

**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:** 11.02.2026

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

# **fünfter Geschäftsbericht**

der

## **Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft**

an die

**den 28. April 1858**

Statt findende

**Generalversammlung der Aktionäre.**



**Bürich,**

Druck von Drell, Füßli und Comp.

1858.



## Tit.!

Die Direktion der Nordostbahngesellschaft hat anmit die Ehre, ihren fünften das Jahr 1857 umfassenden Geschäftsbericht zu erstatten. Sie läßt ihn, um eine Zusammenhaltung und Vergleichung desselben mit seinen Vorgängern zu erleichtern, in die gleichen Hauptabschnitte zerfallen, welche in diesen vorkommen.

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

#### a) Konzessionen.

In dieser Abtheilung haben wir zuerst der Anhandnahme des Baues der Eisenbahnlinie von Turgi bis zur Schweizerischen Grenze im Rheine in der Richtung nach Waldshut zum Anschlusse an die bis dorthin geführte Badische Staatsbahn zu gedenken. Der § 8 der uns von dem Kanton Aargau erteilten Konzession schreibt unter anderm vor: „Wenn die Gesellschaft nicht binnen vier Jahren, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung (4. August 1853) an gerechnet, den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahnlinie von Baden nach Koblenz macht, so erlischt die Konzession für diese Bahnlinie und es steht dann für die letztere der Gesellschaft lediglich ein Prioritätsrecht im Sinne des § 4 (Vorrang vor andern Bewerbern unter Annahme der von den letztern angebotenen Bedingungen) zu.“ Hätten wir uns auch darauf berufen können, daß in Folge des doppelspurigen Baues der Linie Baden-Turgi und der bei Anlaß der Inangriffnahme dieses Baues mit dem Bundesrathe und der Regierung von Aargau gepflogenen Korrespondenz der Anfang der Erdarbeiten für die Linie nach Koblenz als erfolgt und somit die eben erwähnte Bestimmung des § 8 der Konzession als erfüllt zu betrachten sei, so gebot doch die Vorsicht, nicht außer Acht zu lassen, daß diese Rechtsanschauung auch bestritten und möglicherweise nicht zur Anerkennung gebracht werden könnte, und daß die Nordostbahngesellschaft in diesem Falle, wenn sie, was wir als unausbleiblich ansehen, später doch die Eisenbahn nach Waldshut hätte bauen wollen, dieß voraussichtlich nicht mehr gemäß den Bestimmungen der von ihr im Jahre 1853 für diese Linie ausgewirkten Konzession, sondern unter neuen, vielleicht von Mitbewerbern um die Konzession angebotenen, weit ungünstigern Bedingungen hätte thun müssen. Aber auch abgesehen von diesem Umstande glaubten wir den Bau der Linie nach Waldshut nicht länger verschieben zu sollen. In dem § 1 der Statuten der Nordostbahngesellschaft ist als Zweck derselben neben einer Verbindung Zürichs mit Aarau, beziehungsweise dem Westen der Schweiz auch diejenige von Zürich mit Basel angegeben. Die Verwirklichung dieses letztern Zweckes unserer Unternehmung durch den Bau der Linie nach Waldshut durfte nicht mehr verzögert werden, nach-



dem die Herstellung der Hauensteinlinie als eine vollendete Thatsache zu betrachten, die Badische Staatsbahn bis Waldshut vorgeschoben, somit die Entstehung einer dritten Eisenbahn zwischen Zürich und Basel durch den Bözberg oder längs des Schweizerischen Ufers des Rheines als wenigstens faktisch so viel als ausgeschlossen anzusehen war und demnach gegen die Anhandnahme des Baues der Linie von Turgi nach Waldshut nicht mehr eingewendet werden konnte, daß sie das Zustandekommen einer den Interessen Zürichs und der östlichen Schweiz noch mehr zusagenden Verbindungslinie mit Basel erschwere oder gar verunmögliche. Die Inangriffnahme des Baues der Waldshuterlinie erschien aber um so dringlicher, nachdem das Bestreben zu Tage getreten war, der Turgi-Waldshuterlinie durch einen andern Anschluß der Ostschweiz an die Badische Staatsbahn zuvorzukommen, durch welchen die Interessen Zürichs und der Nordostbahngesellschaft gleich empfindlich verletzt worden wären. Wir ließen daher den Bau der Waldshuterlinie auch zwischen Turgi und Koblenz vor dem 4. August 1857 beginnen und wiesen uns vor diesem Zeitpunkte 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 Konzessionsgenehmigungsbeschluß der Bundesversammlung verlangten Ausweis über den Besitz der erforderlichen Mittel für die Durchführung des Baues der Waldshuterlinie. Der Bundesrath und die Regierung von Aargau bescheinigten uns, daß wir den daherigen uns gemäß der Konzession und der Bundesgenehmigung derselben obliegenden Verpflichtungen nachgekommen und daß somit die für die Waldshuterlinie im Jahre 1853 uns ertheilte Konzession und die Genehmigung derselben durch die Bundesversammlung nicht erloschen seien.

Obgleich die Nordostbahngesellschaft sich im Besitze der Konzession für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau befindet, so wird diese Linie doch in Folge eines mit der Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages 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 pflegenden Verhandlungen 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 Vereinbarung eines Tracé'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 bis zum 1. Mai 1858, dem Zeitpunkte, auf welchen wir die Bahnstrecke Brugg-Aarau zu vollenden versprochen haben. Diese Fristverlängerung erscheint um so gerechtfertigter, als die Vollendung der Bahnstrecke Aarau-Wöschnau vor derjenigen der Linie Brugg-Aarau keinen Zweck gehabt hätte. Der gegenwärtige Stand der Bauten gestattet, die gleichzeitige Eröffnung der beiden Bahnlinien Brugg-Aarau und Aarau-Wöschnau gemäß den zur Zeit dießfalls bestehenden Verpflichtungen in sichere Aussicht zu nehmen.

Betreffend eine Bahn von Zürich nach der innern Schweiz hatten wir mit einem Gründungskomite, welches sich im Besitze einer Konzession für die Erbauung von Eisenbahnen von der Zug-Schwyzerischen Grenze bei St. Adrian (Richtung nach dem St. Gotthard) und von der Zug-Luzernerischen Grenze bei Honau (Richtung nach Luzern) an die Zug-Zürcherische Grenze bei der Stihlbrücke (Richtung nach Zürich) befand, einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem wir uns verpflichteten, bei dem Großen

Rathe des Kantons Zürich die Konzession für eine Eisenbahn von der Sihlbrücke durch das Sihlthal nach Zürich nachzusehen, und gemäß welchem wir hinwieder berechtigt waren, die so ausgewirkte Konzession bis zum 1. Mai 1857 dem erwähnten Gründungskomite zu übertragen. Dieser Vertrag sollte der Generalversammlung die volle Freiheit der Entscheidung über die Frage, ob jene Linie in das Netz der Nordostbahn aufgenommen werden sollte oder nicht, sichern und zugleich bewirken, daß die Nordostbahngesellschaft 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 Netzes, befinde. Der Große Rath erteilte die Konzession für die Sihlthallinie vor dem 1. Mai 1857 nicht und das Gründungskomite für die Zuger'schen Eisenbahnen bot zu einer Verlängerung des erwähnten Vertrages nicht Hand. Mittlerweile hatte sich im Bezirk Affoltern ein Gründungskomite gebildet, welches eine Verbindungsbahn zwischen Zürich und der innern Schweiz durch die Balbern und den Bezirk Affoltern anstrebte. In Folge einer von der Regierung von Zürich angeordneten Expertenuntersuchung wurde noch eine dritte Schienenverbindung Zürichs mit der innern Schweiz durch das Reppischtal und den Bezirk Affoltern auf die Bahn gebracht. Das Gründungskomite von Affoltern verlangte nun die Konzession für diese Linie. Dieselbe stellte sich unter der Voraussetzung, daß ihr außerhalb des Gebietes des Kantons Zürich eine in dem Expertengutachten in bestimmte Aussicht genommene Fortsetzung gesichert sei, als im Ganzen ebenso günstig wie die Sihlthallinie heraus. Unter diesen Umständen nahmen die Gesellschaftsbehörden keinen Anstand, der Regierung von Zürich in Folge einer daherigen Anfrage zu erklären, sie wollen unter der doppelten Bedingung, daß erstens die Ausführung der von der Zürich-Zuger'schen Kantonsgrenze weiter führenden Linien in einer den herwärtigen Interessen entsprechenden Weise gesichert und daß zweitens in den Bundesbeschuß, betreffend Genehmigung der Konzession für die Reppischlinie, keine Bestimmungen aufgenommen werden, welche den Gesellschaftsbehörden gegenüber den bisher üblich gewesenen als unannehmbar erscheinen würden, von der Sihlthallinie Umgang nehmen und, unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung, von ihrem Prioritätsrechte für eine in Altstetten abzweigende und durch das Reppischtal und den Bezirk Affoltern an die Zürich-Zuger'sche Kantonsgrenze führende Eisenbahnlinie Gebrauch machen. Der Große Rath des Kantons Zürich erteilte dann dem Gründungskomite von Affoltern, unter Wahrung des Prioritätsrechtes der Nordostbahngesellschaft, die Konzession für diese sogenannte Reppischbahn im Gegenseize zu der projektirten Sihlthalbahn und sogar unter zeitweiligem Ausschlusse derselben. Aber auch dieß geschah nur mit der Klausel, daß die Konzession nicht in Anwendung gebracht werden dürfe, bevor der Inhaber derselben dem Großen Rathe zu seiner Befriedigung den Nachweis geleistet habe, daß die Konzessionen für Fortführung der Eisenbahnlinie außerhalb des Kantons Zürich in einer den Zürcherischen Interessen entsprechenden Weise erteilt worden seien. In Folge dieser Klausel fand auf Anregung Zürichs hin eine Konferenz von Abgeordneten der Kantone Zürich, Luzern, Schwyz und Zug statt, um über die Fortsetzung, welche für die Reppischlinie auf dem Gebiete der andern Kantone in der Richtung nach dem Gotthard und nach Luzern erhältlich wäre, in Unterhandlung zu treten. Die Konferenz hatte kein anderes Ergebniß, als daß sie den Beweis lieferte, wie wenig Geneigtheit bei den betreffenden Kantonen vorhanden sei, zu derjenigen Fortsetzung der Reppischlinie Hand zu bieten, welche die Experten, von denen der Vorschlag zu dieser Linie ausgegangen war, im Interesse derselben in Aussicht genommen und bei ihren Be-

rechnungen zu Grunde gelegt hatten. Dieser Konferenz folgten keine weiteren und die Gesellschaftsbehörden hatten keine Veranlassung 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 betreffend Abtretung dieser Konzession gepflogen wurden. Anregungen, welche bei uns betreffend Uebernahme 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. Eine einläßliche Prüfung der Sachlage führte sie zu dem Entschlusse, sich des Prioritätsrechtes zu getrösten, welches der Nordostbahngesellschaft für eine von Zürich nach der innern Schweiz führende Bahn auf dem Gebiete des Kantons Zürich konzessionsgemäß zusteht, und im übrigen zur Zeit keine Schritte zu thun, um in den Besitz von Eisenbahnkonzessionen 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 Reihenfolge werden gebaut werden.

Mehrere Bürger des linken Ufers des Zürichsees kamen bei der Regierung des Kantons Zürich zu Händen des Großen Rathes mit dem Gesuche ein, es möchte ihnen eine Konzession für eine Eisenbahn von Zürich dem linken Seeufer entlang bis zur Kantonsgrenze bei Richtersweil Behufs Fortsetzung und Anschlusses derselben an die Südostbahn erteilt werden. Die Regierung von Zürich fragte uns an, ob wir von dem uns für diese Linie zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch machen wollen. Der Verwaltungsrath beauftragte uns, hierauf zu erwiedern, es halte sich die Nordostbahngesellschaft nach dem Wortlaute ihrer Konzession nicht für verpflichtet, sich über die Beanspruchung des Prioritätsrechtes für die Konzession einer Bahn auszusprechen, bevor die Bedingungen festgestellt seien, zu welchen die fragliche Konzession erteilt werden wolle. Diese Erklärung scheint als eine gerechtfertigte angesehen worden zu sein. Wenigstens erteilte dann der Große Rath dem erwähnten Gründungskomite die nachgesuchte Konzession unter Bedingungen, welche mit denjenigen der Konzessionen der Nordostbahn übereinstimmen, jedoch mit Hinzufügung der Klausel, daß die Konzession für das Gründungskomite erst in Kraft trete, wenn nicht binnen einer vom Regierungsrathe 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 Eisenbahnkomite des untern Glattthales an den Regierungsrath von Zürich zu Händen des Großen Rathes das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Verlängerung 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 vorläufig mit den Konzessionsbewerbern die nachgesuchte Konzession und richtete hierauf an uns die Anfrage, ob wir dieselbe kraft des uns zustehenden Prioritätsrechtes übernehmen wollen. Da nun der Kanton Zürich in § 3 des unterm 29. Brachmonat 1853 mit der Nordostbahn-Gesellschaft

betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgrenze bei Dietikon abgeschlossenen Vertrages die Verpflichtung eingegangen hat, „während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an „gerechnet, weder eine Eisenbahn in der Richtung von Zürich nach Dietikon selbst auszuführen, noch „eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu erteilen“, und da nach unserer Ansicht ganz entscheidende Gründe dafür sprechen, daß eine Linie von Wallisellen nach Weiach oder Niederweningen als eine Eisenbahn in der Richtung von Zürich nach Dietikon im Sinne der eben angeführten Vertragsbestimmung zu betrachten ist, so sahen wir uns gemäß der uns obliegenden Pflicht, die wohlervorbenen Rechte der Nordostbahn-Gesellschaft zu wahren, genöthigt, der Regierung von Zürich zu erwiedern, es würde nach unserer Anschauungsweise die Ertheilung der nachgesuchten Konzession mit der mehrerwähnten Vertragsbestimmung im Widerspruche stehen und wir müssen uns deshalb darauf beschränken, auf die letztere zu verweisen und die Aufrechterhaltung derselben zu gewärtigen. Nachdem wir dann noch eine Einladung der Regierung von Zürich, uns eventuell über die Beanspruchung der Konzession für die untere Glattthallinie kraft des uns zustehenden Prioritätsrechtes auszusprechen, mit der Einwendung abgelehnt hatten, daß wir uns zu einer solchen Erklärung, so lange unsere Einsprache gegen die Zulässigkeit der Ertheilung jener Konzession unausgetragen sei, nicht für verpflichtet erachten können, beantragte die Regierung von Zürich dem Großen Rathe nun wirklich, das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für die untere Glattthallinie abzuweisen. Der Große Rath aber griff in seiner Mehrheit zu dem Auskunftsmittel, zwar die Konzession zu erteilen, jedoch nur mit der Klausel, daß sie erst dann in Kraft treten solle, wenn die von der Nordostbahn-Gesellschaft gegen die Ertheilung der Konzession erhobene Einsprache beseitigt sein werde und wenn nicht die Nordostbahn-Gesellschaft, falls sie mit ihrer Einsprache nicht durchgedrungen sein sollte, binnen einer ihr vom Regierungsrathe zu bestimmenden Frist von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch zu machen erkläre. Dabei unterließ der Große Rath nicht, die Konzessionsinhaber und die von ihnen zu gründende Gesellschaft für die Auslagen, welche dem Staate um dieses Verhältnisses willen erwachsen möchten, haftbar zu erklären. War auf diese Weise das Recht der Nordostbahn-Gesellschaft auf Ausschluß der untern Glattthalbahn nicht von vornherein zugestanden, sondern der Entscheidung eines Schiedsgerichtes anheim gegeben worden, so handelte es sich nunmehr um die Wahl dieses letztern. Von gegnerischer Seite wurden die Herren Fürsprech Riggeler von Bern und Fürsprech Hoffmann von St. Gallen, von uns die Herren Fürsprech Sulzberger und Postdirektor Stoll in Zürich zu Schiedsrichtern ernannt. Da die Schiedsrichter sich über die Wahl des Obmannes nicht verständigen konnten, so bildete das schweizerische Bundesgericht einen Dreiervorschlag. Nachdem die Parteien nach Vorschrift der Konzession je einen der drei Vorgesetzten gestrichen hatten, blieb der Freiherr von Brück in München, Generaldirektor der königlich bayerischen Verkehrsanstalten, als Obmann des Schiedsgerichtes übrig. Der Obmann und die Schiedsrichter haben dem an sie ergangenen Rufe Folge geleistet und es kann nunmehr der Beginn des Schriftenwechsels der Parteien vor dem so konstituirten Gerichte in Aussicht genommen werden. — Gleichzeitig mit der bereits erwähnten Bewerbung bei dem Großen Rathe des Kantons Zürich um die Konzession für die untere Glattthalbahn hatte ein Gründungskomitee in Zurzach bei der Regierung von Aargau zu Händen des Großen Rathes die Konzession für eine Eisenbahn von der Zürcher'schen Grenze bei Kaiserstuhl nach Koblenz nachgesucht,

