Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 6 (1858)

Artikel: Sechster Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 30. April 1859 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730485

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.11.2025

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

Sechster geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn - Gesellschaft

an die

ben 30. April 1859

Statt findende

generalversammlung der Aktionäre.

Jürich, Druck von Drell, Füßli und Comp. 1859. Die unterzeichnete Direktion beehrt fich, ihren fecheten das Jahr 1858 umfaffenden Geschäftsbericht an= mit der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn=Gesellschaft vorzulegen.

I. Verhaltniffe zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich gieht, und zu dem Punde.

a) Rongeffionen.

Wir haben in dieser Abtheilung vor Allem zu erwähnen, daß sowohl die Bahnlinie Brugg=Narau als die Kraft eines in frühern Geschäftsberichten erwähnten Bertrages von der Schweizerischen Centralbahn=Gesellschaft gebaute Bahnstrecke Narau = Wöschnau in Erfüllung der dießfalls gegenüber dem Kanton Nargau eingegangenen Berpslichtungen mit dem 1. Mai 1858 dem Betriebe übergeben werden konnten. Die Regierung von Nargau hatte an die Bewilligung der Eröffnung der Bahnlinie Brugg=Narau einen Vorbehalt geknüpst, der sich auf die mögliche Gesährdung der in der Nähe der Eisenbahn besindlichen mit Stroh bedeckten Häuser durch den Funkenwurf der Lokomotive bezog. Es ist uns gelungen, diesem Vorbehalte gerecht zu werden, ohne daß die Gesellschaft dadurch zu sehr weit gehenden ökonomischen Opsern veranlaßt worden wäre. Bekanntlich ist der Regierung von Nargau seiner Zeit auf ihr Verlangen eine Kaution von Fr. 50,000 in Werthschriften für die Erfüllung sämmtlicher durch die Konzession für die Bahnstrecke Narau=Wöschnau der Nordostbahn=Gesellschaft auserlegten Verpslichtungen geleistet worden. Nach der Eröffnung dieser Eisen= bahnlinie ist uns die Kaution auf unser Begehren zurückerstatet worden.

In unserm letten Geschäftsberichte ist bereits mitgetheilt worden, daß und aus welchen Gründen wir es für unsere Pflicht erachtet haben, auf Grundlage der der Nordostbahn-Gesellschaft zugesicherten Ausschlußrechte gegen die Ertheilung einer Konzession für den Bau der sogenannten untern Glattthal= linie Einsprache zu erheben. Das Schiedsgericht, welches über diese Einsprache, soweit sie von uns gegenüber dem Kantone Zürich geltend gemacht worden war, zu urtheilen hatte, entschied durch Stichentschide des Obmanns zu Ungunsten der Nordostbahn-Gesellschaft. Wenn in's Auge gesaßt wird, daß der Verfehr, welcher einer solchen untern Glattthallinie naturgemäß zufallen würde, nichts weniger als bedeutend wäre und daß, falls ein nach dem natürlichen Gange der Dinge in den Bereich anderer Eisenbahnlinien sallender Verkehr durch das künstliche Mittel der Taxermäßigung auf eine untere Glattthallinie gezogen werden wollte, dieß entweder nicht gelingen würde oder mit den größten Opfern erkauft werden müßte, so wird wohl die siem immer mehr verbreitende Ansicht, daß eine untere Glattthallinie nicht werde ausgesührt werden oder daß

sie, falls sie auch gebaut wurde, der Nordostbahn keinen erheblichen Eintrag werde thun können, kaum als eine unbegründete zu bezeichnen sein. Unter dieser Boraussehung darf dem erwähnten schiedsgerichtlichen Spruche vom Standpunkte des praktischen Erfolges aus keine allzugroße Tragweite für die Nordostbahn= Gesellschaft beigemessen werden.

Bir hatten auf den Zeitpunft, mit welchem die Nordoft- und die Centralbahn zu unmittelbarem Schienenanschluffe gelangten und in Folge beffen in diretten Bersonen-, Gepad- und Baarenverkehr mit einander traten, eine neue Transportord nung aufgestellt und und dabei mit dem Direktorium der Gentralbahn in das erforderliche Einverständniß gefett, um die beiderseitigen Transportordnungen in thunlichfte Ueber= einstimmung zu bringen. Gingelne Borichriften Dieser neuen Transportordnung, wie besondere biejenigen betreffend die haftpflicht fur den Fall der Berspätung, der Beschädigung und des Berlurstes beim Baaren= verkehre, gaben, obgleich fie ichon in der frühern Transportordnung enthalten waren und obichon fie gur Stunde noch in einer Großgahl der an die Schweig angrengenden Staaten in unbegnstandeter Gultigkeit find, ju vielfachen Ausstellungen namentlich des Sandeloftandes Beranlaffung. Immer bestrebt, Bunfchen bes Bublitume, soweit die une gegenüber der Gesellschaft obliegenden Pflichten es irgend gestatten, gerecht zu werden, unterwarfen wir die Transportordnung, obgleich fie eben erft erlaffen worden war, neuerdings einer Revifion. Als wir in dieser Arbeit icon ziemlich weit vorgeruckt waren, lud uns die Regierung von Burich ein, ihr unfere Transportordnung gur Renntniß zu bringen, damit fie dieselbe "mit den Bestimmungen der Rongestionen vergleichen" fonne. Steht auch den Regierungen nach Mitgabe der im Befige der Rordoftbabn= Gefellicaft befindlichen Ronzeffionen ein allgemeines Genehmigungerecht in Betreff ber Transportordnung nicht zu, fo unterliegt es hinwieder keinem Bweifel, daß dieselben befugt find, zu untersuchen, ob die Nordoftbahn-Gefellichaft in der von ihr aufgestellten Transportordnung innerhalb der konzessionsmäßigen Schranken geblieben fei. Wir übermittelten daher der Regierung von Burich unsere Transportordnung und knupften daran die Mittheilung, daß wir ichon feit einiger Beit mit einer neuen Ueberarbeitung derfelben beschäftigt feien, nach deren Beendigung wir uns zur Pflicht machen werden, ihr auch die revidirte Transportordnung nachträglich jur Renntniß zu bringen. Die Revisionsarbeit mar eine fehr geitraubende. Es mußte babei mit der größten Sorgfalt verfahren werden, damit die neue Transportordnung im Intereffe des Publikums und der Unternehmung zu dauerndem Bestande gelangen fonne und überdieß hatten wir Schritt fur Schritt mit dem Direktorium der Centralbahn die erforderlichen Bereinbarungen ju pflegen, da die beiderseitigen Transportordnungen wieder ebenso sehr aus Rücksichten für das Publikum wie für die Bahnunternehmungen in thunlichsten Ginklang gebracht werden follten und die unfrige überdieß die Grundlage des direkten Berfehres zwischen der Nordostbahn und der Centralbahn, zwischen der Centralbahn und den Bereinigten Schwei= gerbahnen über bas Gebiet der Rordoftbahn, wie denn auch zwischen den beiden lettern Eisenbahnen gu werden bestimmt war. Die Revision ift nun zu Ende geführt. Die neue Transportordnung enthalt in verfciedenen fehr wefentlichen Bunkten gunftigere Borfdriften fur das Bublikum, als fie gemäß den Bestimmun= gen der Ronzessionen erforderlich wären. Namentlich übernimmt nach derselben die Gesellschaft die Saftbarkeit für allen Schaden, welcher durch Berfpatung, Befchädigung oder Berlurft von Baarentransporten herbeis geführt werden follte, mit der einzigen Beschränfung, daß, wenn eine Fr. 1500 per Bentner überfteigende Garantie in Anspruch genommen werden will, die Baaren mit Bersonenzugen und somit zur Gilguttare be=

fördert werden muffen, und daß, was die Berspätung anlangt, außerordentliche Berhältnisse, wie z. B. gröstere Truppentransporte, Bolksseste u. dgl. vorbehalten bleiben. Unter diesen Umständen glauben wir ansnehmen zu dursen, daß sich die neue Transportordnung einer günstigen Aufnahme sowol bei den Regierungen, welche dieselbe mit den Borschriften der Konzessionen zu vergleichen sich veranlaßt sehen, als auch bei dem Berkehr treibenden Publikum zu erfreuen haben werde.

b) Genehmigung des Trace's der Bahn.

Da das Bahnnetz unserer Gesellschaft demnächst in seinem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann, fo wird dieser Abschnitt nunmehr felbstverständlich aus unsern Geschäftsberichten wegbleiben.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen.

Die definitive Gestaltung der Bahnhöfe in Burich und Binterthur hat unsere Thatigkeit mahrend des Berichtejahres in besonderem Maage in Anspruch genommen.

Nachdem die Einführung auch der ehemaligen Zurich=Bodenseebahn in den Bahnhof von Zurich am Blate und somit die Beibehaltung des lettern von dem Berwaltungerathe der Rordoftbahn beschloffen und von der Regierung von Burich genehmigt worden war, ftellte fich die Ungulanglichkeit des Bahnhofes am Blage in seinem fruhern Umfange, namentlich auch in Betreff seiner Längenverhältniffe immer deutlicher beraus und es wurde daher für uns, follte nicht der Berkehr auf dem hiefigen Bahnhofe zum Nachtheile der Sicherheit und der Bequemlichkeit des Bahnbetriebes im höchsten Grade gehemmt werden, ein unabweisliches Bebot der Nothwendigkeit, auf beforderliche Berlangerung des Bahnhofes Bedacht zu nehmen. Dieß konnte in keiner andern Beise geschehen als dadurch, daß der Bahnhof gewiffermaßen über die Gihl hin und noch jenfeits der Gihl auf eine erhebliche gange erstreckt murde. Behufs Ausführung Diefes Planes mußte die Eisenbahnbrücke über die Sihl in bedeutendem Maage erbreitert und überdieß zum Zwecke der Berbindung des außeren Bahnhofes mit dem innern eine Brucke fur gewöhnliche Fuhrwerke über die Gihl hergestellt werden. Wir hatten die Blane fur diese Bauten vor ihrer Inangriffnahme der Regierung von Burich Behufs Einholung der hohheitlichen Genehmigung vorgelegt. Langwierige Unterhandlungen, welche dießfalls nach verschiedenen Richtungen hin zu pflegen waren, mußten die förmliche Erledigung dieser Angelegenheit geraume Zeit verzögern. Sie erfolgte endlich im Berichtsjahre, nachdem wir eine neue fachbezugliche Gin= gabe an die hiefige Regierung gerichtet und in derfelben unter Beilegung eines die zufunftige Gestaltung des äußern Bahnhofes ausweisenden Spezialplanes namentlich auch hervorgeboben hatten, daß die Bermehrung der über die Sihl hinführenden Geleise eine gleiche Bermehrung der die Hardftraße bei der Eisenbahnbrücke überschreitenden Geleise zur nothwendigen Folge habe und daß dieser lettere Umstand hinwieder die Einverleibung der Sardstraße, soweit fie von den Gisenbahngeleisen überschritten wird, in den Bahnhof im Intereffe eines ungebemmten Bahnverkehres, gang befonders aber in demjenigen der öffentlichen Sicherheit als fehr munich= bar erscheinen lasse. Die Regierung von Zurich beschloß hierauf am 11. September 1858, der Erbreiterung der Schienenbrücke über die Sihl in Bezug auf Umfang und Konstruktion, ferner der Erbauung der Fahr= brude unterhalb der Gisenbahnbrude in gleicher Beise und endlich auch den Dispositionen im sogenannten Borbahnhofe, wie fie in dem der Regierung vorgelegten Spezialplane enthalten feien, unter mehreren nabern

Bestimmungen die Genehmigung ju ertheilen. - Rachdem die Ausdehnung des Bahnhofes in Burich über die Sihl und die hardstraße nach dem Sihlfelde in folder Beife die hobheitliche Sanktion erhalten hat, ift unfer Bestreben nunmehr darauf hingerichtet, den Bahnhof Burich nach allen Seiten bin und somit auch gegen die Strafe und den Weg, welche gur Beit noch über benfelben hinführen, bestthunlich abzuschließen, wogegen wir volle Bereitwilligkeit an den Tag legen, neben dem der Gifenbahnbrucke entlang führenden Fußstege auch die Brude fur gewöhnliche Buhrwerke über die Gihl dem öffentlichen Berkehre anheimzugeben und ferner die in Folge des Abichluffes des Bahnhofes unterbrochenen Kommunikationen in anderer Beise angemessen wieder herzustellen. Gin auf diefen Grundlagen beruhender Bertrag ift mit der Stadt Burich fur den Fall, daß diefelben nach allen Seiten bin aufrecht erhalten werden fonnen, bereits abgeschloffen worden. Es ift gegrundete Ausficht vorhanden, daß auch von der Gemeinde Außerfihl ein ahnlicher Bertrag endgultig werde eingegangen werden. Bas aber einige im untern Rrauel wohnende Privaten anbetrifft, welche allein noch einem Abtommen in der angedeuteten Beise Sinderniffe in den Beg zu legen suchen, fo ift es augenscheinlich, daß für dieselben die mit einer Beränderung der Sardstrage verbundenen Rachtheile unendlich viel geringer find, als die Bortheile, welche ihnen daraus erwachsen mußten, falls die Fahrbrude über die Gihl dem öffent= lichen Berkehre anheim gegeben murde. Abgesehen also bon ben Grunden bes Rechtes, welche Ginfprachen von dieser Seite ber ale unftatthaft erscheinen laffen, durften fich die letteren auch vom Standpunkte ber Billigkeit aus als durchaus unbegrundet darftellen.

Die Bunahme des Berkehres auf dem Bahnhofe in Binterthur, welcher ein mahrer Anotenpunkt von Gifenbahnen geworden ift, macht eine Ausdehnung desfelben anläglich feiner definitiven Bestaltung unbedingt erforderlich. Diese Ausdehnung fann, foll anders die Benugung des Bahnhofes eine möglichst be= queme und in Folge beffen ber Berkehr auf demfelben ein thunlichst ungehemmter werden, nicht im Sinne der Erbreiterung, fondern nur in demjenigen der Berlangerung des Bahnhofes erfolgen, und die lettere darf hinwieder, follen die obwaltenden Lokalverhaltniffe gebührende Burdigung finden, nur in der Richtung gegen Burich bin und nicht in berjenigen gegen ben Bodenfee bewerkftelligt werden. Nachdem die Borlagen, welche wir der Regierung von Burich betreffend eine folche den gegenwartigen Bedurfniffen angepafte Berlangerung und die definitive Geftaltung des Bahnhofes Binterthur, sowie in Betreff der damit zusammenhangenden Strafen= verbaltniffe gemacht, Ginfprachen und Gingaben ber verschiedenften Art von Seiten des Stadtratbes Binterthur, bes Gemeindrathes Top und anderer mehr oder weniger Betheiligter gur Folge gehabt hatten und nachdem dadurch weitläufige Berhandlungen, welche gablreiche Stadien durchlaufen mußten, herbeigeführt worden maren, ertheilte endlich am 28. August des Berichtejahres die Regierung von Burich dem von uns vorgelegten Projekte der Erweiterung des Bahnhofes Binterthur unter einigen den Berkehr auf den von Bahngeleifen durch= schnittenen Strafen ichugenden Bedingungen die Genehmigung. Ueber die Bedeutung und Tragweite Diefer Bedingungen fanden nachträgliche Erörterungen mit der Regierung ftatt, welche ju einem befriedigenden Er= gebniffe führten, und erft noch in der letten Beit wurde einem von dem frühern Blane abweichenden Geleife= fpfteme fur den Bahnhof Winterthur, welchem wir auf Grundlage mittlerweile gemachter Erfahrungen im Intereffe eines rafchern Dienftes den Borzug geben zu follen glaubten, die hobheitliche Genehmigung gu Theil. Sind in Folge deffen die ebenso langwierigen als schwierigen Berhandlungen, ju welchen die Gin= holung der staatlichen Genehmigung für die definitive Gestaltung des Bahnhofes in Winterthur Beranlassung

gegeben haben, als zu einem gedeihlichen Ziele gelangt anzusehen, so kann nun, wenn nicht wider Berhoffen außer unserer Macht liegende Schwierigkeiten hindernd in den Weg treten, zu der Bauausführung geschritten werden, zu welcher wir Schritt für Schritt nach Maaßgabe des Borrückens der eben geschilderten Berhandlungen die erforderlichen Borbereitungen zu treffen uns zur angelegentlichen Pflicht gemacht haben.

Wir haben uns während des Berichtsjahres mit der Anlage des Bahnhofes Turgi zu beschäftigen gehabt. Wir glaubten voraussehen zu sollen, daß die ganz überwiegende Mehrzahl derjenigen Passagiere, welche nicht in Turgi einsach im Waggon sigen zu bleiben und durchzusahren haben werden, aus solchen bestehen dürfte, welche von der Turgi = Waldshut = Linie auf die Turgi = Aarau = Linie oder von der lettern auf die erstere übergehen, und wir beschlossen daher, dieser Eigenthümlichkeit des in Turgi zu gewärtigenden Personenverkehres Rechnung tragend, das Verwaltungsgebäude zwischen die Hauptgeleise der beiden er wähnten Linien zu stellen. In Folge dieser Einrichtung wird jene große Mehrheit der Passagiere, ohne Geleise überschreiten zu müssen, durch die Bartsäle des Verwaltungsgebäudes hindurch von einem Zuge in den andern gelangen können, und nur die weit weniger zahlreichen Reisenden, welche in Turgi auf die Bahn kommen oder sie dort verlassen, werden ihren Weg über die Geleise zu nehmen haben. Die Negierung von Aargau hat dem gemäß der eben besprochenen Hauptdisposition ausgearbeiteten Situationsplane des Bahnhoses Turgi unter Bedingungen, denen zu entsprechen wir keinen Anstand nehmen konnten, die Gesnehmigung ertheilt.

d) Genehmigung der Strafen= und Wafferübergange.

Die Kreuzung der Landstraße bei Klingnau durch die Eisenbahn hat zu längern Bershandlungen mit der Regierung von Aargau Beranlassung gegeben, als wir sie in unserm letten Geschäftssbericht glaubten in Aussicht nehmen zu sollen. Es ist nunmehr auch für diesen letten Straßenübergang der Nordostbahn, für welchen die hohheitliche Genehmigung noch ausstand, dieselbe, wenn auch nicht ohne ein ziemlich bedeutendes Opfer von Seite unserer Gesellschaft, ausgewirkt worden.

Obschon die Regierung von Aargau den Plan zu der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Koblenz schon im Frühjahre des Berichtsjahres abschließlich und ohne dabei eine auf die dort befindliche Fähre bezügliche Bedingung aufzustellen, genehmigt hatte, glaubte sie gleichwol in einer Zuschrift vom 8. Oktober 1858 unter Berufung auf die dem Betriebe der Fähre in Folge des Baues der Eisenbahnbrücke drohende Gesahr die auf Rosten der Nordostbahngesellschaft zu bewerkstelligende Berlegung der Fähre an eine unterhalb der Brücke befindliche Stelle bei uns in Anregung bringen und uns um Einreichung dießfälliger Borschläge angehen zu sollen. Nach Empfang dieses Schreibens beschlossen wir, vorerst von dem Inhalte desselben der Badischen Eisenbahnverwaltung Kenntniß zu geben. Wir hielten uns zu dieser Mittheilung im Hinblicke auf den Umstand, daß die Eisenbahnbrücke auf gemeinschaftliche Kosten der Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn=Gescllschaft gebaut wird, für verpslichtet. Im Anfang dieses Iahres wurde uns die Erwiederung zu Theil, daß die Großberzogliche Staatsregierung eine Berlegung der Fähre auf Grundlage eines Gutachtens der Oberdirektion des Wasser= und Straßenbaues für unnöthig halte und daß sie daher zu derselben ihre Einwilligung nicht ertheilen werde. Bei so bewand= ten Umständen glaubten wir an die Regierung von Aargau das Gesuch richten zu sollen, sie wolle, da eine

Berlegung der Fähre nur mit Beistimmung beider Uferstaaten bewerkstelligt werden könne, das Großherzogsthum aber dieselbe geschehen zu lassen sich weigere, ihre Anregung auf sich beruhen zu lassen. Wir ließen dabei den Umstand nicht unerwähnt, daß die Erbauung der Eisenbahnbrücke unterhalb der Fähre von der Regierung von Aargau genehmigt worden sei, ohne daß damit irgend ein Vorbehalt in Betreff der Fähre verbunden worden wäre und daß die nachträgliche Ausstellung einer solchen Bedingung nicht bloß als versspätet, sondern auch abgesehen hievon im Hinblicke auf Bedingungen sehr oneroser Natur, welche an die Gutheißung des Brückenplanes geknüpft worden waren, sowie in Betracht der ganz außerordentlichen, Frk. 400,000 per Kilometer übersteigenden Baukosten der Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein als besonders drückend für die Nordostbahngesellschaft angesehen werden müßte. Bir sind bis zur Stunde ohne Aückantswort auf diese Eingabe geblieben, hoffen aber einer befriedigenden Erledigung derselben entgegenschen zu dürsen.

