 1 Dberkontroleur,
- 11 Rontroleure und Gehülfen,
- 1 Maschinenmeifter,
- 2 Werfführer,
- 4 Wertstättebuchhalter und Gehülfen,
- 1 Materialbermalter,
- 4 Magazinberwalter und Gehülfen,
- 2 Magazindiener,

26.

## II. Bahnunterhaltung.

- 2 Bahn=Ingenieure,
- 9 Bahnauffeber,
- 153 Bahnhof= und Bahnwärter,

164.

## III. Transportdienft.

## A. Erpeditionsbienft.

- 9 Bahnhofvorftande und beren Gehülfen,
- 19 Ginnehmer, Bepackerpedienten und Behülfen,
- 40 Guterexpedienten, Guterschaffner und Gehülfen,
- 11 Portiers und Bachter,
- 26 Stationseinnehmer und Behülfen,
- 23 Wagenwärter,
- 17 Gepäckträger,
- 118 Arbeiter für bie Güterverladung. 263.

## B. Fahrbienft.

- 32 Lokomotibführer und Beiger,
- 36 Bugführer und Kondukteure,
- 170 Wertstättearbeiter.

238

im Gangen 691 Angeftellte, Werkftattearbeiter und Taglohner.

Auf ber ganzen Nordoftbahn befinden sich zehn Telegraphenstationen, nämlich: Romanshorn, Weinsfelden, Frauenfeld, Winterthur, Andelfingen, Schasshausen, Wallisellen, Zürich, Baden und Brugg, zwischen welchen die Ankunft und der Abgang der Bahnzüge regelmäßig signalisirt wird. Ueberdieß sind Laufe des Berichtsjahres 11,372 bahndienstliche Depeschen gewechselt worden, gegenüber von 2268 im vorausgegangenen Jahre.

Außer einigen Verspätungen ber Bahnzüge in Folge unerheblicher Beschädigungen der Lokomotiven haben keinerlei Unfälle im Bahnbetrieb im Laufe des Berichtsjahres stattgefunden. Dagegen haben wir die Verunglückung von zwei Angestellten zu beklagen. Am 6. September ist bei Marthalen ein Bahnswärter, welcher unmittelbar vor der Durchsahrt des im vollen Laufe begriffenen Zuges die Bahn passirte, von der Lokomotive ergriffen und vom Zuge übersahren worden. Derselbe Fall ereignete sich am 24. Oktober im Bahnhof in Zürich, wo ein Weichenwärter aus Unachtsamkeit unter die Lokomotive gerieth und in Folge dessen start. Die Hinterlassenen der Verunglückten erhalten die statutenmäßige Unterstützung aus der für diesen Zweck bestehenden Kasse.

Der Aftivsaldo ber Unterftugungstaffe ber Angestellten ber Gesellschaft betrug mit 31. Dezember 1857 Frf. 49,244. 93 und bersenige ber Krankenkasse ber Arbeiter Frf. 3,982. 09 Cts.

## V. Bahnban.

A. Beschreibung der Eisenbahnlinien von Zürich bis Aarau (Böschnau) und von Turgi bis Baldshut.

Gleichwie wir in früheren Geschäftsberichten eine Beschreibung der Bahnlinien von Burich nach Ro= manshorn und von Binterthur nach Schaffhausen gegeben haben, so durfte nunmehr, nachdem der Eisenbahnbau von Zurich bis Aarau als vollendet und auch das Trace von Turgi nach Bald &= hut als festgestellt anzusehen ift, eine allgemeine Beschreibung dieser Bahnstrecken hier am Plate sein, in welche wir den Theil derselben von Zurich bis Baden der Bollständigkeit wegen mit ein= schließen, obgleich derselbe einer weit frühern Periode angehört.

Bei Turgi theilen fich die Linien nach Aarau und Waldshut, indem beide, dem Aarethale folgend, fast rechtwinklig nach gang entgegengeseten Richtungen abzweigen.

Die Eisenbahnlinie, welche sich von Turgi links nach Aarau wendet, überschreitet unfern der Station Turgi die Reuß und den Windischer Schachen, ersteigt das Plateau von Brugg, indem sie sich mit der Station diesem Städtchen möglichst nähert. Bon Brugg aus wendet sich die Bahn gegen den Fuß der westlichen Abhänge des Bergstocks der Habsburg, zieht hinter dem Bade Schinznach vorüber, sodann, dem sanft ansteigenden User Vare folgend, zwischen der kleinen Ortschaft Birrenlauf hindurch und westlich an Holderbank und Wildegg vorbei. Bei letzterem Orte überschreitet sie die unter einer Brücke mit zwei Dessenungen vereinigte Bünz und Aa unweit von deren Einmundung in die Aare, ersteigt sodann das Plateau im Hard, hierauf ein höheres Plateau nächst der Ortschaft Auppersweil, welche sie durchschneidet und folgt diesem Plateau durch den Suhrhardwald hindurch und, das Suhrethal unterhalb Buchs überschreitend, bis Aarau.

Gemäß der mit der Aargauischen Regierung und dem Directorium der Centralbahn getroffenen Bereinsbarung kommt der Bahnhof Aarau auf die sogenannte Saxersche Bleiche in die unmittelbare Rähe der Stadt zu liegen. Bon dort aus fällt die Bahn in einem Tunnel unter der Stadt hindurch in den Aarauer Schachen hinab und erreicht am Ende desselben die Solothurnische Grenze in der Böschnau.

Bei der Localisirung der bei Wildegg und Ruppersweil anzubringenden Stationen ist darauf abgehoben worden, dieselben Lenzburg, dem Bunz= und dem Aathal so viel als möglich bequem zu machen. Eine dritte Haltstelle sollte unmittelbar hinter dem Bade Schinznach angelegt werden, wurde jedoch, gemäß dem Bunsche des Bad-Inhabers und einiger betheiligter Gemeinden, mehr gegen Birrenlauf hin verlegt.

Die an dieser Bahnstrecke angebrachten Haltstellen sind nun der Reihe nach folgende: die Stationen Altstetten, Schlieren, Dietikon, Killwangen und der Bahnhof Baden, die Stationen Turgi, Brugg, Schinz=nach, Wildegg, Ruppersweil und der Bahnhof Aarau.