und war der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen mit dem Begehren um Ertheilung einer Konzession für eine Bözberglinie, beziehungsweise für eine Linie von Koblenz abwärts dem linken Rheinufer entlang bis an die Aargauische Grenze in der Richtung nach Basel bei den Aargauischen Behörden eingekommen. Der Zusammenhang zwischen diesen Gesuchen und demjenigen um Ertheilung einer Konzession für die untere Glattthallinie liegt auf flacher Hand. Da der § 3 der von dem Kanton Aargau der Nordostbahngesellschaft für die Eisenbahnlinien von Dietikon nach Marau und Koblenz erteilten Konzession bestimmt, „der Kanton Aargau verpflichte sich, während der nächsten 15 Jahre, vom Tage „der Ertheilung der Konzession an gerechnet, Eisenbahnen in gleicher Richtung, wie die den Gegenstand der fraglichen Konzession bildenden, „weder selbst auszuführen noch eine Konzession für solche zu erteilen,“ und da es uns unzweifelhaft schien, daß unter den Eisenbahnlinien, für welche die Konzession nachgesucht wurde, Eisenbahnen „in gleicher Richtung“, wie die Linie von Dietikon bis Koblenz, enthalten seien, so hielten wir uns für verpflichtet, bei der Regierung von Aargau zu Handen des Großen Rathes die der Nordostbahngesellschaft Kraft der Konzession zustehenden Rechte zu verwahren. Gleichzeitig verwahrten wir auch das der Nordostbahngesellschaft durch § 4 der Konzession zugesicherte Prioritätsrecht für Ausführung von Zweigbahnen. Es hatte sich nämlich die Regierung von Aargau in dieser Beziehung so wenig als überhaupt in Betreff der erwähnten Konzessionsgesuche mit uns ins Vernehmen gesetzt. Der Große Rath von Aargau glaubte unsern Verwahrungen dadurch ein Genüge zu thun, daß er in die Konzession für eine Eisenbahn von Kaiserstuhl nach Koblenz die Bestimmung aufnahm, es solle diese Konzession erst in Kraft treten, „wenn die Zürcher'sche Konzession einer Glattthal-Eisenbahn von Wallisellen abwärts gegen Kaiserstuhl definitiv erteilt sein werde,“ also wenn das oben erwähnte Schiedsgericht sich für die Zulässigkeit der Ertheilung einer Konzession für eine untere Glattthalbahn würde ausgesprochen haben. — Wir können unsere Berichterstattung über diesen Gegenstand nicht schließen, ohne auf die schwierige Stellung aufmerksam gemacht zu haben, in die wir uns in Fällen, wie der eben besprochene, versetzt sehen. Es werden durch Konkurrenzprojekte, welche der Nordostbahn an die Seite gestellt und welche zu großem Theile nicht Behufs ihrer Verwirklichung, sondern zu ganz andern Zwecken auf die Bahn gebracht werden, in denjenigen Landesgegenden, in welchen ihre Erbauung in Aussicht gestellt wird, Hoffnungen und Begehrlichkeiten erweckt, die ohne jene Stratageme gemäß der natürlichen Entwicklung der Dinge noch geraume Zeit geschlummert haben würden. Wenn wir nun lediglich die Ausschlußrechte, welche uns von Staatswegen zugesichert worden sind, damit die erforderlichen Geldmittel für das Zustandekommen der Nordostbahnunternehmung sich finden lassen, zur Geltung bringen, so bestrebt man sich, den Schein auf uns zu laden, als würden wir gewissen Landesgegenden die Wohlthaten der Eisenbahnen vorenthalten, während ja der Staat vom Standpunkte der öffentlichen Interessen aus die Ausschlußrechte der Nordostbahngesellschaft eingeräumt hat und es sich zur Zeit nur darum handelt, diesen in solcher Weise begründeten Rechten Anerkennung zu verschaffen, und während es mehr als zweifelhaft ist, ob, auch wenn die Ausschlußrechte nicht bestünden, die zum Baue der Eisenbahnen in jenen Landesgegenden erforderlichen Summen in der That und Wahrheit verfügbar seien. Trotz allem dem werden wir fortfahren, die Rechte, welche der Nordostbahn wohl nicht in irgend einem Privatinteresse,



sondern zu öffentlichem Nutzen und Frommen eingeräumt worden sind, zu wahren. Unsere Rechtfertigung 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 dringen, daß Verpflichtungen, welche bestehenden Eisenbahngesellschaften gegenüber eingegangen worden sind, gehalten werden, als wenn wir zu Mißachtung und Hintansetzung derselben Hand bieten würden.

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

#### b) Genehmigung des Tracé's der Bahn.

Nachdem es uns im Anfange des Berichtsjahres, freilich nicht ohne Eingehung sehr weit gehender Verpflichtungen, gelungen war, von dem Großen Rathe des Kantons Aargau die Abänderung der uns erteilten Konzession in dem Sinne zu erlangen, daß uns gestattet wurde, die Bahnlinie von Brugg nach Aarau, statt über Lenzburg, über Rapperswyl zu ziehen, und nachdem diese Konzessionsveränderung die Bundesgenehmigung Seitens des Bundesrathes kraft der ihm von der Bundesversammlung erteilten Vollmacht erhalten hatte, wirkten wir bei der Regierung von Aargau die Genehmigung des Tracé's für die Eisenbahnlinie von Holderbank über Rapperswyl nach Aarau aus. Von Brugg bis Holderbank war das Tracé früher schon vereinbart worden.

Ebenso haben wir, übrigens theilweise erst in dem gegenwärtigen Jahre, die Genehmigung des Tracé's für die Eisenbahnlinie von Lurgi 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 bewerkstelligt werden sollte, ersichtlich war, und überdieß gaben wir ihm alle zur Beurtheilung unsers Projectes weiter erforderlichen Nachweisungen. Der Bundesrath erteilte dem Plane seine Genehmigung mit dem einzigen Vorbehalte, daß die Brücke eine Konstruktion erhalte, welche die Möglichkeit sichere, für den Fall von Krieg jede Verbindung leicht zu unterbrechen. Um diesem Vorbehalte gerecht zu werden, beschloßen wir, in dem auf der Schweizerischen Seite gelegenen Landpfeiler der Rheinbrücke eine Minenkammer anzubringen. Die Detailpläne über dieselbe unterbreiteten wir dem Bundesrathe Behufs Einholung seiner Genehmigung. Der Bundesrath sprach seine Zustimmung zu denselben aus mit einigen Modifikationen, welche wir sofort uns gefallen

lassen zu wollen erklärten. Hatten wir auf diese Weise die Seitens des Bundes für das Tracé der Eisenbahnlinie von Turgi bis zur Schweizerischen Grenze bei Koblenz erforderliche Genehmigung erwirkt, so gelang es uns, freilich nur nach sehr weitläufigen Unterhandlungen und erst in der letzten Zeit, auch die Genehmigung der Regierung von Aargau für jenes Tracé in seiner ganzen Ausdehnung zu erlangen. Die Hauptschwierigkeiten, welche sich dabei ergaben, bezogen sich auf die Art, wie die Eisenbahn durch das Dorf Koblenz geführt werden solle und auf die Frage, in welcher Weise auf der Strecke zwischen dem Dorfe Koblenz und dem Rheine eine Kreuzung der Nordostbahn durch eine Fortsetzung der Glattthallinie, wenn die Konzession für eine solche rechtsbeständig würde und wenn sie dann auch wirklich gebaut werden sollte, Statt finden dürfte. In Betreff des erstern Punktes ist nun festgesetzt, daß im Anschlusse an den Schweizerischen Landpfeiler der Rheinbrücke ein Viadukt von 6 Bogen mit je 25' lichter Weite angebracht werden soll. Den zweiten Punkt anlangend verlangte die Regierung von Aargau von uns die „unumwundene und bestimmte Erklärung, daß die Nordostbahngesellschaft gegen Kreuzungen oder Berührungen ihrer Bahnlinie durch andere Bahnen in dieser oder jener Weise keinerlei Schwierigkeiten erheben werde“. Würden wir eine so allgemein lautende Erklärung ausgestellt haben, so hätte man leicht versucht sein können, im Verfolge daraus abzuleiten, wir hätten in den Bau und Betrieb einer solchen Kreuzungsbahn, selbst wenn daraus Beeinträchtigungen des Betriebes der Nordostbahn hervorgehen sollten, eingewilligt. Uebrigens hielten wir dafür, es hänge die Frage der Kreuzung der Nordostbahn durch eine andere Bahn mit der Genehmigung des Bahntracé's in keiner Weise zusammen, und es wäre jene Frage vorkommenden Falls vielmehr auf dem Expropriationswege auszutragen. Wir hielten uns daher für verpflichtet, die Ausstellung jener Erklärung abzulehnen, und es mußte unsere Ablehnung eine um so entschiedener sein, als es sich um Wahrung wohlervorbener Rechte der Nordostbahngesellschaft von der wichtigsten Natur handelte. Eine längere dießfalls gepflogene Korrespondenz und wiederholte Konferenzen führten endlich in den letzten Tagen zu einer Einigung. Wir gaben wörtlich folgende, mit dem Standpunkte, welchen wir von Anfang an in dieser Angelegenheit eingenommen haben, in vollem Einklange stehende Erklärung ab: „Die Nordostbahngesellschaft gibt die Kreuzung der Bahnstrecke von der „Station Koblenz bis zur Landesgrenze im Rheine durch eine andere Eisenbahn, deren Konzession rechtsbeständig geworden, im Grundsatz zu. Dadurch soll jedoch, falls in Folge des Baues oder Betriebes „einer solchen Kreuzungsbahn eine Hemmung des Betriebes der Nordostbahn, von welcher Art dieselbe „auch sein möchte, in Frage kommen sollte, der Nordostbahngesellschaft unbenommen sein, ihre bisherigen „Rechte in dem dießfälligen Expropriationsverfahren geltend zu machen. Ueberdieß sollen alle und jede „durch den Bau einer derartigen Kreuzungsbahn verursachten Kosten von der betreffenden neuen Bahnunternehmung getragen werden.“ Die Regierung von Aargau gab sich mit dieser Erklärung zufrieden und erteilte nunmehr auch noch dem von uns vorgeschlagenen Tracé von der Station Koblenz bis zur Landesgrenze im Rheine ihre abschließliche Genehmigung, wie sie dieß in Betreff des Tracé's von Turgi bis zur Station Koblenz früher schon gethan hatte. Wir befreuen uns, in Folge dessen diese Abtheilung unserer Berichterstattung mit der Mittheilung schließen zu können, daß nun die hohheitliche Tracégenehmigung für alle Linien des Nordostbahnnetzes ausgewirkt ist.

c) Genehmigung der 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 Verständigung noch in Betreff der auf dem Bahnhofe herzustellenden Bauten und der übrigen in demselben zur Ausführung zu bringenden Einrichtungen statt.

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

Die Stationen auf den im Baue begriffenen Bahnlinien anlangend sind wir mit der Regierung von Aargau dahin übereingekommen, auf der Linie von Brugg bis Aarau nebst der früher schon vereinbarten Station Schinznach noch in Wildegg und Ruppersthal solche anzulegen, und auf der Bahnlinie 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 Hinblick auf die bedeutende Entfernung zwischen den Stationen Sulgen und Amriswil und auf den nicht unerheblichen Verkehr der Ortschaften, welche sich zwischen diesen beiden Stationen in dem Bereiche unserer Bahn befinden, haben wir, wiederholt und sehr angelegentlich geäußerten Wünschen der Regierung von Thurgau Rechnung tragend, der letztern unsere Geneigtheit erklärt, zur Errichtung einer neuen Station in der Gegend von Erlen, also ungefähr in der Mitte zwischen Sulgen und Amriswil, Hand zu bieten. Wir haben dieß jedoch nur „in der übrigens selbstverständlichen Meinung 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 erfolgt. Es wird dabei mit auf die Opferbereitschaft der zunächst Betheiligten gebührende Rücksicht genommen werden.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge.

Unter dieser Abtheilung haben wir zunächst zu erwähnen, daß in dem Berichtsjahre eine alte Pändenz mit der Regierung von Thurgau betreffend eine von der letztern seiner Zeit an die Genehmigung unsers Projektes der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Gschlichhofen geknüpfte, die Ausführung von Wuhrungsarbeiten an der Thur zwischen der dortigen Straßen- und Eisenbahnbrücke betreffende Bedingung endlich zur Erledigung gebracht werden konnte. Es geschah in einer Weise, welche als eine für beide Theile annehmbare bezeichnet werden darf.

In Folge der Erweiterung des Bahnhofes in Zürich, beziehungsweise der Herstellung des Vorbahnhofes jenseits der Sihl, ist eine Erweiterung der Eisenbahnbrücke über die Sihl behufs Vermehrung der Bahngeleise auf derselben und die Herstellung einer Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über diesen Fluß nothwendig geworden. Die Herstellung dieser Bauwerke hat zu mannigfachen Verhandlungen mit der Regierung, beziehungsweise der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons



Zürich, sowie mit den Gemeinden Zürich und Außer Roth geführt. Es sind dieselben, der Natur der Sache nach weitläufig, noch nicht zum Ziele geführt worden, von diesem aber, wie wir hoffen dürfen, nicht mehr ferne.

Die zahlreichen Straßen- und Wasserübergänge der Eisenbahn auf der Linie Holderbank-Aarau, sowie die durch die letztere herbeigeführten Straßenverlegungen und Flußkorrekturen haben vielfache Verhandlungen 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 sämtlichen Straßenübergänge auf der Bahnstrecke von Turgi bis zur Schweizergrenze bei Koblenz ist, abgesehen von einem einzigen, in Betreff dessen die Unterhandlungen noch schwebend sind, der aber nicht zu Weiterungen Veranlassung geben kann, die Zustimmung der Regierung von Aargau ausgewirkt worden. Ebenso hat die letztere die Pläne zu den auf dieser Linie vorkommenden Wasserübergängen, nämlich zu den Brücken über die Limmat bei Turgi, über die Surb bei Döttingen und über den Rhein bei Koblenz, abschließend genehmigt. In Betreff der Brücke über den Rhein hatte der Einholung der Genehmigung des Bauplanes durch die Regierung von Aargau selbstverständlich eine Einigung über diesen Plan mit dem Großherzogthum Baden vorauszuweichen.

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

Wenn wir hier mit den Beziehungen zu dem Bunde beginnen sollen, so haben wir vorerst zu erwähnen, daß wir den am 30. August 1856 mit dem eidgenössischen Postdepartement betreffend die Benutzung der Nordostbahn durch die eidgenössische Postverwaltung abgeschlossenen Vertrag gekündigt haben. Es geschah um des Mißverhältnisses willen, in dem die Entschädigung, welche die eidgenössische Postverwaltung gemäß jenem Vertrage der Nordostbahn-Gesellschaft für den Transport der nicht dem Postregale anheimfallenden, 10 Pfund übersteigenden Paquete zu bezahlen hatte, zu der Taxe steht, welche die Postverwaltung hinwieder von dem Publikum für diese Paquete bezieht. In dem gegenwärtigen Jahre ist bereits ein neuer Vertrag abgeschlossen worden, in welchem jene Entschädigung zwar erhöht, aber nicht auf den vollen Betrag unserer Kilguttaxe festgesetzt ist und in welchen sodann verschiedene für die eidgenössische Postverwaltung sehr günstige Bestimmungen aufgenommen worden sind. Wenn wir uns zu solch' freundlichem Entgegenkommen bereit finden ließen, so geschah es in der Hoffnung, es werde daselbe die gebührende Würdigung finden, und in dem Bestreben, unsererseits nichts zu versäumen, was zu dem wünschbaren Wohlvernehmen zwischen den Bundesbehörden und den Eisenbahngesellschaften beitragen kann. — Nach dem Bundesgesetze über die Eisenbahnen kann die eidgenössische Postverwaltung die Errichtung von fahrenden Postbureaux beschließen. In diesem Falle hat die Postverwaltung die Herstellungs- und Unterhaltungskosten zu tragen, während die Eisenbahnverwaltung den Transport der fahrenden Postbureaux sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen hat. Im Berichtsjahre ward nach längern Unterhandlungen ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen diese Verhältnisse im Einzelnen zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und der Nordostbahn-Gesellschaft geregelt wurden. Gemäß mittlerweile stattgehabten münd-

lichen Besprechungen dürfte eine Modifikation dieses Vertrages im beiderseitigen Wunsche liegen. — Betreffend die Unterbringung der für die Post- und Telegraphenverwaltung erforderlichen Lokale in unsern Bahnhof- und Stationsgebäuden fanden auch während des Berichtsjahres wieder vielfache Unterhandlungen zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und uns statt. Da die Bahnhöfe und Stationen oft außerhalb der Städte und Ortschaften, zu denen sie gehören, liegen, somit keine centrale Lage haben, so ist die Verlegung der Post- und Telegraphenlokale in die Bahnhöfe und Stationen durchaus nicht immer eine Bequemlichkeit für das Publikum, und da für die Post- und Telegraphenbureaux stets Räumlichkeiten im Erdgeschoße der Bahnhof- und Stationsgebäude verlangt werden, diese Räumlichkeiten aber gerade auch vorzugsweise für den Eisenbahndienst in Anspruch genommen werden müssen, so haben auch die Eisenbahngesellschaften in der Regel keinen Werth auf die Vereinigung der Post- und Telegraphenbureaux mit den Bahnhof- und Stationslokalitäten zu legen. — Gemäß dem zur Zeit bestehenden eidgenössischen Zolltarife ist für Waaren, welche nur über eine kurze Strecke des schweizerischen Gebietes transportirt werden, ein Durchgangszoll von einem geringern Betrage zu bezahlen, als für Waaren, welche durch eine größere Strecke des schweizerischen Gebietes transitiren. Die Folge davon ist, daß die Waaren vorzugsweise diejenigen Straßen, beziehungsweise Schienenwege aufsuchen, vermittelt welcher sie nur einen möglichst kleinen Theil des schweizerischen Gebietes zurückzulegen haben. Es ist dieß ein Uebelstand, der nicht bloß die schweizerischen Eisenbahnunternehmungen zu Gunsten von ausländischen beeinträchtigt, sondern der auch der Eidgenossenschaft volkswirthschaftlichen und fiskalischen Nachtheil bringt. Wir haben nicht versäumt, in einer an das eidgenössische Handels- und Zolldepartement gerichteten Eingabe die Beseitigung desselben in Anregung zu bringen, und dürfen nicht daran zweifeln, daß diesem Mißverhältnisse beförderlich werde abgeholfen werden.