- e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sicht.
- 1. Die Begiehungen gu dem Bunde anlangend, haben wir vorerft ber Rlage gu erwähnen, welche Die Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen bei dem Bundesrathe gegen Die Nordoftbahn-Gefellichaft in Betreff der Anschlußverhältniffe erhoben hat und deren Schlußbegehren dahin ging, "es wolle der Bun= "desrath auf die ihm geeignet ericheinende Beife feine bobe und wirksame Berwendung dabin eintreten "laffen, daß die Nordoftbahngesellschaft 1) einen durchgehenden Guterverkehr zwischen allen Bunkten "ber beiden Bahnen gestatte, ohne daran Bedingungen zu fnupfen, welche der in Art. 13 des Eisenbahn= "gefeges erwähnten ungleichen Saltung der Tariffabe zu Ungunften einmundender Bahnen gleichkommen; "2) ebenfo gur Ginführung direfter Berfonen= und Gepacficheine gwischen allen eröffneten und noch gu "eröffnenden Stationen beider Bahnen, fur welche ein folder Berkehr irgend nothwendig oder munichbar "erscheint, Sand biete." Wir haben in dem lettjährigen Geschäfteberichte der Grundanschauung, welche wir in materieller Begiehung in Betreff ber Anschlugverhaltniffe zwischen ben Bereinigten Schweizerbahnen und der Nordoftbahn begen, unverholenen Ausdruck verlieben. Bir haben den gegenseitigen internen Berkehr anlangend und bereit erflart, zu jeder weitern Entwicklung desfelben ohne alle Ginichrankung Sand gu bieten, mahrend wir hinwieder bezüglich des deutsch=fchmeizerischen Berkehres nicht glaubten es unter= ftugen ju follen, daß fich berfelbe auf der Strede zwifchen bem Bodenfee und Binterthur ftatt über die furgere und ebenere Linie durch den Thurgau, über die langere und fteilere St. Gallerlinie bewege und daß fomit unferer von Romanshorn nach Winterthur führenden Bahnlinie eine durch die örtlichen Berhältniffe nicht unterftugte, fondern im Widerspruche mit denfelben ftebende und barum unnaturliche Konkurreng gemacht werde. Un diefer Grundanschauung hielten wir auch nach Unhebung jener Rlage der Gesellschaft der Bereinigten Schweigerbahnen bei den Conferentialverhandlungen, welche wir noch mit der lettern zu pflegen im Falle waren, fest, da bei diesen Berhandlungen selbstverständlich lediglich der Standpunkt des Bertrages, fomit der beiderseitigen freien Billensentschließung eingenommen murde. Goweit uns dann aber die Beantwortung ber bem Bundesrathe eingereichten, auf ein maafgebendes Ginichreiten ber Bundesgewalt gegen die Nordoftbahn-Gefellschaft gerichteten Rlage oblag, mußten wir uns vor Allem dazu verpflichtet halten, die

Rompeteng des Bundes in Diefer Angelegenheit einer genauern Brufung gu unterftellen, nicht außer Acht laffend, daß in einem Bundesftaate, welcher die Erbauung der Gifenbahnen ohne irgend welche finanzielle Beihulfe von seiner Seite der Brivatthätigkeit anheim giebt, die Gisenbahngesellschaften mit besonderer Sorgfalt darüber zu machen berufen find, daß die Bundesgewalt innerhalb derjenigen Schranken bleibe, die ihr in der Gefetgebung, auf Grundlage welcher fich Privatgesellichaften zum Baue der Gifenbahnen haben finden laffen, gezogen find. Diefe in gewiffenhaftester Beife vorgenommene Untersuchung der Bundesgesetgebung betreffend das Gifenbahnmefen rief in uns die Ueberzeugung hervor, daß der Bundesgewalt die Rompetenz ju einem maafgebenden Ginichreiten gegen die Gisenbahn=Gesellschaften, wie es in dem Rlagbegehren der Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen nachgesucht wurde, nicht zustehe. Wir betrachteten es als unfere Aufgabe, diese Rechtsanschauung in unferer Beantwortung der Rlage einläßlich zu entwickeln und zu begrunden. Es icheint une bies nicht ganglich miglungen gu fein; benn ber Bundeerath theilte une unter bem 3. Juni 1858 mit, "er febe fich nach einläßlicher Brufung und Burdigung der fur und gegen die Rlage vorgebrachten "Gründe nicht veranlaßt, von fich aus in dieser Sache maaggebend einzuschreiten". An diese Anzeige knüpfte er dann aber die weitere Mittheilung, "daß er mit einem daherigen Gesehesvorschlage an die Bundesver-"fammlung gelangen werde". Die Berhandlungen, welche in Folge Diefer Borlage des Bundesrathes im Schoofe der Bundesversammlung ftatt fanden, waren öffentlich und durfen darum als bekannt vorausgeset werden. Die Bundesversammlung beschloß am 30. Juli, "in Erwägung, daß das bestehende Gifenbahngeset "allen gerechten Anforderungen entspreche und dem Bundegrathe die nothige Rompetenz einraume, um An= "ftande, wie folche fich erhoben haben, im Intereffe des allgemeinen Berkehres, des öffentlichen Dienftes, "fowie des zwedmäßigsten Bahnbetriebes zu erledigen, in den vom Bundegrath eingebrachten Gefetesvorschlag "nicht einzutreten." Der Bundesrath hinwieder faßte, der von der Bundesversammlung an ihn gerichteten Aufforderung entsprechend, ichon am 11. August den Beschluß, "es seien die Gisenbahnunternehmungen ver= "pflichtet, fich wechfelfeitig den Anschluß in der Beise ju gestatten, daß, so weit foldes im Interesse eines "Bufammenhangenden Betriebes nothwendig ericheine, durchgehende Bagen fur den Guterverkehr, wobei die "Bagen der fahrenden Boftbureaur inbegriffen fein follen, und direkte Berfonen=, Gepade und Baaren= "erpeditionofcheine jugelaffen werden; es haben ferner die Bahnunternehmungen bei der Weftstellung der "Fahrtenplane darauf zu achten, daß in dem Berfehre von Bahngebiet zu Bahngebiet möglichfte Ueber= "einstimmung herriche; es habe endlich, falls die Bahnunternehmungen fich über die zur Durchführung "diefer Grundfage nothwendigen nahern Bestimmungen nicht verftandigen konnen, der Bundedrath, falls "die Anstände nicht rein civilrechtlicher Ratur seien, zu entscheiden." Dieser Befchluß murde uns von dem Bundesrathe vermittelft besonderer Zuschrift zur Kenntniß gebracht. Da der Bortlaut des Beschlusses die Möglichkeit nicht ausschließt, daß die in denselben niedergelegten Grundsate eine Anwendung finden, welche als eine Berlegung der erworbenen Rechte der Gifenbahngefellschaften anzusehen mare und den lettern zum Schaden gereichen murde, fo glaubten mir, die Notifikation des Befchluffes nicht ftillschweigend hinnehmen gu durfen. Auf der andern Seite ichien uns aber auch damals eine geeignete Beranlaffung, in Sachen einläßli= dere Erörterungen eintreten zu laffen und abichließliche Entscheidungen hervorzurufen, nicht obzuwalten. Unter diesen Umftanden beantworteten wir die Notifikation des Bundesrathes am 26. August dabin, "wir "unterlaffen es, zur Zeit auf den Inhalt des fraglichen Beschluffes einzutreten, und beschränken und lediglich

"barauf, die Geneigtheit auszusprechen, fortwährend zu allen Erleichterungen des Berkehres, welche billiger "Beise von uns erwartet werden können, Hand zu bieten, an diese Erklärung aber für den Fall, daß wider "Erwarten Kraft des erwähnten Beschlusses in die wohlerworbenen Rechte der Nordostbahn-Gesellschaft ein"gegriffen werden wollte und der letztern dadurch Schaden zugefügt würde, den Borbehalt der Geltend"machung der uns zustehenden Rechtsmittel zu knüpsen." Seither haben keine weitern Berührungen zwischen
dem Bundesrathe und uns in dieser Angelegenheit stattgefunden.

Bei Genehmigung der Rongesfionen fur die Nordoftbahn wie fur alle übrigen Gisenbahnen murde bon der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Bersonen= transport, je nach dem Ertrage ber Bahn und bem finanziellen Ginfluffe des Unternehmens auf ben Boftertrag eine jährliche Konzeffionogebuhr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Begftrede von einer Stunde nicht überfteigen folle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrath von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen durfe, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abidreibungerechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwerfe. "Um nun ermeffen zu konnen, inwiefern der Bund in der Lage fein mußte, fei es bezüglich eines "frühern oder des Jahres 1858 von obiger Bestimmung in diesem oder einem anderen Umfange Gebrauch zu ma= "chen", richtete der Bundedrath die Ginladung an und, "über unfere bisherigen Betrieberechnungen einläßliche "Mittheilungen und insbesondere auch die Schlußrechnung fur das Jahr 1858 ihm zugehen zu laffen." Wir ent= fprachen biefer Ginladung, indem wir bem Bundegrathe ausführliche Nachweifung darüber gaben, wie von 1853 an, dem Jahre, in welchem die Nordoftbahngesellschaft gegrundet wurde, bis und mit 1856 statuten= gemäß ein fester Jahredzins des Aftienkapitales zu 4 %, welcher auf die Baurechnung genommen ward, bezahlt wurde, wie dann im Jahre 1857 zwar eine Statutengbanderung ftatt fand, Kraft welcher in Zukunft eine Dividende bezahlt werden follte, welche durch Busammenrechnung theils des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen unter Abzug der statutengemäß dem Reservefonde einzuverleibenden Quote desfelben, theils des der Baurechnung zur Laft zu schreibenden zu $4\,\%$ zu berechnenden Zinses von denjeni= gen Summen, welche auf die im Baue begriffenen Linien verwendet worden, ausgemittelt wird und wie in Folge dieser Statutenabänderung für 1857 eine Dividende von 4½ % habe ausbezahlt werden können, wie aber, wenn die Bulaffigkeit des Bezuges einer Ronzeffionegebuhr Seitens des Bundes in Frage ftebe, von der den Aftionaren ausbezahlten Summe von Fren. 1,289,227. 63. Die darin enthaltene Nettoeinnahme der Dampfboote, auf welche das fragliche Bundesgeset keine Anwendung finde, und die dem Baukonto gur Last zu schreibenden Zinsen des auf Linien, welche 1857 noch im Baue begriffen waren, verwendeten Rapi= tales, somit ein Gesammtbetrag von Fr. 217,472. 18. in Abzug komme, in Folge wessen sich dann nur noch eine Dividende von 3,73 % herausftelle, und wie endlich die den Aftionaren für das Jahr 1858 ausbezahlte Di= vidende bloß 34/5 % betragen habe. Diese Bahlen scheinen, wie es übrigens nicht wohl andere fein konnte, in dem Bundesrathe die Ueberzeugung hervorgerufen zu haben, daß ihm weder fur das Jahr 1858 noch für frühere Jahre das Recht zuftebe, eine Rongeffionegebuhr von der Nordoftbahn-Gefellchaft zu beziehen. Benigftens ift keinerlei weiteres Anfinnen in Sachen an uns gerichtet worden.

Ginen nicht unwichtigen Gegenstand der Berhandlungen mit dem Gidgenöffischen Postdepartemente bildete die Frage der unentgeltlichen Beforderung der Postbeamten auf der Gifenhahn. Bahrend die Eisenbahnvermaltungen durch das Bundesgeseh über den Bau und Betrieb von Cisenbahnen nur jur unentgeltlichen Beforderung des zu einem Bofttransporte gehörenden Kondufteurs und der zur Bedienung allfälliger fahrender Boftbureaur bestimmten Boftangestellten verpflichtet find, wurde von Seiten des Eidae= nöffischen Boftdepartemente das Begehren geftellt, daß außer den bezeichneten Angestellten auch noch fammt= liche Beamte der Postverwaltung, welche "zum Zwecke der Instruktion, der Inspektion und Ueberwachung "des Boftdienftes die Fahrten in den Bahn=Badwagen oder in den Bahnpoftbureaur geitweise mitzumachen "berufen find oder fpeziell damit beauftragt werden, von Entrichtung jeglicher Gifenbahnfahrtage befreit "fein follen." Die Bewilligung von Freifahrten in der Ausdehnung, wie fie von dem Boftdepartement in Ueberichreitung ber burch bas angerufene Bundesgeset gezogenen Schranken beausprucht worden ift, murbe faktisch fo ziemlich der unentgeltlichen Beförderung des gesammten Bostpersonals gleichkommen, wobei überdieß noch Mißbräuche in Aussicht genommen werden müßten. Wir glaubten daher die Freifahrten für die Boftbeamten nicht in der Allgemeinheit, in welcher fie verlangt wurden, einräumen zu durfen. Dagegen haben wir, um auch bei diesem Anlasse unserseits dem Eidgenöfsischen Postdepartemente gegenüber das mog= lichfte Entgegenkommen zu bethätigen, zu der unentgeltlichen Beforderung der in dem Bundesgesetze nam= haft gemachten Bostangestellten bingu nicht allein den fammtlichen Oberbeamten der Eidgenöffischen General= Direttion fowie den Rreis-Poftdirettoren und Train-Inspettoren, deren Rreise durch die Linien der Nordoftbahn berührt werden, perfonliche Freifarten ju unbeschrantter Benugung der Bahn jugeftellt, fondern uns daneben noch bereit erklart, auch den gur Kontrolirung ber Bahnpoften abgeordneten Beamten, welche feine perfonliche Freikarte befigen, die unentgeltliche Fahrt in den Bahnpoftwagen unter der Bedingung zu gestatten, daß jeweilen ein je für den einzelnen Fall von der Kreispostdirektion ausgestellter Ausweis über den dieffalligen Dienstauftrag vorgewiesen merde. Es ift uns nun zwar feither eine meitere Rund= gebung von Seiten des Eidgenöffischen Boftdepartements nicht zu Theil geworden. Da aber die gemachten Einräumungen weit über unfere gefetlichen Berpflichtungen binausgehen und der Boftverwaltung, wie unbedenklich behauptet werden darf, Alles gewähren, mas billigerweise verlangt werden kann, so find wir mohl zu der Erwartung berechtigt, daß das Departement fich dabei beruhigen werde.

Die Anregung, welche wir, wie in unserm lettighrigen Geschäftsberichte gemeldet wurde, bei dem Eidegenössischen Handels und Bolldepartement betreffend Revision des Bollgesetes, soweit es sich auf den Durchgangszoll bezieht, zu machen uns veranlaßt sahen, hat wenigstens theilweisen Ersolg gehabt. Das Departement und der Bundesrath stimmten der von uns entwickelten Ansicht bei, daß die in dem Bollgesete enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Erhebung des Transitzolles nicht etwa bloß die einheismischen Eisenbahnunternehmungen zu Gunsten der ausländischen beeinträchtigen, sondern daß sie vor allem auch der Eidgenossenschaft siestalischen und volkswirthschaftlichen Schaden bringen. Wenn nun aber das Departement und der Bundesrath in ihren Anträgen und die Bundesversammlung in ihrem Beschlusse diesesen lebelständen bloß in Betreff des vom Centner und nicht auch bezüglich des vom Stücke, vom Werthe und von der Zugthierlast erhobenen Transitzolles Abhülse verschafften, während sie doch in letzterer Beziehung nicht weniger nachtheilig wirken als in ersterer, so hat der Ständerath, das hierin liegende Mißverhältniß nicht außer Acht lassend, dem Bundesrathe ausgetragen, besörderlich sachbezügliche weitere Untersuchungen anzustellen und über das Ergebniß derselben der Bundesversammlung Bericht zu erstatten. — Immer bestrebt,

unserer Gifenbahn einen möglichst erheblichen Tranfitverfehr zuzuwenden, und von der Anficht geleitet, daß Anregungen ju Diesem Behufe dem Gidgenöffifchen Sandeles und Bollbepartement um fo willtommener fein muffen, als in diesem Gebiete die Intereffen der Bundeskaffe und der Schweizerischen Gisenbahngefellichaften in völligem Ginklange fichen, richteten wir an das erwähnte Departement das Gefuch, es wolle die Berfugung treffen, daß, wenn Baarenladungen, welche gange Baggons fullen, auf den Schweizerischen Gifen= bahnen von einer gur Transitabfertigung ermächtigten Bollstätte nach der andern durch die Schweiz transi= tiren, die Berbleiung an den betreffenden Baggons in ihrer Gefammtheit und nicht an ben einzelnen, in denfelben enthaltenen Collis vorgenommen werden folle. Es ichien uns munichbar, daß die Schweizerischen Eisenbahnlinien den in Betreff des Transites mit ihnen konkurrirenden ausländischen Linien auch in diefer Beziehung gleichgestellt werden. Das Departement hat unferer Anregung durch Aufftellung eines einschlägigen Regulatives in anerkennenswerther Weise Rechnung getragen. — Ein Mittel, den Tranfit den Schweizerischen Gifenbahnlinien zuzuwenden, ift namentlich auch darin zu finden, daß Raumlichfeiten vorhanden seien, in welchen die transitirenden Güter abgelagert werden können, bis der Empfänger, dem folde Räumlichkeiten vielleicht nicht zur Berfügung ftehen, ihrer bedarf, daß die Friften, mahrend welcher Waaren als Durchgangeguter angesehen werden, die fogenannten Tran= fitfriften möglichft erftredt und daß endlich die Gebühren für die Ablagerung der Transitguter thunlichst ermäßigt werden. Auch in dieser Richtung haben wir uns, was die Nordostbahn anbetrifft, mit dem Eidgenöffischen Sandels- und Bolldepartement ins Bernehmen gesetzt und es wird bei geeignetem beiderfeitigem Entgegenkommen, das, da auch hier wieder die Intereffen der Bundeskaffe und unferer Gefellschaft Sand in Sand geben, in sichere Aussicht zu nehmen sein durfte, eine Berftandigung wohl nicht ausbleiben. — Gegen den Schluß des Berichtsjahres theilte das Eidgenöffische Sandels= und Bolldeparte= ment den fammtlichen Schweigerifchen Gifenbahngefellichaften mit, daß "mit denjenigen Staaten, Deren "Eifenbahnen nach der Schweiz ausmunden, " Unterhandlungen gepflogen werden follen, welche gewiffe gegenseitig einzuführende Erleichterungen in der Bollbehandlung bei dem interna= tionalen Güterverkehre zum Zwecke haben. Im Berfolge stellte fich heraus, daß diese Erleichterungen namentlich darin bestehen follen, daß die Baaren bei ihrer Ankunft an der Grenze nicht zollamtlich behandelt werden muffen, fondern unter gewiffen fougenden Bestimmungen entweder nach einer anderen Ausgangsstation oder nach einer Station im Innern, bei welcher fich eine Bollstätte befindet, abgefertigt werden können, wobei es die Meinung hat, daß fur die Reiseeffekten ein analoges Berfahren in Anwendung gebracht wurde. Das Departement lud mit Rudficht barauf, daß "die Ausdehnung ber fraglichen Boller-"leichterungen davon abhangig werde, ob und inwiefern die Schweizerischen Gisenbahngesellschaften fich bei ber "Cache ebenfalls betheiligen wollen," Die fammtlichen Schweizerischen Gifenbahngefellschaften zu einer Conferenz behufe Behandlung diefer Angelegenheit ein. Nachdem die Conferenz zu zwei verschiedenen Malen zusams mengetreten war und fchließlich bestimmte fachbezügliche Erflärungen Seitens ber verschiedenen Gifenbahn= Befellichaften verlangt wurden, glaubten wir uns, im Wesentlichen in Uebereinstimmung mit der Unschauungs= weife der fammtlichen in der Confereng vertretenen Gefellichaften, folgender Maagen aussprechen gu follen: "Die Direktion der Nordoftbahn halt die Unficht feft, daß, da Leiftungen der Gifenbahngefellichaften jum "Bwede ber Erleichterung bes Bollbezuges beim internationalen Gifenbahnverkehre in Frage kommen, eine

"Regulirung der dieffälligen Berhaltniffe nur auf dem Wege des Bertrages Statt finden kann. Die Di= "rektion der Nordoftbahn erklart fich zum Abichluffe eines derartigen Bertrages unter folgenden Bedingun= "gen bereit: Gie gestattet die Gratisbeforderung der Bollwachter auf der Sin= und der Ruckreife gegen "jedesmalige Bormeifung einer von der zuftandigen Bollbehorde ausgestellten Legitimationefarte; fie ift auch "gur unentgeltlichen Ginraumung eines Nachtlagers fur diese Bollbedienfteten auf ihren Stationen geneigt, "fofern auf den lettern eine zu diesem Bwecke geeignete Raumlichfeit vorhanden ift. Gie erklart fich "im Vernern geneigt, die Bollbehandlung auf benjenigen im Innern der Schweiz befindlichen Stationen "Statt finden zu laffen, welche in Folge beiderseitigen Ginverftandniffes hiezu werden bezeichnet werden, "immerhin übrigens in der Meinung, daß 1) deshalb der Nordoftbahngesellschaft feinerlei Neubauten ange-"fonnen werden follen; 2) daß, falls bie Unweifung eines Bureaulofals fur Die Bollverwaltung verlangt "wurde, hiefur eine angemeffene Entschädigung zu verabreichen ware; 3) daß die der zollamtlichen Behand-"lung unterliegenden Baaren in benfelben Raumen, beziehungeweife auf benfelben Blagen abgelagert merden "tonnten, wo die Waaren gleicher Urt, welche nicht zu verzollen find, niedergelegt werden; 4) daß von "den zollamtlich zu behandelnden Gutern, gerade wie von den andern, die in der Transportordnung feftge-"feste Lagergebuhr gu Gunften der Bahnverwaltung erhoben murde, falls fie langer als 24 Stunden, von "bem Beitpunkte ihrer Ankunft an gerechnet, auf ber betreffenden Station liegen bleiben follten. Indem "die Direftion der Rordoftbahn ihre Geneigtheit, einen Bertrag auf den eben erwähnten Grundlagen abzu= "ichließen, ausspricht, geht fie im Uebrigen von der Boraussetung aus, bas Gidgenoffiiche Sandeles und "Bolldepartement werde ihr in demfelben die erforderlichen Garantieen dafür zusichern, daß die beabsichtigten "Erleichterungen bes Bollbezuges gleich fehr auf ben Berfehrelinien, welche einen theilmeifen Transport ju "Baffer nothwendig machen, wie auf benjenigen, bei welchen die Gisenbahnlinien unmittelbar an einander "anfcließen, foweit wenigstens die Natur des Waffertransportes es irgendwie gestattet, Unwendung finden werden."

