**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.

**Kapitel:** 4: Bahnbetrieb

**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:** 19.08.2025

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

gegen Vergütung einer Provision von zwei Prozent. Vergleichen wir diese Bedingungen mit denjenigen, welche die solidesten Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in viel günstigern Zeitpunkten des Berichtsjahres bei dem Abschlusse von Anleihen einzugehen im Falle waren, so stellen sich jene erheblich vortheilhafter 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 Ergebniß. Es erfolgten Unterzeichnungen im Betrage von Frk. 9,118,000. Die durch diese Ueberzeichnung nothwendig gewordene Reduktion geschah in der Weise, daß die Subscriptionen in den kleinen Beträgen von Frk. 500 und Frk. 1000 in ihrem ganzen Umfange, die übrigen Subscriptionen aber nur 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 Ermanglung eines geeignetern, 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 Cotirung 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 Ergebniß des Bahnbetriebes auf der durchlaufenen Bahnstrecke Romanshorn-Brugg vom ganzen Jahr 1857 und der neu eröffneten Bahnstrecke Schaffhausen-Winterthur vom 16. April (beziehungsweise 1. Mai) bis 31. Dezember.

Die Brutto-Einnahmen haben betragen:

| | 1856. Romanshorn (Oerlikon) Zürich. Zürich (Baden) Brugg. Fr. | R. | | 1857. Romanshorn-Brugg. Schaffhausen-Winterthur. Fr. | R. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Bahnbetrieb.** | | | | | | |
| I. Personentransport . . . . | 907,463 | 09 | | 1,292,183 | 22 | |
| II. Gütertransport . . . . . | 595,651 | 25 | | 1,034,596 | 78 | |
| **B. Mittelbare Betriebseinnahme.** | | | | | | |
| 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 |
| Hievon 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** oder 57,4 % der Brutto-Einnahme. | | | Frk. **1,428,719 24** oder 59,4 % der Brutto-Einnahme. |

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

„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 % | 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 Gesammttaxe von Frk. 1,179,524. 65 bezahlt. Die von einer Person durchschnittlich bezahlte Taxe beträgt Frk. 1. 25,5, 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 Frk. 1,292,183.22 sind sodann die Einnahmen enthalten für den Transport

| | | | |
|---|---|---|---|
| von Zentner | 104,043 | Reiseeffekten und Gepäckstücke mit . | Frk. 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 | Frk. 1,034,596 78 |
| **1856:** | „ 1,875,894 | „ „ „ „ „ | 595,651 25 |
| sonach Vermehrung in 1857: | Zentner 976,034 | mit einer Einnahme von | Frk. 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. Aehnliche 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 weitern 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. |
| **Romanshorn** | 21,777 | 3,200 | 699,559 | 22,852 | 3,232 | 948,690 |
| Amrisweil | 12,731 | 2,473 | 16,758 | 12,505 | 4,082 | 22,852 |
| Sulgen | 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 |
| **Frauenfeld** | 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 |
| **Winterthur** | 159,726 | 8,897 | 163,210 | 121,511 | 5,895 | 212,618 |
| Hettlingen | — | — | — | 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 |
| **Schaffhausen** | — | — | — | 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 |
| Oerlikon | 29,721 | 3,220 | 2,246 | 14,396 | 7,232 | 7,045 |
| **Zürich** | 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 | — |
| **Baden** | 78,788 | 13,450 | 377,569 | 77,421 | 4,793 | 65,448 |
| Turgi | 2,453 | 90 | 1,161 | 10,155 | 646 | 15,517 |
| **Brugg** | 11,653 | 2,220 | 91,561 | 73,214 | 14,003 | 718,521 |
| St. Gallerbahn nach der N.-O.-B. | — | — | — | 20,784 | 3,109 | — |
| Glattthalbahn " " " | — | — | — | 35,181 | 715 | 13,309 |
| Württemb. Bahn " " " | — | — | — | 269 | 94 | — |
| Total | 703,599 | 67,272 | 1,808,620 | 940,208 | 104,043 | 2,851,928 |

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

II. „Pacht- und Miethzinse." 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 Grasnutzen 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, weßhalb auch die Einnahme in dieser Rubrik gegenüber dem vorausgegangenen Jahre 1856 zurücksteht.

IV. „Zufälliges." Unter diesen Titel ist wie in den frühern Jahresrechnungen der Jahreszins der Netto-Einnahme des vorausgegangenen Jahres mit 4% und zwar dießmal 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 frühern Rechnungen beobachteten Verhältnissen ebenfalls enthalten ist, hauptsächlich von der durch die weitere Ausdehnung des Bahnbetriebes nöthig gewordenen Vermehrung des Personals, theils bei der Betriebskontrole und theils bei der Materialverwaltung, herrührt, von welch' letzterer die Abtheilung, welche die Beischaffung und Besorgung des 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 Magazinvorräthe mit Frk. 631,942 und die Transportgüter in den Stationsgebäuden lagernd, nebst den Mobilien in den Werkstätten und Stationsgebäuden mit Frk. 1,549,189 begriffen sind. Die Werthsummen sind zum Theil beim „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-, Signalisirungs- 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 Oerlikon 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-Oerlikon 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 weitern Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, deren Ablieferung im Laufe des Betriebsjahres erfolgte, sowie ferner auch in Folge des von der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft 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 vormaligen 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 Rheinfallbahngesellschaft 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 deßhalb nur für Erdtransporte und für den Reservedienst 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 5,55 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 sämmtlichen 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 17,610,85 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. Reservedienst 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 kömmt. 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 Torfriedt 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, Oel und Talg, ist für die Lokomotiven verwendet worden:

| | |
|---|---|
| im regelmäßigen Fahrdienst . . . . . | Pfund 13,836 |
| für außergewöhnliche Transporte und für den Reservedienst | „ 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 | 0,1365 Pfund | = „ — 08,61. | 0,0284 „ | = „ — 01,796 |
| Reparaturkosten . . . . . | | „ — 25,76. | . . . . . | „ — 05,368 |