Die Bahn nach Waldshut wendet sich von der Station Turgi aus rechts, übersetzt ganz in der Nähe derselben die Limmat und das Limmatthal, ersteigt das jenseitige Plateau und verfolgt dasselbe in seiner ganzen Ausdehnung bis zum Surbthale. Nachdem sie letzteres überschritten, zieht sie sich hinter Döttingen und Klingnau vorbei und folgt sodann einer Niederung des Aarethales bis in die Nähe der Aarefähre Felsenau. Gegenüber der letztern und unfern von Koblenz fand sich die einzige schickliche Localität für eine Grenzstation. Die Anlegung einer solchen schien uns sehr wünschbar und jene Localität ist um so passender, als sie nicht allein an der Rheinstraße gelegen, sondern auch durch die Fähre mit dem jenseitigen Ufer der Aare in naher Berbindung ist.

Um von der Station Koblenz aus den auf hohem Plateau gelegenen Bahnhof Waldshut ohne Uebers schreitung des Steigungs = Maximum der Nordostbahn von 12 per Mille ersteigen zu können, mußte eine längere Entwickelung der Bahnlinie durch das hinter der Ortschaft Koblenz vorbeiziehende, von derselben durch den sogenannten Buck geschiedene Tobel gesucht werden. Es wurde damit zugleich der Bortheil er=

reicht, daß der Rheinübergang an einer fehr ichmalen Stelle des Fluffes und winkelrecht über denfelben angebracht werden konnte. Auch eignet fich diese Stelle in der Beziehung gut, ale der Rhein - felbst bei ben höchsten Bafferständen - dort nirgende aus feinen Ufern treten kann, und die Breite des auf hobem Damm zu überschreitenden Rheinthales Dafelbft am geringften ift. Die übrigen beiden, an der Linie Turgi-Coblen, ju errichtenden Stationen follen wie folgt lokalifirt werden:

Die Station Burenlingen an der Bereinigung ber Poftstraße nach Stilli und der Straße nach Unterfiggingen. Die Station Döttingen zwischen Döttingen und Rlingnau.

Bon den beiden Bahnlinien Zurich-Aarau und Zurich-Waldshut fallen auf:

```
den Ranton Burich die Strecke Burich=Spreitenbach, lang 2,73
                     Aargau "
                                        Spreitenbach=Turgi,
                                                                 3,13
                                        Turgi=Aarau
                                                                 4,54
                                       Aarau=Wöschnau
                                                                 0,42
                                       Turgi=Mitte Rhein
                                                                 3,18
das Großherzogthum Baden
                                       Mitte Rhein=Waldshut "
                                                                 0,36
```

14,36 Summa Stunden.

Hienach ift also die

```
Länge der Gifenbahnftrede Burich=Marau
                                            10, 40
                                                  Stunden,
                            Burich=Waldshut 9, 40
                            Aarau=Waldshut 8,08
```

Bu weiterer Notiz fugen wir an, daß die Entfernung von Burich nach Bafel über Olten . . ca. 21, 49 Stunden, Waldshut .

betragen wird.

Obgleich die Bahnstrecken von Zürich nach Aarau und Waldshut sich gänzlich innerhalb der beiden weiten Thaler der Limmat und der Aare halten, fo war doch nur ein ziemlich befchränkter Theil derselben der Entwicklung langer gerader Linien gunftig, nämlich im Limmatthale die Strecke zwischen Burich und Killwangen, im Aarethale die beiden Blateaur von Ruppersweil bis Aarau und vom Limmat= bis zum Rleine Arummungen bis zu 1000 Fuß, in der Rabe von Bahnhöfen fogar bis zu 800 Fuß halbmeffer, und Steigungen bis zu 10 und 12 per Mille waren nicht zu vermeiben. Da jedoch lettere auch auf der Bahnftrede Burich-Romanshorn häufig vorkommen, fo wurden fie bier in allen Fallen unbedenklich in Anwendung gebracht, wo die Ginhaltung einer ichmacheren Steigung die Baukoften erheblich vermehrt hatte.

Die fleinsten Rrummungshalbmeffer find folgende:

zwei bon 800 Fuß, nämlich einer an der weftlichen Ginmundung des Bahnhofs Baden, der andere an ber Einmundung der Waldshuter Linie in die Station Turgi;

nämlich einer bei Bettingen, einer bei der nördlichen Ginmundung in die Station Brugg, 1000 vier und die Gin= und Ausmundung der Station Robleng;

1100 im Tobel und Tunnel bei Robleng; einer "

zwei von 1200 Fuß nämlich einer in der Nahe des Bahnhofs Baden, der andere am Solgli bei Schingnach; feche " 1500 " welche wir der Rurze halber nicht namentlich aufführen wollen.

Im Gangen genommen verhalten fich die Rrummungen auf den drei Bahnftreden wie folgt:

Gerade Linien Bürich — Aaran.				Zürich	— Wal	ldshut.	Aaran — Waldshut.			
und Curven.	Länge. Fuß.	Prozent der ganzen Länge.	Grade.	Länge. Fuß.	Prozent der ganzen Länge.	Grade.	Länge. Fuß.	Prozent der ganzen Länge.	Grade.	
Gerade Linien	122,090 44,290	,	1332	102,553 47,852		1482	91,737 37,438	71,0 29,0	1244	
Summa der Geraden und Curven	166,380	100	1332	150,405	100	1482	129,175	100	1244	

Der mittlere Salbmeffer der Krummungen ift demnach:

Wenn nach Obigem die Krümmungen in einem etwas ungunstigeren Berhältniß zu der Gesammtlänge der Bahnstrecke stehen, als auf der Strecke Zürich=Romanshorn, auf welcher die Ausdehnung derselben nur 21 Prozent der Gesammtlänge beträgt, so sind auf den Bahnstrecken von Zürich nach Aarau und Waldshut, im Ganzen genommen, die Steigungsverhältnisse um so günstiger. Zwar liegt

der Endbahnhof Aarau um 80 Fuß, die Trennungsstation Turgi "219 "
der Endbahnhof Waldshut "222 "

tiefer als der Bahnhof Zürich, während dieser um 29,45 Tuß höher liegt, als der Bahnhof Romanshorn. Dagegen sind auf der Bahnstrecke Zürich-Romanshorn vier ziemlich start markirte, zwischen fünf verschiesenen Flußgebieten gelegene Wasserscheiden zu überschreiten, wobei die Summe der Steigungen auf jeder hins und herfahrt 1544 Fuß beträgt, während auf jenen Bahnstrecken zwischen dem Knotenpunkt Turgi und den drei Endpunkten Zürich, Aarau und Waldshut nur unerhebliche Undulationen vorkommen und daher die Summe von Steigen und Fallen

und ebenfo

auf der Strecke Zürich=Waldshut nur 554,9 Fuß

beträgt.