Nicht ohne ein gewiffes allgemeineres Intereffe ift eine Correspondeng, welche wir im Berichtejahre in Betreff des Transportes von Schießpulver auf unserer Bahn mit den betreffenden Eidgenöffischen Amtoftellen gepflogen haben. Der Gidgenöffische Berwalter des Kriegemateriales zeigte uns an, daß er beguftragt fei, Ererzierpatronen fur den Truppengusammengug in Lugiensteig burch die Gifenbahn zu versenden, und erkundigte fich, "ob wir fur den Transport diefer Munition weitere Borfichtsmaßregeln fur nothig "erachten". Bir glaubten biefe Unfrage in ihrer grundfahlichen Tragweite ine Auge faffen und auch bei Diefem Anlaffe vor Allem aus den Rudfichten der öffentlichen Sicherheit beim Bahnbetriebe bas größte Ge= wicht beilegen zu follen. Ift zwar durch unfere Transportordnung die Beforderung von Schiefpulver auf der Bahn ausgeschloffen, fo fann diefer Ausschluß felbstverftandlich nur unter Borbehalt der diegfälligen gefetlichen Bestimmungen Gultigfeit haben. Das Bundesgefet über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen schreibt nun aber vor, es fei jede Gifenbahnverwaltung verpflichtet, Militar, welches im Gidgenöffischen Dienfte fteht, sowie Ariegematerial der Eidgenoffenschaft auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Salfte der niedrigften bestehenden Tare durch bie ordentlichen und, wenn es fich um größere Truppenkorps handle, nöthigenfalls auch durch außerordentliche Bahnzuge zu befordern; dabei habe jedoch die Gidgenoffenschaft die Roften, welche durch außerordentliche Gicherheitsmagregeln fur den Transport von Bulver und Rriegsfeuer= wert veranlagt werden, ju tragen und fur Schaden ju haften, der durch Beforderung der lettermahnten

Gegenstände ohne Berschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werben sollte. Angesichts dieser Borschrift des Bundesgesetzes schien uns unsere Aufgabe darin zu bestehen, auf der einen Seite derselben die gebührende Nachachtung zu Theil werden zu lassen, auf der andern Seite aber auch densjenigen Ansorderungen gerecht zu werden, welche das auf der Bahn reisende Publikum im Interesse seiner Sicherheit an uns zu stellen besugt ist. Wir erklärten uns also dahin, daß wir Pulver und Kriegsseuerwerk mit Truppenkorps, falls die zuständige Militärstelle es verlange, abgesehen aber hievon nur mit Extrazügen, welche ausschließlich für diese Transporte bestimmt seien, und nicht mit unsern gewöhnlichen Personen= und Güterzügen besördern werden und daß wir für allen aus solchen Transporten der Bahngesellschaft erwach= senden Schaden im Sinne des Gesetzes vollen Ersatz beanspruchen müssen. Spätere, in mehr indirekter Weise an uns gelangte sachbezügliche Anregungen erledigten wir jeweilen durch Wiederholung der eben mitgetheilten Erklärung.

2. Die Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht, gestatten uns, da die belangreichern Mittheilungen aus diesem Gebiete in andern Abtheilungen Platz zu finden hatten, eine sehr kurze und nur noch ergänzende Berichterstattung.

Im Anschlusse an Betitionen, welche aus dem Aargauischen Seethale und Freiamte an den Großen Rath von Aargau für Herstellung verbesserter Kommunikationen des Seethales mit der Station Ruppersweil und des Freiamtes mit der Station Bildegg gelangten, glaubten wir, da die Bervollkommnung der Berbindungsstraßen mit den Stationen immer eine Bermehrung der Bahnfrequenz nach sich zieht, das gleiche Gesuch auch unserseits an die oberste Landesbehörde des Kantons Aargau richten zu sollen. Wir beriesen uns in unserer Eingabe mit auf den Umstand, daß die Nordostbahn-Gesellschaft für die Bewilligung zu dem Baue der Eisenbahn über Ruppersweil statt über Lenzburg eine Baarzahlung von Fr. 700,000 leisten mußte, während doch das Tracé über Ruppersweil den Interessen des gesammten Kantons Aargau und der Schweiz viel besser entsprach, daß unter diesen Umständen jene Geldsleistung doch wohl nur die Bedeutung haben konnte, daß vermittelst derselben den Lokalinteressen, welche bei jener Tracéentscheung allgemeinen Landesinteressen hintangesetzt werden mußten, bestthunlicher Ersaß verschafst werden solle und daß, nachdem Lenzburg eine solche Entschädigung durch Bervesserung der Straße nach Wildegg zu Theil geworden, dem Seethale und Freiamte ein Anrecht auf gleiche Berücksschtigung nicht abzusprechen sein dürste. Unsere Bittschrift scheint beim Großen Rathe von Aargau vorläusig eine nicht unz günstige Ausnahme gefunden zu haben.

Die Bereinbarung, welche früher mit der Regierung von Aargau betreffend den Bezug des Ohm= geldes auf der Station Brugg getroffen worden ift, wurde auf die Stationen Wildegg und Aarau aus= gedehnt und, um einem von der Regierung von Aargau geäußerten Bunsche zu entsprechen, dem von der lettern mit der Centralbahn-Geschlichaft abgeschlossenen den gleichen Gegenstand betreffenden Bertrage angepaßt.

Wir waren wiederholt im Falle, und an die Regierung von Thurgau zu wenden und fie anzugehen, die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, damit die Buhrungen an der Thur in der Nähe der Eisenbahn= brude rechtzeitig und zweckmäßig ausgeführt, beziehungsweise erganzt werden.

Im Berichtsjahre ift ein Bertrag mit der Regierung von Thurgau über den Transport des von ihr aus den Burttembergischen und Baberischen Salinen zu beziehenden Salzes von den Hafenplagen

Ludwigshafen und Lindau nach Gottlieben und Romanshorn und von letterem Orte nach verschiedenen Thursgauschen Eisenbahnstationen, sowie über die Lagerung der Salzvorräthe in Romanshorn und auf den Zwisschenstationen abgeschlossen worden. Der Bertrag bringt Thurgau den Bortheil einer Frachtermäßigung, während er hinwieder der Nordostbahn Transporte zuführt, die ihr bisanhin entgangen sind.

II. Derhältniffe gu andern Gifenbahnunternehmungen.

Es liegt une in diesem Abschnitte vorerft ob, über die weitere Bollziehung des Bertrages, welcher am 26. August 1857 zwifden der Großherzoglich Badifchen Gifenbahnverwaltung und der Nordoftbahn= Gefellschaft betreffend herstellung ber Berbindungebahn zwischen der Nordostbahn und ber Badifchen Staatsbahn von Turgi bis Baldehut abgeschloffen worden ift, Bericht zu erstatten. Bir haben ichon in unferm legtjährigen Geschäfteberichte jur Renntniß bringen können, daß wir den Bertrag jowohl bem Bundesrathe als der Regierung von Margau vorgelegt haben, daß und von Seite bes Bundesrathes die Erwicderung, "er habe, da fraglicher Bertrag nichts den Intereffen der Cidaenoffenschaft Buwider= "laufendes enthalte, gegen die Ausführung desfelben nichts einzuwenden und er beschränke fich somit darauf, "von dem Bertrage Bormerkung zu nehmen," und hinwieder von Seite der Regierung von Aargau die Rudantwort, fie habe "auch von dem Standpunkte der kantonalen Intereffen aus gegen den Bertrag nichts "einzuwenden", ju Theil mard, und daß dann auf Grundlage diefer Erklarungen die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Bertrage ftatt gefunden habe. Bar der Bertrag in Folge deffen in jeder Beziehung rechtsbeständig geworden, fo mußte es und nicht wenig befremden, von dem Bundeerathe die Mittheilung zu erhalten, daß der Bermaltungerath der Bereinigten Schweizerbahnen und Das Grundungskomite fur die untere Glattthalbahn in Bulach mit dem Gefuche an ihn gelangt feien, er wolle jenem Bertrage Die Ratififation verweigern, weil derfelbe eine Bestimmung enthalte, nach welcher andere Linien von der direkten Berbindung mit Baden ausgeschloffen feien. Bom Bundesrathe um unfere Bernehmlaffung in Sachen angegangen, glaubten wir uns über die Unrichtigkeit der erhobenen Einwendung nicht verbreiten, fondern ausschließlich nachweisen zu follen, daß ein Gintreten auf das Gesuch fcon mit Rudficht darauf, daß diefe Angelegenheit ju ganglicher Erledigung gediehen fei, als durchaus unftatthaft ericheine. Die Erwiederung des Bundesrathes an die Reflamanten ging dabin, "ber fragliche "Bertrag fei ihm feiner Beit vorgelegt worden und er habe nach Prufung desselben ohne Ratificationsform= "lichkeiten einfach erklart, daß er gegen bie Ausführung ber Uebereinkunft keine Ginwendung ju machen habe, "da fie nichts den Interessen der Eidgenoffenschaft Buwiderlaufendes enthalte; bei dieser Sachlage konne er "daher nicht einem Gefuche Folge geben, welches dahin gehe, dem Bertrage die Ratifikation gar nicht oder "nur unter gemiffen Bedingungen zu ertheilen; übrigens fei durch den Befchluß des Bundesrathes "der Ausführung des Staatsvertrages mit Baden v. 3. 1852 und der Rompetenz der Eidgenöffischen "Behörden in feiner Beife vorgegriffen und follten fpater wirkliche Ronflittfalle eintreten, fo hatten aledann "die zuständigen Behörden bas Maafgebende zu verfügen." Da der Bundesrath uns von dem Inhalte feiner Erwiederung an die Reclamanten Renntniß zu geben fich veranlagt fah, fo hielten wir es fur angemeffen, rudantwortlich "die der Nordoftbahn-Gefellichaft in Sachen zustehenden Rechte in jeglicher Richtung "bestens zu vermahren". - Gemäß dem in Rede stehenden Bertrage foll die Berbindungebahn Turgi= Baldohut spätestens mit 1. Mai 1860 dem Betriebe übergeben werden. Nach bem gegenwärtigen Stande der Arbeiten auf Diefer Bahnftrede läßt fich annehmen, daß langftens mit Bollendung der Gifenbahnbrude über den Rhein, des größten Bauwerkes der Linie, auch die fammtlichen übrigen Bauten zu Ende geführt fein werden. Die Großherzoglich Badifche Dberdireftion des Stragen= und Bafferbaues, unter deren Leitung Die Brücke über den Rhein ausgeführt wird, hofft, dieselbe icon bis 1. August laufenden Jahres dem Betriebe übergeben zu können und es darf fomit die Eröffnung der ganzen Bahnstrede Turgi=Baldshut bereits auf diesen nahen Beitpunkt in Aussicht genommen werden. Da fur die von Turgi bis zu der Rhein= brude reichende Bahnftrede, deren Bau der Nordoftbahn-Gefellichaft obliegt, noch naber gerudte Bollendungstermine aufgestellt find, fo hatten wir und die Frage vorzulegen, ob nicht die Bahnftrecke Turgi= Robleng vorerft partiell dem Betriebe übergeben merden folle. Bir verneinten unter Buftim= mung des Berwaltungerathes diese Frage, Da jenes Bruchftuck boch nicht viel fruber als die gange Linie dem Berkehre hatte anheimgegeben werden konnen und da folde partielle Bahneröffnungen neben andern Uebel= ftanden namentlich auch benjenigen mit fich bringen, daß die unausweichlichen provisorischen Bauten an den zeitweiligen Endstationen unverhaltnigmäßige Rosten veranlaffen. — Der Bertrag, über deffen weitere Bollgiehung wir Bericht erstatten, ichreibt vor, daß die Badiiche Gifenbahnvermaltung auch die fur den Betrieb der Nordoftbahn in dem Bahnhofe zu Baldehut erforderlichen Lofalitäten und Ginrichtungen berguftellen und der Nordoftbahn-Gefellichaft unentgeltlich gur Benugung zu überlaffen habe. Die Unterhandlungen, welche betreffend die Ausführung definitiver Bauten zum 3wecke der Erfüllung diefer Bertragebestimmung mit der Badifchen Oberdireftion des Stragen= und Bafferbauce gu pflegen find, befinden fich in bestem Bange.

Den Areis der Eisenbahnunternehmungen anlangend, mit welchen fich die unfrige auf Grundlage von Unterhandlungen, die entweder früher icon jum Abichluffe gedieben oder im Berichtejahre durchgeführt, beziehungeweise angebahnt worden find, in direftem Berfehre befindet und mit welchen Berträge betreffend das Durchlaufen der Gutermagen oder ganger Buge von einer Bahn auf Die andere abgeschloffen worden find, haben wir vorerft zu erwähnen, daß mit der Schweizerischen Centralbahngesellich aft Bertrage betreffend Ginrichtung eines direften Bertehres sowie über das Durch= laufen der Guterwagen und ganger Buge abgeschloffen find, deren wir theilweise ichon in dem lettjährigen Geschäftsberichte Erwähnung thun konnten. Wir stehen gegenwärtig mit dem Direktorium der Centralbahn betreffend einige in diesen Berträgen anzubringende Modifikationen, welche fich auf Grundlage der mittlerweile gemachten Erfahrungen als nothwendig herausgestellt haben, in Unterhandlung. — Mit der Gefell= fchaft der Bereinigten Schweizerbahnen find in neuerer Beit Bertrage betreffend Ginführung eines direften Berfonen- Gepad- und Baarenverfebres, fowie bezüglich des Durchlaufens der Guterwagen auf ähnlichen Grundlagen, wie est früher mit der Centralbahn-Gesellschaft geschehen ift, formlich abgeschloffen worden. Schon geraume Beit vorher find in Folge von Unerbietungen, welche wir der Gefellichaft der Bereinigten Schweigerbahnen machten, Die Borfchriften Diefer Bertrage faftifch gur Ausubung gebracht worden. - Die mit der Burttembergischen Centralbehorde fur die Bertehreanstalten

abgefchloffenen, ichon in unferm legten Gefchafteberichte erwähnten Bertrage über diretten Berfonen= und Ge= packverkehr zwischen der Nordostbahn und der Burttembergischen Staatsbahn und betreffend gemeinschaftliche Beforgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen find, abgesehen von einigen untergeordnetern Modifitationen , im Befentlichen in unverandertem Beftande geblieben. - Die Unterhandlungen, welche wir gemäß einer in unsern vorjährigen Geschäftebericht niedergelegten Mittheilung mit der Generaldirektion der Banerischen Berkehrsanstalten betreffend Ginrichtung eines direkten Berkehres zwiichen ber Nordoftbahn und den Bagerischen Gisenbahnen angefnupft hatten, find mittlerweile dabin gedieben, daß der direfte Berfonen= und Gepachverfehr zwischen biefen beiden Bahnen mit dem 1. Auguft des Berichtejahres ins Leben getreten ift, mahrend in Betreff der Ginführung eines direften Guterverkehres ein Abichluß noch nicht erzielt werden konnte. - Die Direktion der Badifchen Berkehreanstalten sprach den Bunfc gegen uns aus, wir möchten ichon vor Eröffnung der Berbindungsbahn Turgi-Baldehut, welche vertragegemäß die Ginrichtung eines direkten Berkehres zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn gur Folge haben wird, gur Ginfuhrung eines Direften Daarenverkehres zwischen den beiderseitigen Bahnen in der Beife Sand bieten, daß die Badifche Gifenbahnverwaltung den Transport der Guter gwifchen Baden und Baldehut vermittelft gewöhnlicher Ruhrwerke beforgen und fich dabei auf den Standpunkt ftellen murde, wie wenn die Badifche Bahn bis Baden reichte und die Uebergabe der Guter von der Badifchen Berwaltung an die Nordoftbahn-Gefellichaft und umgekehrt in Baden ftattfande. Wir glaubten Diesem Unsuchen um fo eber entsprechen zu follen, als wir uns nicht verhehlten, daß Butertransporte, welche auf Diefe Beife menig= ftens einem Theile der Rordoftbahn gefichert werden, fonft fehr leicht mit ganglicher Umgehung unferer Bahn nach Burich und Winterthur gelangen konnten. Der Berwaltungerath gab feine Buftimmung ju Diefer Unichauungeweise badurch ju erkennen, daß er einem von une mit der Direktion ber Badifchen Berkehrsanstalten abgefchloffenen fachbeguglichen Bertrage feine Genehmigung ertheilte. - Endlich durfen wir nicht unerwähnt laffen, daß der im Fruhling des Berichtejahres eingeführte direfte Berfonen= Gepact- und Guterverkehr awiichen der Nordoftbahn und der Schweizerischen Beftbahn, welcher durch die Centralbahn und die Dampfichifffahrt auf den Jurafee'n vermittelt wird, fortbesteht, daß nun auch ein diretter Bersonen= und Gepadverkehr zwifden der Nordoftbahn und der Frangofifden Oftbahn über das Gebiet der Centralbahn bin eingerichtet ift, daß im Laufe des Berichtsjahres der zwifchen der Burttembergifchen Staats bahn und der Nordoftbahn bestehende dirette Bersonen= Gepade und Baarenverkehr auf die Central= bahn über das Gebiet der Rordoftbahn hin ausgedehnt worden ift und daß wir eben damit befchäftigt find, die gleiche Erweiterung des zwischen der Rordoftbahn und den Banerisch en Bahnen bestebenden direften Berfehres herbeiguführen. Bir glauben auch ichlieglich noch besonders hervorheben gu durfen, daß in Folge unserseits erfolgter Anregungen ein direfter Berfonen= Bepade und Guterverkehr zwi= fchen den Bereinigten Schweizerbahnen und der Centralbahn unter Durchlaufen der beiderfei= tigen Guterwagen und ebenso ein direfter Bersonen= und Gepadverfehr zwischen ben Bereinigten Schwei= gerbahnen und der Frangofichen Oftbahn ine Leben getreten ift.

Ronnten die Unterhandlungen mit den Bereinigten Schweizerbahnen betreffend Ginrichtung eines direkten Berkehres und bezüglich des Durchlaufens der Bagen zu Ende geführt werden, so find hinwieder andere betreffend die Mitbenugung der Bahnhöfe von Binterthur und Ballisellen, sowie

bann auch der Bahnftrede Ballifellen = Burich und bes Bahnhofes Burich durch die Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen gur Beit noch ichwebend. - Die Unterhandlungen betreffend die Mitbenugung des Bahnhofes in Winterthur waren ichon im Fruhfommer bes Berichtsiahres fo weit gediehen, daß ein von unserer Seite auf Grundlage wiederholter Ronferenzialverabredungen ausgearbeiteter Entwurf zu einem fachbezüglichen Bertrage der Abordnung der Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen mitgetheilt werden konnte. Obicon nun mittlerweile eine Ginigung namentlich auch über die Quote, mit welcher fich die Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen an der Berginfung des auf den Bahnhof Winterthur verwendeten Rapitales und an den Roften der Beforgung des Dienftes auf dem Bahnhofe zu bethei= ligen hat, noch nicht erzielt worden ift, so geben wir und doch der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß auch Die Unterhandlungen betreffend Mitbenutung des Bahnhofes in Binterthur in einer Berftandigung ihren Abschluß finden werden. — Die den Bahnhof Ballifellen beschlagenden Unterhandlungen find einfacherer Natur und es hat zwischen den Abordnungen der beiderseitigen Gesellschaften in Betreff aller wesentlichern Buntte bereits eine vorläufige Bereinbarung ftattgefunden, die wohl nur noch in die Form eines abichlieglichen Bertragsentwurfes gebracht werden muß, um auch diefen Theil der Unterhandlungen zu einem erfprieflichen Biele gu führen. — Bon besonderer Bichtigfeit find endlich bie in Betreff ber Mitbenutung ber Bahnftrede Ballifellen=Burich und des Bahnhofes Burich durch die Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen obschwebenden Unterhandlungen. Defhalb sowie um des Intereffes willen, das fie befonders auch in den dabei betheiligten Landesgegenden finden durften, glauben wir etwas einläglicher auf Dieselben eintreten zu follen. In einer unter bem 23. Februar 1858 an uns gerichteten Buschrift sprach ber Berwaltungerath der Bereinigten Schweizerbahnen "feine Anficht dabin aus, daß er fich bei dem Umftande, "daß der Bagenwechsel und die Umladung in Ballifellen wegen der geringen Entfernung diefer Station von "Burich gang besonders unbequem fei und daß die in einer ziemlich unbewohnten und der Entwickelung eines "irgend bedeutenden Berkehres nicht gunftigen Gegend gelegene Durchgangsstation Ballisellen kaum als Endpunkt "der Glattthallinie werde betrachtet werden konnen, fondern daß als folder offenbar und folgerichtig nur Burich "felbst angesehen werden muffe, zu dem Begehren der Gestattung durchgehender Fahrten fur Bersonen und "Guter über Ballifellen nach und von Burich, immerhin gegen angemeffene Bergutung, berechtigt glaube," weghalb er uns "um unsere beforderliche Ruckaußerung, ob wir hiemit einverstanden und ob wir bereit "feien, die Sache auf dem Ronferenzwege zu behandeln, ersuche." Unfere Erwiederung ging dabin, "daß, wenn "wir entschieden in Abrede stellen muffen, daß der Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen ein derartiges "Recht zustehe, und wenn wir diese unsere Unschauungeweise für dermaßen selbstverständlich ansehen, daß wir "eine Begrundung derselben für überfluffig halten mußten und daher unterlaffen, hinwieder von uns aner-"tannt werde, daß fur uns unter Umftanden Ronvenienz vorliegen tonnte, zu einer Ginrichtung, wie fie an= "geftrebt werde, Sand zu bieten." Dabei wiesen wir übrigens ichon von vornherein darauf bin, "daß wir "bei daherigen Berhandlungen den naturlichen Busammenhang, welcher zwischen einer derartigen Ginraumung "und dem Borgehen der Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen in Betreff der Berftellung anderweiti= "ger Fortsetjungen ihrer Linien bestehe, vor allem aus ins Auge zu faffen im Falle maren." Bei den Ron= ferengen, welche Ende Mai und Anfange Juni des Berichtejahres zwischen Delegirten ber beiberfeitigen Gefellichaften ftattfanden und in welchen namentlich die ichon erwähnten Unterhandlungen bezüglich der Mitbe=