Die Gesammtausgabe in der Rubrik „Zugkraftskosten" mit Frk. 313,520. 70 beträgt:

| | 1856. | 1857. |
|---|---|---|
| auf eine zurückgelegte Wegstunde . | Frk. 2. 88. | Frk. 2. 84,83 |
| auf einen zurückgelegten Kilometer . | „ — 60. | „ — 59,34 |

| Von den Wagen wurden zurückgelegt: | 1. Wegstunden. | 2. Achsenstunden. |
|---|---|---|
| Personenwagen . . . . . | 242,225 ½ | 947,110 |
| Güterwagen . . . . . | 582,617 ½ | 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 Frk. 31,587. 13, oder durchschnittlich auf eine Wagenachse berechnet und auf 2,353,946 Achsenstunden reduzirt:

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 Frk. 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 | Pferdekräften |
| „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 Bodenseeuferplätzen, als zwischen Romanshorn und Rorschach einer- und Lindau und Friedrichshafen anderseits regelmäßige tägliche ein- und mehrmalige Fahrten ausgeführt. Das Rechnungsergebniß unsers 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 Dienstpersonals . | Fr. 70,731. | 15 | Ct. |
| II. Gütertransport . | „ 112,238. | 52 | „ | II. Büreaubedürfnisse . | „ 2,353. | 33 | „ |
| III. Viehtransport . . | „ 6,177. | 49 | „ | III. Brennmaterial . . | „ 132,735. | 03 | „ |
| IV. Equipagentransport . | „ 669. | 17 | „ | IV. Schiffsspeise . . | „ 13,918. | 93 | „ |
| V. Posttransport . . | „ 18,343. | 66 | „ | V. Unterhalt und Reparaturen | „ 19,696. | 47 | „ |
| VI. Schlepp- und Flößerlöhne | „ 4,960. | 12 | „ | VI. Verschiedenes . . | „ 742. | 92 | „ |
| | | | | Netto-Einnahme . | „ 50,749. | 66 | „ |
| | Fr. 290,927 . | 49 | Ct. | | Fr. 290,927. | 49 | Ct. |

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: | 92,574. | Total: | 678,076 |

An Brennmaterial wurden 686,493 Kubikfuß Holz und 575 Zentner Braunkohle von Wirtatobel bei Bregenz verbraucht, in einem Gesammtwerthe 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 Dampfboot-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 Dampfbootbetrieb im Rechnungsjahr gewonnene Nettoergebniß von Frk. 50,749. 66 als nicht ungünstig bezeichnen zu dürfen.

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

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

Die schon früher für die Dampfbootkapitaine, Maschinisten, Heizer und Matrosen aufgestellten Dienst-Instruktionen sind im Laufe des Betriebsjahres noch mit solchen für die Steuermänner und Schleppschiffführer ergänzt worden. Ueberdieß wurde eine alle Transporte der Dampfboote 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 Dampfbootanstalten 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 Gesammt-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. | Gesammt-Bruttoertrag. | | Betriebskosten. | | Gesammt-Nettoertrag. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fr. | Mon. | Fr. | Fr. | R. | Fr. | R. | Fr. | R. |
| Zürich-Baden . . . | 23,32 | 4,503,975 | 12 | 4,503,975 | | | | | | |
| Romanshorn-Zürich (inclusive die aufgewendeten Kosten für die Bahnhoferweiterungen 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 | | | | | | |
| Dampfboote . . . | — | 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 sämmtliche 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 Lustfahrten 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 Speditionsagentur in Friedrichshafen unterhalten wird, haben wir uns veranlaßt gesehen, eine ähnliche Agentur in Romanshorn zu errichten, um der Konkurrenz, welche die Transporte aus Württemberg und aus Bayern von unserer Linie abzuleiten drohte, begegnen zu können. Obschon diese Agentur erst seit dem 1. Dezember 1857 besteht, so hat dieselbe gleichwohl schon günstige 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 achträdriger Personenwagen mit Abtheilungen I. Klasse, einiger achträdriger Gepäckwagen und einer Anzahl für den Pferde- und Viehtransport eigens eingerichteter geschlossener vierrädriger 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 Turgi-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 Fettspeise einen Rappen für jede Wagenachse und jede zurückgelegte Wegstunde. Da die Zugkraft der Personenzuglokomotiven mit Rücksicht auf die zu überwindenden Steigungen von 12 ‰ auf 2600 Zentner Bruttolast beschränkt ist, so muß wohl Jedermann einleuchten, daß der unentgeltliche Transport eines achträdrigen Wagens im Gewicht von nahezu 200 Zentnern als eine nicht unerhebliche nnd unter Umständen für den 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 Werkführer,
4 Werkstättebuchhalter und Gehülfen,
1 Materialverwalter,
4 Magazinverwalter und Gehülfen,
2 Magazindiener,
26.

### II. Bahnunterhaltung.

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

### III. Transportdienst.

A. Expeditionsdienst.

9 Bahnhofvorstände 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 Werkstättearbeiter.
238

im Ganzen 691 Angestellte, Werkstättearbeiter und Taglöhner.

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. Ueberdieß 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 (Wöschnau) 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