Die am tiefsten gelegenen Stellen befinden sich auf der Bahnstrecke Zurich=Aarau bei Bindisch unweit der Einmundung der Reuß in die Aare, auf der Bahnstrecke Turgi=Baldshut unmittelbar vor der Einbiegung in die Station Koblenz; erstere liegt um 237 Fuß, lettere um 300 Juß tiefer als der Bahnhof Zurich.

Die ftartften Steigungen find:

auf der Bahnstrecke Burich=Marau

mit 10 per Mille zwischen Baden und Turgi 13,700' lang,

fodann noch vier fürzere Strecken von zusammen 9000' Länge, sowie die Strecke Aarau=Wöschnau von 4300' "

12 " " bei der Station Brugg . . " 4416' "
auf der Bahnstrecke Turgi=Waldshut:

10 " " bei Turgi . . . . . " 4500' "
und bei Döttingen . . . " 10400' "

12 " " bei der Station Koblenz . . " 2166' "
bei dem Bahnhof Waldshut . . " 3500' "

Im Ganzen genommen verhalten fich die Steigungen auf den drei Bahnftrecken wie folgt :

Horizontale,	3üri	ch — 210	ıran.	Zürich	— Wal	ldshut.	Aarau — Waldshut.			
Steigungen und Gefälle.	Länge.	Prozent ber Länge.	Summe ber Steigungen.	Länge.	Prozent der Länge.	umı der gun	Länge.	Prozent der Länge.	Summe ber Steigungen.	
	Fuß.		Fuß.	Fuß.		Fuß.	Fuß.	7.	Fuß.	
Horizontale	49,308	29,6		44,068	29,3		44,706	34,6		
fälle	117,072	70,4	524,9	106,337	70,7	554,9	84,469	65,4	548	
in the figure starting	166,380	100	524,9	150,405	100	554,9	129,175	100	548	

Die mittlere Steigung beträgt demnach auf der Strecke

Zürich=Warau 3. 15 per Mille, Zürich=Waldshut 3. 68 " " Aarau=Waldshut 4. 24 " "

Unter der Boraussehung, daß auf gerader horizontaler Bahn die gewöhnliche Geschwindigkeit der Bersfonenzuge der Nordostbahn von 50 Fuß in der Sekunde, oder 3000 Fuß in der Minute eingehalten werde, wird die Fahrzeit, mit Berücksichtigung des Einflusses der Krümmungen und Steigungen, jedoch ohne den durch das Anhalten auf den Stationen verursachten Aufenthalt zu rechnen, betragen:

Die größeren und zum Theil auch schwierigen Arbeiten auf der Bahnstrecke Burich=Aarau und Aarau-Boschnau bestehen bezüglich des Unterbaues in Folgendem:

- Die Erdarbeiten bei Wettingen in fchlüpfrigem Terrain;
- ber Tunnel von 290 Fuß Lange in Raltfels unter dem Schlof Baden;
- ein Feldeinschnitt und Stupmauern am Martineberg unterhalb Baden von zusammen 320 Fuß Länge und 60 Fuß größter Sohe.
- eine Stupmauer von 870 Fuß Lange und 40 Fuß größter Sohe am Untermyler Berg;
- Entwäfferungsanlagen daselbst auf eine Bahnlänge von mehr als 2500 Fuß, in einer Breite von 50 bis 750 Ruß und bis in eine Tiefe von 30 und mehr Fuß in das Terrain eingeschnitten;
- die Erdarbeiten und Uferschuthauten am wilden Stich bei Turgi, ca. 1500 Fuß lang;
- die steinerne Brude über die Reuß bei Bindisch, mit 3 Bogen von je 75 Fuß Deffnung und in einer Sobe von 34 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserfand;
- ber Damm über ben Windischer Schachen von 3000 Fuß Lange und ca. 23 Fuß mittlerer Sobe;
- ein Einschnitt in Ralkfels beim Bolgli von 500 Fuß Lange;
- ein Durchschnitt in Ralkfels beim Bad Schingnach von 500 Fuß Lange;
- ein Damm bei Bildegg von 5000 guß Lange und 13 Fuß mittlerer Sobe;
- eine fteinerne Brude über die Bung und Ma bei Bildegg mit 2 Bogen von je 35 Fuß Deffnung;
- ein Damm von 3000 Fuß Lange und 22 Fuß mittlerer Sohe bei Ruppersweil;
- ein Biaduct mit 2 Deffnungen von je 20 Rug Breite im Dorfe Ruppersweil;
- eine steinerne Brucke über die Suhre mit einem Bogen von 75 Fuß Deffnung und mit einer Sohe von 34 Ruß über dem Suhrthal;
- ein Damm über das Suhrthal von 800 guß Länge und 30 guß Sohe;
- ein Tunnel unter einem Theil der Stadt Aarau von 1540 Jug Lange;
- ein Damm im Narauer Schachen von 1900 Jug Lange und ca. 17 Jug mittlerer Sohe, lettere beide vertragsgemäß durch die Zentralbahn erstellt.
- Auf der Bahnstrecke Turgi=Waldshut werden die größern Bauwerke in Folgendem bestehen:
- eine steinerne Brucke über die Limmat bei Turgi, mit 3 Deffnungen von je 80 Fuß Beite und mit einer Sohe von 36 Fuß über dem gewöhnlichen Bafferstand;
- ein Damm über das Limmatthal bei Turgi von 2000 Fuß Länge und 23 Fuß mittlerer Sobe;
- ein Biaduct über einen Feldweg im Döttinger Balde, von 18 Fuß Beite mit eifernem Dberbau;
- eine steinerne Brude über die Gurb bei Döttingen von 42 Fuß Sohe über dem Thale und mit einer Deffnung von 40 Auß Beite;
- ein schiefer Biaduft über die Boftftrage bei Dottingen mit eifernem Oberbau und 30 Fuß Lichtweite;
- ein Damm über das Surbthal bei Döttingen von 800 Jug Lange und 25 Fuß mittlerer Sobe;
- eine fteinerne Ueberfahrt über die Bahn in Dottingen fur die Boftftrage nach Degerfelden;
- ein Tunnel von 600 Fuß Lange unter dem Buck bei Robleng;
- ein Damm zwischen dem Tunnel und dem Biaduft zu Roblenz von 700 Fuß Länge und 40 Fuß mitt= lerer Sobe;
- ein steinerner Biadukt in Roblenz mit 6 Deffnungen von je 25 Fuß Beite und mit einer Sohe von 40 Fuß über dem Terrain;

eine Gitterbrude über den Rhein mit 3 Deffnungen von zusammen 400 Fuß Beite, vertragsgemäß von Baden zu erbauen.