nutung des Bahnhofes Binterthur durch die Gefellichaft ber Bereinigten Schweizerbahnen gefordert murben, drang unfere Abordnung, unter hervorhebung der Bunichbarkeit einer Berftandigung über die Mitbenutgung der Bahnstrecke Ballifellen=Burich und des Bahnhofes Burich durch die Gesellschaft der Bereinigten Schwei= zerbahnen vom Standpunkte der Berkehreinteressen aus, auf Fortsehung der Konserenzen namentlich auch Behufs Berhandlung Diefes wichtigen Punktes. Es wurde dann auch wirklich beschloffen, eine weitere Konferenz zu dem angegebenen Zwecke abzuhalten und auf diefelbe fachbezugliche Instruktionen der beiderseitigen Gesell= schaftsbehörden einzuholen. Die Abordnung der Bereinigten Schweizerbahnen erklärte fich aber wiederholt verhindert, einer folden Konferenz beizuwohnen. Mittlerweile war im Anfange des Monats Juli von Mit= gliedern des in Baris refidirenden Comite's der Bereinigten Schweizerbahnen durch eine Mittelsperfon bas Anfuchen an uns gerichtet worden, wir mochten diefem Comite die Anerbietungen gur Renntnig bringen, welche wir betreffend die Mitbenugung der Bahnftrede Ballifellen=Burich und des Bahnhofes Burich durch die Gefellicaft der Bereinigten Schweizerbahnen in die Instruktion an unsere Abordnung zu jener verabredeten weitern Ronfereng niedergelegt hatten. Wir entsprachen diesem Bunsche sofort bereitwillig, ohne daß unsere Eröffnungen zu dortseitigen Erwiederungen Beranlaffung gegeben hatten. Nur der Berwaltungerath der Bereinigten Schweizerbahnen äußerte in einer unter dem 17. Juli an uns gerichteten Buschrift sein im hinblick auf die angeführten Thatfachen wohl nicht begrundetes Befremden darüber, daß wir, indem wir jene Mittheilung dem Parisercomite gemacht, ihn gemiffermaßen umgangen hatten, und knupfte an diese Ausstellung die Erklarung, daß er, bevor die Bundesversammlung über den ihr vorgelegten Entwurf zu einem Nachtragegefehe betreffend die Gifenbahnen entichieden haben werde, zu einer Fortsetung der Unterhandlungen nicht Sand bieten könne. Dieser Entscheid erfolgte am 30. Juli. Um 23. August fodann theilte und ber Berwaltungerath ber Bereinigten Schweizerbahnen unter Berufung auf feine Bufchrift vom 17. Juli mit, "er werde binnen Rurgem im Falle "fein, uns fachbezügliche Mittheilungen zugehen zu laffen." Als diefe aber gleichwohl fortwährend ausblieben, und die Eröffnung der Linthlinie durch die Preffe in nahe Aussicht gestellt murde, faben wir uns genöthigt, in einer am 3. October an ben Berwaltungerath ber Bereinigten Schweizerbahnen gerichteten Bufchrift vor= erft einen Ruchlid auf die in Sachen ftattgehabten Bergogerungen zu werfen und fodann ichlieflich zu erflaren, "daß wir bei diefer Sachlage lediglich darauf angewiefen feien, auf der einen Seite die endliche Abhaltung "der schon Anfange Juni beschlossenen Ronferenz Behufe Erzielung einer Berständigung über die Einrichtung "der Station Wallisellen sowie über die Bermittlung des Berkehres zwischen der Glattthal- und der Nordost-"bahn im Allgemeinen und den Transport der in Ballifellen von der Glattthallinie auf die Nordoftbahn "oder von der legtern auf die erstere übergehenden Reisenden namentlich auch auf der Bahnstrecke Wallisellen= "Burich im Befondern neuerdings und nachdrudlich in Borichlag ju bringen, auf der andern Seite aber auch "alle und jede Berantwortlichkeit für die Inkonvenienzen, welche aus der ohne unsere Schuld, ja entgegen un= "fern fortgefesten Unregungen ftattfindenden Bergogerung der dieffalls erforderlichen Bereinbarungen fur bas "Bublifum entstehen durften, des Bestimmteften von und abzulehnen." In Folge diefer Bufdrift erklarte nun der Berwaltungerath der Bereinigten Schweizerbahnen, "mit uns über die fammtlichen berührten Punkte in "Ronferenzverhandlungen treten zu wollen," worauf dann endlich am 16. Oftober die längst verabredete Kon= fereng ftattfand. In Diefer Ronfereng wiederholten wir Die Anerbietungen betreffend Mitbenutung der Bahnftrede Ballifellen-Zurich und des Bahnhofes Zurich durch die Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen,

welche wir ichon Unfangs Juli in ber angegebenen Weise bem Barisercomite mitzutheilen veranlaßt worden waren. Es wurden dieselben durchgesprochen und unserseits in Berucksichtigung erfolgter Ausftellungen modifigirt. Die Schlugverabredung an der Ronfereng ging dabin, daß nach einer noch vorzunehmenden Actenvervollstandigung die Abordnung der Gesellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen ben hierseitigen Delegirten zu erklären habe, ob fie im Allgemeinen auf Grundlage der von und gemachten Unerbietungen in weitere Unterhandlungen einzutreten geneigt fei, wobei es die Meinung habe, daß, wenn diese Erklarung im bejahenden Sinne abgegeben werde, dann von der hierseitigen Abordnung ein bis in alle Ginzelnheiten gebender Bertrageentwurf ausgearbeitet werden folle. Nachdem die Actenvervollständigung am 3. November ftattgefunden batte, gab die Abordnung der Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen der unfrigen am 23. Dezember die Erflärung ab, "daß fie grundfäglich und im Allgemeinen gang bereit fei, auf Grundlage der in der Konfereng "bom 16. Oftober gepflogenen Besprechung und unserseits gemachten Bropositionen eine definitive Bereinba-"rung mit und zu erzielen." Unfere Abordnung arbeitete nun verabredetermaßen einen Bertragsentwurf aus und übermittelte denselben unter bem 18. Marg abbin den dortseitigen Delegirten. Bir glauben die mesent= lichften Beftimmungen Diefes Entwurfes um fo unbedenklicher in unfern Gefchaftebericht aufnehmen ju follen, als die Sauptgrundlagen unferer fachbezuglichen Anerbietungen ichon langft, wenn auch theilweise entftellt, in die Deffentlichkeit gedrungen find. Die wichtigften Artikel bes Bertrageentwurfes find folgende: "Die "Nordoftbahn = Gefellichaft raumt der Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen das Recht der Mit-"benutung ber Bahnftrecke Ballifellen = Burich und des Bahnhofes Burich Behufe Bermittlung desjenigen "Berkehres ein, welcher auf der Bahnlinie Chur - Glarus - Ballifellen an letterem Orte anlangt, dort von den "Bereinigten Schweizerbahnen auf die Nordoftbahn übertritt und nach Burich, beziehungeweise über Burich "binaus geht oder welcher fich in der entgegengesetten Richtung bewegt. Ueberall, wo in dem Bertrage von "einer Mitbenutung der Bahnftrece Ballifellen=Burich und des Bahnhofes Burich durch die Gefellichaft der "Bereinigten Schweizerbahnen die Rede ift, foll darunter eine Mitbenutung ausschließlich zur Bermittlung bes "in diesem Artitel bezeichneten Berkehres verftanden fein" . . "Damit die Bahnftrede Ballisellen-Burich durch die "amei fontrabirenden Gefellichaften neben einander in einer beiderfeitst hunlichft ungehemmten Beife betrieben "werden fonne, verpflichtet fich die Nordoftbahn= Gefellichaft, noch vor der Ginfuhrung des Kahrtenplanes "für den Sommer 1859 auf jener Bahnstrecke das zweite Geleife zu legen, wobei es die Meinung bat, daß "dann das eine Beleife fur die von Ballifellen nach Burich und das andere fur die in der umgekehrten Rich= "tung fich bewegenden Buge der beiden Gefellichaften benutt werden foll" . . "Die Mitbenutung des Bahnhofes "Burich durch die Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen erftrectt fich auf den ganzen inneren und auße-"ren Bahnhof mit Ausnahme berjenigen Beftandtheile, welche ausschließlich fur ben Dienft der einen ober "der andern der beiden kontrabirenden Gefellichaften bestimmt find. (Diese Bestandtheile werden nun in dem "Bertragsentwurfe der Reihe nach aufgeführt.)" . . "Die Mitbenutung des Bahnhofes Zurich durch die Gefellschaft "der Bereinigten Schweigerbahnen ichließt in fich, daß das auf demfelben angestellte Dienstpersonal der Nordoft-"bahn auch die gefammten jur Bedienung der Bahnzuge der Bereinigten Schweizerbahnen erforderlichen Ber-"richtungen, worunter jedoch die Reinigung des Betriebsmaterials, die Bornahme von Reparaturen an demfel-"ben, die fammtlichen Manipulationen mit bem Brennmateriale und das Kaffen von Baffer fur die Lokomotiven "nicht verftanden fein follen, beforgt" . . "Die Nordoftbahn-Gefellichaft verpflichtet fich, der Gefellichaft der Berei"nigten Schweigerbahnen ein Grundftud abzutreten, beziehungeweise fur dieselbe ein Grundftud zu erwerben, "welches, an den Bahnhof in Burich in feiner jegigen Begrengung unmittelbar anftogend, gur Berftellung "der ausschlieflich fur den Dienft der Bereinigten Schweigerbahnen bestimmten Gebaude, Materialablagerungs-"plage u. f. w. ju benugen, dabei übrigens in den Bereich des Bahnhofes, wenn auch als eine befondere "Abtheilung desfelben, ju gieben ift. Die Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen hat der Nordoftbahn= "Gefellichaft die Auslagen zu erfeten, welche ber legern um diefes Grundftuckes willen erlaufen find oder noch "erlaufen werden" . . "Die Blanirung ber ausschlieglich fur ben Dienft der Bereinigten Schweigerbahnen be-"ftimmten Abtheilung des Bahnhofes Burich fowie die herftellung und Unterhaltung der Gebaude und Ge-"genftande des Oberbaues auf berfelben werden der Gefellichaft ber Bereinigten Schweizerbahnen anbeimge-"geben" . . "Unter Borbehalt der der Nordoftbahn = Gefellichaft Rraft ihrer allgemeinen und befondern Bor-"fchriften fur das Dienftpersonal zustehenden Disziplinargewalt ift die Unftellung, Besoldung und Entlaffung "des Personales, welches den Dienft auf der ausschließlich von der Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbah= "nen benutten Abtheilung des Bahnhofes Burich zu versehen hat, Sache der lettern Gesellichaft" . . "Der "Befellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen fteht die Aufstellung eines beliebigen Fahrtenplanes fur ihre "auf der Bahnftrecke Ballifellen=Burich fich bewegenden Bahnzuge zu. Es ift derfelbe jedoch dem Fahrten= "plane der Nordoftbahn in der Art angupaffen, daß der lettere durch den erftern in feiner Beife geftort "wird. Jedenfalls foll durch den Fahrtenplan fur die Bereinigten Schweizerbahnen die Abfahrt der Bahn-"juge der lettern von Burich, beziehungsweife Ballifellen jeweilen mindeftens eine Biertelftunde vor oder "nach der Abfahrt der in gleicher Richtung mit jener fich bewegenden Buge der Nordoftbahn festgeset wer-"ben" . . "Die Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen ift auch zur Anordnung von Extrazugen auf der "Bahnstrecke Ballifellen=Burich berechtigt. Fur die Ausführung von folden ift jedoch jeweilen im einzelnen "Falle die Bewilligung der Bahnhof-Inspettion Burich nachzusuchen, welche fie zu ertheilen verpflichtet ift, "wenn nicht Rudfichten der Sicherheit oder eines ungehemmten Betriebes der Nordoftbahn im Wege fteben" . . "Die Tagen, welche auf der Bahnftrede Ballifellen=Burich fur den Transport derjenigen Berfonen, Baaren "u. f. w., die in Ballifellen von den Bereinigten Schweizerbahnen auf die Nordoftbahn oder von der lettern "auf die erftern übergeben, bezogen werden, fallen in ihrem gangen Umfange der Gefellichaft der Bereinigten "Schweizerbahnen zu" . . "Die Tagen fur den Transport von Berfonen, welche fich von Burich nach Derlikon "oder nach Ballifellen oder von Derliton nach Ballifellen begeben oder diefe drei Diftangen in der umge-"tehrten Richtung gurudlegen und welche fich zu dem Ende hin der Bahnzuge der Bereinigten Schweizer-"bahnen bedienen follten, fallen der Nordoftbahn-Gefellichaft zu, ohne daß die lettere der Gefellichaft der "Bereinigten Schweizerbahnen fur den Transport folder Berfonen eine Entickadigung zu leiften batte" . . "Der Betrag der Tagen fur die Transporte der Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen auf der Bahn-"ftrede Ballifellen-Burich wird, foweit die Tagen Diefer Gefellschaft zufallen, von der lettern nach Belieben, "immerhin jedoch unter Beachtung der Diesfalls beftebenden fongeffionsgemäßen Berpflichtungen, feftgefest" . . "Der von der Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen fur die Mitbenugung der Bahnftrece Balli-"fellen Burich und des Bahnhofes Burich zu bezahlende Rachtzins besteht in den nachfolgenden Leiftungen: "1) Die Gefellicaft der Bereinigten Schweizerbahnen bezahlt der Nordoftbahn=Gefellicaft einen zu 5 % berechne= "ten jährlichen Bins des vierten Theiles des jeweiligen fur die Bahnftrecke Ballifellen=Burich verwendeten Bau"tapitales *). Diefe Bahnftrede fallt von der letten Burichwarts gelegenen Beiche bes Bahnhofes Balli= "fellen bis zu der erften gegen Ballifellen bin liegenden Beiche bes Bahnhofes Burich in Berechnung; "2) die Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen bezahlt der Nordoftbahn-Gefellichaft einen zu 5 % berech-"neten jahrlichen Bins des fechsten Theils des jeweilen auf den Bahnhof Burich, soweit er von der Gefell-"ichaft der Bereinigten Schweigerbahnen mitbenutt wird, verwendeten Baufapitales **); 3) die Gefellichaft "der Bereinigten Schweizerbahnen betheiligt fich mit denfelben Quoten an den Roften der Unterhaltung der "Bahnstrede Ballifellen = Burich und des Bahnhofes Burich, soweit fie den lettern mitbenutt, wie "fie auch, falle der gegenwärtige Bertrag im Berfolge aufgehoben werden follte, fur den dannzumaligen "durch Abnugung (deperissement) entstandenen Minderwerth der Bahnlinie Ballifellen-Burich und der von "ihr mitbenutten Beftandtheile des Bahnhofes Burich in dem gleichen Berhaltniffe Erfat ju leiften hat; "4) die Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen betheiligt fich endlich mit den gleichen Quoten an den "Befoldungen und Löhnen des fur die Bewachung ber Bahnftrece Ballifellen-Burich und des Bahnhofes "Burich, sowie fur die Bedienung der Station Derliton und des Bahnhofes Burich angestellten Bersonales, "foweit das lettere nicht ausschlieglich fur den Dienst der Nordoftbahn oder der Bereinigten Schweizerbahnen "bethätigt ift. Diese Bestimmung findet fur den Fall, daß besondere Lotomotiven gur Besorgung des Dienftes "auf dem Bahnhofe in Burich verwendet werden, auf die darüber erlaufenden Roften analoge Anwendung" . . . "Der Bertrag tritt fofort in Rraft und mit der Ginführung des Sommerfahrtenplanes fur 1859 in Birt-"famteit. Er ift 5 Jahre lang, von dem Beitpunkte des Abichluffes desfelben an gerechnet, unauffundbar. "Nach Ablauf dieses Zeitraumes fann er von beiden Kontrabenten jederzeit unter Beobachtung einer Kun= "dungefrift von einem halben Jahre aufgekundet werden. Der Nordoftbahn=Gefellichaft fteht dieses Rundungs= "recht auch innerhalb jener 5 Jahre zu, falls die Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen eine oder beide "ihrer in die Nordoftbahn ausmundenden Linien über Diefelbe hinaus felbst ausdehnen oder die Erbauung "folder Gifenbahnen ihrerfeits unterftugen murbe. Sollte die Nordoftbahn = Gefellichaft von dem ihr unter "der ebenermahnten Boraussegung eingeräumten Rundungerechte Gebrauch zu machen in den Fall geset mer-"den oder murde die Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen nach Ablauf der 5 Jahre den gegenwärti= "gen Bertrag funden, fo ware die Nordoftbahn-Gefellschaft berechtigt, von der Gesellschaft der Bereinigten "Schweizerbahnen Ruderstattung der auf die Legung des zweiten Geleises zwischen Ballisellen und Burich ver-"wendeten Roften zu verlangen, wogegen die Schwellen, Schienen und Befestigungemittel, aus welchen dasfelbe "besteht, der Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen Behufs fofortiger Entfernung gur Berfugung gu "ftellen waren. Burde hinwieder die Nordoftbahn-Gesellschaft nach Ablauf der 5 Jahre diesen Bertrag auffun-"den, fo batte fie fur die Legung des zweiten Geleises zwischen Ballisellen und Burich keine Entschädigung zu "beanspruchen, dagegen das von der Gefellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen fur Berftellung der zu ihrem

^{*)} Der Beitragsentwurf ftellt fich hiebei auf ben Standpunkt, daß über die Bahnstrede Ballifellen-Burich ber Berkehr von 4 Linien, nämlich berjenigen von Schaffhaufen, von Romanshorn, von Rorschach und von Chur-Glarus, vermittelt werbe.

^{***)} In dem Bertragsentwurfe wird hiebei von der Annahme ausgegangen, daß der Bahnhof Burich außer den 4 in der vorigen Unmerkung aufgeführten Berkehrslinien noch die 2 weitern Burich-Waldshut und Burich-Aarau, wenn auch die beiden lettern eine Strecke weit nur Gine Linie bilden, zu bedienen bestimmt sei.

"ausschließlichen Gebrauche dienenden Gebäulichkeiten, Materialablagerungspläte u. f. w. erkaufte Areal gegen "Ersat des dafür bezahlten Kaufpreises, sowie die auf demselben hergestellten Gebäude und Gegenstände des "Oberbaues sammt Zubehörden, gegen Bergütung des dannzumaligen Werthes derselben zu übernehmen." Wir sind nunmehr einer rückantwortlichen Erklärung über diesen Bertragsentwurf Seitens der Abordnung der Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen gewärtig.

III. Capitalbeschaffung.

Nachdem gegen den Schluß des Berichtsjahres verschiedene noch schwebende Baufragen von erheblicher finanzieller Tragweite hatten zur Erledigung gebracht werden konnen und da und nun zum Theile in Rolae deffen in Betreff der fammtlichen noch nicht zu Ende geführten oder erft noch in Angriff zu nehmenden Bauten unferer Unternehmung verbindliche Uebernahmeverträge von Unternehmern oder doch genauer ausgearbeitete Roftenvoranschläge vorgelegt werden konnten, sahen wir und in die Lage gesett, auf zuverläffigern Grundlagen, als es fruher nie der Fall fein konnte, eine Bufammenftellung des fur die gangliche Bollendung der Rordoftbahn er forderlichen Rapitales zu veranftalten. Die Anfertigung einer folden Busammenftellung erschien aber um fo dringlicher, ale die Konjunkturen fur die Aufnahme eines Schluß= anleihens fich außerst vortheilhaft gestalteten und darum, follte der gunftige Augenblid nicht unbenutt verftreichen, die erforderlichen Ginleitungen jum Abschlusse des Anleihens, wozu die Feststellung seines Betrages vor Allem geborte, ohne Bergua gu treffen waren. Gin von uns angefertigtes und auch dem Berwaltungs= rathe vorgelegtes Tableau ergab, daß, falls weitere Sochbauten auf dem Bahnhofe Burich auf fpatere Beit verschoben werden, was als durchaus thunlich und auch in mehrfacher Beziehung als zweckmäßig erscheint, noch ein Schlufanleiben von Fr. 2,970,029 oder in runder Summe von 3 Millionen Franken aufgenommen werden muffe. Dabei heben wir hervor, daß in diefes Tableau theils eine Summe von Frt. 500,000 fur "Unvorhergesehenes", wozu noch Frt. 29,971, um welche der Betrag des Anleihens zum Zwecke der Abrun= dung der zu entlehnenden Summe erhöht murde, hinzugurechnen find, theils eine Bofition von Fr. 352,000 fur "Legung des zweiten Geleifes zwischen Ballifellen und Burich" fur den Kall des Abichluffes des von uns der Gefellichaft der Bereinigten Schweizerbahnen anerbotenen Bertrages betreffend Mitbenugung der Babn= ftrede Ballifellen=Burich aufgenommen murde, worin jum größten Theile die Erklarung dafur ju finden ift, daß der Schlugbedarf der Nordoftbahn-Unternehmung nunmehr auf 3 Millionen Franken angeschlagen wird, während der lettjährige Gefchäftsbericht bloß 2 Millionen in Aussicht nahm. Der Berwaltungerath befchloß auf unfern Borichlag dann wirklich, ein Schluganleiben im Betrage von 3 Millionen Fren. pari und ju 41/2 % verzinslich aufzunehmen, wobei es die Meinung haben folle, daß vermittelft desfelben der gangliche Ausbau des Nordostbahnneges zu bewerfstelligen und nur die Ausführung weiterer Sochbauten auf dem Bahnhofe Burich einer spätern Beit vorzubehalten fei, und ebenfo trat der Berwaltungerath unferm Antrage bei, das Anleihen mit Rücksicht auf den verhältnißmäßig geringen Betrag der zu entlehnenden Summe und im Sinblide auf die gunftigen Ronjunkturen, die damale obwalteten, nicht gu fester Uebernahme gu begeben, fondern einfach auf dem Bureau der Nordoftbahn und ferner gegen Buficherung der üblichen Brovifion von 1/2 % für Entgegennahme der Zeichnungen bei verschiedenen Geldinstituten und Banthaufern zu freier Unterzeichnung

öffentlich aufzulegen. Statt der verlangten 3 Millionen Franken wurden Frs. 6,529,000 gezeichnet, so daß eine Reduktion der erfolgten Subscriptionen nothwendig wurde, welche nach den schon bei den frühern Ansleihen der Nordostbahn in Anwendung gebrachten Grundsähen bewerkstelligt ward. Dieses Ergebniß durkten wir als einen in der untrüglichsten Weise geleisteten und darum um so ermunterndern Beweis für das Zustrauen, welches das Publikum in die Solidität unserer Unternehmung setzt, begrüßen. Wir erwähnen noch, daß der Betrag der für die Aufnahme dieses letzten Anleihens von uns bezahlten Provisionen sich auf die geringe Summe von Frk. 13,547. 50 beläuft.