Zu den Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht, übergehend, heben wir zuerst hervor, daß wir für die Veränderungen unserer Statuten, welche durch die Fusion der Rheinfalbahn-Gesellschaft mit der Nordostbahn-Gesellschaft erforderlich geworden sind und diese Fusion in sich schließen, die einfache und vorbehaltlose Genehmigung der Regierungen von Zürich, Schaffhausen, Aargau und Thurgau ausgewirkt haben. — Nachdem die Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn bei ihrem außerordentlichen Zusammentritte am 29. Dezember des Berichtsjahres eine Veränderung der Statuten in dem Sinne beschloß, daß hinfür auch während der Zeit, da einzelne Linien des Netzes der Nordostbahn-Gesellschaft im Baue begriffen seien, nicht mehr ein fester Zins des Aktienkapitals zu bezahlen, sondern eine Summe als Dividende auf die Aktien zu vertheilen sei, welche jeweilen durch Zusammenrechnung des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen, unter Abzug der statutengemäß dem Reservefonde einzuverleibenden Quote desselben, und ferner des der Baurechnung zur Last zu schreibenden zu 4% zu berechnenden Zinses von denjenigen Summen, welche auf die im Baue begriffenen Linien verwendet worden, ausgemittelt werden solle, legten wir auch diese Statutenveränderung den Regierungen der Kantone, in welchen die Nordostbahn sich befindet, zur Genehmigung vor. Die sämtlichen Regierungen sprachen die nachgesuchte Guttheilung aus. Da in Folge dieser Statutenveränderung und in Folge des Beschlusses der Generalversammlung, daß sie bereits auf das Berichtsjahr Anwendung finden solle, schon für das Jahr 1857, zum Unter-

schiede von bisher, nicht mehr ein fester Zins für das Aktienkapital, sondern eine Dividende zu bezahlen war, welche nach Elementen zu berechnen ist, die sich nicht durchweg aus den Rechnungen, wie sie der Generalversammlung bisanhin unterbreitet worden sind, ergeben, so legen wir der Generalversammlung diesmal zum ersten Male unter C eine Rechnung Behufs Ausmittlung der Dividende für 1857 vor, welche ihr über die Art, wie diese Dividende gefunden wurde, Aufschluß zu geben bestimmt ist. Es ist wohl hier auch der Ort zu erwähnen, daß, wenn wir im Berichtsjahre zum ersten Male beschlossen haben, mit Ablauf der ersten Hälfte des Jahres Frk. 10 per Aktie auf Abschlag der Dividende auszubezahlen, wir dieses Verfahren nun auch in Zukunft festzuhalten gedenken. — Gemäß den der Nordostbahn-Gesellschaft von den verschiedenen Kantonen erteilten Konzessionen liegt die Handhabung der Bahnpolizei zunächst der Gesellschaft ob und es sollen die nähern Vorschriften betreffend dieselbe in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung der betreffenden Regierungen zu unterlegenden Reglemente aufgestellt werden. Die Regierung von Aargau hat nun gewünscht, es möchte das für die Centralbahn in dortigem Kantone geltende Reglement auch für die Nordostbahn, soweit sie sich im Kanton Aargau befinde, eingeführt werden, während hingegen die Regierung von Schaffhausen keinen Anstand nahm, das Polizeireglement der Nordostbahn-Gesellschaft, wie es in den Kantonen Zürich und Thurgau in Anwendung gebracht wurde, auch für das Gebiet des Kantons Schaffhausen gelten zu lassen. Wir glaubten dem Wunsche der Regierung von Aargau entsprechen zu sollen, und wenn in Folge dessen nun zwar freilich zwei verschiedene Polizeireglemente auf der Nordostbahn in Anwendung kommen, eines auf den in den Kantonen Zürich, Schaffhausen und Thurgau befindlichen Bahnstrecken und eines auf denjenigen im Kanton Aargau, so haben sich doch bis zur Stunde in Folge dieser Ungleichheit keine Uebelstände bemerklich gemacht. — Dem Ansuchen der Polizeidirektion des Kantons Zürich, den in Uniform reisenden Polizisten die Fahrt auf der Nordostbahn zu derselben ermäßigten Taxe zu gestatten, auf welche das im Kantondienste stehende Militär gemäß der Konzession Anspruch hat, glaubten wir bereitwillig entsprechen zu sollen, und wir ließen dann diese Vergünstigung selbstverständlich gleichwie dem Kanton Zürich, so auch den Kantonen Schaffhausen, Aargau und Thurgau zu Theil werden. — Immer bestrebt, hängende Unterhandlungen, wenn irgend thunlich, zur Erledigung zu bringen, haben wir diejenigen, welche in Betreff des Beitrages des Kantons Thurgau an die Hafenbauten in Romanshorn immer noch schwebend waren, im Berichtsjahre endlich zum Ziele führen können. Der Kanton Thurgau bleibt zu der Unterhaltung der Dämme und zu der Reinhaltung des Beckens des alten Hafens, soweit es ausgetieft ist, verpflichtet und leistet der Nordostbahn-Gesellschaft einen Geldbeitrag von Frk. 26,704, der uns bereits ausbezahlt worden ist. Bei dem Mangel einer bestimmten Verpflichtung des Kantons Thurgau zur Leistung eines Beitrages an die Hafenbauten in Romanshorn glaubte der thurgauische Große Rath sich darauf beschränken zu sollen, der Nordostbahn-Gesellschaft diejenige Summe einzuhandigen, welche Thurgau, falls der neue Hafen nicht hergestellt worden wäre, auf den Ausbau des alten voraussichtlich hätte verwenden müssen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

In diesem Abschnitte gedenken wir zuerst des Vertrages, welcher am 26. August 1857 Namens der Nordostbahn-Gesellschaft mit der großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung betreffend Herstellung der Verbindungsbahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut abgeschlossen worden ist. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende: Die beiden Kontrahenten verpflichten sich zur sofortigen Ausführung der Verbindungsbahn. Die Bahn soll in ihrer ganzen Ausdehnung mit zweispurigem Unterbaue und ferner so ausgeführt werden, daß sie mit dem Materiale der beiderseitigen Bahnen befahren werden kann. Im Besonderen soll die Steigung 12 per mille nicht überschreiten. Jeder Theil übernimmt die Herstellung, Unterhaltung und Bewachung der Bahn nebst Weirwerken auf seine Kosten bis an den Rhein. Demnach hat die Badische Eisenbahnverwaltung auch die für den Betrieb der Nordostbahn in dem Bahnhofe zu Waldshut erforderlichen Lokalitäten und Einrichtungen herzustellen und der Nordostbahn-Gesellschaft unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen. Die Herstellung der Rheinbrücke wird durch die Badische Eisenbahnverwaltung, nach erfolgter Zustimmung der Nordostbahn-Gesellschaft zu ihren Bauentwürfen und Voranschlägen und unter Mitaufsicht der Nordostbahn-Gesellschaft, gegen Ersatz der hälftigen Kosten besorgt, immerhin in der Meinung, daß das Eigenthum der auf schweizerischer Seite gelegenen Hälfte der Rheinbrücke der Nordostbahn-Gesellschaft zustehen und verbleiben soll. Die Unterhaltung der Brücke wird durch die Badische Eisenbahnverwaltung besorgt. Die Kosten dieser Unterhaltung werden von beiden Kontrahenten zu gleichen Theilen getragen. Jeder der beiden Kontrahenten hat den ihm angehörenden Theil der Brücke zu bewachen. Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der ganzen Bahnstrecke Turgi-Waldshut und verpflichtet sich, mindestens drei Züge täglich in der Richtung von Turgi nach Waldshut, sowie umgekehrt, in thunlichstem Anschlusse an die Züge der beiderseitigen Hauptbahnen auszuführen. Der Nordostbahn-Gesellschaft steht auch auf derjenigen Bahnstrecke, welche sich auf badischem Gebiete befindet, das Recht des ausschließlichen Betriebes zu. Dadurch soll jedoch eine theilweise Mitbenutzung dieser Bahnstrecke durch die Badische Eisenbahnverwaltung, soweit sie durch den Bahnhofdienst in Waldshut erfordert wird oder soweit dieselbe im Falle der Fortführung der Badischen Staatsbahn in der Richtung nach Schaffhausen für die Zwecke dieser Bahnlinie nothwendig werden sollte, nicht ausgeschlossen sein, immerhin übrigens mit dem Vorbehalte, daß durch eine solche Mitbenutzung der Betrieb der Linie Turgi-Waldshut in keiner Weise gestört werde. Die Anstellung und Besoldung des für den Bahnhof- und Expeditionsdienst in Waldshut erforderlichen Personals übernimmt die Badische Eisenbahnverwaltung. Für die Beforgung des Transportdienstes auf der Badischen Bahnstrecke leistet die Badische Eisenbahnverwaltung der Nordostbahn-Gesellschaft eine Vergütung, welche auf dreißig Prozent der für den Verkehr auf der Verbindungsbahn bezogenen reinen Beförderungstaxen festgesetzt ist. Von den Brutto-Einnahmen der Bahnstrecke Turgi-Waldshut kommt jedem der Kontrahenten derjenige Theil zu, welcher für die ihm angehörende Bahnstrecke gemäß seinem Tarife erhoben worden ist. Die übrigen Bestimmungen des Vertrages glauben wir, da sie von untergeordneterem Belange sind, übergehen zu können. Wir erwähnen nur noch, daß in demselben den Schiffen der Nordostbahn-Gesellschaft freie Abfuhr von

Personen und Gütern im Hafen von Konstanz zugesichert ist. Wir unterließen nicht, den Vertrag durch Uebersmittlung von Abschriften sowohl dem Bundesrath, als der Regierung von Aargau zur Kenntniß zu bringen. Der Bundesrath erwiederte uns, „er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes 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 Ratifikationsurkunden zu dem Vertrage statt und es ist nun der letztere, da alle einschlägigen Verhältnisse endlich vollständig geordnet sind, in rascher Vollziehung begriffen.

Fusionen mit andern Eisenbahnunternehmungen anlangend haben wir vorerst zu erwähnen, daß die schon am Ende des Jahres 1856 beschlossene Fusion mit der Rheinfallbahn im Berichtsjahre zur Ausführung gebracht worden ist. — Im Anfange des Berichtsjahres fanden in Paris Unterhandlungen betreffend eine Fusion der Nordost-, Central- und Westbahn, der dem Ufer des Neuenburgersees entlang führenden Linie der Compagnie Franco-Suisse und der Lausanne-Freiburg-Bahn, welche die Aufnahme weiterer Schweizerischer Eisenbahnunternehmungen nicht ausgeschlossen hätte, statt und es führten dieselben zu dem Abschlusse eines Vertrages zwischen den Abgeordneten der betreffenden Bahngesellschaften. Da der Vertrag der Generalversammlung bei ihrem letztjährigen ordentlichen Zusammentritte vorgelegt wurde und ohnehin hinlänglich bekannt ist, so wäre es wohl überflüssig, hier der Bestimmungen desselben einläßlich zu gedenken. Dem Vertrage erteilten die Gesellschaftsbehörden und Generalversammlungen der sämmtlichen kontrahirenden Eisenbahngesellschaften ihre Zustimmung, mit Ausnahme der Centralbahngesellschaft, deren Verwaltungsrath ihm nicht beitreten zu sollen glaubte. In Folge dessen gedieh der Vertrag nicht zu endlichem Abschlusse. Als uns dann Seitens der Centralbahngesellschaft weitere Unterhandlungen behufs Modifikation desselben vorgeschlagen wurden, lehnten wir dieselben ab, da es uns schien, es sei die Nordostbahngesellschaft in dem Vertrage bereits an der äußersten Grenze der ihrerseits zulässigen Zugeständnisse angelangt. — Eine Fusion der Bahnen der Ostschweiz ist im Berichtsjahre nicht mehr Gegenstand offizieller Unterhandlungen geworden. Bei der Verschiedenheit der Ansichten über das Werthverhältniß, in welchem die Aktien der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen zu einander stehen, dürfte eine Einigung einzig etwa auf dem Wege erzielbar sein, daß eine Werthung der beiderseitigen Aktien auf Grundlage der auf dem einen und auf dem andern Bahnneze während eines gewissen zu bestimmenden Zeitraumes erlangten finanziellen Ergebnisse, somit auf Grundlage der Wirklichkeit statt auf derjenigen bloßer Muthmaßungen oder Einbildungen verabredet würde. Zu einer Fusion in solcher Weise werden wir uns stets bereit finden lassen, immerhin jedoch, wie sich von selbst versteht, vorausgesetzt, daß nicht Seitens der Behörden an die Gestattung der in Folge einer Fusion nothwendig werdenden Konzessions- oder Statutenveränderungen Bedingungen geknüpft werden, welche als unannehmbar erscheinen müßten.



Hat auch das Reg der Nordostbahn im Berichtsjahre auf dem Wege der Fusion nicht in sehr erheblichem Maße an Ausdehnung gewonnen, so hat sich doch der Kreis der Eisenbahnen, mit welchen die Nordostbahn in Folge von Unterhandlungen, die im Berichtsjahre entweder durchgeführt oder angehoben worden sind, in direkten Verkehr tritt, d. h. nach denen sie auf Grundlage eines vereinbarten, den Bezug aller und jeder Zwischen- oder Vermittlungsgebühren ausschließenden Tarifs durchgehende Personenbillete, Reisegepäckscheine und Frachtbriefe ausstellt und von denen sie solche erhält, in bedeutendem Grade erweitert. Ein Vertrag, welcher von uns mit den Direktionen der Central- und Westbahngesellschaft betreffend Einrichtung eines derartigen direkten Verkehrs, der sich, um nur von der Schweiz zu sprechen, vom Bodensee bis zum Genfersee und von diesen beiden Endpunkten bis Basel erstrecken soll, verabredet wurde, ist so viel als abgeschlossen. Da die im Baue begriffenen Eisenbahnlinien von der Zihl bei Neuenstadt bis Ipferten noch nicht vollendet sind und da die Konzession für eine Eisenbahn von Biel bis Neuenstadt bis zur Stunde bei dem Kanton Bern nicht erhältlich gemacht werden konnte, so wurden, um die möglichst pünktliche und sorgfältige Vermittlung jenes direkten Verkehrs auf den Juraseen von Biel bis Ipferten zu sichern, von der Nordost-, Central- und Westbahngesellschaft die erforderlichen Verträge mit den bestehenden Dampfschiffahrtsgesellschaften in Solothurn und Neuenburg abgeschlossen. Wird nun auch für die Strecke von Biel bis Ipferten, deren Zurücklegung überdies noch dadurch erschwert wird, daß bei besonders hohem oder tiefem Wasserstande der Zihl von Neuenstadt bis Neuenburg nicht einmal das Dampfschiff benutzt werden kann, sondern der Postwagen an seine Stelle zu treten hat, bei der Aufstellung des Fahrtenplanes eine Fahrzeit von 6 Stunden in Ansatz gebracht werden müssen, während, wenn jene Strecke auf der Eisenbahn zurückgelegt werden könnte, eine Fahrzeit von 2 Stunden hinreichen würde, so ist doch zu hoffen, es werde in Folge der getroffenen Einrichtungen der Dienst auf den Juraseen von Biel bis Ipferten so leidlich werden, als es unter den obwaltenden ungünstigen Verhältnissen, welche außerhalb der Macht der Eisenbahngesellschaften liegen, möglich ist. — Zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen besteht, was den gegenseitigen internen Verkehr anbetrifft, bereits, wenigstens theilweise, ein direkter Verkehr in dem oben angegebenen Sinne, und wir sind ganz bereit, zu einer weiteren Entwicklung desselben ohne alle Einschränkung mitzuwirken. Wenn aber die von unserer freien Willensentschließung abhängende Einräumung eines direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen mit dazu benutzt werden will, um der Nordostbahngesellschaft für den Deutsch-Schweizerischen Verkehr auf der Strecke zwischen dem Bodensee und Winterthur eine durch die örtlichen Verhältnisse nicht unterstützte, sondern im Widerspruche mit denselben stehende und darum unnatürliche Konkurrenz zu machen, so werden wir zu einer die Erreichung dieses Zweckes befördernden Ausdehnung des direkten Verkehrs nicht Hand bieten, von der Ansicht ausgehend, es könne der Nordostbahngesellschaft nicht zugemuthet werden, daß sie selbst die Waffen dazu hergebe, um eine derartige Beeinträchtigung ihrer Unternehmung zu begünstigen. — Es reicht uns zur Befriedigung, in unsern Bericht die weitere Mittheilung niederlegen zu können, daß wir im Laufe des Berichtsjahres auch mit der Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten Verträge über direkten Personen- und Reisegepäckverkehr, sowie auch über direkten Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Bahnen und über dieselben hinaus nach den rückwärts liegenden

Bahnen abgeschlossen haben. Da der direkte Verkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Bahn durch die Dampfschiffahrt zwischen Romanshorn und Friedrichshafen vermittelt werden muß und da die Güterbeförderung auf dieser Seestrecke zu Mißhelligkeiten zwischen der Württembergischen Centralbehörde und der Nordostbahngesellschaft in ihrer Eigenschaft als Inhabern von Dampfbootunternehmungen geführt hatte, welche wir im Interesse der Aufrechterhaltung freundschaftlicher Beziehungen zu heben wünschten, so wurde bei Anlaß des Abschlusses des Vertrages über direkten Verkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Bahn auch eine Vereinbarung über gemeinschaftliche Besorgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen getroffen. Unter diesen Umständen und da die Nordostbahn um ihres eigenen Netzes willen und gemäß dem von uns eingerichteten direkten Verkehre mit den andern hauptsächlichen Eisenbahnlinien der Schweiz für die Württembergische Südbahn von großer Wichtigkeit ist, dürfen wir einer ebenso freundlichen als gegenseitig fruchtbringenden Gestaltung der Verkehrsbeziehungen der beiderseitigen Bahnen entgegensehen. — Auch mit der Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten haben wir betreffend Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Eisenbahnen, beziehungsweise den beiderseits rückwärts liegenden Bahnen, Unterhandlungen angeknüpft, die wir als dem Abschlusse nahe bezeichnen können. — Endlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß in dem oben erwähnten Vertrage, den wir mit dem Großherzogthum Baden betreffend Herstellung der Verbindungsbahn Turgi-Waldshut abgeschlossen, die beiderseitigen Verwaltungen sich verbindlich gemacht haben, alsbald nach Eröffnung der Verbindungsbahn einen direkten Verkehr herzustellen und sich hiebei gegenseitig alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren.

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

Wir schließen diesen Abschnitt mit der Mittheilung, daß Unterhandlungen, welche wir im Berichtsjahre 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 Verhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch diese Gesellschaft noch nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten.