Siezu kommen noch auf beiden Bahnabtheilungen die an kubischem Gehalte den obigen Bahndammen entsprechenden Bahneinschnitte, deren Masse zur Auffüllung der lettern theils verwendet wurde, theils noch zu verwenden ist, welche wir jedoch, damit unsere Beschreibung nicht zu weitläusig werde, übergeben.

Sinsichtlich der Hochbauten auf der Bahnstrecke Zurich = Aarau haben mir zu erwähnen, daß auf den Stationen Altstetten, Schlieren, Dietikon und Killwangen gleich beim Bau dieser Bahnstrecke kleine definitive Stationsgebäude, auf der Station Schlieren auch eine kleine bedeckte Warte-Hale, angebracht worden sind. Bon früherer Zeit herrührend, während welcher Baden Endstation war, ist auf dem Bahnhose Baden ein Aufnahmsgebäude in Verbindung mit einer Einsteighalle, eine Remise für Wagen, eine Remise und zugleich Heizhaus für Locomotiven, ein kleiner Güterschuppen und ein Holzschuppen errichtet.

Der provisorischen Einrichtungen, welche auf der Station Turgi und insbesondere auf der Station Brugg, — welche seit der Eröffnung des Bahnbetriebes bis Brugg die Endstation gebildet hat, — angesbracht worden sind, ist in unserem letten Geschäftsberichte gedacht worden. Auf den Stationen Schinznach, Bildegg und Ruppersweil werden definitive Stationsgebäude, auf den beiden lettern überdieß kleine Gütersschuppen errichtet.

Gleichwie an den übrigen Theilen der Nordostbahn, so werden auch an der Bahnstrecke Burich = Aarau für die Bahnwärter nur kleine, übrigens heizbare Buden hergestellt.

Gemäß unserer mit der Regierung von Aargau und dem Direktorium der Zentralbahn getroffenen Bereinbarung werden auf dem Bahnhose Aarau folgende zu gemeinschaftlicher Benützung der Zentral- und Nordostbahn dienende Gebäude errichtet: ein Aufnahmsgebäude, eine Einskeighalle, eine Locomotivremise, eine Wagenremise, eine Wasserstation und ein Güterschuppen.

In Betreff der Hochbauten auf der Bahnstrecke Turgi=Baldehut werden demnächst die erforderlichen Beichlusse von und gefaßt werden.

Schließlich weisen wir auf die diesem Berichte beigegebenen Karten über die Linien von Zurich nach Aarau und Waldshut und von Winterthur nach Schaffhausen hin, welche wir den in einem früheren Berichte gelieserten Karten der Linie von Zurich nach Romanshorn folgen laffen.

#### B. Die mahrend des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.

Ueber die im Laufe des Berichtsjahres ausgeführten Arbeiten und Bauten, sowie über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten und Lieferungen auf den noch zu eröffnens den, sowie auf den bereits dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken durften folgende Mittheilungen nicht unserwunscht sein.

a. Technische Borarbeiten. Auf der Bahnstrecke Holderbant = Aarau sind die in Folge des streitigen Traces so ungemein vervielfältigten Tracirungsarbeiten im vorigen Berichtsjahre noch vollendet worden.

Die im vorigen Berichtsjahre begonnenen Boruntersuchungen für eine Eisenbahnverbindung von Zürich in die innere Schweiz find mit einer Zusammenstellung dreier verschiedener Traceplane, nämlich durch das Sihlthal, die Baldern und das Reppischthal zu einem vorläufigen Abschlusse gekommen.

Die Tracirung der Bahnstrecke Turgi = Waldshut ist im Berichtsjahre neu an die Sand genommen und mit Beförderung durchgeführt worden.

b. Expropriation. Auf den Streken Brugg=Aarau und Aarau-Böschnau ist die Expropriation als ganzlich durchgeführt zu betrachten, indem nur noch wenige Fälle unerledigt sind, welche an das Bun= besgericht gezogen wurden.

Für die Bahnstrecke Turgi = Schweizergrenze bei Koblenz sind die Katasterplane und Grunderwerbungs = verzeichnisse für sämmtliche Gemarkungen vollendet und die Expropriation ist in den vier Gemeinden Gesbensdorf, Untersiggingen, Bürenlingen und Döttingen größtentheils vollzogen und in den noch übrigen beiden Gemeinden Klingnau und Koblenz ziemlich weit vorgeschritten.

Während auf der Bahnstrecke Brugg=Aarau die Schwierigkeiten der Expropriation sich außerordentlich stei= gerten, je mehr dieselbe sich der Hauptstadt des Kantons naherte, so zeigen sich dieselben auf der letzteren Bahnstrecke in merklich geringerem Grade.

c. Unterbau. Als die langwierigen Unterhandlungen hinsichtlich des Traces von Holderbank nach Marau beendet waren, so war daran gelegen, durch einen raschen Bau jener Bahnstrecke die mangelnde Bersbindung der Nordosts und Centralbahn so viel als thunlich zu beschleunigen und die mit der Reise im Posts wagen und mit der Waarenumladung auf dieser Strecke verbundene Plackerei möglichst abzukurzen. In dersselben raschen Auseinandersolge, wie im vorigen Berichtsjahre die definitive Tracirung der Linie, die Katastersvermessung, die Ansertigung der Grunderwerbungsverzeichnisse und der Bauplane über den Unterbau zu Stande kamen, folgte in diesem Berichtsjahre die Ansertigung der detaillirten Kostenvoranschläge über den Unterbau und Oberbau.