Werfen wir zum Schlusse noch einen Blick auf die gefammte Finanzlage der Nordostbahn= Unternehmung, wie sie sich nunmehr endschaftlich gestalten dürfte, so stellt sich folgendes Ergebniß heraus:

yetuub.	
Das Actientapital beträgt in 57,416 volleinbezahlten Actien	Fr. 28,708,000. —
Das Obligationenkapital beträgt	
an Sprozentigen Obligationen Fr. 17,100,000	
an $4\frac{1}{2}$, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
an 3 " " 817,950	
	Fr. 20,917,950. —
Das für den Ausbau des Nordostbahnneges (abgesehen von weitern Hochbauten auf dem Bahnhofe in Burich) erforderliche Actien= und	
Dbligationenkapital beläuft sich also auf	Fr. 49,625,950. —
Wird von der lettern Summe der ungefähre Betrag der von andern Gifenbahn-	<i>61.</i> 10/020/000.
verwaltungen vertragegemäß an die Nordostbahn-Gesellschaft zu 5 % zu verzinsenden	
oder derfelben zu ersetzenden Quoten des von dieser Gesellschaft fur Bahnhöfe und	
Doppeldamme, welche von jenen Berwaltungen mitbenutt werden, in vollem Um=	
fange ausgelegten Kapitales mit Kr. 1,300,000	
und der Rostenbetrag der Dampfschiffe der Nordostbahn, welcher	
sich gemäß der auf 31. Dezember 1858 abgeschlossenen Haupt=	
rechnung auf	
beläuft, somit im Ganzen	Fr. 2,117,357. —
abgezogen,	
und wird die restirende Summe von	Fr. 47,508,593. —
auf die 178 Kilometer, aus welchen das gesammte Net der Nordostbahn besteht,	
vertheilt, fo ftellen fich die Bautoften der lettern per Rilometer auf Fr. 266,902.	
Bollte aber, wohl nicht gang richtiger Beife, zu den Baukoften der Gifenbahn	,
der Kostenbetrag der Dampfschiffe mit	Fr. 817,357. —
hinzugerechnet werden, fo wurde die in Folge deffen fich ergebende Summe von . auf die 178 Kilometer des Nordoftbahnneges vertheilt, einen Koftenbetrag per Kilo=	Fr. 48,325,950. —
_	Fr. 48,325,950. —

Uebertag: Fr. 48,325,950. —

Am Schlusse dieser Darstellung der Finanzlage unserer Unternehmung glauben wir noch darauf aufsmerksam machen zu sollen, daß Sprozentige Obligationen der Nordostbahn-Gesellschaft im Betrage von Fr. 7,100,000 schon nach Umfluß von ein Paar Jahren gekündet werden können und daß die dannzumalige Beschaffung dieser Summe zu einem niedrigern Zinssuße wohl in sichere Aussicht genommen werden dars. Ebenso lassen wir hier nicht unerwähnt, daß sich unsere Unternehmung, obgleich noch in der Periode des Baues begriffen, bereits im Besitze eines Reservesondes besindet, der sich mit 31. Dezember 1858 auf die freilich noch nicht sehr hohe Summe von Fr. 140,561. 94 beläuft.

Noch ernbrigt uns, in dieser Abtheilung zu erwähnen, daß der von den Gebrüdern Rothschild in Paris gegen uns angehobene die Begebung einer gewissen Anzahl von Nordostbahnaktien betreffende Prozeß bis zur Stunde noch nicht ausgetragen ift.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die gegen den Schluß des Jahres 1857 ausgebrochene große Handelsfriss, deren lähmende Wirkungen auf Handel und Berkehr weit in das Jahr 1858 herüberreichte, hat auf die letztjährigen Betriebsresultate unserer Unternehmung einen höchst nachtheiligen Einfluß ausgeübt, welcher um so empfindlicher verspürt werden mußte, als auch der Getreideverkehr, der sonst einen nicht unerheblichen Faktor für die Alimentation unserer Linien bildet, während des letzten Jahres sehr darnieder gelegen hatte. Zwar stellt sich nichtsdestosweniger die kilometrische Brutto-Einnahme etwas höher als diesenige des Borjahres; allein dieses Ergebniß ist hauptsächlich der am 1. Mai v. I. erfolgten Eröffnung der Strecke Brugg-Aarau zu verdanken, durch welche das Netz der Nordostbahn in unmittelbare Berbindung mit den Linien der Schweizerischen Centralbahn von Aarau nach Basel, Biel, Bern und Luzern gebracht worden ist. Wesentlich in Folge jener Ausdehnung unseres Bahnbetriebes und der Herstellung direkter Bahnanschlässe in westlicher Richtung haben sich von der Mitte des Berichtsjahres an die Betriebseinnahmen beträchtlich gehoben, und wir befreuen uns, durch nachschende vergleichende Zissern konstatiren zu können, daß der Berkehr auf unserer Bahn nunmehr in einem Wachsthume begriffen ist, welcher zu den erfreulichsten Erwartungen für die Zukunst berechtigt:

Brutto=Ertrag per Kilometer:					er:		1857.	1858.		Differenz		
										18	58 .	
I.	Quarta	Į		•	٠.	Frf.	3,562. 74	Frk. 2,611. 59	_	- 27	Prozente.	
II.	"					. 11	4,560. 21	" 4, 2 33. 93		- 7	"	
III.	"		٠			"	5,345. 60	" 6,229. 83	1	$-16^{1/2}$	"	
IV.				•		"	3,685. 36	" 4,366. 37	, -	$-181/_{2}$	"	
							1858.	1859.		18	59 .	
Jan	uar					Frk.	850. 70	Frf. 1,256. 66	-	471/2	Prozente.	
Feb	ruar					"	813. 07	" 1,242. 31		- 52	"	
Mä	rz					"	946. 75	" 1 ,555. 96	-	- 64	"	

Nach diefer allgemeinen Borbemerkung konnen wir auf die Betrieberesultate im Ginzelnen übergeben.

Die Betriebsrechnung vom Jahr 1858 umfaßt das Ergebniß des Bahnbetriebs auf den Bahnstrecken Romanshorn — Brugg und Winterthur — Schaffhausen, mit einer Länge von 144,4 Kilometer, vom ganzen Jahr 1858 und der neu eröffneten Bahnstrecke Brugg — Aarau, mit einer Länge von 18,2 Kilometer, vom 1. Mai bis 31. Dezember.

Ginnahmen und Berfehr.

Ueber die monatlichen und stationsweisen Einnahmen und Berkehrsergebnisse find diesem Berichte besondere Uebersichtstabellen angehängt. Indem wir bezüglich der nähern Details auf dieselben verweisen, beschränken wir uns hier darauf, Behufs einer Bergleichung die Hauptresultate der beiden letzen Betriebsjahre herauszuheben.

Einnahmen.

18	57.	7	,	1858.			
Romansh Winterthur:				Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen			
Frf.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Frf.	Cts. Prozente.		
1,179,524	65	49,05	1. Personen = Transport	1,480,188	72 51,92		
82,541	20	3,43	2. Gepäct = "	102,138	80 3,58		
26,675	65	1,44	3. Hunde= "	1,676 44,374	10 0,06 45 1,55		
3,441	72	0,14	5. Equipagen= "	3,470	87 0,42		
1,034,596	78	43,03	6. Güter = "	1,135,459	18 39,83		
77,669	62	3,24	B. Mittelbare Betriebseinnahmen	83,739	80 2,94		
2,404,449	62	100	Total = Einnahmen	2,851,047	92 100		

					1857.	18	58.
Es wurden im Gangen befordert: Rei	fende .				940,208	1,11	16,376
""""""""""""""""""""""""""""""""""""""	ter .			. Ctr.	2,851,928		66,538
Die durchschnittliche Tages=Ginn	ahme war				6,587. 53	Fr. 7,8	
Ginnahme=Betreffniß per betriebenen Bal					17,890. 25	, 18,2	
" " " Kilometer und	per Tag			• "	49. 01		19. 90
" " " Reifenden mit	Gepäck .			. "	1. 34	"	1. 42
" " Bentner Guter		• '		. "	— 36	", _" .	_ 37
Aus dem Berkehr ftellen fich folgent	e Durchschni	ttøziffe	rn her	raus:			
Auf jeden Betriebstag tommen Reifend	e				2,575		3,059
""" " " Süteri	n Zentnern				7,813		8,374
" " Kilometer und Betriebstag kon	imen Reise	nde			19,1		19,6
<i>y y y y y</i>	" Güte:	r in 3	entner	n .	58,1		53,5
" " Lokomotivkilometer kommen R	eisende		•		1,8		1,9
"	üter in Bei	ntnern			5,4		5,2
Jeder Reisende hat im Durchschnitt be	fahren Kilom	ıeter			22,6		23,8
Jeder Centner Guter hat im Durchschni	tt befahren .	Rilomet	ter		50,6		50,8
Auf die gange durchschnittlich betrieben	e Bahnläng	e bezo	gen	fommen			
Reisende					174,568	18	36,339
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bo	ihnlänge bezo	gen fo	mmen	Güter			
in Zentnern					1,160,263	99	2,060
	V						
Mit Beziehung auf die einzelnen R	Muunaa - Mu	huifan	Kakay		of falancha fo	anialla Man	
zu machen:	tujitungo = 5tu	ivitteii	guver	i ibit ito	n lordence l	peziene zen	errungen
1) Bersonen = Transport.				10	857.	188	48
Die Gesammtzahl der Reisenden ver	thoilt fich mi	e falat					
a) auf Fahrten zur vollen Norma		c jorgi	•	Berfonen	1. Prozente.	Berfonen.	Prozente.
in I. II. und III. Klasse .				504,888		606,516	54,33
b) auf Fahrten zu ermäßigter T		• •	•	<i>50</i> 4,000	3 00,70	000,010	04,33
mit Güterzügen				59,034	6,28	63,766	5,70
mit Billeten zur Hin= und Ru			•	266,478		339,902	30,45
mit Abonnementskarten .	ajugii .	• •	•	24,047		40,842	$3_{,66}$
Militair= und Polizeitransporte	• •		•	46,947		30,088	2,70
Bilgerbillete	•		•	15,270		19,880	1, ₇₈
Schul= und Lustfahrten u. dgl.	• • •		•	23,544		15,382	1,38
Cayate and Laptenyetta a. Dyt.	•			~0,01	~/50	10,000	-138

940,208 100 1,116,376 100

							18	57.	18	58.
					7		Berfonen.	Prozente.	Berfonen.	Prozente.
I. KI	lasse.						7,085	0,75	9,817	0,88
II. KI	laffe.						180,668	19,22	230,149	20,62
III. KI	lasse.						752,455	80,03	876,410	78,50
							940,208	100	1,116,376	100
			. 17						The second second	
m	F# 6 1 0	nr	nonza	ar a	ahon hof	ahron .				
Von der be	esorderten?	perio	nenzu.	yr y	uven vep	uyıcıı.	188	57.	18	58.
							Reifende.	Prozente.	Reisende.	Prozente.
	esorderten ? Bahnstrecke									
			weni	ger (tunden	Reisende.	Prozente.	Reisende.	Prozente
Eine S	Bahnstrecke	bon	weni	ger (als 3 S	tunden	Reisende. 306,848	Prozente.	Reisende. 382,845	Prozente 34,3
Eine S	Bahnstrecke "	von " "	weni	ger (3 6 8 12	als 3 S Stunden Stunde	tunden	Reisende. 306,848 364,983	Prozente. 32,6	Reisende. 382,845 433,661	Brozente 34,3 38,8
Eine s	Bahnstrecke " "	von " " "	wenig 3 bis	ger (3 6 3 12 3 18	als 3 S Stunden Stunde	tunden	Reisende. 306,848 364,983 180,467	Brozente. 32,6 38,6 19,2	Reisende. 382,845 433,661 236,452	Brozente 34,3 38,8 21,2
Eine S	Bahnstrecke " " "	von " " " 1	wenig 3 bis 6 bis 12 bis	ger (6 8 12 8 18 18 24	als 3 S Stunden Stunde	tunden	Reifenbe. 306,848 364,983 180,467 83,571	Brozente. 32,6 38,6 19,2 8,9	Reisenbe. 382,845 433,661 236,452 53,865	Brozente. 34,3 38,8 21,2 4,8

Während der eigentlichen Reisesaison sind sowohl im internen Berkehre der Nordostbahn als auch im durchgehenden Berkehre nach und von der Centralbahn sogenannte Sonntagsbillete zu sehr ermäßigten Taxen für die Fahrt auf bestimmten Bahnstrecken ausgegeben worden. Außerdem haben wir in Gemeinschaft mit dem Direktorium der Centralbahn ein Regulativ betreffend Taxermäßigungen für Gesellschafts= und Schulssahrten ausgestellt, das im internen und im durchgehenden Berkehre der beiden Bahnen Anwendung gefunden hat. Endlich glauben wir hier noch der stattgehabten Einführung von Aundfahrten zu herabgesetzer Taxe:
a) von Paris über Tropes, Basel, Luzern, Zürich, Romanshorn, Schaffhausen, Zürich, Aarau, Basel, Baden=Baden und Straßburg nach Paris und b) von Lyon über Genf, Zürich, Basel und Paris nach Lyon erwähnen zu sollen. Alle diese Reiserleichterungen wurden von Seiten des Publistums beifällig aufgenommen und hatten sich auch eines befriedigenden sinanziellen Ersolges zu erfreuen.

2) Giiter = Trangport. Bon den beforderten Gutern haben befahren :

												1858.		
Eine	Bahnstrecke	bon	t w	enig	er	als 3 Stun	ıden			,		Güter Ctr. 186,577	Prozente.	
"	"	"	3	bis	6	Stunden	• =					560,488	18,4	
"	"	"	6	bis	12	, ,,	•	•				1,495,687	48,9	
"	"	"	12	bis	18	3 "			•			596,602	19,5	
"	"	"	18	bis	24	Į "		Ý		•		138,422	4,5	
"	"	1 11	24	bis	28	3 ,,,	•		,	•	•	81,006	2,6	
												3,058,782	100	

Aus der stationsweisen Uebersicht der Betriebsresultate des letten Jahres geht hervor, daß beim Güterverkehre namentlich die Station Romanshorn einen sehr bedeutenden Ausfall erlitten hat, indem die Zentnerzahl der abgesertigten Güter, welche im vorangegangenen Jahre 948,960 betragen hatte, im Berichtsjahr auf 577,743 zurückgegangen ist. Zu diesem sehr ungunstigen Ergebniß hat insbesondere die lange andauernde Stockung des Getreidehandels mitgewirkt.

Seit der herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen Zürich und Basel haben wir auch dem Steinkohlen = Berkehr, welcher fur unfere Unternehmung in zwiefacher Beziehung, nach der Seite der Bermohlfeilerung des Brennmaterials und nach der Seite der Bermehrung der Bahntransporte, eine große Bedeutung erlangen durfte, fortwährend eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Ramentlich waren wir darauf bedacht, Steinkohlenvorrathe nicht bloß fur unsern eigenen Bedarf, sondern auch gur Bieder= abgabe an größere induftrielle Etabliffements anzukaufen. Unfere Materialverwaltung wird zwar durch diefen Steinkohlenhandel fehr ftark in Unspruch genommen, allein wir glaubten uns desfelben um fo weniger entfchlagen zu follen, ale er une das Mittel gewährt, den Rohlenkonsumenten gute Qualitäten zu mäßigen Breifen zu verschaffen und hiedurch darauf binguwirken, daß Diefes Brennmaterial auch bei uns besto fchneller allgemeinern Eingang findet. Eine gehörige Entwickelung bes Steinkohlenverkehres in der Richtung nach und über Burich ift jedoch wegen des Abgangs eines direkten Anschluffes der Schweizerischen Zentralbahn an die Frangofische Oftbahn in Basel zur Beit noch außerordentlich erschwert. Indeffen wird die Beseitigung biefer Lucke innerhalb Jahresfrift erfolgen. Ueberdieß durften nach Eröffnung unferer Linie Waldshut-Turgi fich die Transportpreise von Mannheim und dem Rhein her so billig ftellen, daß zu erwarten fteht, daß alsdann auch von diefer Richtung her Kohlenbezuge möglich fein werden. Aus den nachfolgenden Bahlenangaben darf man wohl unbedenklich den Schluß ziehen, daß der Steinkohlenverbrauch auch bei uns größere Broportionen annehmen werde, sobald fich die Breisverhältnisse etwas günstiger gestalten:

Steinkohlen=Sendungen von Bafel nach:

	Romans= horn.	Franen= feld.	Winter= thur.	Schaff= hausen.	Ziiric.	Baden.	Brugg.	Wildegg.	Total.
1858.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Mai		125	951	82	2,603	,—	160		3,921
Juni	_	140	1,426	209	5,606	—	441	263	8,085
Juli	12 8	_	3,069	110	7,074	87	· 146	_	10,614
August .	_	130	3,684	473	11,538		204	90	16,119
September	-	_	2,129	479	13,059	16	613	93	16,389
Oftober .	-	226	1,452	354	12,999	_	218	_	15,249
November .	-	681	1,520	229	14,738	188	197	86	17,639
Dezember .	— ₂	813	2,855		18,533	- "	90		22,291
1859.							ar .		
Januar .	_	489	3,590	972	23,453	20	131	234	28,889
Februar .	_	729	3,247	403	25,179	_	212	7	29,777
März	117	1,031	2,757	581	30,228	451	439	285	35,889
Total in 11 Mon aten	245	4,364	26,680	3,892	165,010	762	2,851	1,058	204,862

hiebei ift zu bemerken, daß von den nach Zurich gegangenen Kohlen im Gesammtbetrage von 165,010 Ctrn. ein Quantum von ungefähr 60,000 Ctrn. für unsern eigenen Gebrauch bestimmt war.

3) Mittelbare Betriebseinnahmen. In Bosition "I. Bacht= und Miethzinse" sind sowohl die Zinsquoten, welche von Seiten der Bereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Central= bahn für die Mitbenutung der von der Nordostbahn erstellten Bahnhöse Winterthur und Wallisellen resp. Aarau zu bezahlen sind, als die Pachtzinse für die an die Postverwaltung vermietheten Lokalitäten und für die Bahnhos = Restaurationen, sowie endlich die Erträgnisse der Bahnböschungen enthalten. In Position: "III. Zufälliges" ist ein Interessen=Betressniß im Betrage von Fr. 13,385 für zeitweilig ausgeliehene Betriebseinnahmen verrechnet, welches Betressniß aus dem allgemeinen Interessen-Konto ausgeschieden wurde. Deßgleichen erscheint in dieser Aubrik ein Einnahme-Bosten von Fr. 26,000 herrührend von Provisionszusschlägen auf Arbeiten, welche im Berichtsjahre von der eigenen, der Betriebsverwaltung und Betriebsrechnung zugetheilten, technischen Werktätte für die Bauverwaltung geliesert werden konnten.

Berkehr mit andern Bahnen. Bir geben in Folgendem noch einen nähern Nachweis über die im burchgehenden, direkten Berkehr nach und von andern Bahnunternehmungen im Berichtsjahre beförderten Berfonen und Güter:

~	~		~				
	M e	1 1	10	11	וה	0	٠

1) Bereinigte Schweizerbahnen :		Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
a) St. Galler= und Rheinthallinie		365	20,303	21,451	41,754
b) Glattthallinie		"	44,719	47,191	91,910
2) Schweizerische Centralbahn		245	41,813	46,867	88,680
3) Schweizerische Westbahn		"	2,068	1,755	3,823
4) Königl. Bürttembergische Staatsbahn		365	1,818	532	2,350
5) Königl. Bayerische Staatsbahn .	• ,	153	644	206	850
		Total	111,365	118,002	229,367

II. Güter:

1) Bereinigte Schweizerbahnen :	Š	Betriebstage.	Ctr.	Ctr.	Total Ctr.
a) St. Galler= und Rheinthallinie		153	6,479	15,384	21,863
b) Glatthallinie		365	72 ,936	30,498	103,434
2) Schweizerische Centralbahn		245	245,949	644,775	890,724
3) Schweizerische Westbahn		111	9,639	2,360	11,999
4) Großherzoglich Badische Staatsbahn		47	90	4,207	4,297
		Total	335,093	697,224	1,032,317

Bu theilweiser Erläuterung des vorstehenden Nachweises ist beizufügen:

a) Königl. Bürttembergische Staatsbahn. Der Güterverkehr nach und von dieser Bahn wird durch die beiderseitigen Agenturen in Romanshorn und Friedrichshasen vermittelt, weßhalb in den Ausweisen über den externen Berkehr keine Angaben über den Güterverkehr nach und von Bürttemberg vorkommen. b) Großherzoglich Badische Staatsbahn. Der weitaus größte Theil der Güter, welche sich von Waldshut her in der Richtung nach und über Zürich und umgekehrt bewegen, wird ungeachtet der Einführung eines direkten Berkehrs mit der Großherzoglich Badischen Gisenhahnverwaltung noch immer durch Privat=Speditoren vermittelt und durch diese von Säckingen oder Waldshut her in Brugg oder Baden auf unsere Bahn gegeben oder umgekehrt. c) Bereinigte Schweizerbahnen. St. Galler= und Rheinthallinie. Die im Berichtsjahre, außer den im direkten Berkehre beförderten, in Winterthur nach und von den Bereinigten Schweizerbahnen abgesertigten Güter belausen sich auf 342,799 Etr. gegen 262,833 Etr. des Jahres 1857. Die eingetretene Bermehrung ist vornehmlich auf Rechnung der am 1. Juli 1858 erfolgten Eröffnung der Linie Rheineckschur zu sehen, zumal von diesem Zeitpunkte an auch der Güterverkehr zwischen Zürich und Chur größerntheils über die Linie Winterthur=Rorschachschur geleitet wurde.

Bahnzuge. Bahrend des abgelaufenen Jahres wurden auf den verschiedenen Bahnftrecken der Nordsoftbahn folgende regelmäßige Bahnzuge unterhalten:

Vom 1. Januar an:

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

Bom 1. — 15. Mai wurden die Buge zwischen Burich und Brugg bis Aarau ausgedehnt, wobei dieselben gleichzeitig um einen Bug vermehrt wurden.