### III. Kapitalbeschaffung.

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

Wir hatten uns selbstverständlich zunächst die Frage vorzulegen, wie viel Kapital es zum Baue des Nordostbahnnetzes in seinem ganzen Umfange bedürfen werde. War anläßlich des

am 13. Dezember 1856 gefaßten Beschlusses einer Fusion mit der Rheinfallbahn ein zu jenem Zwecke erforderliches Kapital von 42 1/2 Millionen Franken in Aussicht genommen worden, so hatten Thatfachen, die erst mittlerweile eingetreten waren, und technische Erhebungen, die erst seither gemacht werden konnten, uns zur Gewißheit gebracht, daß ein erheblich größeres Kapital nothwendig sein werde. Erst seit jenem Zeitpunkte hatten wir, um über Mupperswyl statt über Lenzburg bauen zu können, dem Kanton Aargau eine Summe von Frk. 700,000 versprechen und bezahlen müssen. Die Expropriation auf der Eisenbahnlinie von Holderbank bis Aarau, die erst im Frühlinge des Berichtsjahres bewerkstelligt werden konnte, nahm, wie hoch auch der Voranschlag war, den wir für dieselbe in Aussicht genommen hatten, gleichwohl trotz aller Anstrengungen unsers Expropriations-Commissariates eine erheblich höhere Summe in Anspruch. War auch in der oben erwähnten Summe von 42 1/2 Millionen Franken ein Ansaß von zwei Millionen für die Vergrößerung des Bahnhofes in Zürich, die zu diesem Ende hin erforderliche Erweiterung der Ueberbrückung der Sihl und die Reparaturwerkstätten im Vorbahnhofe enthalten, so zeigt es sich nun, daß auf den Bahnhof in Zürich, wenn er seiner Bestimmung genügen soll, eine wesentlich größere Summe verwendet werden muß. Ganz besonders aber ist die Erbauung der Eisenbahnlinie von Lurgi bis zur Schweizerischen Grenze in der Richtung nach Waldshut mit viel mehr Kosten verbunden, als früher angenommen worden ist. Der Voranschlag der ehemaligen Nordbahn-Gesellschaft für diese Linie, der freilich nur die Bahn bis Koblenz in sich begriff und von dem Rheinübergange, beziehungsweise den mit dem letztern zusammenhängenden Bauten, gänzlich Umgang nahm, lautete auf Frk. 3,200,000, und mit dieser Summe war auch jene Linie in den auf 42 1/2 Millionen Franken lautenden Voranschlag des für die Nordostbahn-Unternehmung erforderlichen Kapitals aufgenommen worden. Die mittlerweile aufgestellten Voranschläge, denen erst nach der nunmehr erfolgten Vereinbarung mit Baden betreffend diese Linie die wünschbare Bestimmtheit gegeben werden konnte, lauten nun aber ungefähr auf das Doppelte der bisanhin budgetirten Summe. Unter diesen Umständen — minder erheblicher, die aber auch in Rechnung zu bringen waren, hier nicht einmal zu gedenken — glaubten wir die der Nordostbahn-Gesellschaft für den Bau ihres gesammten Bahnnetzes voraussichtlich erwachsenden Kosten auf 48 1/2 Millionen Franken ansetzen zu sollen.

Die weitere Frage, welche Summe nunmehr noch zu beschaffen sei, um in den Besitz 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 Nordostbahn-Gesellschaft mit der in ihr aufgegangenen Rheinfallbahn-Gesellschaft im Besitze nachfolgenden Aktien- und Obligationenkapitals:

57,416 Aktien	Frk. 28,708,000
3prozentige Obligationen	„ 817,950
5 „	„ 7,100,000
	„ 36,625,950. —

Es waren somit noch zu beschaffen: Frk. 11,874,050. —

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 Kapitals mit den ca. 2 Millionen Franken, deren wir noch bedürfen, keinerlei Schwierigkeiten unterworfen sein werde.



Handelte es sich endlich noch um die Frage, wie jene Summe von 10 Millionen Franken zu beschaffen sei, so konnte bei dem damaligen Kurse unserer Aktien nicht darauf abgestellt werden, sie auf dem Wege der Emission weiterer Aktien in einer für die Gesellschaft vortheilhaften Weise erhältlich zu machen. Während wir in sichere Aussicht nehmen durften, die erforderlichen Fonds gegen fünfprozentige Obligationen pari bei mäßiger Provisionsvergütung zu erhalten, war an die Emission von Aktien zu diesen Bedingungen nicht zu denken. Da wir nun nicht daran zweifeln, daß unsere Aktien mindestens eine Dividende von fünf Prozent ihres Nennwerthes abwerfen werden, so waren wir darauf angewiesen, die uns fehlende Summe durch Ausgabe weiterer Obligationen zu beschaffen. Wir erhielten Seitens der Regierung von Zürich die hiezu erforderliche Ermächtigung. Die Bedingungen, welche wir für das Anleihen aufstellen zu sollen glaubten, sind im wesentlichen folgende: Der Zins des Anleiheus beträgt fünf Prozent. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich je auf Ende März und auf Ende September. Das Anleihen ist zehn Jahre lang, vom 30. Juni 1858 an gerechnet, unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als eine Million Franken betragen und bis 30. Juni 1888 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein. Falls die Rückzahlung in Abtheilungen erfolgt, sind die Obligationen, welche zurückbezahlt werden sollen, durch das Loos zu bezeichnen. Die Obligationen haben gleich den früher emittirten drei- und fünfprozentigen Obligationen der Nordost- und ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft selbstverständlich ein Vorrecht auf das Eigenthum der Gesellschaft vor den Gesellschaftsaktien, und es dürfen später keine Obligationen ausgegeben werden, welchen ein Vorrecht gegenüber denjenigen dieses Anleiheus eingeräumt würde. Endlich wurde festgestellt, die Obligationen voll oder ratenweise auf Termine, welche sich vom 30. September 1857 bis 31. Dezember 1858 erstrecken, einzubezahlen. Bei dem großen Betrage des Anleiheus und da es in eine Zeit fiel, in welcher sich die Anfänge der Krise, die später einen so hohen Grad erreichte, bereits fühlbar machten, glaubten wir nicht lediglich Listen zur Unterzeichnung auf das Anleihen öffentlich auflegen zu dürfen, ohne irgend welche Maßregeln zur Sicherung des Erfolges zu ergreifen. Im Fernern setzten wir einen großen Werth darauf, daß eine thunlichst belangreiche Betheiligung auswärtigen Kapitals bei dem Anleihen erzielt werde, damit es so wenig als möglich störend auf die hiesigen Kreditverhältnisse einwirke. Diesen Zweck und den andern der Garantie des Gelingens des Anleiheus erreichten wir dadurch, daß wir mit der Württembergischen Hofbank, mit dem Bankhause Dörtenbach und Komp. in Stuttgart und mit der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich einen ersten Vertrag, gemäß welchem jeder dieser drei Mitkontrahenten zwei Millionen Franken des Anleiheus fest übernahm, und sodann mit der Schweizerischen Kreditanstalt noch einen weiteren Vertrag abschlossen, gemäß welchem dieselbe sich verpflichtete, auch den noch übrig bleibenden, vier Millionen Franken betragenden Rest des Anleiheus, soweit derselbe bei der darauf eröffneten Subscription, bei welcher übrigens den Aktionären der Nordostbahn das Vorrecht eingeräumt wurde, nicht unterzeichnet werden sollte, zu übernehmen. Nur unter der Bedingung, daß auch dieser zweite Vertrag abgeschlossen werde, hatten sich die ausländischen Kontrahenten des ersten Vertrages zu diesem letztern herbeigelassen. Auf diese Weise war das Gelingen des Anleiheus, bevor es zur öffentlichen Unterzeichnung aufgelegt wurde, und überdies eine starke Betheiligung des Auslandes bei demselben gesichert. Die Uebernahme des Anleiheus erfolgte pari

gegen Vergütung einer Provision von zwei Prozent. Vergleichen wir diese Bedingungen mit denjenigen, welche die solidesten Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in viel günstigeren Zeitpunkten des Berichtsjahres bei dem Abschlusse von Anleihen einzugehen im Falle waren, so stellen sich jene erheblich vorthafter als diese heraus. Die Unterzeichnung auf die zur öffentlichen Subscription aufgelegten vier Millionen Franken lieferte ein überraschendes, das Zutrauen des Publikums zu unserer Unternehmung in erfreulicher Weise bethätigendes Ergebnis. 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 bis auf 57 Prozent der gezeichneten Summen angenommen wurden. Daß die Einzahlungen auf das Anleihen auch in dem schwierigen Zeitpunkte, auf welchen dieselben gefallen, mit der größten Pünktlichkeit erfolgten, bedarf wohl kaum noch besonderer Erwähnung.

Der mit den Gebrüdern Rothschild in Paris betreffend die Begebung einer gewissen Zahl von Nordostbahnaktien obschwebende Prozeß, von dem in unserm letzten Geschäftsberichte die Rede war, ist 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 Ermangelung eines geeigneteren, daß wir im Berichtsjahre die erforderlichen Schritte gethan haben, um die Aufnahme der Aktien der Nordostbahn in das offizielle Kursblatt der Pariser Börse, der einzigen Börse, auf welcher bisanhin Geschäfte in Schweizerischen Eisenbahnaktien gemacht worden sind, oder, wie man dieß zu nennen pflegt, die Cotierung unserer Aktien an der Börse in Paris zu erwirken.

Endlich glauben wir hier am passendsten 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 Reservefond gelegt werden, der Verwaltungsrath auf unsern Antrag gleichwohl beschlossen 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 Reservefonde unserer Unternehmung einzuverleiben. In Folge dessen ist denn auch unter den Rechnungen, welche wir der Generalversammlung mit diesem Geschäftsberichte vorlegen, zum ersten Male unter Litt. D. eine „Rechnung über den Reservefond“ enthalten.

#### IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahr 1857 umfaßt das Ergebnis 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.

Die Brutto-Einnahmen haben betragen:				1856.		1857.	
		Romanshorn (Verlikon) Bülch.		Romanshorn-Brugg.		Schaffhausen-Winterthur.	
		Bülch (Baden) Brugg.					
		Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.
<b>A. Bahnbetrieb.</b>							
I. Personentransport		907,463	09	1,292,183	22		
II. Gütertransport		595,651	25	1,034,596	78		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahme.</b>							
I. Vergütung der Postverwaltung		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 der Einnahmen		1,538,625 18		2,404,449 62			
Hieron gehen ab die Ausgaben:							
I. Allgemeine Betriebsverwaltung		36,211	87	57,308	—		
II. Unterhalt der Bahn und der Betriebsmittel		204,800	44	246,583	96		
III. Transportkosten		414,387	61	671,838	42		
Summe der Ausgaben		655,399 92		975,730 38			
Es ergibt sich daher eine Netto-Einnahme von		Frk. 883,225 26		Frk. 1,428,719 24			
		oder 57,4 % der		oder 59,4 % der			
		Brutto-Einnahme.		Brutto-Einnahme.			

Ueber die Ansätze in den verschiedenen Rechnungsrubriken sind wir im Falle, folgende nähere Aufschlüsse zu erteilen:

„A. Bahnbetrieb. I. Personentransport.“ In den verschiedenen Wagenklassen wurden Personen befördert:

1856.				1857.			
I. Klasse Personen	4,087	=	0,58 %	7,085	=	0,75 %	
II. „ „	138,352	=	19,66 „	180,668	=	19,22 „	
III. „ „	561,160	=	79,76 „	752,455	=	80,03 „	
Total der beförderten Personenzahl	703,599	=	100, %	940,208	=	100, %	

Von der beförderten Personenzahl haben

1856.				1857.			
Personen	226,658	oder	32,2 %	Personen	306,848	oder	32,6 %
Personen	363,684	„	51,7 „	Personen	364,983	„	38,8 „
Personen	68,884	„	9,8 „	Personen	180,467	„	19,2 „
Personen	42,808	„	6,1 „	Personen	83,571	„	8,9 „
Personen	1,565	„	0,2 „	Personen	4,339	„	0,5 „
Personen	703,599	oder	100 %	Personen	940,208	oder	100 %

Personen 226,658 oder 32,2 % Personen 306,848 oder 32,6 % eine Bahnstrecke von minder als 3 Std.  
 „ 363,684 „ 51,7 „ „ 364,983 „ 38,8 „ „ „ 3— 6 Stunden  
 „ 68,884 „ 9,8 „ „ 180,467 „ 19,2 „ „ „ 6—12 „  
 „ 42,808 „ 6,1 „ „ 83,571 „ 8,9 „ „ „ 12—18 „  
 „ 1,565 „ 0,2 „ „ 4,339 „ 0,5 „ „ „ über 18 „  
 Personen 703,599 oder 100 % Personen 940,208 oder 100 %  
 befahren und eine Gesamttaxe von Frk. 1,179,524, 65 bezahlt. Die von einer Person durchschnittlich bezahlte Taxe beträgt Frk. 1. 25, s, wogegen diese Durchschnittstaxe im Jahr 1856 nur Frk. 1. 18, 40 betragen hat. Im durchgehenden Verkehr nach und von den einmündenden Bahnen wurden Billete ausgegeben:

a. St. Galler Bahn

	1856.	1857.
von Stationen der Nordostbahn nach der St. Galler Bahn	17,628 Personen	22,302 Personen
„ St. Galler Bahnstationen nach der Nordostbahn	17,731 „	20,784 „
Total:	35,359 Personen	43,086 Personen.

b. Glattthalbahn

	1856.	1857.
von Nordostbahnstationen nach der Glattthalbahn	14,046 Personen	31,829 Personen
„ Glattthalbahnstationen nach der Nordostbahn	16,057 „	35,181 „
Total:	30,103 Personen	67,010 Personen.

In der Rechnungsrubrik „Personentransport“ mit einer Einnahme von Frf. 1,292,183.22 sind sodann die Einnahmen enthalten für den Transport

von Zentner 104,043 Reiseeffekten und Gepäckstücke mit	Frf. 82,541 20
„ Stück 11,468 Vieh und Hunde mit	„ 26,675 65
„ „ 282 Fuhrwerke mit	„ 3,441 72

welche Ansätze gegenüber denjenigen aus dem Jahre 1856 ebenfalls eine nicht unerhebliche Zunahme ausweisen.

„II. Gütertransport.“ Der Güterverkehr hat im Betriebsjahre 1857 gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine sehr erfreuliche Ausdehnung gewonnen.

Es wurden befördert

1857: Zentner 2,851,928 mit einer Einnahme von Frf. 1,034,596 78

1856: „ 1,875,894 „ „ „ „ 595,651 25

sonach Vermehrung in 1857: Zentner 976,034 mit einer Einnahme von Frf. 438,945 53

Für einen Zentner wurden durchschnittlich 36,27 Rp. eingenommen.

Die Gütertransporte vertheilen sich auf die 12 Monate wie folgt:

	1856.	1857.
Januar	115,611 Zentner Güter	198,265 Zentner 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 Zentner Güter	2,851,928 Zentner Güter.

Die Vermehrung des Gütertransportes dehnt 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. J. zusammen nur 469,130 Zentner zum Transporte gelangt sind, so ist die im Jahr 1857 ab Romanshorn beförderte Zentnerzahl auf 948,690 und diejenige 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 jedoch 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, stattfinden 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 der neuen Bahnlinie Schaffhausen-Winterthur schon in den ersten Monaten nach deren Eröffnung einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen und es sind vom 1. Mai bis 31. Dezember allein auf der Station Schaffhausen 218,864 Zentner zur Beförderung 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 Obsttransporte 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. Ähnliche von uns veranstaltete Versuche mit Bezügen von Buchen- und Nadelholz aus den württembergischen und badischen Bodenseebezirken berechtigen uns zu der Hoffnung, daß die Holzbezüge aus dieser Gegend in naher Zeit eine weitere Ausdehnung erlangen werden. Die von uns angeordneten Wiederverkäufe von circa 1100 Klafter Brennholz fanden ohne Preiszuschlag statt. Es wurden zum Ankaufspreise lediglich die baaren Manipulationsauslagen und äußerst mäßige Frachtsätze hinzugerechnet.

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

Im Verkehr mit der Glattthalbahnlinie sind zur Versendung gekommen:

	1856.	1857.
a. von der Glattthalbahn nach der Nordostbahn	3,394 Ztr.	13,309 Ztr.
b. von der Nordostbahn nach der Glattthalbahn	6,979 "	44,199 "

In der letztern Summe von 44,199 Zentner ist der Transport eines weitem Schienenbedarfs für die Glattthalbahn mit circa 20,000 Zentner begriffen.

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

Es sind abgegangen von	1856.			1857.		
	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.	Personen.	Gepäck. Zentner.	Güter. Zentner.
<b>Romanshorn</b> . . . . .	21,777	3,200	699,559	22,852	3,232	948,690
Amriswil . . . . .	12,731	2,473	16,758	12,505	4,082	22,852
Eulgen . . . . .	10,139	881	13,698	10,128	3,625	6,737
Bürglen . . . . .	6,031	786	11,163	5,137	3,009	22,472
Weinfelden . . . . .	17,062	1,751	15,162	18,476	2,852	17,669
Märstetten . . . . .	10,000	976	18,377	8,441	2,576	25,009
Müllheim . . . . .	8,230	520	—	7,100	563	—
Felben . . . . .	5,883	1,074	18,213	5,409	910	49,926
<b>Frauenfeld</b> . . . . .	35,031	1,420	50,972	39,151	1,942	98,582
Islikon . . . . .	7,660	190	832	6,822	361	6,524
Wiesendangen . . . . .	6,482	50	—	6,267	136	702
<b>Winterthur</b> . . . . .	159,726	8,897	163,210	121,511	5,895	212,618
Gettlingen . . . . .	—	—	—	2,231	80	—
Henggart . . . . .	—	—	—	3,344	146	—
Andelfingen . . . . .	—	—	—	18,143	3,592	24,071
Marthalen . . . . .	—	—	—	6,653	3,622	5,377
Dachsen . . . . .	—	—	—	12,633	450	295
<b>Schaffhausen</b> . . . . .	—	—	—	48,752	3,942	218,864
Kemptthal . . . . .	6,332	236	805	4,527	411	2,616
Effretikon . . . . .	13,369	320	1,637	13,894	1,844	3,531
Wallisellen . . . . .	26,849	2,520	4,940	13,505	527	3,273
Derlikon . . . . .	29,721	3,220	2,246	14,396	7,232	7,045
<b>Zürich</b> . . . . .	188,655	21,900	320,520	281,900	27,325	361,776
Altstätten . . . . .	7,640	60	—	6,900	60	—
Schlieren . . . . .	13,227	390	—	12,283	271	—
Dietikon . . . . .	18,483	545	237	16,028	1,894	504
Killwangen . . . . .	5,677	103	—	4,196	104	—
<b>Baden</b> . . . . .	78,788	13,450	377,569	77,421	4,793	65,448
Lurgi . . . . .	2,453	90	1,161	10,155	646	15,517
<b>Brugg</b> . . . . .	11,653	2,220	91,561	73,214	14,003	718,521
St.Gallerbahn nach der N.=D.=B.	—	—	—	20,784	3,109	—
Glattthalbahn " " "	—	—	—	35,181	715	13,309
Württemberg. Bahn " " "	—	—	—	269	94	—
<b>Total</b> .	<b>703,599</b>	<b>67,272</b>	<b>1,808,620</b>	<b>940,208</b>	<b>104,043</b>	<b>2,851,928</b>



B. „Mittelbare Betriebseinnahmen.“ I. „Vergütung der Postverwaltung.“ In dieser Rubrik sind der Unternehmung aus den schon in früheren Berichten angeführten Gründen keine Einnahmen mehr erwachsen und es wird dieselbe künftighin aus der Rechnung wegfallen.