Der Unterbau auf dieser Bahnstrecke wurde in drei Loose abgetheilt, in welchen die zur Berakkordirung sich eignenden Arbeiten zu Frk. 846,523. 88 veranschlagt sind. Dieselben wurden mit einem Abgebot von acht Prozent an tüchtige Unternehmer am 8. Mai v. 3. mit einem für den Umfang der Arbeiten ziemlich knapp zugemessenen Vollendungstermin vergeben.

In Folge der außerordentlichen Schwierigkeiten, die der Expropriation von Privaten und Gemeinden entgegengestellt wurden, und welche auf ausgedehnten und theilweise sehr zeitraubende Bauten enthaltenden Strecken erst im Oktober v. 3. beseitigt werden konnten, drohte zwar eine Ueberschreitung jenes Termines. Unermüdlicher umsichtiger Thätigkeit ist es jedoch gelungen, das Bersäumte unter der Beihülfe einer ungewöhnlich günstigen Spätherbstwitterung wieder einzubringen.

In demfelben erfreulichen und uns befriedigenden Maaße find auch die von der Bentralbahn auszufüh= renden Arbeiten auf der Strecke Aarau-Bofchnau vorgerückt.

Die Bahnstrecke von Turgi bis zur Schweizergrenze bei Koblenz wurde in vier Arbeitsloose getheilt, und das erste derselben, enthaltend die Brücke über die Limmat bei Turgi, am 15. Juli 1857, die übrigen drei am 21. Januar 1858, an tüchtige Unternehmer, sämmtlich mit dem Bollendungstermin bis zum Mai 1859 in Afford gegeben.

Auf dem Bahnhof Burich find die in unserem letten Geschäftsberichte erwähnten Ueberbruckungen der Sihl ausgeführt worden. Der Borbahnhof daselbst ist öftlich von der Reparaturwerkstätte fur die Anles gung eines besondern Guterbahnhofs, und westlich von derselben behufs der herfellung einer Niederlage fur

Brennholz zum Bahnbetrieb namhaft erweitert worden. Gbenso ist auch die Sauptniederlage für Brennholz neben dem Bahnhof zu Romanshorn theils mittelst Bodenankauf, theils mittelst weiterer von der Regierung von Thurgau bewilligter Sereinziehung von Bodenscegebiet erweitert worden.

d. Hoch bau. Die Gerstellung der Hochbauten auf dem Bahnhofe Aarau und auf den Stationen Schinznach, Bildegg und Ruppersweil sowie der an der Linie zwischen Brugg und Aarau erforderlichen 14 Bahnwärterbuden ift an tüchtige Unternehmer in Aktord gegeben. Da es nicht möglich ift, das Aufnahmsgebäude
auf dem Bahnhof Aarau auf den nahe bevorstehenden Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn bis Aarau zu
vollenden, so werden in dem dortigen Güterschuppen provisorisch die erforderlichen Lokale zur Aufnahme der
Reisenden eingerichtet. Dieser letztere sowohl, als sämtliche an der Bahnstrecke Brugg-Aarau vorkommenden
Hochbauten sind in ihrer Bollendung in soweit vorgeschritten, daß die Eröffnung des Bahnbetriebes dadurch
nicht ausgehalten wird.

Der auf dem Borbahnhof Zurich begonnene Bau einer Hauptreparaturmerkstätte murde im Berichtsjahre vollendet. Diese Anstalt ist dann auch sofort in Betrieb gesetzt und damit einem außerst dringend gewordenen Bedurfnisse abgeholsen worden.

Dem nicht minder dringenden Bedurfniffe erweiterter Anlagen fur den Guterverkehr ift durch den Bau eines zweiten geräumigen Guterschuppens gegenüber der Reparaturwerkstätte Genuge geleistet worden.

Bum Trocknen des Brennholzes wurde in der Rahe der Holzniederlage, und mit derfelben durch Schie= nengeleise verbunden, ein Doppelschuppen errichtet und an demfelben eine vierpferdige Dampfmaschine mit Cirkularsage zum Berkleinern des Holzes angebracht.

Um außersten westlichen Ende des Borbahnhofes murde ein fleiner Bertstätteschuppen fur die verschie= benen Bedurfnisse der Bahnunterhaltung errichtet.

Der beabsichtigte Bau des definitiven Berwaltungsgebäudes auf dem Bahnhof Binterthur und die damit in Berbindung stehende Bahnhoferweiterung konnte, da die daherigen Berhandlungen mit den Behörden noch schwebend find, nicht zur Ausführung gebracht werden.

Der Bau eines definitiven Berwaltungsgebäudes auf dem Bahnhof Frauenfeld ift am Schluß des Berichtsjahres in Afford gegeben worden.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen wurde, anstatt des provisorischen, ein definitiver Schuppen zur Aufbeswahrung des für den Betrieb der Bahnstrecke Winterthur-Schaffhausen bestimmten Torfes errichtet.

e. Dberbau. Auf der Bahnstrecke Brugg-Holderbant find die Schienen schon im vorigen Berichtse jahre gelegt worden. Auf der Strecke Holderbant = Aarau sind dieselben nunmehr ebenfalls gelegt und es erübrigt nur noch, diejenigen Nachbesserungen daran zu vollenden, welche in Folge der mit dem Schneeabe gange eingetretenen Setzungen der bei unausgesetzt trockener Witterung aufgeführten Dämme nothwendig geworden sind.

Auf dem Bahnhofe Aarau find die Einrichtungen fo getroffen, daß die Züge der Nordost= und Central= bahn daselbst entweder abgebrochen werden oder durchgehen können. Es sind also die demgemäß erforderlichen Geleiseanlagen, eine Drehscheibe, ein Wasserreservoir und die erforderlichen Basserleitungen und Basserkrah= nen angebracht und hergestellt worden. Auf den Zwischenstationen zu Schinznach, Wildegg und Ruppersweil wurden Ausweichgeleise, auf den beiden lettern auch ein Gutergeleise angelegt.

Ueber die Lieferung des für die Bahnstrecke Turgi-Schweizergrenze bei Koblenz erforderlichen Oberbausmaterials sind Berträge auf Termine abgeschlossen, welche das rechtzeitige Legen der Schienen möglich machen werden. Hinsichtlich der Lieferpreise haben wir zu erwähnen, daß diejenigen für die eichenen Unterlagesichwellen um ein namhaftes höher stehen, als wir bis anhin bezahlen mußten. Beranlaßt uns nun aber auch der Ankauf derselben zu einem unvorhergesehenen größeren Auswand, so wird derselbe doch ausgeglichen durch den ermäßigten Preis, zu welchem es uns gelungen ist, die Lieferung der Schienen und Schienens besestigungsmittel zu beschaffen.