Vom 15. Mai an:

```
7 Buge täglich (6 Personenzuge und 1 Guterzug)
Bwischen Burich und Winterthur
         Winterthur und Romanshorn
                                           5
                                           4
                                                         , vom 1. Juli an
         Winterthur und Schaffhausen
   11
                                           5
                                           5
                                                         (4 Personenzuge und 1 Guterzug)
         Zürich und Aarau
                               Bom 15. Oftober an:
3wischen Burich und Winterthur
                                           6 Buge täglich (5 Personenzuge und 1 Güterzug)
        Winterthur und Romanshorn
                                                         (3
                                                                                        )
        Winterthur und Schaffhausen
                                           5
                                                         (4
                                                                                        )
        Zürich und Aarau
```

Für die Beförderung von Personen, soweit solches nöthig war oder verlangt wurde, sowie namentlich von Waaren wurden außer den oben angeführten regelmäßigen Bahnzugen nach Bedarf die nöthigen Extrazüge veranstaltet.

Ausgaben und Betriebsbienft.

Ausgaben.

18	1857.									18	558.	
Romansh Winterthur		00	2							Romansh Winterthur:		
Frf.	Cts.	Prozente.								Frf.	Cts.	Prozente.
57,308	_	5,87	I.	Betriebsverwaltung						72,013	54'	5,69
246,583	96	25,27	II.	Unterhaltungskoften					•	351,115	49	27,74
671,838	42	68,86	III.	Transportkosten .						837,545	92	66,18
	_	_	IV.	Telegraphen						4,935	24	0,39
975,730	38	100		Total=Aus	8gal	ien	•	•		1,265,610	19	100

Ueber die verschiedenen Rubrifen find wir im Falle folgende nabere Aufschluffe zu ertheilen:

"I. Betriebsverwaltung". In dieser Aubrif sind die Besolbungen der Mitglieder der Direktion und der höhern Beamten der Centralverwaltung in den gleichen Berhältnissen wie in den frühern Rechnungen enthalten. Die eingetretene Bermehrung der Ausgaben für Gehalte des Administrationspersonals sindet ihren Grund in der weitern Ausdehnung des Bahnbetriebes durch die Eröffnung der Bahnstrecke Brugg = Aarau und in der mit diesem Zeitpunkte ersolgken Cinrichtung eines direkten Personen= und Waarenverkehrs nach der Central= und Westbahn, welcher eine entsprechende Bermehrung des Personals bei der Betriebs-Controle noth= wendig machte.

In der Aubrit "Berfchied en es" ift der an das Organisations-Komité des eidgenössischen Sans gerfestes in Zurich geleistete Beitrag von Fr. 3000 und die für die Bersicherung des Mobiliars und der Gebäude bezahlte Prämie mit Fr. 5,554. 75 enthalten.

D	te	ganze Versicherungsjumme beträgt						
\mathfrak{F}	űr	Gebäude				Frk.	1,681,800	
,	,	Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)				"	3,224,466	_
,	,	Brennmaterial= und Magazinvorräthe				"	762,965	_
	,	Transportguter in den Schuppen lagernd .				"	1,090,000	_
	,	Mobiliar in den Stationsgebäuden und den W	erkstätten			" "	501,942	—
					Total	Frf.	7,261,173	_

Die in den Wagen verladenen und im Transport begriffenen Guter find mit einer Summe von Fr. 750,000 versichert.

"II. Unterhaltungskoften". Die in dieser Aubrik eingetretene Vermehrung gegenüber derjenigen des -vorausgegangenen Jahres von Fr. 246,583. 96 auf Fr. 351,115. 49 rührt lediglich von der im Be-richtsjahre betriebenen längern Bahnstrecke und der in Folge dessen nöthig gewordenen Vermehrung des Bahn-aufsichtspersonals her.

Mit Ausnahme der neuen Bahnstrecke Brugg—Aarau, deren Unterhaltungskoften als Vollendungsarbeiten des Baues gemäß dem auch bei den frühern neuen Bahnstrecken beobachteten Berfahren, bis 31. Dezember dem Baukonto berechnet wurden, sind die Koften der Unterhaltung der ganzen Bahnlinie dem Betriebe belastet worden. Auch in diesem Jahre, wie in den vorausgegangenen, fällt der wesentlichste Posten auf die Bahnstrecke Zürich—Baden, auf welcher allein die Auswechslung von 4390 Stück Stoß= und Zwischenschwellen einen Kostenauswand von Fr. 24,716. 70 in Anspruch genommen hat.

"III. Transportkosten." Die Ausgaben unter Diesem Titel zeigen gegenüber dem vorausgegangenen Jahre in den verschiedenen Abtheilungen folgende Bermehrung: 1857. 1858.

***	***************************************	1					•	2000.			
1.	Personen= Gepad=	Epuipagen =	und	Vieh	transp	ort	Fr.	186,160. 10	Fr.	228,913. 65	5
2.	Gütertransport .						"	172,157. 62	"	176,629. 41	L
3.	Bugfraftetoften .						"	313,520. 70	"	432,000. 86	3
							Fr.	671,838. 42	Fr.	837,545. 92	5

Während die Ausgaben in der Aubrik "2. Gütertransport" beinahe unverändert geblieben sind, ist durch die Eröffnung der längern Bahnstrecke die Gehaltsauslage für das Stations und Fahrpersonal in der Aubrik "1. Person entransport" um nahezu Fr. 32,000 vermehrt worden. Die weitere Aussgabedifferenz in dieser Aubrik vertheilt sich auf die Unterrubriken: b, Büreaubedürsnisse, Heizung und Besleuchtung; c, Unterhalt der Personen und Gepäckwagen und h, Del und Schmiere. Die hauptsächlichste Bermehrung ist in dem Titel "3. Zugkraftskosten" enthalten und zwar mit Fr. 26,251. 45 für die Belöhnung des zahlreichern Maschinenpersonals, mit Fr. 67,222. 60 für das Brennmaterial und mit Fr. 18,939. 51 für die Reparaturen an Locomotiven und Tendern.

Ueber die Leiftungen und den Unterhalt unsers Transportmaterials — Lokomotiven und Wagen — sowie uber den Berbrauch an Brenn= und Schmiermaterial können wir folgenden Ausweis geben:

Der Stand unfere Transportmaterials mar am 31. Dezember 1858 folgender:

A. Lofomotiven.

Die Zahl der Lokomotiven hat im Laufe des Berichtsjahres keinerlei Beranderung erlitten. Diefelben bestehen aus:

		1.	Persone	nzue	g majdy	iner	t.				Stüc	ť.
Aus	der vormalig	en Refler'schei	n Fabrik	in	Karlsr	uhe	(von	der	ehemali	igen		
	Nordbahn üb	ernommen)									4	
Von	J. v. Maffei	in München						٠.	•		12	
"	Escher, Wyß	und Comp. i	n Zürich								2	
"	der Maschiner	nbaugesellschaft	in Karle	ruhe	(von	der	ehema	ligen	Rheinf	all=		
	bahngesellschaf	t übernommen									2	
		2.	Schnel	lzug	gmasd	jine	n.					
Von	3. von Maff	ei in München									3	
		3.	Güter	zug:	masch	iner	t.					
Von	3. von Maff	ei in München	,							•	7	A"
,										Total	30	
								/			5	

Die vier altern kleinen Lokomotiven der ehemaligen Regler'schen Fabrik in Karleruhe werden nur fur Erd= und Riestransporte und fur den Bahnhofdienst in Zurich verwendet.

Sold which is a structured which ${f B}$.	Wagen.			1857.	1858.
1. Personenwagen				101	104
mit Achsen			• • •	320	332
" Sitpläten I. Klaffe	•,			180	234
и. "	1.5			1,598	1,691
da on escap, we want		•.,.		3,132	3,132
		Total der	Sippläge:	4,910	5,057
Auf eine Bagenachse fallen durchschnittlid	15,23 Sigp	läge.			
2. Güterwagen				313	401
mit Achsen	· • · · · · ·			700	766
" einer Tragkraft von .			Bentner	52,160	56,960
Die Guterwagen zerfallen in folgende Go	attungen:		7 4		
18 achträdrige Gepäckwagen,		24	achträdrig	e Güterwa	igen,
45 vierrädrige Biehwagen,		245	vierädrige	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
3 vierrädrige Pferdewagen,		6	vierrädrig	e Torfmun	nitionswagen.
	THE MY MY				11.4 4 7 60

Das vorhandene Transportmaterial vertheilt sich folgendermaßen auf die ganze im Betriebe befindliche Bahnlinie:

Es trifft von den 26 für den regelmäßigen Dienst verwendbaren Lokomotiven je eine auf 1,32 Stunde oder 6,25 Kilometer;

auf je eine Lokomotive fallen 42,23 Wagenachsen,
""""Bahnstunde kommen 9,62 Versonenwagenachsen,
"""einen Kilometer "22,20 Güterwagenachsen,
"""einen Kilometer "4,71 Güterwagenachsen.

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

		Stunden	Rilometer					
	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive				
in Schnellzügen	12,908,8	4,302,9	61,962	20,654				
in Personenzügen	69,295,7	4,331	332,619	20,788				
in Güterzügen	40,527,2	5,789,6	194,530	27,790				
Total	122,731,7	4,720,4	589,111	22,658				

Der von den vier kleinen Lokomotiven beim Bahnhofdienste und für Materialtransporte zurückgelegte Weg entspricht einer Länge von 8,608,9 Stunden oder 41,322 Kilometer und es trifft sonach auf eine berselben 2,152,2 Stunden oder 10,330 Kilometer.

Der Brennmaterialverbrauch vertheilt fich auf die verschiedenen Gattungen der Lokomotiven und Bahnzuge wie folgt:

Ce wurden verbraucht:

To the state of the state								Holz Kubikfuß.	Torf Kubitfuß.	Steinkohlen Bentner.
in Schnellzügen								63,966	- max	1,426
in Personenzügen			•	7 10				266,036	226,932	4,466
in Güterzügen								199,185		20,872
im Bahnhofdienst	und	Mat	erialtı	canspi	ort	•	•	47,930	Photosopie	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1

Total Kubikfuß 577,117 Kbfß. 226,932 3tr. 26,764

im Berthbetrage von zusammen Fr. 225,987. 87.

Der durchschnittliche Berbrauch an Brennmaterial stellt sich bei den verschiedenen Arten von Bahnzugen auf eine Stunde und auf einen Rilometer berechnet, wie folgt:

		Holz		T	orf.	Steinkohlen.		
	Stu	unde. Ril	meter.	Stunde.	Kilometer.	Stunde.	Rilometer.	
in Schnellzügen	Abff. 5	5,96 Abf	. 1,24	Absp. —	Abss. —	15 65,56	15 13,68	
in Personengugen	,, 6	0,86 "	1,42	, 9,80	, 2,04	, 75,46	15,72	
in Güterzügen	,, (9,62	2,00	" -		, 105,82	, 22,04	

Die in unserm lettjährigen Berichte ausgesprochenen Hoffnungen auf eine gunftigere Gestaltung der Brennmaterialpreise sind zum großen Theile in Erfüllung gegangen. Richt nur sind die Ergebnisse der Torfseuerung im Berichtsjahre in Folge besserer Magazinirung und sorgfältigern Transportes des Torfes erheblich gunstiger ausgefallen, als im vorausgegangenen Jahre, sondern die Eröffnung des Schienenweges bis Basel hat auch den Bezug von Steinkohlen unter beziehungsweise gunstigen Preisverhältnissen möglich gemacht.

Bährend im Jahre 1857 die Torffeuerung auf je eine Wegstunde mit 10,38 Rubikfuß oder Fr. 1. 71 in Rechnung siel, so ist der Berbrauch dieses Materials im Berichtsjahre bis auf 9,80 Rubikfuß und der Kostenauswand auf Fr. 1. 53 auf je eine Wegstunde berechnet herabgesunken. Noch günstiger gestalteten sich aber die unmittelbar nach Eröffnung des Bahntransportes zwischen Basel und Zürich angeordneten Versuche der Verwendung von Steinkohlen aus dem Saarbecken zur Feuerung der Lokomotiven, welches Brennmatezial, zuerst nur bei einigen Güterzugmaschinen verwendet, bis gegen den Schluß des Jahres vollständig an die Stelle des Holzes trat.

Die zuerst im Monat Juni in Berbrauch gekommene Kohlenqualität, welche bis Bahnhof Zurich auf die Maschine geliesert auf Fr. 2. 08 per Zentner zu stehen kam, lieserte ungeachtet der Neuheit dieses Brenn=stoffes für einen Theil des Dienstpersonals so erhebliche Bortheile gegenüber dem Holzverbrauch, daß wir diese neue Feuerung zunächst auf sämmtliche Güterzugmaschinen und sodann im Monat Oktober auf alle übrigen Maschinen mit Ausnahme derzenigen 7 Stücke, welche für die Torffeuerung eingerichtet sind, ausdehnen konnten.

Die mit der Rohlenheizung gewonnenen Resultate find nun folgende:

Mit 11 16 Rohle murde der gleiche Barmeeffeft wie mit 1 Rubitsuß Holz erzielt. Der Zentner Steinkohle ift mit Fr. 2. 08 bis auf die Maschine geliefert, zu berechnen, wogegen der Rubitsuß Nadelholz bis zur Ab-

gabe an die Lokomotive auf Grundlage der im Jahr 1857 abgefchloffenen Holglieferungevertrage, inklufive bes Bind= und Lagerungeverluftes und fammtlicher Spefen, im Bahnhofe Burich auf 26 Cente. zu fteben kam. Ein Rlafter Nadelholz von 108 Aubiffuß im Rostenbetrage von Fr. 28. 08 entspricht sonach einem Roblenge= wichte von 1,188 th oder einem Werthbetrage von Fr. 24. 71., fo daß fich eine Roftenersparnig von Fr. 3. 37 oder 11,3 Brogent ergibt. Bei weitern Berfuchen ift es auch gelungen, dem ftarten Auswurfe des Rohlen= kleins durch das Kamin zu begegnen und nachdem mit dem Beginne des laufenden Jahres noch beffere, wenn auch etwas theurere Rohlenqualitäten gur Berwendung gefommen find, fo glauben wir noch gunftigere Ergebniffe fur das laufende Jahr in Aussicht ftellen zu durfen.

Bon der Feuerung mit Coaks, theils allein und theils gemischt mit Rohlen, glaubten wir auch abgesehen bon dem ungunftigern Roftenverhaltnig um fo mehr Umgang nehmen ju follen, als den neuern Erfahrungen gemäß die ftartere Abnugung der Feuerflachen der Lotomotiven hauptfachlich der Coatefeuerung beigemeffen werden muß, Diefe Nachtheile bei der ausschlieglichen Rohlenfeuerung aber weit weniger hervortreten. Bis jur Stunde hat fich bei unsern Lokomotiven in Folge Der Ginführung der Kohlenheizung eine vermehrte Abnugung nicht bemerkbar gemacht.

In Folge diefer gunftigen Resultate der Steinkohlenheizung ift felbstverftandlich der weitere Ankauf bon Brennholz eingestellt worden. Die noch vorhandenen Borrathe werden nach und nach wieder veräußert und zwar zu Breisen, bei welchen nebst dem vollen Ersat der Ankaufe =, Bine = und Lagerungekoften noch eine entsprechende Transporttare erzielt wird.

An Schmiermaterial find fur die fammtlichen Lokomotiven 16 16,688 Schmieröl und Salg im Werthbetrage von Fr. 11,101. 56 verwendet worden.

Die Rosten ber an den Lokomotiven und Tendern vorgenommenen Reparaturen, welche fammtlich, in den Berkstätten der Gesellschaft ausgeführt wurden, betragen Fr. 47,294. 67.

Die durchschnittliche Berechnung Diefer Ausgaben fur eine durch die Lokomotiven durchlaufene Begftunde oder Kilometer, wobei die Leiftungen der Bahnhoflokomotiven ebenfalls hinzugerechnet werden, ergibt folgenden Berbrauch:

				fü	r die	Wegstunde	für	den Kilometer
an	Brennmaterial	•			Fr.	1. 69.		Fr. 0. 35.
an	Schmiermaterial				, ,,	0. 08,4		" 0. 01 ₁₇
an	Reparaturkosten			• .	"	0. 36.		, 0. 07,5
					Fr.	2. 13,4	·	Fr. 0. 44,2

Die Gesammtausgabe in der Rubrit "3. Bugfraftstoften" mit Fr. 432,002. 86 beträgt

					1857.	1858.
auf eine zuruckgelegte Lokomotiv=Wegstunde		•	•		Fr. 2. 84,83	Fr. 3,28,92
und auf einen Lokomotiv=Rilometer	•	•		•	, 0. 59,34	, 0,68,52

Man San Masan munhan anni Mastasta

won ven wagen	murven	zuruckgelegt:	1,		
		Begftunden.	Rilometer.	Achsenstunden.	Achsenkilometer.
Personenwagen .		289,952	1,391,769	1,139,148	5,463,110
Bepade und Guterwagen		575,805	2,763,864	1,484,409	7,125,163
	To	tal 865,757	4,155,633	2,623,557	12,588,273

Bon den Bersonenwagen hat jede Achse durchschnittlich 3,431 Wegstunden oder 16,455 Kilometer und von den Gepad- und Guterwagen jede Achse durchschnittlich 1,937 Begstunden oder 9,301 Kilometer zuruckgelegt.

Die für den Unterhalt und die Reparatur der Personen= und Guterwagen aufgelaufenen Koften betragen, nach Abzug der für Bagenrequisite erwachsenen Ausgaben, Fr. 41,950. 85 oder durchschnittlich, auf eine Bagenachse berechnet und auf 2,623,557 Achsenftunden (resp. 12,588,273 Achsenkilometer) reduzirt,

	1857. 1858.
auf eine zuruckgelegte Begftunde	. 1,34 Cente. 1,59 Cente.
" einen zuruckgelegten Kilometer	0,27 " 0,33 "
Für die Bersonen= und Guterwagen wurden tt 17,924 @	Schmierol verbraucht im Werthbetrage von
Fr. 11,873. 60 oder	1857. 1858.
für die Achsenstunde	. 0,39 Cente. 0,45 Cente.
und für den Achsenkilometer	0,08 , 0,09 ,
Die Gesammtausgabe des Bahnbetriebs auf die durchschn	nittliche Länge von 156,53 Kilometer beträgt
Frf. 1,265,610. 19 oder	

1857.
Fr. 2,673. 23 auf einen Tag . . . Fr. 3,467. 42
" 7,259. 89 " " Bahnkilometer . " 8,085. 41
" 19. 89 " " Tag und einen Kilometer " 22. 15
" 1. 85 " " Lofomotivfilometer . " 2. 14

" 0. 08,63 " " Achsenkilometer . " 0. 10,05

Werkstätte. Im Laufe des Berichtsjahres konnten die neu erstellten Werkstein im Borbahnhose in Zürich bezogen und die verschiedenen Hulfsmaschinen und Werkzeuge in denselben zum größern Theile benutt werden. In Folge dessen wurden nicht nur fast alle Reparaturen der Oberbaumaterialien und des Transportsmaterials in diesen Werkstätten ausgeführt, sondern wir sahen uns überdieß veranlaßt, denselben auch eine Anzahl von Arbeiten, wie kleinere Eisenbrücken, Schotterwagen, Areuzungen, Weichen 2c. für die noch im Bau begriffene neue Bahnstrecke Turgi — Waldshut zur Aussührung zu übertragen. Der Kostenbetrag dieser letztern Arbeiten, einschließlich eines Fr. 26,000 betragenden Provisionszuschlags, welcher in der betreffenden Quote der allgemeinen Administrationskosten der Werkstätte besteht, ist mit Fr. 141,202. 62 dem Baukonto belastet, die Provision aber der Bahnbetriebsrechnung gutgeschrieben worden.

Die Hauptwerkstätte in Zurich und die Filialwerkstätte in Romanshorn stehen unter der Aufsicht und Leitung des Maschinenmeisters und dreier Werksuhrer. Die durchschnittliche Zahl der in der erstern beschäfstigten Arbeiter beträgt 132, die Zahl der Arbeiter in der Filialwerkstätte Romanshorn 22. Letztere ist in Folge der Bollendung der Hauptwerkstätte in Zurich wesentlich beschränkt worden und soll noch weiter auf das Maaß des dringendsten Bedursnisses für die Vornahme der laufenden kleinern Reparaturen an den dort stationirenden Lokomotiven und Dampsbooten reduzirt werden.

Da die Sauptwerkstätte erft nach Ablauf von 1859 ein volles Jahr in ihrem gangen Umfange in Thätigkeit gewesen sein wird, so ist auch eine genauere Beurtheilung ihrer Wirksamkeit und Leistungen nicht vor Berfluß dieses Jahres möglich.

Telegraphen. Bu den auf den Stationen Romanshorn, Beinfelden, Frauenfeld, Binterthur, Andelsfingen, Schaffhausen, Ballisellen, Bürich (Bahnhof), Baden und Brugg befindlichen Telegraphen-Apparaten
sind im Laufe des Berichtsjahres auf dem Centralbüreau der Gesellschaft im Grünenhof in Zürich und auf
den Stationen Aarau und Bildegg Telegraphen errichtet worden, so daß gegenwärtig im Ganzen 13 Teles
graphenstationen auf der Nordostbahn bestehen, zwischen welchen die Ankunft und der Abgang der Bahnzüge
regelmäßig signalisirt wird Ueberdieß wurden im Ganzen 16,277 bahndienstliche Depeschen gewechselt, wovon
der Telegraphenstation Zürich 5,941 zusallen. Zur Bedienung des Telegraphen sind 36 Angestellte, Eins
nehmer und Gepäckerpedienten, befähigt worden.