II. „Pacht- und Mietzins.“ Die vermehrte Einnahme in dieser Abtheilung rührt hauptsächlich von dem Zinsantheil her, welchen die St. Gallische Bahnverwaltung für die Mitbenutzung des von der Nordostbahn erstellten Bahnhofes Winterthur vertragsgemäß zu zahlen hat. Sodann erscheint in dieser Rubrik der Ertrag von Grasnußen von den Bahnböschungen mit Frk. 4914. 20 und der Pachtzins für Postlokale in den Bahngebäuden und für die Bahnhof-Restaurationen mit Frk. 5670.

III. „Gewonnenes altes Material.“ Von altem Material ist im Rechnungsjahr wenig zum Verkauf gekommen, weshalb auch die Einnahme in dieser Rubrik gegenüber dem vorausgegangenen Jahre 1856 zurücksteht.

IV. „Zufälliges.“ Unter diesen Titel ist wie in den früheren Jahresrechnungen der Jahreszins der Netto-Einnahme des vorausgegangenen Jahres mit 4% und zwar diesmal mit Frk. 35,452. 56 aufgenommen worden.

Zu den Ausgaben übergehend haben wir zunächst zu bemerken, daß die eingetretene Vermehrung in der Rubrik I. „Betriebsverwaltung“, in welcher Rubrik ein entsprechender Theil der Sitzungsgelder der Direktion und der Besoldungen der höhern Beamten der Zentralverwaltung gemäß den in den früheren Rechnungen beobachteten Verhältnissen ebenfalls enthalten ist, hauptsächlich von der durch die weitere Ausdehnung des Bahnbetriebes nöthig gewordenen Vermehrung des Personals, theils bei der Betriebskontrolle und theils bei der Materialverwaltung, herrührt, von welcher letzterer die Abtheilung, welche die Beschaffung und Besorgung des Brennmaterials in sich faßt, insbesondere eine größere Ausdehnung erlangt hat.

In der Rubrik „Verschiedenes“ sind die im Laufe des Berichtsjahres bezahlten Prämienbeträge für die Versicherung des Mobiliars mit Frk. 3993 enthalten. Das versicherte Mobiliar erreicht den Werthbetrag von Frk. 5,326,947, in welcher Summe das Transportmaterial, Lokomotiven und Wagen, ruhend oder im Zuge begriffen, mit Frk. 3,145,816, die Holz- und Magazinorräthe 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 „Deutschen Phönix“ und zum Theil bei der schweiz. Mobiliarversicherungsgesellschaft versichert. Die im Zuge befindlichen Güter sind ebenfalls versichert und die für diese Versicherung im Rechnungsjahre bezahlten Prämienbeträge sind in der Rubrik „Ausgaben III. 2. g.“ aufgeführt.

II. „Unterhaltungskosten.“ Die Ausgaben in dieser Rubrik, die Besoldungen und die Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals, der Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter, die Bahnunterhaltungs-, Signalisierungs- und Beleuchtungskosten und den Unterhalt der Bahndienstgeräthschaften umfassend, 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 Winterthur-Schaffhausen eingetretenen Vermehrung des Bahnaufsichtspersonals. Der Unterhalt der Bahnstrecke Baden-Brugg ist vom 1. September an, mit welchem Zeitpunkte der Bahnkörper als gänzlich vollendet erachtet

wurde, dem Betriebskonto belastet worden; wogegen der Unterhalt auf der noch neuern Bahnstrecke Winterthur-Schaffhausen und derjenigen 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 Laufe des Rechnungsjahres 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 Rechnung, 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 dem Titel „III. Transportkosten“ zeigen gegenüber dem vorausgegangenen Jahre in den verschiedenen Abtheilungen folgende Vermehrung:

	1856.	1857.
1. Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport	Frk. 111,313. 67.	Frk. 186,160. 10.
2. Gütertransport	„ 83,398. 05.	„ 172,157. 62.
3. Zugkraftskosten	„ 219,675. 89.	„ 313,520. 70.
Total:	Frk. 414,387. 61.	Frk. 671,838. 42.

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

Die Kosten des Brennmaterialverbrauchs sind in der Rubrik „3. Zugkraftskosten“ mit Frk. 155,458 79 Ct. enthalten, während diese Kosten im Jahre 1856 nur Frk. 95,040. 88 betragen haben.

Ueber die Leistungen und den Unterhalt des Transportmaterials — Lokomotiven und Wagen —, sowie über den Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial können wir folgende Aufschlüsse ertheilen:

In der Zahl unseres Transportmaterials ist in Folge der schon in unserm vorjährigen Berichte erwähnten weitem Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, deren Ablieferung im Laufe des Betriebsjahres erfolgte, sowie ferner auch in Folge des von der ehemaligen Rheinfalbahn-Gesellschaft übernommenen Materials von 2 Lokomotiven, 13 Personenwagen und 27 Güterwagen, eine wesentliche Vermehrung eingetreten, so daß der Stand desselben am 31. Dezember 1857 folgender war:

#### A. Lokomotiven.

1856. 1857.

##### 1. Personenzugmaschinen:

Aus der hormaligen Kessler'schen Fabrik in Karlsruhe (von der ehemaligen Nordbahn übernommen)	4	4
Von J. v. Maffei in München	8	12
„ Escher, Wyß u. Komp. in Zürich	2	2
„ der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe (von der ehemaligen Rheinfalbahn-Gesellschaft 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



B. Wagen.		1856.	1857.
Personenwagen :		68	101
mit Achsen		204	320
„ Sitzplätzen I. Klasse		124	180
II. „		1160	1598
III. „		1748	3132
Total der Sitzplätze:		3032	4910
Güterwagen :		152	313
mit Achsen		334	700
„ Tragkraft	Zentner	24200	52160

Obige 313 Güterwagen zerfallen in folgende Gattungen :

- 13 Gepäckwagen ,
- 25 Viehwagen ,
- 269 Güterwagen ,
- 6 Torfmunitionswagen.

Unter Abrechnung der vier kleinern ältern Lokomotiven , welche wegen ihrer geringern Leistungsfähigkeit über die Steigungen von 12 per Mille nicht verwendet werden können und deshalb nur für Erdtransporte und für den Reserbedienst auf dem Bahnhof in Zürich benutzt werden, vertheilt sich das Transportmaterial folgendermaßen auf die ganze im Betriebe befindliche Bahnstrecke :

Es trifft je eine Lokomotive auf 1,17 Stunde oder 5,53 Kilometer Bahnlänge ;

auf je eine Lokomotive fallen 39,23 Wagenachsen.

„ „ „ Bahnstunde kommen 10,81 Personenwagenachsen ;

„ „ „ „ 22,95 Güterwagenachsen ,

oder auf je einen Kilometer . 2,21 Personenwagenachsen ,

„ „ „ „ 4,84 Güterwagenachsen.

Von den sämtlichen 30 Lokomotiven wurden Wegstunden zurückgelegt :

in Personenzügen . . . . . 76,449,8 Wegstunden ,

„ Güterzügen . . . . . 24,616 „

„ außerordentlichem Dienste :

Erd-Transporten , Schneeräumen , Probefahrten 9,003,5 „

Total : 110,069,3 Wegstunden ,

und es treffen somit auf eine Lokomotive 3,668,97 Wegstunden oder 17,610,83 Kilometer.

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

	Holz:	Torf:
a. Schnellzüge . . . . .	75,883 Kubikfuß	— — Kubikfuß,
b. Personenzüge . . . . .	412,406 "	96,635 "
c. Güterzüge . . . . .	224,032 "	— — "
d. Reserbedienst auf dem Bahnhof Zürich und Erd-Transporte . . . . .	35,392 "	— — "
	Total: 747,713 Kubikfuß	96,635 Kubikfuß,

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

Bezüglich der Torffeuerung sind wir zur Stunde noch nicht im Falle, die gewonnenen Resultate als günstig bezeichnen zu können. Mit dem Quantum von 96,635 Kubikfuß wurden von den Lokomotiven 9310, 3 Wegstunden zurückgelegt; es treffen somit auf die zurückgelegte Wegstunde 10,38 Kubikfuß mit einem Kostenaufwand von Frk. 1. 71, da der Kubikfuß Torf, auf die Maschine geliefert, auf Ct. 16,5 zu stehen kommt. Bei ganz gleichen Leistungen verbrauchten die nämlichen Lokomotiven an Holz durchschnittlich 8,25 Kubikfuß per Wegstunde, im Werthe von Frk. 1. 58, so daß die Torffeuerung um 7,5% theurer zu stehen kam, als die Holzfeuerung. Wir hoffen indessen, daß sich dieses Verhältniß zukünftig bei besserer Qualität des Torfes und bei Verminderung des Verlustes auf dem Transporte aus dem Torfriedit 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 Lokomotivfeuerung durch ein vortheilhafteres Brennmaterial zu ersetzen. Die bei den stehenden Dampfmaschinen angestellten dießfälligen vielfachen Versuche mit verschiedenen Brennmaterialien haben jedoch bis zur Stunde die Holzfeuerung stets noch als die vortheilhafteste erscheinen lassen. Die bevorstehende Eröffnung des durchgehenden Verkehrs bis Basel wird ohne Zweifel den Bezug von Steinkohlen wesentlich erleichtern, und die dadurch zu erzielende Preisermäßigung läßt uns hoffen, in nicht ferner Zeit unter günstigen Verhältnissen die Steinkohlenfeuerung auch für den Lokomotivenbetrieb an die Stelle der Holzfeuerung treten zu lassen.

An Schmiermaterial, Del und Talg, ist für die Lokomotiven verwendet worden:

im regelmäßigen Fahrdienst . . . . .	Pfund 13,836
für außergewöhnliche Transporte und für den Reserbedienst	" 1,197
Total:	Pfund 15,033

im Werthbetrage von Frk. 9479. 69 Ct.

Die Reparaturkosten der Lokomotiven, welche Arbeiten ohne Ausnahme in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt wurden, betragen Frk. 28,355. 16.

Die durchschnittliche Berechnung dieser Ausgaben für eine durch die Lokomotiven durchlaufene Wegstunde (oder Kilometer) ergibt folgenden Verbrauch:

	per Wegstunde.	per Kilometer.
an Brennmaterial	7,49 Kubikfuß = Frk. 1. 45,19.	1,56 Kubikfuß = Frk. — 30,24
" Schmiermaterial	0,4365 Pfund = " — 08,61.	0,0284 " = " — 01,796
Reparaturkosten	" — 25,76.	" — 05,368

Die Gesamtausgabe in der Rubrik „Zugkraftskosten“ mit Frf. 313,520. 70 beträgt:

	1856.	1857.
auf eine zurückgelegte Wegstunde .	Frf. 2. 88.	Frf. 2. 84,83
auf einen zurückgelegten Kilometer .	„ — 60.	„ — 59,34
Von den Wagen wurden zurückgelegt:	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 durchschnittlich . . . 2959,7 Wegstunden  
und von den Gepäck- und Güterwagen jede Achse durchschnittlich 2009,8 „

zurückgelegt.

Die für den Unterhalt und die Reparatur der Personen- und Güterwagen aufgelaufenen Kosten betragen nach Abzug der für Wagenrequisiten erwachsenen Auslagen Frf. 31,587. 13, oder durchschnittlich auf eine Wagenachse berechnet und auf 2,353,946 Achsenstunden reduziert:

auf eine zurückgelegte Wegstunde . 1,34 Ct. — oder  
auf einen zurückgelegten Kilometer 0,27 „

Für die Personen- und Güterwagen wurden für Schmieröl im Ganzen 14,453 Pfund verbraucht, und dafür verausgabt Frf. 9186. 32, oder für die Achsenstunde 0,19 Loth oder 0,39 Ct., und demnach für den Achsenkilometer 0,039 Loth oder 0,08 Ct.

Dampfschiffe. Durch den mit dem 1. Januar 1857 erfolgten Uebergang der Boote der ehemaligen 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“ . . . . .	mit 65 Pferdekraften
„Zürich“ . . . . .	„ 65 „
„Stadt Schaffhausen“ . . . . .	„ 40 „
„Stadt St. Gallen“ . . . . .	„ 40 „
„Rhein“ . . . . .	„ 40 „
„Bodan“ . . . . .	„ 55 „

und 4 Schleppbooten: „Winterthur“, „Frauenfeld“, „Schwan“ und „Saturn“.

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

A. Einnahmen.			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. Viehtransport	"	6,177. 49 "	II. Bureaubedürfnisse	"	2,353. 33 "
IV. Equipagentransport	"	669. 17 "	III. Brennmaterial	"	132,735. 03 "
V. Posttransport	"	18,343. 66 "	IV. Schiffspeise	"	13,918. 93 "
VI. Schlepp- und Flößerlöhne	"	4,960. 12 "	V. Unterhalt und Reparaturen	"	19,696. 47 "
			VI. Verschiedenes	"	742. 92 "
			Netto-Einnahme	"	50,749. 66 "
		<u>Fr. 290,927. 49 Ct.</u>			<u>Fr. 290,927. 49 Ct.</u>

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

Es wurden im Ganzen befördert:

Personen I. Klasse	22,896.	Güter Zentner	360,882
II. "	69,678.	Getreide "	317,194
Total:	<u>92,574.</u>	Total:	<u>678,076</u>

An Brennmaterial wurden 686,493 Kubikfuß Holz und 575 Zentner Braunkohle von Wirtatobel bei Bregenz verbraucht, in einem Gesamtwerthe von Frk. 132,735. 03. Der Verbrauch beträgt demnach für eine zurückgelegte Wegstunde Frk. 4. 89 Ct.

Schon in unserm vorjährigen Berichte hatten wir des günstigen Erfolges erwähnt, welcher durch die zwischen der Dampfboot-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 Uferplätze, welche von den beiderseitigen Booten gemeinschaftlich befahren werden, ausgedehnt worden, und erstreckt sich nun auch auf den Personentransport, so daß von jenem Zeitpunkte an bei gleichtheiligen Leistungen von Seite beider Anstalten auch die Erträgnisse je zur Hälfte getheilt werden. Wenn auch sehr erhebliche finanzielle Resultate durch diese gemeinschaftliche Verschiffung nicht erreicht wurden, so unterliegt wohl keinem Zweifel, daß ein selbstständiges Vorgehen einer jeden Anstalt nothwendig zu Konkurrenzverhältnissen führen müßte, welche für beide Theile größere Opfer nach sich ziehen würden.

Nicht minder erfreulich ist für uns, hier wiederholt erwähnen zu können, daß die schwierigen Verhältnisse, welche unsern Verschiffungen von und nach Friedrichshafen Seitens der württembergischen Centralbehörde entgegen gestellt wurden und die wir in unserm letzten Jahresberichte anzudeuten im Falle waren, im Laufe des verflossenen Jahres ihre endliche Lösung gefunden haben. Dem auf den 1. Dezember ins Leben getretenen Vertrag über den durchgehenden Güterverkehr steht eine Vereinbarung über eine gemeinschaftliche 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 Transportleistungen der Theilungsquote entsprechend normirt wurden, die besten Erfolge von der getroffenen Vereinbarung für das laufende Jahr in sichere Aussicht geben zu können.

Wir machen im Uebrigen hier neuerdings darauf aufmerksam, daß wir unsere Dampfsboot-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 den Dampfsbootbetrieb im Rechnungsjahr gewonnene Nettoergebniß von Frf. 50,749. 66 als nicht ungünstig bezeichnen zu dürfen.

Nachdem die Dampfsbootunternehmung eine größere Ausdehnung gewonnen hat, haben wir die Aufstellung einer besondern Dampfsbootverwaltung mit dem Sitz in Romanshorn für nöthig erachtet, welche unter der Oberaufsicht der Bahnbetriebs-Direktion den Betrieb der Dampfsboote zu leiten und zu überwachen hat.

Bei der Dampfsbootunternehmung sind außer dem Dampfsbootverwalter 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 Dampfsbootkapitaine, Maschinisten, Heizer und Matrosen aufgestellten Dienst-Instruktionen sind im Laufe des Betriebsjahres noch mit solchen für die Steuermänner und Schleppschiffführer ergänzt worden. Ueberdies wurde eine alle Transporte der Dampfsboote umfassende Seetransport-Ordnung nebst Tarifbestimmungen aufgestellt, welche am 1. Februar 1858 in Kraft getreten ist und mit den Bahntransport-Bestimmungen soweit möglich in Einklang gebracht wurde. Dieselbe steht ferner mit der von der württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten erlassenen Seetransport-Ordnung, soweit dieselbe den Verkehr zwischen Friedrichshafen und Romanshorn betrifft, in Uebereinstimmung und wir hoffen, daß auch die beiden andern Dampfsbootanstalten auf dem Bodensee sich zur Annahme dieser Transportvorschriften verstehen werden, so daß künftighin auch in dieser Richtung einheitliche Bedingungen und Grundsätze bestehen werden.