Die über die Sihl für sieben Schienengeleise neu angelegten Blechbalkenbrucken sind im Berichtsjahre vollendet, und entsprechend denselben ist eine totale Umlegung und eine Vermehrung der Geleise auf dem hiefigen Bahnhose in der Art durchgeführt worden, daß niemals eine Störung des Betriebes dadurch veranslaßt worden ist.

Die Gerstellung des neuen Lagerschuppens auf dem Bahnhof Romanshorn und die Bollendung und Erweiterung des dortigen Holzlagerplates, sowie der zunehmende Guterverkehr haben neue Geleise daselbst nothwendig gemacht, welche im Berichtsjahre gelegt wurden.

Unter den Zwischenstationen der Bahnstrecke Winterthur = Schaffhausen war ursprünglich nur diejenige von Andelfingen mit einem Ausweichgeleise und einem Geleise an den Güterschuppen versehen worden. Da hiebei die wünschbare, allseits bequeme Einrichtung der Fahrzeiten bei der Aufstellung der Fahrtenpläne nicht zu erzielen war, so mußte dazu geschritten werden, die Stationen Henggart, Hettlingen, Marthalen und Dachsen ebenfalls mit je einem zweiten Geleise zum Ausweichen zu versehen.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen machte die Anbringung eines Rrahnens zum Ueberladen geladener Bagen und die Errichtung des neuen Torficuppens die Anlegung von weitern Geleisen nothwendig.

f. Betriebsmittel. Die Hauptreparaturwerkstätte auf dem Borbahnhof Zürich wurde mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen ausgerüftet, welche theils von anerkannt tüchtigen Etablissements neu bes zogen, theils der bisherigen kleinen Werkstätte im nun verlassenen Heinen Beighause im innern Bahnhof, theils der Werkstätte auf dem Bahnhof Romanshorn entnommen wurden. In der letzteren Werkstätte ist nur so viel an Werkzeugmaschinen geblieben, als zu kleineren Ausbesserungen namentlich auch an den Dampsbooten und Schleppschiffen der Nordostbahn nöthig und zweckmäßig erscheint.

Die Aufzählung der uns gegenwärtig zu Gebot ftebenden und der beftellten Locomotiven und Wagen ift bereits in der Abtheilung fur den Bahnbetrieb geliefert worden.

g. Technisches Personal. Nach Bollendung der Projektirungsarbeiten für die Bahnstrecke Holderbank-Aarau wurde das in Baden bestehende Sections-Büreau zur Projektirung und zum Bau der Bahnstrecke Turgi-Koblenz bestimmt. Der Bau der Bahnstrecke Holderbank-Aarau wurde dem einen unserer
beiden Bahn-Ingenieure übertragen. Das mit den Boruntersuchungen für eine Bahn in die innere Schweiz
beauftragte Sections-Büreau wurde nach deren Bollendung aufgelöst, der Borstand dieses Büreau's entlassen
und das ihm zugetheilt gewesene Ingenieur-Personal theils ebenfalls entlassen, theils den übrigen Büreaur
zugetheilt.

h. Eröffnung der Bahn. Nach dem befriedigenden Stande der Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Holderbank-Aarau und Aarau-Böschnau ist in bestimmte Aussicht zu nehmen, daß mit dem 1. Mai d. J. die Eröffnung dieser beiden Bahnstrecken und damit die Bereinigung der Nordostbahn und Zentralbahn in Aarau wird stattfinden können.

Gemäß den abgeschlossenen Berträgen über die Herstellung des Unterbaues auf der Bahnstrecke Turgischweizergrenze bei Koblenz darf angenommen werden, daß die Bahnstrecke TurgisKoblenz im Mai nächsten Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können. Die Eröffnung der Bahnstrecke Koblenz-Waldshut hängt von der Bollendung der von Seiten des Großherzogthums Baden zu erstellenden Rheinbrücke ab, welche zwar ebenfalls im Sommer 1859 erwartet wird, deren Zeitpunkt jedoch dermalen mit Bestimmtheit noch nicht angegeben werden kann.

#### VI. Gesellschaftsbehörden.

Dir ektion. Gemäß dem mit der Rheinfallbahngesellschaft abgeschlossen Fusionsvertrage wurde von dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft Herr Nationalrath von Pener im Hof an eine vakante Stelle in der Direktion gewählt. Dieses Kollegium verlor im Vericktsjahre durch den Tod Herrn Oberst Pestalozzi von Zürich und in Folge eingereichter Demission herrn Präsidenten Dr. Kern von Frauenfeld.

Berwaltung frath. Aus dieser Behörde schied Her Regierungsrath Ott von Zürich. An vakante Stellen im Verwaltungsrathe wurden von der Generalversammlung gewählt: Die Herren Fürssprech Ludwig in Weinfelden und Fürsprech Jäger in Brugg. Der lettere nahm jedoch die auf ihn gefallene Wahl nicht an. Bon dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft wurden zusolge der Bestimmungen des Fusionsvertrages als neue Mitglieder in den Verwaltungsrath der Nordostsbahn gewählt: Die Herren Straßeninspektor von Peyer, G. von Stockar, Bezirksgerichtspräsident von Ziegler und Blank-Arbenz, sämmtlich in Schasshausen.

In 230 Sitzungen verhandelte die Direktion 3971 Geschäfte, der Berwaltungerath in 12 Sitzungen 50 Geschäfte.

Am Schluffe bes Berichtes über unsere Geschäftsführung mahrend bes Jahres 1857 angelangt, verfichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Burid, ben 17. April 1858.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordoftbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. 21. Cicher.

#### Hauptrechnung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

bom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1857,

Betriebsrechnung derselben von 1857,

Rechnung behufs Ausmittlung der Aftiendividende für 1857

und

Rechnung über den Reservesond,

abgeschloffen am 31. Dezember 1857.