Berfonal=Bestand. Abgesehen von der nöthig gewordenen Bermehrung find erhebliche Beränderungen bei dem Administrationspersonal im Laufe des Betriebsjahres nicht eingetreten. Der Stand des Bahn= betriebspersonals war am Schlusse des Rechnungsjahres folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		III. Transportdienst.
Revisor nebst Gehülfe	2	Bahnhofvorstände und deren Gehülfen . 10
Kontroleur	1	Ginnehmer, Gepäckerpedienten und Behülfen 20
Kontrole=Gehülfen	12	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen
Billetdrucker und Abwart	2	und Frachtbezüger 60
Maschinenmeister	1	Portiers, Abwarte und Nachtwachter . 22
Werkführer	3	Stationseinnehmer und Gehülfen 30
Werkstättebuchhalter und Gehülfen	5	Telegraphisten und Gehülfen 4
Materialverwalter	1	Bagenmeister 1
Magazinvermalter und Gehülfen	5	Wagenwärter 23
Magazindiener	4	Gepäckträger 17
mand as a great street of	36	Arbeiter für Güterverladung 160
Alternative at a consideral and		347
II. Bahnunterhaltung.		IV. Fahrdienst.
Bahningenieure	2	Lokomotivführer und Beiger 38
Bahnauffeher	10	Bugführer und Rondufteure 38
Bahnhof= und Bahnwärter	224	Lokomotivpuger und Taglöhner 18
	236	94

im Ganzen 713 Angestellte (ausschließlich ber oben erwähnten Berkftattearbeiter). Die Bahl der Angeftellten, auf einen Rilometer berechnet, beträgt demnach 4,38.

Unfalle. Bu unserm Bedauern haben wir auch in diesem Jahre wieder die Berunglückung einiger unserer Angestellten zu melden. Um 2. August wurde auf der Station Sulgen ein Weichenwärter vom Buge ergriffen und starb furze Beit nachher in Folge der dabei erlittenen Beschädigungen. Um 30. gleichen Monate fiel ein Kondukteur zwischen Schinznach und Wildegg vom Buge und wurde vom letztern überfahren. Endlich

ift am 29. September bei Ruppersweil ein Bahnwarter, welcher unmittelbar vor der Durchfahrt des Zuges das Bahngeleise überschreiten wollte, von der Lokomotive erfaßt und überfahren worden. Soweit die Ursachen dieser Unglücksfälle noch ermittelt werden konnten, muffen dieselben ausschließlich der Unvorsichtigkeit der Betreffenden zugeschrieben werden. Den Sinterlassenen dieser Berunglückten wird aus der hiefür bestehenden Kasse die statutengemäße Unterstützung verabreicht.

Cinige Berspätungen der Bahnzuge in Folge unwesentlicher Beschädigungen der Lokomotiven ausgenommen, sind keinerlei Störungen des Bahnbetriebes oder Unfälle, die die Reisenden betroffen hätten, vorgekommen. Wir befreuen uns um so mehr, dessen Erwähnung thun zu können, als namentlich über die
Dauer des eidgenössischen Sängersestes in Zurich der außerordentliche Zudrang von Reisenden eine Mehrzahl
von Extrazügen von Zurich aus in beiden Richtungen der Bahn bis spät in die Nacht ersorderlich machte.

Noch haben wir zu erwähnen, daß am 11. Mai ein Mädchen, das sich zwischen Sulgen und Amrisweil bei Nachtzeit auf dem Bahngeleise befand, durch den Bahnzug ergriffen und getödtet worden ift. Ein Bersschulden fällt dem Dienstpersonal nicht zur Laft.

							fina	nnz=E1	gebni	ß.					4 8	1
	Die Bergle	ichun	g der (Einn	ahm	en und	Aus	gaben e	rgibt fo	lgendes	R	fultat	: -			
	1857.														1858.	. 4
Fr.	2,404,449.	62						Einnal	men					Fr.	2,851,047	92
"	975,730.	38	ene •					Ausgal	ien			•	•	"	1,265,610	. 19
Fr.	1,428,719.	24						Reinert	rag im	Ganze	n			Fr.	1,585,437	73
	_														149.00	
	0/0 59,4		Reiner	trag	in	Prozei	iten d	er Bru	tto=Einn	ahmen		· ·			0/0 55,6	;
	· —														-	-50.00
Fr.	10,630.	35	"		per	Bahn	filom	eter .						Fr.	10,128.	65
11	3,914.	30	,,		. ,,	Betrie	ebstag							77	4,343.	66
"	2 9.	12	"		"	Tag 1	and p	er Bah	nkilomet	er				"	27.	75
"	2.	70	, "		"	Zug 1	und p	er Kilo	meter			•		"	2.	69
				9	3	3 992 59 5	FEAS	ifffa	hrta.	· Stor	- m i	o h				

2. Dampfichifffahrts : Betrieb.

In dem Beftande unserer Schiffe ift im Laufe des Berichtsjahres eine Beränderung nicht eingetreten. Derselbe besteht aus sechs Dampfbooten, zusammen mit 305 Pferdefraften, und 4 Schleppbooten.

Mit diesen Booten wurden auch im Berichtsjahre regelmäßige tägliche ein= oder mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) zwischen Schaffhausen und den Rhein= und Bodenseeuserplägen; b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen und c) zwischen Romanshorn und Lindau.

Ueber das lettjährige Rechnungsergebniß unsers Dampsbootbetriebs, welches einen Bestandtheil unserer Bahnbetriebsrechnung bildet, geben wir in Folgendem eine nähere Zusammenstellung und stellen derselben Behufs Bergleichung die Rechnungs=Resultate des Borjahres gegenüber:

Einnahmen.

18	857.												1858.			
Frf.	Cts.	Prozente.											Frf.	Cts.	Prozente.	
148,538	53	46,34	I.	Personen = Tro	insport								120,830	97	49,42	
142,070	16	44,29	II.	Güter=	"	•							93,902	16	38,47	
6,177	49	1,92	III.	Vieh=	"		•						7,250	91	2,95	
669	17	0,21	IV.	Equipagen=	"								119	65	0,05	
18,343	66	5,72	v.	Post =	"								20,066	19	8,16	
4,960	12	1,55	VI.	Schlepp = und	Flößerl	öhne	un	d 2	Berf	chie	den	es	3,827	49	1,55	
320,759	13	100		To:	tal = Ein	nahi	nen						245,997	37	100	

Ausgaben.

18	857.			1858.			
Frt.	Cts.	Prozente.		Frf.	Cte. Prozente		
70,731	15	26,49	I. Löhnung und Bekleidung des Dienstpersonals	63,096	98 30,36		
2,353	33	0,87	II. Bureau=Bedurfniffe	1,851	48 0,89		
132,735	03	49,16	III. Brennmaterial	98,813	25 47,55		
13,918	93	5,46	IV. Schiffespeise	11,434	55 5,50		
19,696	47	7,29	V. Unterhalt und Reparaturen	20,163	04 9,74		
29,831	64	11,05	VI. Safengebühren, Bolle u. drgl	10,754	55 5,47		
742	92	0,28	VII. Miethzinse und Berschiedenes	1,691	87 0,82		
270,009	47	100	Total=Ausgaben	207,805	72 100		

finand=Ergebniß.

97. 37 05. 72 91. 65
91. 65
1858.
Anzahl.
16,530
47,623
64,153

								1857.	1858.
Süter:								Centner.	Centner.
Güter aller	Art		•		•,			360,882	259,539
Getreide			•					317,194	69,809
						T	otal	678,076	329,348

Im Ganzen wurden 3212 Fahrten ausgeführt und in 6,114,7 Zeitstunden 22,385,4 Schweizerstunden zurückgelegt (1857: mit 4433 Fahrten in 8014,2 Zeitstunden 27,140,8 Schweizerstunden).

An Brennmaterial wurden 546,568 Kubiffuß Holz und 13,089 Zentner Braunkohlen verbraucht in einem Gesammtwerth von Fr. 98,813. 25. Der Brennmaterial=Ronsum des Borjahres betrug 686,493 Kubiffuß Holz und 575 Ztr. Braunkohlen in einem Gesammtwerthe von Fr 132,735. 03. Es stellt sich somit für eine zurückgelegte Wegstunde ein Brennmaterial=Berbrauch heraus

1857 von Fr. 4. 89 1858 von Fr. 4. 41

	Auf eine guruckgelegte Begftunde			1	85	7.	1858.			
ein	Brutto = Ginnahme = Betreffniß von				Fr.	11.	81	Fr.	10.	99
ein	Ausgaben = Betreffniß				"	9.	94	"	9.	28
ein	Netto = Einnahme = Betreffniß				"	1.	87	"	1.	71

Die Mindereinnahme auf dem Personentransport gegenüber dem Borjahre findet ihre Erklärung größten= theils in der geringern Zahl von Fahrten, die während des Berichtsjahres ausgeführt wurden. Die bedeu= tende Mindereinnahme auf dem Gütertransport muß dagegen hauptsächlich der vorjährigen allgemeinen Handelsstockung und ganz besonders derjenigen im Getreidegeschäft zur Last geschrieben werden, was am deutlichsten aus der Thatsache erhellt, daß im Jahr 1858 von unsern Schiffen 247,385 Zentner (454 Prozent) weniger Getreide befördert worden sind, als im Jahr 1857.

Im Laufe des gegenwärtigen Jahres haben wir auch auf den Dampsbooten der Gesellschaft Bersuche hinsichtlich der Beheizung mittelst Saarkohlen vornehmen lassen. Benn auch, namentlich wegen des mit der längern Bahnstrecke Basel=Romanshorn zusammenhängenden höhern Frachtbetrages und des dadurch ver= mehrten Kostenpreises die direkten Bortheile, welche hiebei erzielt werden können, hinter den sich bei der Lokomotivheizung ergebenden zurückstehen dürften, so zweiseln wir dennoch nicht, daß die Einführung dieses Heizmaterials auf den Bodensee=Dampsbooten eine wesentliche Reduktion der dortigen Brennholzpreise zur Folge haben werde, welche es auf der andern Seite, wie wir hoffen, um so eher ermöglichen wird, namhaste Quantitäten von Brennholz auf unserer Bahn in die Schweiz einzusühren.

Angesichts der in unserer Dampsbootunternehmung engagirten Rapitalsumme kann das Netto=Resultat des Dampsbootbetriebs keineswegs als ein befriedigendes bezeichnet werden. Da indeß ganz ausnahmsweise ungunstige Handelskonjunkturen davon die Schuld tragen, so darf wohl von der Wiederkehr normaler Ber=hältnisse auch für diesen Zweig unserer Unternehmung ein Aufschwung gehofft werden. Es mag übrigens hier am Platze sein, zu erinnern, daß wir die Dampsbootunternehmung stetsfort wesentlich als eine Hulfs-anstalt der Bahnunternehmung betrachten.

Um Schluß des Berichtsjahres war der Personal = Bestand der Dampsbootverwaltung folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
- 2 Rontroleure,
- 5 Rapitans,
- 9 Steuermanner und Schleppschiffführer,
- 5 Maschinisten,
- 5 Beiger.
- 17 Matrofen und Schiffsjungen,

Bufammen 44 Angeftellte.

Unterftütungs= und Rranfenfaffe.

Am 31. Dezember 1858 betrug der Aftiv = Saldo der Unterftühungefasse der (Eisenbahn = und Dampsichiff=) Angestellten der Gesellschaft Fr. 67,450. 68, (wovon Fr. 12,679. 35 unter "Sconto-Geschäft" und Fr. 54,771. 33 unter den "Bassiern" gebucht sind); der Aftiv = Saldo der Krankenkasse der Arbeiter Fr. 3857. 95. Erstere erzeigt gegenüber dem Borjahr einen Borschlag von Fr. 18,205. 75, lettere einen Rückschlag von Fr. 124. 14. — Die im Berichtsjahr geleisteten Zahlungen der Unterstützungekasse belaufen sich auf Fr. 1,311. 02, diesenigen der Krankenkasse auf Fr. 6,494. 84.

V. Bahnbau.

A. Beschreibung des Eisenbahn-Neges.

Wir haben im Geschäftsberichte für das Jahr 1857 die, in unsern frühern Geschäftsberichten bes gonnene, Beschreibung der Eisenbahn-Linien der Mordostbahn durch Sinzufügung der Beschreibung der Eisensbahn-Linien von Zurich bis Aarau (Böschnau) und von Turgi bis Waldshut vervollständigt, und verweisen daher hier auf jene frühern Geschäftsberichte und die denselben beigegebenen Karten und Längen-Profile.

B. Die mährend des Verichtsjahres ausgeführten Rauten.

Ueber die, mahrend des gegenwartigen Berichtjahres, ausgeführten, Arbeiten und Bauten haben wir fol= gendes anzuführen:

- a. Technifche Borarbeiten. Diefe waren ichon im letten Berichtejahre vollständig beendet worden.
- b. Expropriation. Diese war schon zu Ende des Jahres 1857 in einigen Gemeinden der Bahn=
 strecke Turgi=Roblenz vollzogen, und ist nunmehr im Berichtsjahre, mit Ausnahme des neuen Güterbahnhoses
 in Winterthur, sowie einiger Fälle auf der Linie Turgi=Roblenz, welche theils noch von der Schatzungskom=
 mission zu behandeln, theils vor das Bundesgericht gezogen sind, auf dem ganzen Gebiete der Nordostbahn
 durchgeführt.
- c. Unterbau. Der Bau der steinernen Brücke über die Limmat bei Turgi wurde in der Art befördert, daß die Gewölbe derselben noch im Berichtsjahre geschlossen werden konnten, und zur Bollendung der Brücke nunmehr nur noch die Herstellung der Stirnmauern und Gurtgesimse, sowie die wasserdichte Abdeckung der Gewölbe übrig ift. Auch das Gewölbe der Brücke über die Surb bei Döttingen wurde im Berichtsjahre

noch geschlossen, und die steinernen Widerlager des Biaductes über die Poststraße nach Roblenz in Döttingen wurden vollendet, so daß an demselben nur noch das Legen der Fahrbahn übrig ist, welche aus einer Blechsbalken=Ronstruktion besteht, die, gleichwie diejenigen einiger anderer kleinerer Brückhen dieser Bahnstrecke, in der Neparatur=Werkstätte der Nordostbahn in Zürich versertigt worden sind und versetzt werden können, sobald das Legen der Schienen auf der Bahn soweit vorgerückt sein wird, daß der Transport dieser Eisen=Konstruktionen bis zur Baustelle auf der Bahn selbst und mittelst der Lokomotive vorgenommen werden kann.

Der Tunnel bei Roblenz ift, begunftigt durch die Weichheit des anstehenden Gesteins und in Folge eines sehr zweckmäßigen und energischen Geschäftsbetriebes der Unternehmer, in ungewöhnlich kurzer Beit durch= brochen und noch im Berichtsjahre vollständig eingewölbt worden, mit Ausnahme des Tunnelportals auf der sudweftlichen Seite, dessen Erstellung bis zum Wiedereintritte der gunftigen Jahreszeit verschoben werden mußte.

Der größte Theil der Erdarbeiten auf der Bahnftrede Turgi-Rhein murde im Laufe des Berichtsjahres erftellt.

d. Hochbau. Auf dem Bahnhofe Aarau wurden die Hochbau=Arbeiten in der Beise gefördert, daß der Güterschuppen mit den am südlichen Ende desselben angebrachten provisorischen Berwaltungs=Räumlich= feiten, sowie auch die Basserstation und die Lokomotiven=Remise gleichzeitig mit der Eröffnung des Bahnbe= triebes bis Aarau und etwas später auch die Bagenremise dienstbereit erstellt waren. Die Einsteighalle und das Berwaltungsgebäude kamen im Laufe des Herbstes unter Dach und letzteres wird nun in den nächsten Monaten vollendet werden, so daß im Laufe des Sommers die provisorischen Lokale verlassen und die de= sinitiven im Berwaltungsgebäude bezogen werden können.

Auf dem Bahnhof Frauenfeld ift das Berwaltungsgebäude unter Dach gebracht worden. Dasfelbe schreitet nun seiner Bollendung entgegen und wird im Laufe des Sommers ebenfalls bezogen werden können.

Auf der Station Turgi, welche in Folge des Anschlusses der Linie Turgi-Baldshut zu einem hinreichend geräumigen Bahnhofe erweitert wurde, werden ein Berwaltungsgebäude, ein kleiner Güterschuppen, eine Losfomotiven= und eine Bagen=Remise errichtet. Das erstere wurde noch im Berichtsjahre theilweise unter Dach gebracht, von der Lokomotiv=Remise bas Fundament erstellt.

Die Stationen Siggenthal und Döttingen erhalten kleine Stationsgebäude mit angebauten Güterschup= pen, von welchen ebenfalls die Fundamente gelegt wurden. Auf der Station Roblenz, welche einen abge= sonderten Güterschuppen erhält, wurde das Stationsgebäude unter Dach gebracht.

Bei der raschen Förderung der an tuchtige Unternehmer veraccordirten Sochbauten der Linie Turgi= Koblenz ist Aussicht vorhanden, daß dieselben bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Bahnbetriebes, der Hauptsache nach, vollendet werden.

e. Oberbau. In Betreff der Disposition der Geleise auf dem Bahnhof Turgi wird auf das in der I. Abtheilung unsers Berichtes Gesagte verwiesen. Auf diesem Bahnhofe wird eine Drehscheibe, sowie eine in Berbindung mit der Lokomotiv=Remise stehende Wasserstation angebracht. Die Stationen Siggenthal, Döttingen und Koblenz erhalten Ausweich=Geleise und zugleich kurze Gütergeleise.

Die Schienen sind auf der Linie Turgi=Rhein im Berichtsjahre auf ungefähr zwei Drittheile der ganzen Strecke gelegt worden; im Anstande mußte das Legen des Oberbaues namentlich noch bleiben bei Döttingen und Koblenz, wo die Auffüllung der hohen Dämme sich noch im Ruckftande befand.

Mit dem Anschlusse der Nordostbahn an die Centralbahn in Aarau sind auf der Station Brugg der provisorische zweite Güterschuppen, die provisorische Lokomotiv-Remise, die Drehscheibe und eine Anzahl Geleise entbehrlich geworden, welche nunmehr Behufs anderweitiger Verwendung beseitigt werden sollen.

f. Betriebsmittel. Die Aufzählung des Bestandes unserer Lokomotiven und Wagen ist in der obigen Abtheilung für den Betrieb enthalten. Theile zur Ergänzung unseres Betriebsmaterials theile zur Deckung des Bedarfs für die neue Bahnstrecke Turgi-Waldshut haben wir über die Lieferung folgender Wagen Berträge abgeschlossen:

3 achträdrige Personenwagen I. und II. Klasse,
7 " III. Klasse,

40 geschloffene vierrädrige Guterwagen,

20 offene vierradrige Guterwagen.

Die Termine zur Ablieferung der Personenwagen sind in der Art vorgerückt worden, daß dieselben schon für das eidgenössische Schützenfest, wo voraussichtlich ein außergewöhnlich großer Wagenbedarf eintreten wird, werden verwendet werden können. Die Ablieferung der Güterwagen hat bis im Monat Juni vollständig zu erfolgen.

Eine Bermehrung der Lokomotiven halten wir mit Rücksicht darauf, daß sich gegenwärtig unsere sämmtlichen Lokomotiven in vollständig dienstfähigem Zustande befinden und deren Beschaffenheit überhaupt wesentliche Reparaturen nicht vorsehen läßt, für die nächste Zeit nicht nothwendig, sondern hoffen, mit den vorhandenen 30 Stück für den Dienst auf der ganzen Nordostbahn, inclusive der neuen Strecke Turgi — Waldshut, einstweilen ausreichen zu können.

g. Technisches Personal. Im Laufe des Berichtsjahres haben weitere Reduktionen des technischen Bersonals stattgefunden, und es werden dieselben nach Maaßgabe der Bollendung der Bauten weiter fortzeseit werden.

h. Eröffnung der Bahn. Gemäß dem Stande der Bau=Arbeiten und Lieferungen wäre es ohne Zweifel möglich geworden, die Bahnstrecke Turgi — Koblenz bis zum 1. Mai d. J. als dem akkordirten Termine zu vollenden; nach den in der I. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes gemachten Mittheilungen nehmen wir die Eröffnung derselben auf den 1. August d. J. in Aussicht.

VI. Gefellichaftsbehörden.

Direktion. Der ordentlichen Generalversammlung des Berichtsjahres, in welcher Erneuerungs= und Ergänzungswahlen in die Direktion zu treffen waren, vorgängig beschloß der Berwaltungsrath, "1) es sollen "mindestens drei Mitglieder der Direktion ihren Wohnsitz in Zurich haben und neben ihren dießfälligen Ob= "liegenheiten keinen andern Beruf ausüben, es wäre denn, daß sie von dem Berwaltungsrathe in Berück"sichtigung besonderer Berhältnisse hiezu ermächtigt wurden; 2) es solle jedem dieser drei Mitglieder durch
"die Geschäftsordnung ein bestimmter Geschäftskreis zugetheilt werden." Die Generalversammlung wählte dann an die Stelle des sel. Herrn Oberst Pestalozzi, des Herrn Präsidenten Dr. Kern, welcher um seine

Entlassung eingekommen war, und des herrn Nationalrath hüni=Stettler, welcher in Erneuerung fiel, sich aber eine Wiederwahl verbat, die herren Postdirektor G. Stoll, Betriebsdirektor G. Fr. Schweizer und Ständerath Ed. häberlin aus Thurgau zu Mitgliedern der Direktion. Nachdem die lettere in Folge dieser Wahlen wieder vollständig besetzt war, wurden in Bollziehung des Eingangserwähnten Beschlusses des Berwaltungsrathes drei Departemente aufgestellt, jedem derselben ein bestimmter Geschäftsekreis zugewiesen und ihre Besorgung den herren Präsident Dr. Escher, Direktor Stoll und Direktor Schweizer übertragen.

Berwaltungsrath. Aus dieser Behörde schieden mahrend des Berichtsjahres ihr bisheriger Prasident, herr Martin Escher=Heß, welcher, in Erneuerung fallend, eine Wiederwahl ablehnte, und herr alt Regie=rungsrath Dr. Sulzer, welcher um seine Entlassung einkam. An vakante Stellen im Berwaltungsrathe wurden neu gewählt: Die herren Nationalrath hüni=Stettler, Landammann hanauer in Aarau, alt Regierungsrath Dr. Küttimann und Regierungspräsident Dr. Keller in Frauenseld. — Der Berwaltungsrath ertheilte herrn M. Nüscheler die von ihm nachgesuchte Entlassung von der Stelle eines Rechenungsrevisors unter Berdankung geleisteter Dienste und ernannte zu seinem Nachfolger herrn H. Cramer von Bolken, gewesenen Staatsrechnungsrevisor.