Wenn wir nun das Gesamt-Ergebniß des Bahnbetriebes der Nordostbahn im Berichtsjahr den verzinslichen Baukosten gegenüber stellen, so finden wir folgendes Resultat:

Bahnstrecke.	Länge in Kilometern.	Baukosten.	Dauer des Betriebs.	Baukosten, welche in folge der Dauer des Betriebes in Anschlag kommen.	Gesamt= Bruttoertrag.		Betriebskosten.		Gesamt= Nettoertrag.	
		Fr.	Mon.	Fr.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.
Zürich=Baden . . .	23,32	4,503,975	12	4,503,975						
Romanshorn=Zürich (in- klusive die aufgewendeten Kosten für die Bahnhof- erweiterungen in Zürich)	82,29	20,000,000	12	20,000,000						
Baden=Brugg . . .	8,79	3,250,000	12	3,250,000						
Winterthur=Schaffhausen	30	5,000,000	8	3,333,333						
Dampfsboote . . .	—	850,000	—	850,000						
	144,40	33,603,975		31,937,308	2,725,208	75	1,245,739	85	1,479,468	90

Die Netto-Einnahme des Betriebs beträgt sonach **4,63** des verzinslichen Baukapitals.

Wie in unsern frühern Berichten, lassen wir auch hier dem finanziellen Theile noch einige allgemeine auf den Betrieb bezügliche Mittheilungen folgen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden folgende regelmäßige Bahnzüge unterhalten:

Vom 1. Januar 1857 an:

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

Vom 16. April an:

Zwischen Schaffhausen und Winterthur 3 Züge täglich.

Vom 1. Juni an:

Zwischen Zürich und Winterthur . . .	6 Züge täglich (4 Personen- und 2 Güterzüge.)
" Winterthur und Romanshorn . . .	4 " " (3 Personenzüge und 1 Güterzug.)
" Winterthur und Schaffhausen . . .	5 " "
" Zürich und Brugg . . . . .	6 " "

Vom 1. Oktober an:

Zwischen Zürich und Winterthur . . .	5 Züge täglich (4 Personenzüge und 1 Güterzug.)
" Winterthur und Romanshorn . . .	4 " " (3 Personenzüge und 1 " "
" Winterthur und Schaffhausen . . .	4 " " und vom 23. November nur
	3 " "
" Zürich und Brugg . . . . .	4 " "

Außer diesen regelmäßigen Bahnzügen wurden sowohl für die Beförderung von Personen, als für diejenige von Waaren die nöthigen Extrazüge nach Bedarf veranstaltet.

Wie bereits erwähnt, ist die in Folge der Fusion der Nordostbahn-Gesellschaft mit der ehemaligen Rheinfallbahn-Gesellschaft an die erstere übergegangene Bahnstrecke Schaffhausen-Winterthur mit dem 16. April 1857 für die Personenbeförderung und mit dem 1. Mai sodann auch für die Waarenbeförderung dem Verkehr eröffnet worden. Die Betriebseinrichtung dieser neuen Bahnlinie ist derjenigen auf der Nordostbahn ganz entsprechend angeordnet worden, und sämtliche Dienst-Instruktionen, sowie die Grundsätze der Tarifbestimmungen und die Bedingungen der Transportübernahme finden auch auf dieser neuen Linie Anwendung.

Um namentlich an Sonntagen den Besuch entfernterer 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 Dampfbooten nach Schaffhausen und zurück, sowie von Zürich

nach Schaffhausen und zurück Billete für 1 und für 2 Tage gültig zu ermäßigten Preisen abgegeben und überdieß noch besondere Luftfahrten zu ermäßigten Taxen ausgeführt.

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

In gleicher Weise, wie seit einigen Jahren von Seite der württembergischen Eisenbahnverwaltung eine Expeditionsagentur 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. Obgleich diese Agentur erst seit dem 1. Dezember 1857 besteht, so hat dieselbe gleichwohl schon günstige Erfolge 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 achtradriger Personenwagen mit Abtheilungen I. Klasse, einiger achtradriger Gepäckwagen und einer Anzahl für den Pferde- und Viehtransport eigens eingerichteter geschlossener vier-radriger Wagen, welche zum Theil schon in Ausführung begriffen und in den nächsten Monaten abzuliefern sind, glauben wir, für die nächste Zeit und bis zur Eröffnung der Linie Lurgi-Waldshut eine Vermehrung des Transportmaterials nicht in Aussicht nehmen zu müssen. In Folge des mit der eidgenössischen Postverwaltung am 26. Sept. 1857 abgeschlossenen schon oben erwähnten Vertrages findet seit dem 1. Oktober 1857 der Transport eines fahrenden Postbureau's zwischen Zürich und Brugg ein Mal täglich in beiden Richtungen statt. Gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, geschieht der Transport unentgeltlich; dagegen bezahlt die eidgenössische Postverwaltung für das Schmieren der Wagenachsen und die Lieferung der Fettpeise einen Rappen für jede Wagenachse und jede zurückgelegte Wegstunde. Da die Zugkraft der Personenzuglokomotiven mit Rücksicht auf die zu überwindenden Steigungen von 12<sup>00</sup>/<sub>00</sub> auf 2600 Zentner Bruttolast beschränkt ist, so muß wohl Jedermann einleuchten, daß der unentgeltliche Transport eines achtradrigen Wagens im Gewicht von nahezu 200 Zentnern als eine nicht unerhebliche und unter Umständen für den Bahnbetrieb sehr hemmende Leistung angesehen werden muß.

In Folge Dienstaustrittes des 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 Maschinenfach einschlagenden Bauarbeiten der neuen Bahnlinien die Oberaufsicht 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 aufgestellt. Der Stand des Betriebspersonals am Schlusse des Rechnungsjahres war folgender:



## I. Allgemeine Verwaltung.

1	Oberkontroleur,
11	Kontroleure und Gehülfen,
1	Maschinenmeister,
2	Werksführer,
4	Werksstattebuchhalter und Gehülfen,
1	Materialverwalter,
4	Magazinverwalter und Gehülfen,
2	Magazindienner,
26.	

## II. Bahnunterhaltung.

2	Bahn-Ingenieure,
9	Bahnaufsicher,
153	Bahnhof- und Bahnwärter,
164.	

## III. Transportdienst.

### A. Expeditionsdienst.

9	Bahnhofsvorstände und deren Gehülfen,
19	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen,
40	Güterexpedienten, Güterschaffner und Gehülfen,
11	Portiers und Wächter,
26	Stationseinnehmer und Gehülfen,
23	Wagenwärter,
17	Gepäckträger,
118	Arbeiter für die Güterverladung.
263.	

### B. Fahrdienst.

32	Lokomotivführer und Heizer,
36	Zugführer und Kondukteure,
170	Werksstattearbeiter.
238	

im Ganzen 691 Angestellte, Werksstattearbeiter und Tagelöhner.

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

Außer einigen Verspätungen der 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 Bahnwärter, welcher unmittelbar vor der Durchfahrt des im vollen Laufe begriffenen Zuges die Bahn passirte, von der Lokomotive ergriffen und vom Zuge überfahren 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 starb. Die Hinterlassenen der Verunglückten erhalten die statutenmäßige Unterstützung aus der für diesen Zweck bestehenden Kasse.

Der Aktivsaldo der Unterstützungskasse der Angestellten der Gesellschaft betrug mit 31. Dezember 1857 Frk. 49,244. 93 und derjenige der Krankenkasse der Arbeiter Frk. 3,982. 09 Cts.

## V. Bahnbau.

### A. Beschreibung der Eisenbahnlinien von Zürich bis Aarau (Wöschau) und von Turgi bis Waldshut.

Gleichwie wir in früheren Geschäftsberichten eine Beschreibung der Bahnlinien von Zürich nach Romanshorn und von Winterthur nach Schaffhausen gegeben haben, so dürfte nunmehr, nachdem



der Eisenbahnbau von Zürich bis Aarau als vollendet und auch das Tracé von Turgi nach Waldshut als festgestellt anzusehen ist, eine allgemeine Beschreibung dieser Bahnstrecken hier am Platze sein, in welche wir den Theil derselben von Zürich bis Baden der Vollständigkeit wegen mit einschließen, obgleich derselbe einer weit frühern Periode angehört.

Bei Turgi theilen sich die Linien nach Aarau und Waldshut, indem beide, dem Aarethale folgend, fast rechtwinklig nach ganz entgegengesetzten 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. Von 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 Ufer der Aare 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 Oeffnungen vereinigte Bünz und Aa unweit von deren Einmündung in die Aare, ersteigt sodann das Plateau im Hard, hierauf ein höheres Plateau nächst der Ortschaft Rappersweil, welche sie durchschneidet und folgt diesem Plateau durch den Suhrehardwald hindurch und, das Suhrethal unterhalb Buchs überschreitend, bis Aarau.

Gemäß der mit der Aargauischen Regierung und dem Directorium der Centralbahn getroffenen Vereinbarung kommt der Bahnhof Aarau auf die sogenannte Sagerische Bleiche in die unmittelbare Nähe der Stadt zu liegen. Von 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 Wöschnau.

Bei der Localisirung der bei Wildegg und Rappersweil anzubringenden Stationen ist darauf abgehoben worden, dieselben Lenzburg, dem Bünz- 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 Wunsche des Bad-Inhabers und einiger theilhabender 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, Schinznach, Wildegg, Rappersweil und der Bahnhof Aarau.

Die Bahn nach Waldshut wendet sich von der Station Turgi aus rechts, überseht 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 Verbindung ist.

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

reicht, daß der Rheinübergang an einer sehr schmalen Stelle des Flusses und winkelmäßig über denselben angebracht werden konnte. Auch eignet sich diese Stelle in der Beziehung gut, als der Rhein — selbst bei den höchsten Wasserständen — dort nirgends aus seinen Ufern treten kann, und die Breite des auf hohem Damm zu überschreitenden Rheinthales daselbst am geringsten ist. Die übrigen beiden, an der Linie Turgi=Coblenz zu errichtenden Stationen sollen wie folgt lokalisiert werden:

Die Station Würenlingen an der Vereinigung der Poststraße nach Stilli und der Straße nach Unterstggingen.  
Die Station Döttingen zwischen Döttingen und Klingnau.

Von den beiden Bahnlinien Zürich=Ararau und Zürich=Waldshut fallen auf:

den Kanton Zürich	die Strecke	Zürich=Speitlenbach, lang 2,73 Stunden,
"	"	Aargau " " Speitlenbach=Turgi, " 3,13 "
"	"	" " " " Turgi=Ararau " 4,54 "
"	"	" " " " Ararau=Wöschpau " 0,42 "
"	"	" " " " Turgi=Mitte Rhein " 3,18 "
das Großherzogthum Baden	"	Mitte Rhein=Waldshut " 0,36 "
		Summa 14,36 Stunden.

Hienach ist also die

Länge der Eisenbahnstrecke	Zürich=Ararau	10,40 Stunden,
"	"	Zürich=Waldshut 9,40 "
"	"	Ararau=Waldshut 8,08 "

Zu weiterer Notiz fügen wir an, daß die Entfernung von Zürich nach Basel über Olten . . ca. 21,49 Stunden,  
" Waldshut . " 20,37 "

betragen wird.

Obgleich die Bahnstrecken von Zürich nach Ararau und Waldshut sich gänzlich innerhalb der beiden weiten Thäler der Limmat und der Aare halten, so war doch nur ein ziemlich beschränkter Theil derselben der Entwicklung langer gerader Linien günstig, nämlich im Limmatthale die Strecke zwischen Zürich und Rillwangen, im Aarethale die beiden Plateaux von Ruppertsweil bis Ararau und vom Limmat= bis zum Surbthale. Kleine Krümmungen bis zu 1000 Fuß, in der Nähe von Bahnhöfen sogar bis zu 800 Fuß Halbmesser, und Steigungen bis zu 10 und 12 per Mille waren nicht zu vermeiden. Da jedoch letztere auch auf der Bahnstrecke Zürich=Romanshorn häufig vorkommen, so wurden sie hier in allen Fällen unbedenklich in Anwendung gebracht, wo die Einhaltung einer schwächeren Steigung die Baukosten erheblich vermehrt hätte.

Die kleinsten Krümmungshalbmesser sind folgende:

zwei von 800 Fuß, nämlich einer an der westlichen Einmündung des Bahnhofs Baden, der andere an der Einmündung der Waldshuter Linie in die Station Turgi;  
vier " 1000 " nämlich einer bei Wettingen, einer bei der nördlichen Einmündung in die Station Brugg, und die Ein- und Ausmündung der Station Koblenz;  
einer " 1100 " im Tobel und Tunnel bei Koblenz;

zwei von 1200 Fuß nämlich einer in der Nähe des Bahnhofes Baden, der andere am Hölzli bei Schinznach; sechs „ 1500 „ welche wir der Kürze halber nicht namentlich aufzuführen wollen.

Im Ganzen genommen verhalten sich die Krümmungen auf den drei Bahnstrecken wie folgt:

Gerade Linien und Curven.	Zürich — Aarau.			Zürich — Waldshut.			Aarau — Waldshut.		
	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	73,4	—	102,553	68,2	—	91,737	71,0	—
Curven . . . . .	44,290	26,6	1332	47,852	31,8	1482	37,438	29,0	1244
Summa der Geraden und Curven . . .	166,380	100	1332	150,405	100	1482	129,175	100	1244

Der mittlere Halbmesser der Krümmungen ist demnach:

bei der Bahnstrecke Zürich=Aarau	1905 Fuß,
„ „ „ Zürich=Waldshut	1850 „
„ „ „ Aarau=Waldshut	1724 „

Wenn nach Obigem die Krümmungen in einem etwas ungünstigeren Verhältniß zu der Gesamtlänge der Bahnstrecke stehen, als auf der Strecke Zürich=Romanshorn, auf welcher die Ausdehnung derselben nur 21 Prozent der Gesamtlänge 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 Trennungstation Turgi	„ 219 „
der Endbahnhof Waldshut	„ 222 „

tiefer als der Bahnhof Zürich, während dieser um 29,15 Fuß höher liegt, als der Bahnhof Romanshorn. Dagegen sind auf der Bahnstrecke Zürich=Romanshorn vier ziemlich stark markirte, zwischen fünf verschiedenen Flußgebieten gelegene Wasserscheiden zu überschreiten, wobei die Summe der Steigungen auf jeder Hin- 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

auf der Strecke Zürich=Aarau	nur 524,9 Fuß,
„ „ „ Turgi=Waldshut	„ 289,0 „
zusammen nur 813,9 Fuß	

und ebenso

auf der Strecke Zürich=Waldshut	nur 554,9 Fuß
„ „ „ Aarau=Waldshut	„ 548,0 „

beträgt.

Die am tiefsten gelegenen Stellen befinden sich auf der Bahnstrecke Zürich-Aarau bei Windisch unweit der Einmündung der Reuß in die Aare, auf der Bahnstrecke Turgi-Waldshut unmittelbar vor der Einbiegung in die Station Koblenz; erstere liegt um 237 Fuß, letztere um 300 Fuß tiefer als der Bahnhof Zürich.

Die stärksten Steigungen sind:

auf der Bahnstrecke Zürich-Aarau			
mit 10 per Mille zwischen Baden und Turgi 13,700' lang,			
sodann noch vier kürzere 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' "
" 10 "	"	und bei Döttingen . . . . .	" 10400' "
" 12 "	"	bei der Station Koblenz . . . . .	" 2166' "
" 12 "	"	bei dem Bahnhof Waldshut . . . . .	" 3500' "

Im Ganzen genommen verhalten sich die Steigungen auf den drei Bahnstrecken wie folgt:

Horizontale, Steigungen und Gefälle.	Zürich — Aarau.			Zürich — Waldshut.			Aarau — Waldshut.		
	Länge.	Prozent der Länge.	Summe der Steigungen.	Länge.	Prozent der Länge.	Summe der Steigungen.	Länge.	Prozent der Länge.	Summe der Steigungen.
	Fuß.		Fuß.	Fuß.		Fuß.	Fuß.		Fuß.
Horizontale . . . . .	49,308	29,6		44,068	29,3		44,706	34,6	
Steigungen und Gefälle . . . . .	117,072	70,4	524,9	106,337	70,7	554,9	84,469	65,4	548
	166,380	100	524,9	150,405	100	554,9	129,175	100	548

Die mittlere Steigung beträgt demnach auf der Strecke

Zürich-Aarau 3. 15 per Mille,

Zürich-Waldshut 3. 68 " "

Aarau-Waldshut 4. 24 " "

Unter der Voraussetzung, daß auf gerader horizontaler Bahn die gewöhnliche Geschwindigkeit der Personenzüge 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:

von Zürich bis Aarau . . . 76 Minuten,

" " " Waldshut . . . 72 "

" Aarau " " . . . 64 "

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

die Erdarbeiten bei Wettingen in schlüpfrigem Terrain;  
der Tunnel von 290 Fuß Länge in Kalkfels unter dem Schloß Baden;  
ein Felseinschnitt und Stützmauern am Martinsberg unterhalb Baden von zusammen 320 Fuß Länge und 60 Fuß größter Höhe.  
eine Stützmauer von 870 Fuß Länge und 40 Fuß größter Höhe am Unterwyler Berg;  
Entwässerungsanlagen daselbst auf eine Bahnlänge von mehr als 2500 Fuß, in einer Breite von 50 bis 750 Fuß und bis in eine Tiefe von 30 und mehr Fuß in das Terrain eingeschnitten;  
die Erdarbeiten und Uferschutzbauten am wilden Stich bei Turgi, ca. 1500 Fuß lang;  
die steinerne Brücke über die Reuß bei Windisch, mit 3 Bogen von je 75 Fuß Deffnung und in einer Höhe von 34 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstand;  
der Damm über den Windischer Schachen von 3000 Fuß Länge und ca. 23 Fuß mittlerer Höhe;  
ein Einschnitt in Kalkfels beim Hölzli von 500 Fuß Länge;  
ein Durchschnitt in Kalkfels beim Bad Schinznach von 500 Fuß Länge;  
ein Damm bei Wildegg von 5000 Fuß Länge und 13 Fuß mittlerer Höhe;  
eine steinerne Brücke über die Bünz und Na bei Wildegg mit 2 Bogen von je 35 Fuß Deffnung;  
ein Damm von 3000 Fuß Länge und 22 Fuß mittlerer Höhe bei Ruppertsweil;  
ein Viaduct mit 2 Deffnungen von je 20 Fuß Breite im Dorfe Ruppertsweil;  
eine steinerne Brücke über die Suhre mit einem Bogen von 75 Fuß Deffnung und mit einer Höhe von 34 Fuß über dem Suhrethal;  
ein Damm über das Suhrethal von 800 Fuß Länge und 30 Fuß Höhe;  
ein Tunnel unter einem Theil der Stadt Aarau von 1540 Fuß Länge;  
ein Damm im Aarauer Schachen von 1900 Fuß Länge und ca. 17 Fuß mittlerer Höhe, letztere beide vertragsgemäß durch die Centralbahn erstellt.  
Auf der Bahnstrecke Turgi=Waldshut werden die größern Bauwerke in Folgendem bestehen:  
eine steinerne Brücke über die Limmat bei Turgi, mit 3 Deffnungen von je 80 Fuß Weite und mit einer Höhe von 36 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstand;  
ein Damm über das Limmatthal bei Turgi von 2000 Fuß Länge und 23 Fuß mittlerer Höhe;  
ein Viaduct über einen Feldweg im Döttinger Walde, von 18 Fuß Weite mit eisernem Oberbau;  
eine steinerne Brücke über die Surb bei Döttingen von 42 Fuß Höhe über dem Thale und mit einer Deffnung von 40 Fuß Weite;  
ein schiefer Viaduct über die Poststraße bei Döttingen mit eisernem Oberbau und 30 Fuß Lichtweite;  
ein Damm über das Surbthal bei Döttingen von 800 Fuß Länge und 25 Fuß mittlerer Höhe;  
eine steinerne Ueberfahrt über die Bahn in Döttingen für die Poststraße nach Degerfelden;  
ein Tunnel von 600 Fuß Länge unter dem Buck bei Koblenz;  
ein Damm zwischen dem Tunnel und dem Viaduct zu Koblenz von 700 Fuß Länge und 40 Fuß mittlerer Höhe;  
ein steinerner Viaduct in Koblenz mit 6 Deffnungen von je 25 Fuß Weite und mit einer Höhe von 40 Fuß über dem Terrain;

eine Gitterbrücke über den Rhein mit 3 Oeffnungen von zusammen 400 Fuß Weite, vertragsgemäß von Baden zu erbauen.