#### A. Hauptrechnung der schweizerischen

O 1	7-0000	,	700	,	oil or the	701
Ginnahmen.	Frf.	Cts	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Bau-Cinnahmen.		-				
Einzahlungen Nordostbahn = Aftien						
	28,708,000				-	
70 Congunionen	817,950					
2 / Constitution	13,557,300					
	567,042		1.0			
Berschiedene Einnahmen	11,628	16	,			
Berkaufte Grundstücke und Gebaude	41,818	<b>2</b> 9				
Ertrag von Grundstüden	3,883	01			2 15	
Bergütungen von Gemeinden	9,918	95				
Annullirte Bodenfeebahn = Affien	12,550	-				
id. Nordbahn = Aftien	13,325	-				
id. Nordostbahn=Aktien=Coupons .	200	_	43,743,615	44		
Betriebs - Cinnahmen.						
Netto=Betriebe=Einnahmen vom 31. Jan.						
1853 — 31. Dez. 1856 Fr. 1,455,712. 18						
Hievon ab 3 %, welche laut Beschluß						- 1
des Berwaltungerathes dem Re=					9	- 1
fervefond einzuverleiben find . " 43,671. 35	1,412,040	83				- 1
Netto = Betriebe = Einnahmen vom Sahre						- 1
1857						- 1
hievon ab 3%, welche laut Befchluß				1		
des Berwaltungsrathes dem Ne- fervesond einzuverleiben find . " 44,384, 05			. ~	1		
,,,	1,435,084	85	2,847,125	68	,	
Total der Ginnahmen .	٠, ٠				46,590,741	12
			.	-		-
4				ŀ		

#### Nordostbahn-gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1857.

Ausgaben.	Frf.	Cts.	Frf.	Ctŝ.	Frf.	Cts
zinzilanen:		7				
					=	
			ς			
Ankaufspreis der Sektion Zürich=Baden					4,503,975	-
Allgemeine Verwaltung.						
Aftien = Emissionekosten.			10,610	28		
Brovisionen= und Cours = Bergutungen			474,776	49		
Sikungsgelder der Direftion und des Berwaltungerathes .			44,731	23		
Gehalte des Administrations=Personals			88,811	49		
Reiseauslagen			18,556	71		
Bostporti und Kommissionskosten			24,609	98		
Druck = und Insertionskoften			22,996			-
Mitting Trium und Polarettung			10,273			
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung			13,568	40		
Bibliothef und Zeitungen			1,952	15		
		1	20,146	39	731,033	82
Berschiedenes		'				
Borarbeiten.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			285,689	06		
Inventarstücke		٠.	9,174	13		
Materialien			9,958	69	1 c - 1	
Berichiedenes			10,842	36	315,664	24
				-		
Expropriation.		100				
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			40,956	66		,
Entschädigungen			2,826,531	39		
Schapunge = und Gerichtekosten			29,124	90		
Berschiedenes			6,013	30	2,902,626	25
				-		
Bahnbau				2	1000	
Allgemeines.				1		
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	767,887	61				
Inventarstücke	121,029	52		-		
Materialien	53,527	11				1
Bureaufosten	13,889	01				
Berschiedenes	3,290	44	959,623	69		
Displayment .		-		-		
· Uebertrag .			* 959,623	69	8,453,299	3:

## A. Hauptrechnung der schweizerischen

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts
uebertrag .		18	959,623	69	8,453,299	31
Unterbau.					3,230,300	
Erdarbeiten	3,731,897	84				
Stühmauern	136,241	04	rank ran	03		
Tunnels	1,617,001	96				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	4,298,187	08	. 72.17	9.12.0	malls de sig	1
Wegbauten	225,763	04				
Uferbauten	747,786	02		1		
Bettung	540,255	98				
Berschiedenes	8,436	55	11,305,569	51		
Oberbau.						
Schwellen	868,316	76				
Schienen und deren Befestigungsmittel	3,492,579	85		e.		1
Wegübergange	3,110	16				
Legen des Oberbaues	528,213	89				
Ginfriedigungen, Barrieren, Berbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	170,679	90	10.4			1
Berfchiedenes	1,039	62	5,063,940	18		
Bahnhöfe und Stationepläge.						1
Sochbauten und Ginfaffungemauern der mech. Borrichtungen	1,536,029	36			1,1 1,5	SE
Beichen, Kreuzungen, Drehfcheiben, Schiebbühnen	286,028	98				
Waffer = Refervoirs, Vorwarmkeffel, Wafferleitungen	43,424	97				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	49,769	33				
Technische Einrichtung der Werkstätten	49,590	92	~			
Berschiedenes	5,451	38	1,970,294	94		
Bahlung an Margau fur Gewährung ber Rupperswylerlinie			700,000	_	19,999,428	3
Betriebs = Inventar.			<u> </u>	-		
Lokomotiven und Tender			1,660,490	06		
Wagen			1,693,091	96		
Fur die Bureaux der Sauptverwaltung und das Kontrol-Bureau			10,552	49	5	
" " Materialverwaltung			35,439	29		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen .			22,529	05		
Berkzeugmaschinen			80,118	07		
" " Werkzeuge und Requisiten .			30,028	07	- ×	
Für die Bahnhosverwaltungen			93,529	02	2 - 2	
Geräthschaften für den Bahndienst			42,940	43	6-1	1
Berschiedenes			348	31		1
Dampfschiffe			817,485	28	4,486,552	0
Berginfung des Aftien-Rapitals und der Obligationen					3,998,397	2
Total der Ausgaben .					36,937,676	98

#### Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1857.

	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cté
Rechnungs-Abschluß.						.9.
						1
Total der Ausgaben .					36,937,676	93
						٠,
Aftiva.	3,434,596	41			* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *	
Sconto = Geschäft	24,101	73		7		
assa Ronto		-				
Bechfel = Ronto	511,350	92				
ank	140,979	90				
Raterial = Ronto	488,632	51		7		
Berschiedene Hauptbuch = Debitoren	5,611,014	12	10,210,675	59		
Passiva.						
deserve = Fond	88,055	40				
Berschiedene Hauptbuch = Areditoren	469,556	_	557,611	40	9,653,064	1
Total gleich den Ginnahmen .					46,590,741	-
					20,000,011	-
		j			5	
	3					
				4		
				8 7	8 0.	
			0			
				2 .		
•			1 2			
			. ,			

