

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: 11.02.2026

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 günstigeren 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 Ergebnis. Es erfolgten Unterzeichnungen im Betrage von Frk. 9,118,000. Die durch diese Ueberzeichnung nothwendig gewordene Reduktion geschah in der Weise, daß die Subscriptionsen in den kleinen Beträgen von Frk. 500 und Frk. 1000 in ihrem ganzen Umfange, die übrigen Subscriptionsen 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.	
		Bülch (Baden) Brugg.		Schaffhausen-Winterthur.	
		Fr.	R.	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	
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.
Romanshorn	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
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
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
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
Derlikon	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
Lurgi	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.=D.=B.	—	—	—	20,784	3,109	—
Glattthalbahn " " "	—	—	—	35,181	715	13,309
Württemberg. 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 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 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 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 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 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. Reserverbedienst 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 Torfsteuerung 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 Torfsteuerung um 7,5% theurer zu stehen kam, als die Holzsteuerung. Wir hoffen indessen, daß sich dieses Verhältniß zukünftig bei besserer Qualität des Torfes und bei Verminderung des Verlustes auf dem Transporte aus dem Torfriecht 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 Lokomotivsteuerung durch ein vortheilhafteres Brennmaterial zu ersetzen. Die bei den stehenden Dampfmaschinen angestellten dießfälligen vielfachen Versuche mit verschiedenen Brennmaterialien haben jedoch bis zur Stunde die Holzsteuerung 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 Steinkohlensteuerung auch für den Lokomotivenbetrieb an die Stelle der Holzsteuerung 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 Reserverbedienst	" 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 Bodenseeuferplätzen, 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 12⁰⁰/₀₀ 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	Magazinindienner,
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