Hiezu kommen noch auf beiden Bahnabtheilungen die an kubischem Gehalte den obigen Bahndämmen entsprechenden Bahneinschnitte, deren Masse zur Auffüllung der letztern theils verwendet wurde, theils noch zu verwenden ist, welche wir jedoch, damit unsere Beschreibung nicht zu weitläufig werde, übergehen.

Hinsichtlich der Hochbauten auf der Bahnstrecke Zürich = Aarau haben wir zu erwähnen, daß auf den Stationen Altstetten, Schlieren, Dietikon und Kollwangen gleich beim Bau dieser Bahnstrecke kleine definitive Stationsgebäude, auf der Station Schlieren auch eine kleine bedeckte Warte-Halle, angebracht worden sind. Von früherer Zeit herrührend, während welcher Baden Endstation war, ist auf dem Bahnhofe 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, — angebracht worden sind, ist in unserem letzten Geschäftsberichte gedacht worden. Auf den Stationen Schinznach, Wildegg und Rapperswil werden definitive Stationsgebäude, auf den beiden letztern überdies kleine Güterschuppen errichtet.

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

Gemäß unserer mit der Regierung von Aargau und dem Direktorium der Centralbahn getroffenen Vereinbarung werden auf dem Bahnhofe Aarau folgende zu gemeinschaftlicher Benützung der Central- und Nordostbahn dienende Gebäude errichtet: ein Aufnahmsgebäude, eine Einsteighalle, eine Locomotivremise, eine Wagenremise, eine Wasserstation und ein Güterschuppen.

In Betreff der Hochbauten auf der Bahnstrecke Turgi-Waldshut werden demnächst die erforderlichen Beschlüsse von uns gefaßt werden.

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

#### B. Die während 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 eröffnenden, sowie auf den bereits dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken dürften folgende Mittheilungen nicht unerwünscht sein.

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

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



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

b. Expropriation. Auf den Strecken Brugg=Ararau und Ararau=Wöschau ist die Expropriation als gänzlich durchgeführt zu betrachten, indem nur noch wenige Fälle unerledigt sind, welche an das Bundesgericht gezogen wurden.

Für die Bahnstrecke Turgi=Schweizergrenze bei Koblenz sind die Katasterpläne und Grunderwerbungsverzeichnisse für sämtliche Gemarkungen vollendet und die Expropriation ist in den vier Gemeinden Gebensdorf, Untersiggingen, Würenlingen und Döttingen größtentheils vollzogen und in den noch übrigen beiden Gemeinden Klingnau und Koblenz ziemlich weit vorgeschritten.

Während auf der Bahnstrecke Brugg=Ararau die Schwierigkeiten der Expropriation sich außerordentlich steigerten, je mehr dieselbe sich der Hauptstadt des Kantons näherte, so zeigen sich dieselben auf der letzteren Bahnstrecke in merklich geringerem Grade.

c. Unterbau. Als die langwierigen Unterhandlungen hinsichtlich des Tracés von Holderbank nach Ararau beendet waren, so war daran gelegen, durch einen raschen Bau jener Bahnstrecke die mangelnde Verbindung der Nordost- und Centralbahn so viel als thunlich zu beschleunigen und die mit der Reise im Postwagen und mit der Waarenumladung auf dieser Strecke verbundene Plackerei möglichst abzukürzen. In derselben raschen Aufeinanderfolge, wie im vorigen Berichtsjahre die definitive Tracirung der Linie, die Katastervermessung, die Anfertigung der Grunderwerbungsverzeichnisse und der Baupläne über den Unterbau zu Stande kamen, folgte in diesem Berichtsjahre die Anfertigung der detaillirten Kostenvoranschläge über den Unterbau und Oberbau.

Der Unterbau auf dieser Bahnstrecke wurde in drei Loose abgetheilt, in welchen die zur Veraffordirung 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. J. 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. J. beseitigt werden konnten, drohte zwar eine Ueberschreitung jenes Termines. Unermüdlicher umsichtiger Thätigkeit ist es jedoch gelungen, das Versäumte unter der Beihülfe einer ungewöhnlich günstigen Spätherbstwitterung wieder einzubringen.

In demselben erfreulichen und uns befriedigenden Maaße sind auch die von der Centralbahn auszuführenden Arbeiten auf der Strecke Ararau=Wöschau 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 Vollendungstermin bis zum Mai 1859 in Afford gegeben.

Auf dem Bahnhof Zürich sind die in unserem letzten Geschäftsberichte erwähnten Ueberbrückungen der Sihl ausgeführt worden. Der Vorbahnhof daselbst ist östlich von der Reparaturwerkstätte für die Anlegung eines besondern Güterbahnhofs, und westlich von derselben behufs der Herstellung einer Niederlage für

Brennholz zum Bahnbetrieb namhaft erweitert worden. Ebenso ist auch die Hauptniederlage für Brennholz neben dem Bahnhof zu Romanshorn theils mittelst Bodenankauf, theils mittelst weiterer von der Regierung von Thurgau bewilligter Hereinziehung von Bodenseegebiet erweitert worden.

d. **Hochbau.** Die Herstellung der Hochbauten auf dem Bahnhofe Aarau und auf den Stationen Schinznach, Wildeggen und Ruppertsweil sowie der an der Linie zwischen Brugg und Aarau erforderlichen 14 Bahnwärterbuden ist an tüchtige Unternehmer in Afford gegeben. Da es nicht möglich ist, 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 Vollenendung in soweit vorgeschritten, daß die Eröffnung des Bahnbetriebes dadurch nicht aufgehalten wird.

Der auf dem Vorbahnhof Zürich begonnene Bau einer Hauptreparaturwerkstätte wurde im Berichtsjahre vollendet. Diese Anstalt ist dann auch sofort in Betrieb gesetzt und damit einem äußerst dringend gewordenen Bedürfnisse abgeholfen worden.

Dem nicht minder dringenden Bedürfnisse erweiterter Anlagen für den Güterverkehr ist durch den Bau eines zweiten geräumigen Güterschuppens gegenüber der Reparaturwerkstätte Genüge geleistet worden.

Zum Trocknen des Brennholzes wurde in der Nähe der Holzniederlage, und mit derselben durch Schienengeleise verbunden, ein Doppelschuppen errichtet und an demselben eine vierpferdige Dampfmaschine mit Circularsäge zum Zerkleinern des Holzes angebracht.

Am äußersten westlichen Ende des Vorbahnhofes wurde ein kleiner Werkstättenschuppen für die verschiedenen Bedürfnisse der Bahnunterhaltung errichtet.

Der beabsichtigte Bau des definitiven Verwaltungsgebäudes auf dem Bahnhof Winterthur und die damit in Verbindung stehende Bahnhofserweiterung konnte, da die bisherigen Verhandlungen mit den Behörden noch schwebend sind, nicht zur Ausführung gebracht werden.

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

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

e. **Oberbau.** Auf der Bahnstrecke Brugg-Holderbank sind die Schienen schon im vorigen Berichtsjahre gelegt worden. Auf der Strecke Holderbank-Aarau sind dieselben nunmehr ebenfalls gelegt und es erübrigt nur noch, diejenigen Nachbesserungen daran zu vollenden, welche in Folge der mit dem Schneeabgange eingetretenen Senkungen der bei unausgesetzt trockener Witterung aufgeführten Dämme nothwendig geworden sind.

Auf dem Bahnhofe Aarau sind die Einrichtungen so getroffen, daß die Züge der Nordost- und Centralbahn daselbst entweder abgebrochen werden oder durchgehen können. Es sind also die demgemäß erforderlichen Geleiseanlagen, eine Drehscheibe, ein Wasserreservoir und die erforderlichen Wasserleitungen und Wasserkränen angebracht und hergestellt worden.

Auf den Zwischenstationen zu Schinznach, Wildeggen und Ruppertsweil wurden Ausweichgeleise, auf den beiden letzteren auch ein Gütergeleise angelegt.

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

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

Die Herstellung des neuen Lagerschuppens auf dem Bahnhof Romanshorn und die Vollendung und Erweiterung des dortigen Holzlagerplatzes, sowie der zunehmende Güterverkehr 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 hierbei 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 Krahnens zum Ueberladen geladener Wagen und die Errichtung des neuen Torfschuppens die Anlegung von weiteren Geleisen nothwendig.

f. Betriebsmittel. Die Hauptreparaturwerkstätte auf dem Vorbahnhof Zürich wurde mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen ausgerüstet, welche theils von anerkannt tüchtigen Etablissements neu bezogen, theils der bisherigen kleinen Werkstätte im nun verlassenen Heizhause 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 Dampfbooten und Schleppschiffen der Nordostbahn nöthig und zweckmäßig erscheint.

Die Aufzählung der uns gegenwärtig zu Gebot stehenden und der bestellten Locomotiven und Wagen ist bereits in der Abtheilung für den Bahnbetrieb geliefert worden.

g. Technisches Personal. Nach Vollendung der Projektionsarbeiten für die Bahnstrecke Holderbank-Marau wurde das in Baden bestehende Sections-Büreau zur Projektion und zum Bau der Bahnstrecke Turgi-Koblenz bestimmt. Der Bau der Bahnstrecke Holderbank-Marau wurde dem einen unserer beiden Bahn-Ingenieure übertragen. Das mit den Voruntersuchungen für eine Bahn in die innere Schweiz beauftragte Sections-Büreau wurde nach deren Vollendung aufgelöst, der Vorstand dieses Bureau's entlassen und das ihm zugetheilt gewesene Ingenieur-Personal theils ebenfalls entlassen, theils den übrigen Bureau's zugetheilt.

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

Gemäß den abgeschlossenen Verträgen über die Herstellung des Unterbaues auf der Bahnstrecke Turgi-Schweizergrenze bei Koblenz darf angenommen werden, daß die Bahnstrecke Turgi-Koblenz im Mai nächsten Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können. Die Eröffnung der Bahnstrecke Koblenz-Waldshut hängt von der Vollendung 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.

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

Verwaltungsrath. Aus dieser Behörde schied Herr Regierungsrath Ott von Zürich. An vakante Stellen im Verwaltungsrathe wurden von der Generalversammlung gewählt: Die Herren Fürsprech Ludwig in Weinfelden und Fürsprech Jäger in Brugg. Der letztere nahm jedoch die auf ihn gefallene Wahl nicht an. Von dem abtretenden Verwaltungsrathe der Rheinfallbahngesellschaft wurden zufolge der Bestimmungen des Fusionsvertrages als neue Mitglieder in den Verwaltungsrath der Nordostbahn gewählt: Die Herren Straßeninspektor von Peyer, G. von Stöckar, Bezirksgerichtspräsident von Ziegler und Blank-Arbenz, sämmtlich in Schaffhausen.

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

---

Am Schlusse des Berichtes über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1857 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 17. April 1858.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:**

Der Präsident:

**Dr. A. Escher.**



# Hauptrechnung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1857,

Betriebsrechnung derselben von 1857,

Rechnung behufs Ausmittlung der Aktiendividende für 1857

und

Rechnung über den Reservefond,

abgeschlossen am 31. Dezember 1857.

---



# A. Hauptrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Bau-Einnahmen.</b>						
Einzahlungen Nordostbahn = Aktien	28,708,000	—				
id. 3% Obligationen	817,950	—				
id. 5% Obligationen	13,557,300	—				
Interesse = Conto	567,042	03				
Verschiedene Einnahmen	11,628	16				
Verkaufte Grundstücke und Gebäude	41,818	29				
Ertrag von Grundstücken	3,883	01				
Vergütungen von Gemeinden	9,918	95				
Annullirte Bodenseebahn = Aktien	12,550	—				
id. Nordbahn = Aktien	13,325	—				
id. Nordostbahn = Aktien = Coupons	200	—	43,743,615	44		
<b>Betriebs-Einnahmen.</b>						
Netto-Betriebs-Einnahmen vom 31. Jan. 1853 — 31. Dec. 1856	Fr. 1,455,712.	18				
Hievon ab 3%, welche laut Beschluß des Verwaltungsrathes dem Reservefond einzuverleihen sind	" 43,671. 35		1,412,040	83		
Netto-Betriebs-Einnahmen vom Jahre 1857	Fr. 1,479,468.	90				
Hievon ab 3%, welche laut Beschluß des Verwaltungsrathes dem Reservefond einzuverleihen sind	" 44,384. 05		1,435,084	85	2,847,125	68
<b>Total der Einnahmen</b>					<b>46,590,741</b>	<b>12</b>

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

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ankaufspreis der Section Zürich = Baden</b>					4,503,975	—
<b>Allgemeine Verwaltung.</b>						
Aktien = Emissionskosten			10,610	28		
Provisionen = und Cours = Vergütungen			474,776	49		
Sitzungsgelder der Direktion und des Verwaltungsrathes			44,731	23		
Gehalte des Administrations = Personals			88,811	49		
Reiseauslagen			18,556	71		
Postporti und Kommissionskosten			24,609	98		
Druck = und Insertionskosten			22,996	73		
Mietzinsfe, Heizung und Beleuchtung			10,273	97		
Büreaufkosten			13,568	40		
Bibliothek und Zeitungen			1,952	15		
Verschiedenes			20,146	39	731,033	82
<b>Vorarbeiten.</b>						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			285,689	06		
Inventarstücke			9,174	13		
Materialien			9,958	69		
Verschiedenes			10,842	36	315,664	24
<b>Expropriation.</b>						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			40,956	66		
Entschädigungen			2,826,531	39		
Schätzungs- und Gerichtskosten			29,124	90		
Verschiedenes			6,013	30	2,902,626	25
<b>Bahnbau</b>						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	767,887	61				
Inventarstücke	121,029	52				
Materialien	53,527	11				
Büreaufkosten	13,889	01				
Verschiedenes	3,290	44	959,623	69		
Ueberschlag			959,623	69	8,453,299	31

# A. Hauptrechnung der schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .		.	.	959,623	69	8,453,299	31
Unterbau.							
Erdarbeiten . . . . .		3,731,897	84				
Stützmauern . . . . .		136,241	04				
Tunnels . . . . .		1,617,001	96				
Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .		4,298,187	08				
Wegbauten . . . . .		225,763	04				
Uferbauten . . . . .		747,786	02				
Bettung . . . . .		540,255	98				
Verschiedenes . . . . .		8,436	55	11,305,569	51		
Oberbau.							
Schwellen . . . . .		868,316	76				
Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .		3,492,579	85				
Wegübergänge . . . . .		3,110	16				
Legen des Oberbaues . . . . .		528,213	89				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger zc. . . . .		170,679	90				
Verschiedenes . . . . .		1,039	62	5,063,940	18		
Bahnhöfe und Stationsplätze.							
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen . . . . .		1,536,029	36				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen . . . . .		286,028	98				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen . . . . .		43,424	97				
Seilbahnen und Brückenwaagen . . . . .		49,769	33				
Technische Einrichtung der Werkstätten . . . . .		49,590	92				
Verschiedenes . . . . .		5,451	38	1,970,294	94		
Zahlung an Aargau für Gewährung der Rapperswyl-Linie		.	.	700,000	—	19,999,428	32
Betriebs-Inventar.							
Lokomotiven und Tender . . . . .		.	.	1,660,490	06		
Wagen . . . . .		.	.	1,693,091	96		
Für die Bureau der Hauptverwaltung und das Kontrol-Bureau . . . . .		.	.	10,552	49		
" " Materialverwaltung . . . . .		.	.	35,439	29		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen . . . . .		.	.	22,529	05		
" " " Werkzeugmaschinen . . . . .		.	.	80,118	07		
" " " Werkzeuge und Requisitionen . . . . .		.	.	30,028	07		
Für die Bahnhofsverwaltungen . . . . .		.	.	93,529	02		
Geräthschaften für den Bahndienst . . . . .		.	.	42,940	43		
Verschiedenes . . . . .		.	.	348	31		
Dampfschiffe . . . . .		.	.	817,485	28	4,486,552	03
Verzinsung des Aktien-Kapitals und der Obligationen		.	.	.	.	3,998,397	27
Total der Ausgaben .		.	.	.	.	36,937,676	93