Die Direktion behandelte in 239 Sitzungen 3109 Geschäfte, der Berwaltung erath in 6 Sitzungen 34 Geschäfte.

Um Schluffe des Berichtes über unsere Geschäfteführung mahrend des Jahres 1858 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Burich, den 14. April 1859.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordoftbahn - Gesellschaft,

Der Prafident:

Dr. 21. Cider.

der Frequenz und Einnahmen auf der Nach den

one 1	neter.			Pers	onen.			Gepäck.			
Monat.	Kilometer.		e	Iոչα ի ն.		Einnahm	e.	Ctr.	Einnahme.		
		I. CI.	II. CI.	III. Cl.	Total.	Frf.	Cts.		Frf.	Cts.	
Januar	144,4	22	9,604	40,009	49,635	54,538	66	4,459	3,804	46	
Kebrnar	144,4	29	8,428	34,709	43,266	50,704	97	7,181	4,826	84	
März	144,4	76	11,368	41,050	52,394	61,099	13	6,827	5,418	97	
April	144,4	127	11,182	55,386	66,695	79,043	82	8,794	6,343	92	
Mai	162,6	553	20,985	91,402	112,960	139,669	90	12,579	9,744	75	
Juni	162,6	1,066	25,589	88,131	114,636	146,768	03	9,915	9,832	54	
Juli	162,6	2,056	32,482	114,225	149,113	215,862	63	15,357	13,531	26	
August	162,6	2,481	35,117	104,324	141,953	219,083	14	14,347	14,551	55	
September	162,6	1,871	29,891	99,293	131,005	194,923	15	12,553	12,228	84	
Oftober	162,6	1,211	21,996	96,581	119,673	159,406	84	11,093	9,711	30	
November	162,6	217	11,864	59,252	71,247	83,963	95	8,502	6,742	64	
Dezember	162,6	108	11,643	52,048	63,799	75,124	50	6,683	5,401	73	
	156,53	9,817	230,149	876,410	1,116,376	1,480,188	72	118,310	102,138	80	
1857	134,4	7,085	180,668	7 52,455	940,208	1,179,524	65	104,043	82,541	20	

st ch t Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1858, Monaten.

	junde.		1	Vieh.	,	Eq	aipag	en.		Güt	er.		Mittel Betrie		Total	[=
Stück	Einna	.gme	Stűck	Cinnal	jme	Stűck		ıђте	Eilgut.	Ord. Gut.	Cinnahı	ne.	Einnah		Einnah	me.
Journ		©tŝ	Otaca	Frt.	Cts.		Frt.	Cts.	Centner	Centner	Frf.	ıştə.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
159	109	85	743	2,169	57	13	150	75	1,295	167,636	62,068	30			129,819	90
108	59	15	736	2,337	51	11	105	75	1,379	164,580	59,373	36		٠,	124,385	89
174	122	60	1,191	3,274	55	6	34	50	1,650	202,336	66,761	61			143,689	67
248	1 56	06	1,134	3,200	77	14	219	75	2,367	209,657	69,825	71			165,768	34
209	175	24	1,379	5,517	14	73	926	76	3,105	257,297	94,538	16			257,550	26
239	133	7 9	1,325	4,234	15	20	222	94	4,853	244,646	96,846	55			265,016	31
248	126	93	1,248	3,634	60	19	145	32	6,974	273,104	104,811	94	- '.		345,090	99
2 53	153	90	1,291	3,431	11	23	488	88	6,942	263,250	106,858	73			351,545	62
179	179	23	1,574	4,918	35	102	436	40	8,689	292,233	117,607	46			337,271	74
383	208	75	1,718	4,665	02	22	400	21	10,061	309,512	121,660	01			303,030	44
235	140	-	1,368	3,155	74	8	105	95	9,672	290,634	116,514	31			217,600	90
230	110	60	1,853	3,835	94	18	233	66	9,697	314,969	118,593	04			210,277	86
2,665			15,560		45	329	3,470	87	66,684	2 ,989,854	1,135,459	18	83,739	80	2,851,047	92
	Stüd. 11,468	- 100	Gi Frf. 26,	nnahme.		282	3,441	72		ntner. 1,928	1,034,596	78	77,669	62	2,404,449	62

Meberficht

der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1858. Nach den Stationen.

		A.	48	57	-	7. /		28 :	3 5	5-	
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	ν,	Petriebs tage.	Per- fonen. Abge- gangen.	Gepäck. Abge= gangen.	Güter. Abge= gangen.	Petriebs tage.	Per- sonen. Abge- gangen.	Güter & Gepäck. Abge- gangen.	Equi- pagen. Abge- gangen.	Vieh & Hunde. Abge= gangen.	Ertrag.
			85	Centner.	Centner.			Centner.		Stück.	Frf. C
Romanshorn .		365	22,852	3,232	948,690	365	22,956	577,743	Stück.	567	352,027 4
Amrisweil	•	1	12,505	4,082	22,852	909	12,791	19,101		662	25,100 7
	•	"	10,128	3,625	6,737	"	9,013	9,367	_	297	16,037 8
Sulgen		"	5,137	3,009	22,472	"	5,726	27,104		348	13,301 2
Beinfelden	•	"	18,476	2,852	17,669	. "	20,678	17,366	_	739	29,713 5
Märstetten	•	"	8,441	2,576	2 5,009	"	8,214	19,026		506	16,494 5
Niiltheim		"	7,100	563	20,000	"	8,427	769		22	7,629 3
kelben		11	5,409	910	49,926	"	5,476	34,475		448	15,594
Frauenfeld.		"	39,151	1,942	98,582	"	36,331	76,142		673	64,714
v w		"	6,822	361	6,524	"	7,728	5,726		184	7,732 7
Foliton	• •	11	6,267	136	702	"	6,492	1,075		89	4,591 2
Winterthur		"	121,511	5,895	212,618	"	124,711	223,918		3,868	237,839
Settlingen	• ;	245	2,231	80	~1~,010	"	2,698	115		28	2,183
			3,344	146		"	4,866	328		27	4,037
		. "	18,143	3,592	24,071	"	17,611	37,734		991	31,102
Indelfingen		"	6,653	3,622	5,377	"	7,796	9,375		242	10 623
Marthalen		"	12,633	450	295	"	12,962	3,048		82	15,599 8
Dachsen		"	48,752	3,942	218,864	"	45,910			1,334	232,106
Schaffhausen -		365			2,616	"					
Remptthal		365	4,52 7 13,894	411	3,531	" "	5,280	5,474		130 369	$\begin{vmatrix} 4,521 & 1\\ 12,459 & 2 \end{vmatrix}$
Effretikon		"		1,844		"	13,311	12,321		125	
Wallisellen .		. "	13,505		3,273	"	17,093	6,943			14,001 8
Derlikon		"	14,396	7,232	7,045	"	17,152	18,565		53	9,723 9
Bürich		"	281,900	27,325	361,776	"	311,535			3,508	701,475
Altstätten		"	6,900			"	9,791			21	3,611
Schlieren		11	12,283			"	13,578			32	6,883
Dietikon		"	16,028		504	"	15,748			52	13,485
Rillwangen .		"	4,196		CF 119	"	5,305			13	3,350
Baden	• .	"	77,421		65,448	"	82,369	56,643		508	
Eurgi		"	10,155		15,517	"	18,045			36	16,843
Brugg		"	73,214	14,003	718,521	01/2	51,093	306,240		732	140,748
Shinznach		_				245	13,085			20	10,165
Wildegg		_	_	-	_	"	19,916			112	18,127
Ruppersweil .		-		_	_	"	4,299		- 40	26	
Naran		_	_	_	_	"	40,388			437	98,872
Centralbahn .	• •	_	_	_	_	245	46,867			821	
Westbahn	: .	-	-	_	_	245	1,755	3,099	_		8,851
Derein. Schweig. Bo		205	20 501	9.400		205	04 454	40.004	1 0		55 200
pr. Winte		365	20,784		12 200	365	21,451	19,231	3	400	55,389
" Walli	ellen	153	35,181			365	47,191	31,584	1	123	34,596
Königl. Württemb.	Bahn	153	269	94			532			_	3,438
" Banerische	"	-	_	-	_	153	206			_	2,049
Großherz. Badische	"	_	_	-	_	47	_	4,207	1 -		1,080
Betriebskontrole(n											83,739
bare Betriebseinnahr	nen).		1 T								
			940,208					3,174,848	329		2,851,047

Hauptrechnung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1858,

Betriebsrechnung derselben von 1858,

Rechnung behufs Ausmittlung der Aftiendividende für 1858

und

Rechnung über den Reservesond,

abgeschloffen am 31. Dezember 1858.

A. Hauptrechnung der Schweizerischen

	U	TO SEE THAT		Control of the		Fr
Ginnahmen.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frk.	Cts.
© \$10 1100 00 1100 100						
			7 9 9		^	
Bau-Ginnahmen.			2			
Einzahlungen Nordostbahn = Aktien	28,708,000	_				
id. 3% Obligationen	817,950	-	8.8 (*)			
id. 5% Obligationen	17,099,600	_				
Intereffe= Conto	768,233	49				
Berschiedene Einnahmen	17,319	96				
Berfaufte Grundftude und Gebaude	68,320	57				
Ertrag von Grundftuden	3,883	01				
Bergutungen von Gemeinden	9,918	95				
Annullirte Bodenfeebahn Aftien	12,550) _			8	
id. Nordbahn = Aftien	13,325					
id. Nordoftbahn=Aktien=Coupons	320		47,519,420	98		
		-	17,020,230			
Betriebs-Ginnahmen.						
Netto=Betriebe=Einnahmen v. 31. Jan. 1853-31. Dez. 1857	2,847,12	68			197	
Netto=Betriebs=Einnahmen vom Jahr 1858 Fr. 1,623,629.38						
Hieron ab laut Beschluß des Berwalt= ungsrathes:					***	
a) 3% diefer Einnahmen mit Fr. 48,708.90						
b) Neberschuß laut Dividen=		-				
den=Rechnung D " 275.44			4 404	, mn		
, 48,984.34	1,574,64	5 04	4,421,770	72		,
Total der Ginnahmen .					51,941,191	70
12						
v			·	,		
					4	

Nordostbahn=gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1858.

	40.00		PAGE 1	and the same to be a second	and the second		
Ansgaben.		Frf.	Cts	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ankanfspreis der Gektion Zürich-Baden						4,503,975	_
Allgemeine Verwaltung.							
Aftien = Emissionskosten				12,493	38		
Brovisionen= und Cours=Vergütungen				486,052	80		
Sigungegelber ber Direktion und des Verwaltungerathes				55,047	29	×	
Gehalte des Administrations = Versonals				117,171	51		
Reiseauslagen				20,413	51		
Bostporti und Kommissionekosten			1	27,584	37		
Druck = und Insertionskosten				33,335	18		
Miethzinse, Seizung und Beleuchtung				14,693	18		
Bureautosten				23,984	58		
Bibliothef und Zeitungen			7	3,398	60		
Verschiedenes			.	26,563	77	820,738	17
						5.07.00	-
Vorarbeiten.							
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.			331,956	12		
Inventarstücke		•		10,585	68		
Materialien				12,189	14		
Berfchiedenes				12,418	59	367,149	53
Expropriation.						,-10	
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne				~ ~ ~ ~ ~ ~			
Entschädigungen	•		.	55,393	37		
Schagunges und Gerichtökosten	.	:		3,307,730	63		
Verschiedenes		•		37,236	32		
		•	.	6,112	73	3,406,473	05
Bahnban.							-
Allgemeines.					1		
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	899,101	58				
Inventarftuce		124,970	35				
Materialien		58,695	58			7	
Bureaufosten		15,974	92			100	
Berichiedenes		3,507	34	1,102,249	77		
	-						
Nebertrag		,		1,102,249	77	9,098,335	75

1. Hauptrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Frf.	Ct3	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Uebertrag			1,102,249	77	9,098,335	75
Unterbau.	4 000 040	40			*	
Erbarbeiten	4,293,242	10	Ì	5		1
Stütmauern	143,498	60				
Tunnels	1,815,259	56			1 5 4	
Bruden, Durchläffe und Kanale	5,661,011	85				
Wegbauten	248,879	97				
Uferbauten	757,698	66				
Bettung	608,448	73				
Berfchiedenes	9,936	-	13,537,975	47		
Oberbau.						
Schwellen	1,118,884	09				
Schienen und beren Befestigungsmittel	4,087,927	17				
	3,378	33				
Legen des Oberbaues	618,347	06				
Einfriedigungen, Barrieren, Berbottafeln, Gradientenzeiger 20	217,651	97				
Berfchiedenes	1,156	28	6,047,344	90		
Bahnhöfe und Stationspläte.						
Sochbauten und Einfaffungsmauern ber mech. Borrichtunger	, ,	68	=			
Weichen, Areuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen .	372,065	53				
Waffer = Reservoirs, Vorwarmteffel, Wafferleitungen .	62,695	66	,			
Hebkrahnen und Brudenwaagen	63,144	72	-			
Technische Einrichtung der Werkstätten	66,059	91				
Verschiedenes	6,446	41	2,730,734	91		
Bahlung an Aargau für Gewährung der Rupperswylerlini			700,000	-	24,118,305	05
Betriebs = Inventar.						
Lokomotiven und Tender			1,663,010	39		
Wagen			2,080,039	26		
Für die Büreaux ber Sauptberwaltung u. bas Kontrol-Büreat			12,317	09	· .	
" " Materialverwaltung			45,703	40		
" " Reparaturwerkftätten, ftebenbe Dampfmaschinen		١.	45,586	06		
" " " Werkzeugmaschinen .			98,679	98	,	
" " Werkzeuge und Requisiten			40,910	77		
Für die Bahnhosverwaltungen			118,586	02		
Geräthschaften fur ben Bahnbienft			53,508	04		
m			467	41		
Dampfschiffe		1.	817,357	10	4,976,165	52
Berginfung des Aftien-Rapitale und der Obligationer		1			6,245,834	
Total der Ausgaben	II .	'			44,438,641	
Seem ver amognotis	.				77,400,041	11

Nordostbahn-Aesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1858.

						Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Œ
R	echnungs-	Absd	luß.				1 7	14373063			
		_									١.
		Tot	al der	Ausgaben	•			•		44,438,641	1
	Aftii	va.				17,			7 .		
Sconto-Geschäft .		٠,	. '.			2,009,489	32				
Rassa-Ronto						694	10				
Wechsel=Konto .						489,246	55	* ,,			
Material=Ronto .						521,967	22				
Berschiedene Sauptbi	1ch=Debitoren					5, 2 59,05 7	99	8,280,455	18		
	Passi	ina						1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	10.	3	
Reserve=Fond .	Special	Du.				140,561	94				
Gerschiedene Hauptbu		•	•	•	•	578,713	37			. 9	
Interstützungskasse .			•	• •	•	54,771	33				
drankenkasse		•	•		•	3,857	95	777,904	59	7,502,550	
ciuntentujje							95	111,904		- 1 (7)	1
	Total	gleich	den C	Einnahmen						51,941,191	3
										7,6	
										0	
							l	. 1			
							l.				
								8			

B. Betriebsrechnung von 1858.

Ci	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ginnahmen.			D ~, F	1 de 1		
			387			
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.					*	
I. Personentransport.						
1. Personentaren	1,480,188	72				
2. Taren für Reiseeffekten	92,169	35		~	8	
3. Gepäckträgertaren	9,969	45			× 1	
4. Biehtransport	46,050	55			,	
5. Fuhrwerktransport	3,470	87	1,631,848	94		
II. Gütertransport.			*			
Gütertaren			1,135,459	18	2,767,308	12
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.					30	
I. Bacht= und Miethzinse			37,570	86		
II. Gewonnenes altes Material			2,371	97		
III. Bufälliges			43,796	97	83,739	80
C. Dampfbootbetrieb					2 45,99 7	37
Total .					3,097,045	29
	•		•	•	3,000,000	-
	n v				đ	
				7		
*	7					
		9				
					,	

B. Betriebsrechnung von 1858.

Ausgaben.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frf.	Cts.
zansyaven.						5
		,				
I. Betriebsverwaltung.						
1. Sigungegelber und Gehalte bes Abminiftratione-						
personales			54,796	99		
2. Reifeauslagen			1,690	59		
3. Heizung und Beleuchtung			1,155	38	,	
4. Drude und Insertionskoften, Bureaubeburfniffe			4,519	18		3.
5. Porti, Rommiffione = und Gerichtskoften, Stempel			775	67		
6. Berichiedenes			9,075	73	72,013	54
II. Unterhaltungskoften.						
1. Der Bahn:					e e e	
a. Besoldung des Bahnpersonales	167,779	83		7		
b. Büreaubedürfnisse	545	31			n*	
c. Bekleidung bes Bahnpersonales	4,026	68) =	
d. Unterhalt des Bahnkörpers	11,692	62				
e. Unterhalt ber Kunstbauten	10,212	95	, ,			
f. Unterhalt des Oberbaues	93,553					
g. Anschaffung und Unterhaltung ber Bahndienstgeräthschaften	8,199	98		,		
h. Räumung von Schnee und Eis	2,630	29	298,641	50		
2. Der Gebäude			15,019	74		
3. Der Ausstattung ber Bahn und Bahnhöfe .		.	6,822	91		
4. Des Mobiliars und ber Geräthschaften	•		2,13 8	04	9	
5. Signalisirungs= und Beleuchtungskosten	•		10,025	02	91	
6. Der technischen Einrichtung ber Werkstätten .	•		18,468	28	351,115	49
Uebertrag .					423,129	03
					* 201	

B. Betriebsrechnung von 1858.

	Frk.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cté
Ausgaben.						
Uebertrag .			•		423,129	03
III. Transportkoften.	in in					
1. Personen=, 2c. und Gepäcktransport:						
a. Besoldung des Stations= und Fahrpersonals	160,943	78	4.0			
b. Bureaubedurfniffe, Beizung und Beleuchtung	14,904	64				
c. Bekleibung	5,520	10 05				
d. Billetkosten und Bekanntmachungen	11,466 25,769	26				
e. Unterhalt der Personen = 2c. und Gepäckwagen	2,987	13	× ×			
g. Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten	2,838	44			- I	
h. Del und Schmiere	4,484	25	228,913	65		
			100,010	00	0	
2. Gütertransport: a. Besoldung des Stations= und Fahrpersonals	130,688	62				
b. Bureaubedurfniffe, Geizung und Beleuchtung	5,768	41	3 .		*	
c. Bekleidung	1,949	81		-		
d. Druckfosten und Bekanntmachungen	11,516	27				
e. Unterhalt ber Güterwagen und Fahrrequisiten	16,281	59				
f. Del und Schmiere	7,389	35				
g. Berficherung ber Guter	1,278	_				
h. Bergutungen fur befchabigte Guter	1,757	36	176,629	41		
3. Zugfraftstoften:						
a. Befoldungen u. Löhne, Stundengelden, Ersparnifpramien 2c.	125,371	41				
b. Bureaubedurfniffe, Beizung und Beleuchtung	4,022	15	-			
c. Brennmaterial	222,686	39				
d. Schmiermaterial	11,101	56				
e. Puhmaterial	4,323	20				
f. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern	47,294	67				
g. Wafferpumpen, Holzschneiben und Vorwärmen	17,203	48	432,002	86	837,545	92
IV. Telegraphen					4,935	24
V. Dampfbootbetrieb	٠.		•		207,805	77
Summa ber Ausgaben					1,473,415	9:
Netto=Einnahme					1,623,629	38
Total gleich der Brutto: Einnahme			-		3,097,045	29

C. Rechnung behufs Ausmittlung der Aktien-Dividende.

di steeljitaity seljaje etasiittaatig set etatet		
	Frf.	Cts.
Einnahmen.		
1. Netto-Ergebniß bes Betriebes ber Gifenbahn und ber Dampfichiffe mahrend bes Jahres 1858	1,623,629	38
2. Ein zu 4 % und für die ersten 4 Monate des Jahres 1858, während welcher die Eisenbahn= linie Brugg= Aarau noch nicht dem Betriebe übergeben war, berechneter Zins des für diese Linie bis 1. Januar 1858 verwendeten Kapitals und der Durchschnittssumme der weitern während jener 4 Monate für dieselbe gemachten Ausgaben, in runder Summe	65,000	
3. Ein zu 4% berechneter Jahreszins des für die im Baue begriffene Linie Turgi-Coblenz bis 1. Januar 1858 verwendeten Kapitals und der Durchschnittssumme der im Laufe des Jahres 1858 für diese Linie gemachten Ausgaben, in runder Summe	88,000	_
4. Intereffekonto	201,191	46
	1,977,820	84
Ausgaben.		
1. Ein Jahreszins von Fr. 817,950 3 % Obligationen	24,538	50
2. " " 7,100,000 5% "	355,000	-
3. Die Zinsen "" 10,000,000 5% ", soweit sie nach Maaßgabe ber für bieses Anleihen mährend bes Jahres 1858 geleisteten Einzahlungen bezahlt werden mußten .	458,394	_
4. 3% bes Reinertrages ber Bahn, welche gemäß dem Beschlusse bes Berwaltungsrathes in ben Reservesond sallen	48,708	90
5. Die restirende Summe von	1,091,179	44
,	1,977,820	84
	Il I	

D. Rechnung über den Reservesond.

	Frf.	Cts.
	1	
Bestand am 31. Dezember 1857	88,055	40
Ein Jahreszins hierauf à 4 %	3,522	20
3 % ber Netto = Betriebseinnahme vom Jahr 1858	48,708	90
Dividendenreft bom Jahr 1858 (fiehe Dividendenrechnung C, Ausgaben)	275	44
	140 561	94
	.140,501	J-#
	3 % ber Netto = Betriebseinnahme vom Jahr 1858	Bestand am 31. Dezember 1857