## B. Betriebsrechnung von 1857.

	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cté
Ginnahmen.	5'4	S.A.		1.3	77	
					N 4	
A 12 - 14 15 - 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						٠.
I. Personentransport.			1. 1.54			
1. Personentagen	1,179,524	65	3	5.		
2. Tagen für Reiseeffetten	68,960	54				
3. Gepäckträgertagen	13,580	66				
4. Biehtransport	26,675	65		1		
5. Fuhrwerktransport	3,441	72	1,292,183	22		
II. Gütertransport.	1				(	
Gütertagen			1,034,596	78	2,326,780	-
		1	2/001/000	-		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen						
I. Bergütung der Postverwaltung						
II. Pacht= und Miethzinse			38,571	94		×.
III. Gewonnenes altes Material		J. *	1,986	88		
IV. Zufälliges			37,110	80	77,669	62
					,	
C. Dampsbootbetrieb			•		320,759	_18
Total .			•	٠. ا	2,725,208	31
		E + *				. «
				.( =		
				5		
				7" .		
				-		
					-	

# B. Betriebsrechnung von 1857.

	Frk.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Œ
Ausgaben.	) 	1		234		-
		1				-
I. Betriebsverwaltung.						
. Sigungegelder und Gehalte des Administratione=						
perfonales			42,803	23		
. Reiseauslagen		1.	3,120	88		
. Seizung und Beleuchtung		1	920	63		-
. Drud= und Infertionefoften, Bureaubedurfniffe			2,792	12		
Borti, Rommiffiones und Gerichtetoften, Stempel			328	44		
Berschiedenes			7,342	70	57,308	-
						-
II. Unterhaltungskosten.				15		
Der Bahn:	100 014		-			
a. Besoldung des Bahnpersonales	138,815	34				
b. Bureaubedurfnisse	284 6,293	65	\ - \ \ -			
c. Bekleidung des Bahnpersonales	5,168	58				
e. Unterhalt der Kunstbauten	1,449	70				
f. Unterhalt des Oberbaues	56,399	17	. 2015-50		7	
g. Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgerathschaften	4,239	65				
h. Räumung von Schnee und Gis	239	30	212,889	68		
Der Gebäude			8,608	92		
Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe		٠. ا	4,447	63		
Des Mobiliars und der Geräthichaften		. 1	1,406	88		
Signalifirunge = und Beleuchtungetoften			11,875	61		
Der technischen Ginrichtung der Werkstätten			7,355	24	246,583	96
Uebertrag .		~.		.	303,891	96
	4		125 2		1 1 1 1 1 1	
At all Tilts as a specific at a contract of				.		

# B. Betriebsrechnung von 1857.

	Frk.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts
Ausgaben.	-					
Uebertrag .	• -	.2			303,891	96
III. Transportkosten.						
1. Personen=, 2c. und Gepäcktransport: a. Besoldung des Stations= und Fahrpersonals b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beseuchtung c. Bekleidung d. Billetkosten und Bekanntmachungen	129,107 12,926 5,202 13,194	57 42 33 58				
e. Unterhalt der Personen=, 2c. und Gepäckwagen	19,370	92				
f. Beheizung und Beleuchtung der Wagen	992 1,872	57 79				
h. Del und Schmiere.	3,492	92	186,160	10	1 1 2 1 2	
2. Gütertransport:		-				
a. Besoldung des Stations und Fahrpersonals b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung c. Bekleidung d. Druckkosten und Bekanntmachungen e. Unterhalt der Güterwagen und Fahrrequisiten f. Del und Schmiere g. Bersicherung der Güter h. Bergütungen für beschädigte Güter 3. Zugkraftskosten:	131,112 5,654 942 7,873 12,216 5,693 3,016 5,649	24 46 65 17 21 40 40 09	172,157	62		
a. Befoldungen u. Löhne, Stundengelder, Ersparnifprämien 2c.	99,119	96				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beseuchtung	2,068 155,458 9,479 2,986 28,355	38 79 69 17 16				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen	16,052	55	313,520	70	671,838	42
IV. Dampfbootbetrieb					270,009	47
Summa der Ausgaben					1,245,739	85
Netto=Einnahme					1,479,468	90
Total gleich der Brutto=Einnahme	•		•		2,725,208	78

## C. Rechnung behufs Ausmittlung der Aktien=Dividende.

	Einnahmen.	Frf.	Cts.
	Metto=Ergebniß des Betriebes der Eisenbahn und der Dampsichiffe während des Jahres 1857 Ein zu 4 % und für die 4 Monate, während welcher die Rheinfallbahn noch nicht dem Betriebe übergeben war, berechneter Zins des auf diese Linie verwendeten Kapitales von Frk. 4,853,000 laut Fusionsvertrag  "  "  "  "  "  "  "  "  "  "  "  "  "	1,479,468	90
3.	Frf. 5,003,000	66,706	66
4.	Frk. 2,404,977. 02 Rp. à 4 % Ein zu 4 % und für 3 Monate berechneter Zins der Durchschnittssumme des vom 1. Juli bis 31. Dezember auf die im Baue begriffene Linie Turgi=Koblenz verwendeten Kapitals von Frk. 381,744. 06 Rp.	96,199	08
5.	Binsen von ausgeliehenen Geldern bis 30. September 1857*	79,458	10
4	Total der Ginnahmen .	1,725,650	18
* 0	in biesem Posten sind von den im vierten Quartal plazirten Gelbern des am 30. September abgeschlossenen neuen Unleihens von 40 Millionen Franken keine Zinsen enthalten.		
1.	Ein Jahreszins von Frk. 817,950 3 % Obligationen	24,538	50
2. 3.	" Bierteljahredzins " " 1,000,000 5 % " von dem Anleihen von 10 Millionen Frf.*	355,000 12,500	-
	3 % des Reinertrages der Bahn, welche gemäß Beschluß des Berwaltungsrathes in den Reservesfond fallen	44,384	05
	rundet wurden)	1,289,227	68
	Total der Ausgaben .	1,725,650	18
* 3	Bon dem neuen am 30. September abgeschlossenen Unleihen von 40 Millionen Franken ist während des vierten Quartales eine Million Franken verwendet worden.		

## D. Rechnung über den Reservefond.

1857.		Frf.	Ctŝ.
31. Dez.	3 % von den Netto-Betriebseinnahmen bis 31. Dezember 1856	43,671	35
	3 % " " " des Jahres 1857	44,384 <b>88,055</b>	05 <b>40</b>
		00,000	10