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

Rechnungs-Abschluß.		Frk.	Gts.	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.
Total der Ausgaben .		.	.	.	.	36,937,676	93
Aktiva.							
Esconto = Geschäft . . . . .		3,434,596	41				
Kassa = Konto . . . . .		24,101	73				
Wechsel = Konto . . . . .		511,350	92				
Bank . . . . .		140,979	90				
Material = Konto . . . . .		488,632	51				
Verschiedene Hauptbuch = Debitoren . . . . .		5,611,014	12	10,210,675	59		
Passiva.							
Reserve = Fond . . . . .		88,055	40				
Verschiedene Hauptbuch = Kreditoren . . . . .		469,556	—	557,611	40	9,653,064	19
Total gleich den Einnahmen .		.	.	.	.	46,590,741	12

## B. Betriebsrechnung von 1857.

<b>Einnahmen.</b>		Frk.	Gts.	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
<b>I. Personentransport.</b>							
1. Personentaxen . . . . .		1,179,524	65				
2. Taxen für Reiseeffekten . . . . .		68,960	54				
3. Gepäckträgertaxen . . . . .		13,580	66				
4. Viehtransport . . . . .		26,675	65				
5. Fuhrwerktransport . . . . .		3,441	72	1,292,183	22		
<b>II. Gütertransport.</b>							
Gütertaren . . . . .				1,034,596	78	2,326,780	—
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen</b>							
I. Vergütung der Postverwaltung . . . . .				—	—		
II. Pacht- und Miethzinse . . . . .				38,571	94		
III. Gewonnenes altes Material . . . . .				1,986	88		
IV. Zufälliges . . . . .				37,110	80	77,669	62
<b>C. Dampfbootbetrieb . . . . .</b>						320,759	13
<b>Total . . . . .</b>						<b>2,725,208</b>	<b>75</b>

## B. Betriebsrechnung von 1857.

<b>Ausgaben.</b>		Frk.	Gts.	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.
<b>I. Betriebsverwaltung.</b>							
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Administrationspersonales . . . . .				42,803	23		
2. Reiseauslagen . . . . .				3,120	88		
3. Heizung und Beleuchtung . . . . .				920	63		
4. Druck- und Insertionskosten, Büreaubedürfnisse . . . . .				2,792	12		
5. Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel . . . . .				328	44		
6. Verschiedenes . . . . .				7,342	70	57,308	—
<b>II. Unterhaltungskosten.</b>							
1. Der Bahn:							
a. Befoldung des Bahnpersonales . . . . .	138,815	34					
b. Büreaubedürfnisse . . . . .	284	65					
c. Bekleidung des Bahnpersonales . . . . .	6,293	32					
d. Unterhalt des Bahnkörpers . . . . .	5,168	58					
e. Unterhalt der Kunstbauten . . . . .	1,449	70					
f. Unterhalt des Oberbaues . . . . .	56,399	17					
g. Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften . . . . .	4,239	65					
h. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	239	30	212,889	68			
2. Der Gebäude . . . . .			8,608	92			
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe . . . . .			4,447	63			
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften . . . . .			1,406	88			
5. Signalisirungs- und Beleuchtungskosten . . . . .			11,875	61			
6. Der technischen Einrichtung der Werkstätten . . . . .			7,355	24	246,583	96	
Uebertrag . . . . .					303,891	96	

## B. Betriebsrechnung von 1857.

<b>Ausgaben.</b>		Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
<b>III. Transportkosten.</b>							
	Uebertrag					303,891	96
1. Personen-, zc. und Gepäcktransport:							
a. Befoldung des Stations- und Fahrpersonals		129,107	57				
b. Bureaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung		12,926	42				
c. Bekleidung		5,202	33				
d. Billettkosten und Bekanntmachungen		13,194	58				
e. Unterhalt der Personen-, zc. und Gepäckwagen		19,370	92				
f. Beheizung und Beleuchtung der Wagen		992	57				
g. Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten		1,872	79				
h. Del und Schmiere		3,492	92	186,160	10		
2. Gütertransport:							
a. Befoldung des Stations- und Fahrpersonals		131,112	24				
b. Bureaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung		5,654	46				
c. Bekleidung		942	65				
d. Druckkosten und Bekanntmachungen		7,873	17				
e. Unterhalt der Güterwagen und Fahrrequisiten		12,216	21				
f. Del und Schmiere		5,693	40				
g. Versicherung der Güter		3,016	40				
h. Vergütungen für beschädigte Güter		5,649	09	172,157	62		
3. Zugkraftskosten:							
a. Befoldungen u. Löhne, Stundengelder, Ersparnißprämien zc.		99,119	96				
b. Bureaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung		2,068	38				
c. Brennmaterial		155,458	79				
d. Schmiermaterial		9,479	69				
e. Putzmaterial		2,986	17				
f. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern		28,355	16				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen		16,052	55	313,520	70	671,838	42
<b>IV. Dampfbootbetrieb</b>						270,009	47
Summa der Ausgaben						1,245,739	85
Netto-Einnahme						1,479,468	90
<b>Total gleich der Brutto-Einnahme</b>						<b>2,725,208</b>	<b>75</b>



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

### Einnahmen.

	Frk.	Cts.
1. Netto-Ergebniß des Betriebes der Eisenbahn und der Dampfschiffe während des Jahres 1857	1,479,468	90
2. 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 Kapitals von Frk. 4,853,000 laut Fusionsvertrag " " 150,000 an erlaufenen Mehrkosten. Frk. 5,003,000	66,706	66
3. Ein zu 4 % berechneter Jahreszins des für die im Bau begriffene Linie Brugg-Aarau, beziehungsweise Böschau, am 1. Januar 1857 verwendet gewesenen Kapitals und der Durchschnittssumme der im Laufe des Jahres 1857 für diese Linie gemachten Ausgaben: Ausgaben bis 1. Januar 1857 . . . . . Frk. 1,251,795. 02 Rp. " im Laufe des Jahres 1857 Frk. 2,306,364. — Rp. hievon die Hälfte als Durchschnittssumme . . . . . " 1,153,182. — " Frk. 2,404,977. 02 Rp. à 4 %	96,199	08
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 Lurgi-Koblentz verwendeten Kapitals von Frk. 381,744. 06 Rp.	3,817	44
5. Zinsen von ausgeliehenen Geldern bis 30. September 1857*	79,458	10
<b>Total der Einnahmen</b>	<b>1,725,650</b>	<b>18</b>

\* In diesem Posten sind von den im vierten Quartal plazirten Geldern des am 30. September abgeschlossenen neuen Anleihe von 10 Millionen Franken keine Zinsen enthalten.

### Ausgaben.

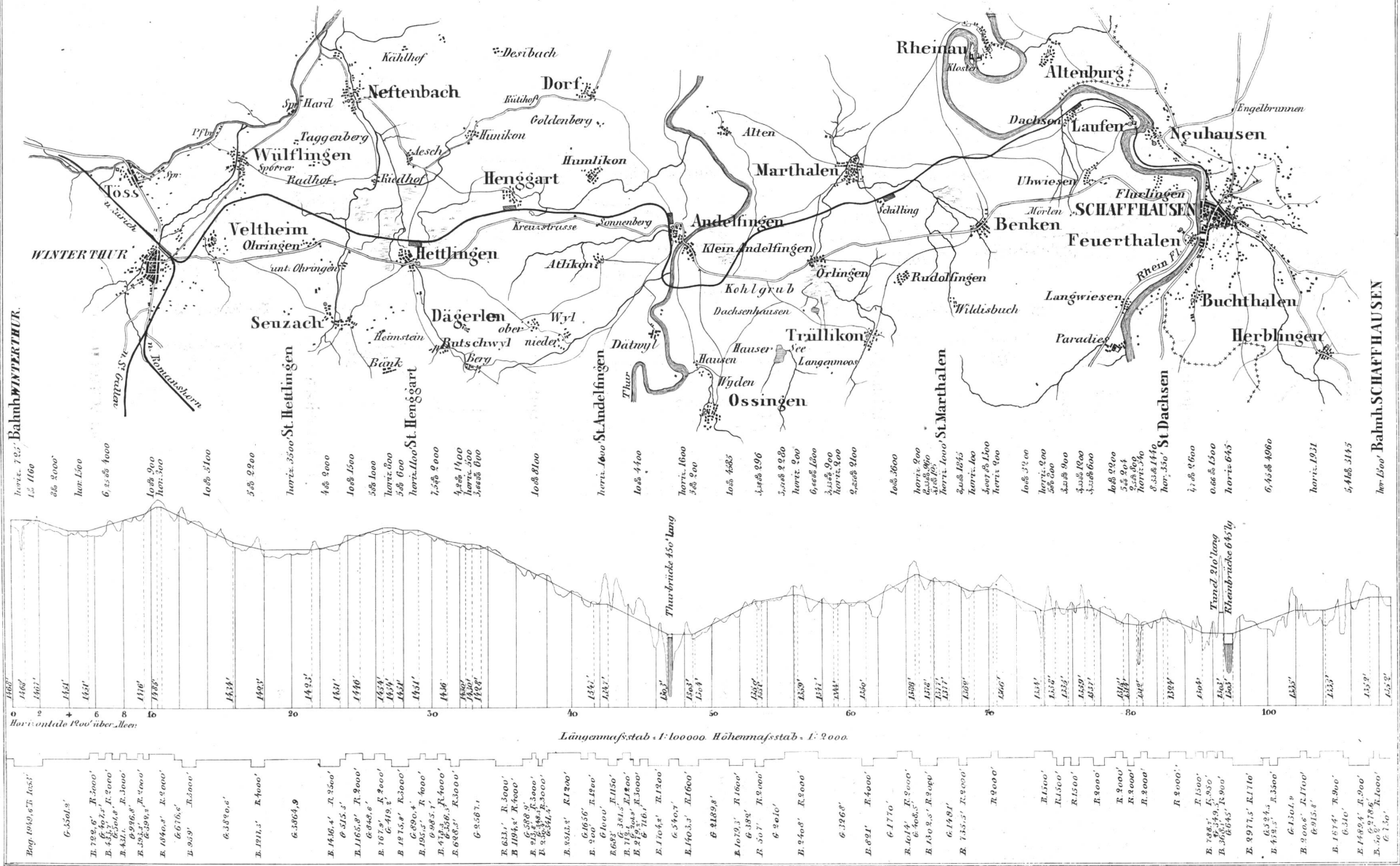
1. Ein Jahreszins von Frk. 817,950 3 % Obligationen	24,538	50
2. " " " " 7,100,000 5 % " . . . . .	355,000	—
3. " Vierteljahreszins " " 1,000,000 5 % " von dem Anleihen von 10 Millionen Frk.*	12,500	—
4. 3 % des Reinertrages der Bahn, welche gemäß Beschluß des Verwaltungsrathes in den Reservefond fallen	44,384	05
5. Die auf die 57,416 Aktien als Dividende vertheilte Summe (Frk. 22. 45,41 Rp. pr. Aktie, welche dann gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes auf den Betrag von Frk. 22. 50 Rp. abgerundet wurden)	1,289,227	63
<b>Total der Ausgaben</b>	<b>1,725,650</b>	<b>18</b>

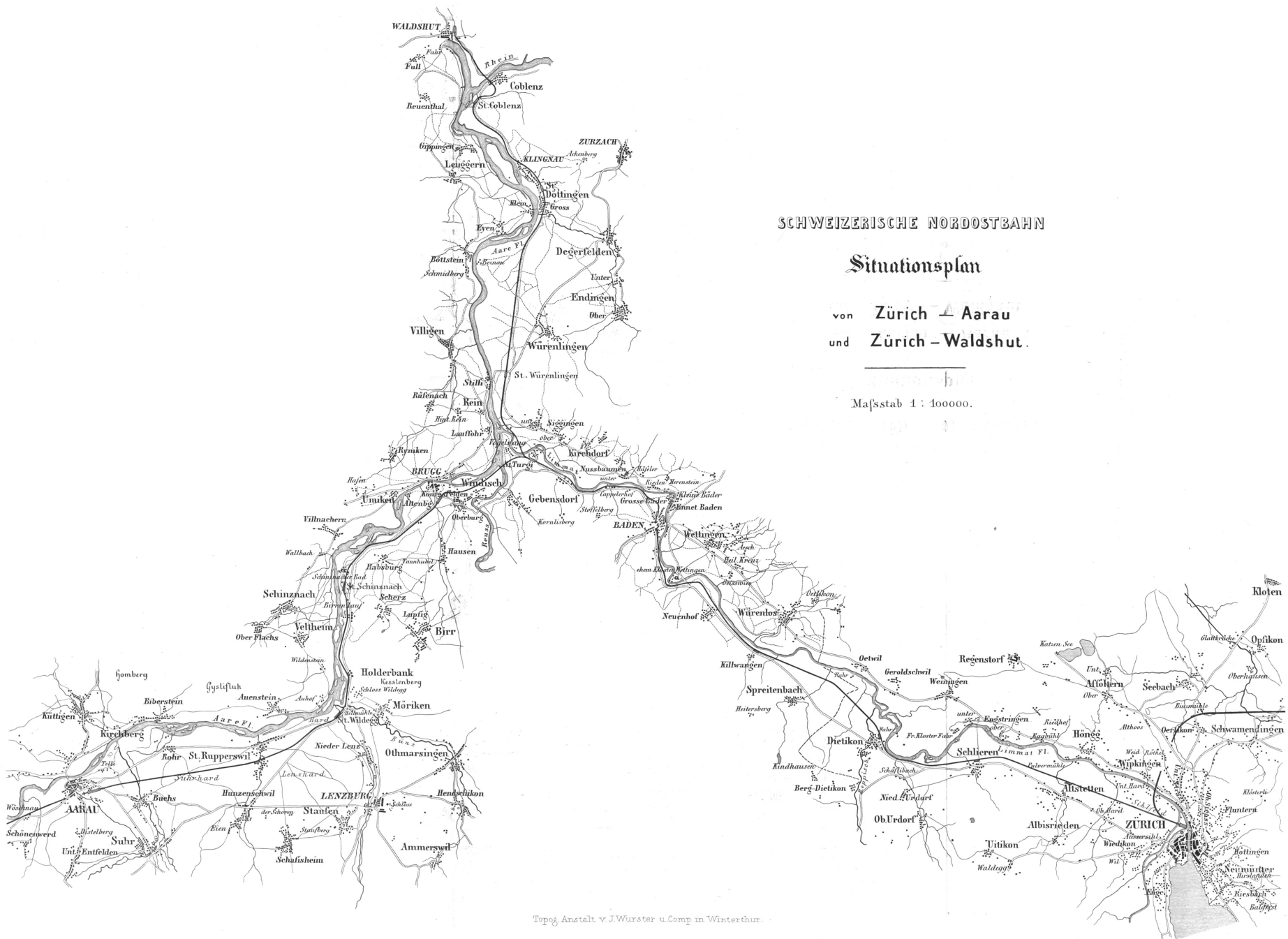
\* Von dem neuen am 30. September abgeschlossenen Anleihen von 10 Millionen Franken ist während des vierten Quartales eine Million Franken verwendet worden.

## D. Rechnung über den Reservefond.

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

# RHEINFALLBAHN.





# Schweizerische Nord Ost Bahn.

LÄNGENPROFYL VON ZÜRICH BIS AARAU

LÄNGENPROFYL VON TURGI BIS WALDSHUT.

Bahnhof ZÜRICH

Stat. Altdorf

Stat. Schlieren

Stat. Dietikon

Canton Zürich  
Canton Aargau

Stat. Kiltwangen

Bahnhof BASEL

Bahnhof Turgi

Stat. Brugg

Stat. Schinznach

Stat. Wildegg

Stat. Rapperswil

Bahnhof AARAU

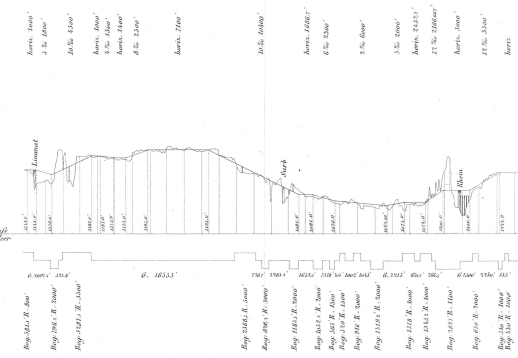
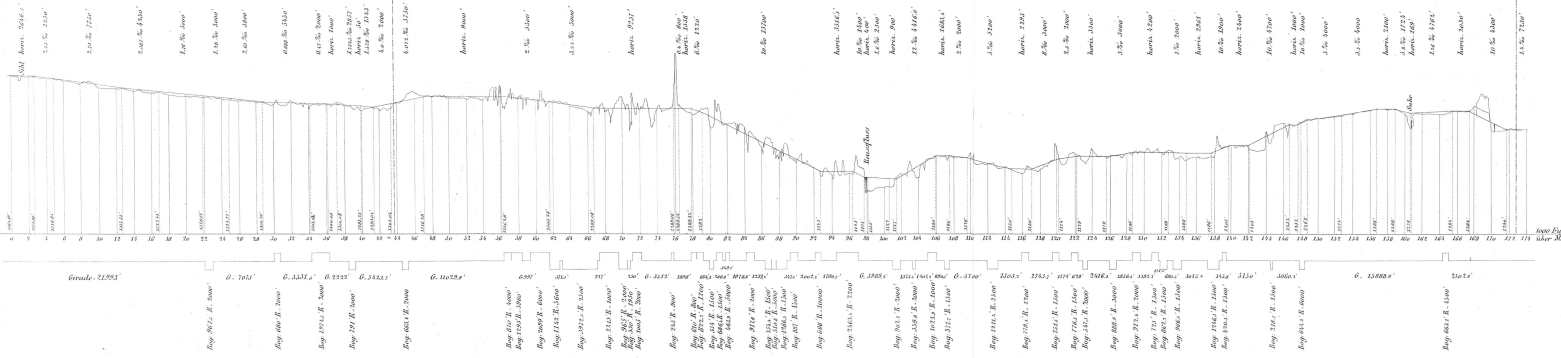
Canton Aargau  
Canton Schaffhausen

Stat. Würenlingen

Stat. Döttingen

Stat. Coblentz

Bahnhof WALDSHUT



Meßstab für die Längen 1:20000 für die Höhen 1:5000

Lith. Anstalt v. J. Wiegand u. Sohn in Wiesbaden