Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 7 (1859)

Artikel: Siebenter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1860 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730475

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

Siebenter Geſchäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordoſtbahn-Geſellſchaft

an die

den 30. April 1860

Statt findende

Generalverſammlung der Aktionäre.

Zürich,
Druck von Orell, Füßli und Comp.
1860.

Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren siebenten, das Jahr 1859 betreffenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vorzulegen.

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

Nachdem die Eisenbahnlinie Turgi-Waldshut, deren Eröffnung wir in unserm letzten Geschäftsberichte auf den 1. August 1859 in Aussicht gestellt, nur wenige Tage nachher, nämlich am 15. August, so weit vollendet war, daß sie dem Betriebe übergeben werden konnte, wirkten wir die hiezu erforderliche Bewilligung der Regierung von Aargau aus. Es fand dann die festliche Eröffnung dieser Bahnstrecke am 16. August statt, während der Personenverkehr auf derselben am 18. August seinen Anfang nahm, der Waarenverkehr aber um verschiedener Verumständungen willen erst am 10. Oktober in vollem Umfange beginnen konnte. Seit der in dieser Weise erfolgten Eröffnung der Bahnlinie Turgi—Mitte Rhein (Waldshut) befindet sich das ganze Bahnnetz der Nordostbahn-Gesellschaft im Betriebe.

Der Große Rath des Kantons Zürich ertheilte im Laufe des Berichtsjahres die Konzessionen für die sogenannte untere Glattthallinie und für die Reppischbahn in abschließlicher Weise. Da der Nordostbahn-Gesellschaft ein Prioritätsrecht in Betreff dieser Konzessionen zusteht, so wurden wir angefragt, ob wir dasselbe zur Geltung zu bringen gedenken. Wir gaben in Folge dessen die Erklärung ab, daß die Nordostbahn-Gesellschaft von ihrem Prioritätsrechte auf die betreffenden von dem Großen Rathe ertheilten Konzessionen keinen Gebrauch mache.

Eine Anfrage der Regierung von Aargau, ob wir zur Einrichtung einer Haltstelle bei Wettingen Hand zu bieten geneigt seien, beantworteten wir im verneinenden Sinne und ebenso gaben wir einem die Umwandlung der Haltstelle Müllheim (Kt. Thurgau) in eine förmliche Station bezweckenden Gesuche keine Folge. Eine Entsprechung schien uns in beiden Fällen Opfer zu erfordern, die nicht in richtigem Verhältnisse zu den obwaltenden Verkehrsbedürfnissen stehen würden.

Wir waren in unserm letzten Geschäftsberichte mitzutheilen im Falle, daß die Regierung von Aargau die Fähre über den Rhein bei Koblenz in ihren Beziehungen zu der dortigen Eisenbahnbrücke zum Gegenstande einer nachträglichen Korrespondenz mit uns machen zu sollen glaubte. In der letzten Zuschrift, welche die Regierung von Aargau in Sachen an uns richtete, nimmt sie auf den Rechtsstreit Bezug, den die Fährebesitzer vor den Eidgenössischen Gerichten gegen uns angehoben haben.

Die Eidgenössische Schatzungskommission als erste Instanz hat uns zu einer Entschädigungsleistung von Frk. 5000 an die Fährebesitzer verurtheilt. Es ist nun noch das letztinstanzliche Urtheil des Bundesgerichtes, an welches beide Parteien die Berufung ergriffen haben, zu gewärtigen.

Wir haben in unserm letzten Geschäftsberichte einer neuen Transportordnung gedacht, deren Einführung wir beabsichtigen. Wenn es uns bis zur Stunde nicht möglich geworden ist, unser Vorhaben zu verwirklichen, so ist der Grund hievon in Verhältnissen zu suchen, welche zu beseitigen leider außer unserer Macht lag. Es ist nämlich in der neuen Transportordnung neben einer umfassenden Erweiterung der Haftpflicht für Verluste, Beschädigungen und Verspätungen und außer mehrfachen andern Verkehrserleichterungen, für Rohmaterialien, wie Bau- und Brennmaterial, Düngmittel u. dgl. eine Taxnorm festgesetzt worden, durch welche der Transport solcher Artikel auf längern Strecken, gegenüber den jetzigen Taxen, nicht unerheblich begünstigt wird. Von der Ansicht geleitet, daß diese Taxerleichterung für den Verkehr erst dann eine größere und auch für die Bahnunternehmungen lohnende Bedeutung erlangen werde, wenn dieselbe in einem möglichst ausgedehnten Umkreise Anwendung finde, haben wir nun geglaubt, vor Einführung der neuen Transportordnung für unser Bahnnetz mit den Verwaltungen unserer Nachbarbahnen in Unterhandlung treten zu sollen, um dieselben zu veranlassen, jene Taxnorm auch ihrerseits wenigstens im direkten Verkehr mit unserer Bahn anzunehmen. Unsere dießfälligen Bestrebungen hatten jedoch leider bisher noch nicht nach allen Seiten den gewünschten Erfolg. Von der Verwaltung der einen unserer Anschlußbahnen konnte bis zur Stunde eine Zustimmung zu unserem Vorschlage nicht erzielt werden. Es sind indessen die sachbezüglichen Unterhandlungen noch nicht als abgeschlossen anzusehen und wir glauben auch nach dieser Seite hin immer noch auf eine Verständigung in dem von uns angestrebten Sinne hoffen zu dürfen. Bei der Ungewißheit jedoch, wann dieses Ziel erreicht werden wird, möchte es kaum gerechtfertigt erscheinen, um jenes einen, wenn auch nicht unwichtigen Punktes willen mit der Einführung der neuen Transportordnung noch länger zu zögern. Indem wir daher beabsichtigen, dieselbe demnächst in Kraft treten zu lassen, werden wir dabei hinwieder in Betreff der berührten Taxdifferenz auf ein der Sachlage angemessenes Auskunftsmittel so weit nöthig Bedacht zu nehmen haben. — Nach Vollendung des Baues unseres Bahnnetzes haben wir eine neue Vermessung desselben vornehmen lassen, welche mehrfache, wenn auch nicht erhebliche Abweichungen von denjenigen Distanzen zwischen einzelnen Stationen, welche bisher den bezüglichen Tarifen zu Grunde lagen, ergeben hat. Der Distanzenzeiger, welcher der neuen Transportordnung beigegeben wird, ist nun mit den Resultaten dieser definitiven Vermessung in Uebereinstimmung gebracht worden und ebenso werden auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Transportordnung auch die Tarife entsprechend berichtigt werden. — Es mag hier noch am Platze sein, zu bemerken, daß wir die in der neuen Transportordnung aufgestellten Grundsätze betreffend die Haftpflicht für den Transport auf der Bahn auch für die Transporte mit unsern Dampfbooten auf dem Bodensee in analoge Anwendung bringen werden. — Die Regierung von Zürich hat uns im Laufe des Berichtsjahres die Mittheilung gemacht, sie habe sich davon überzeugt, daß die neue Transportordnung, deren Einführung von uns beabsichtigt werde, sich im Einklange mit den Vorschriften der unserer Gesellschaft ertheilten Konzessionen befinde. Wir zweifeln nicht daran, daß auch die Regie-

rungen der übrigen Kantone, in welchen die Nordostbahn liegt, wenn sie die Bestimmungen der neuen Transportordnung und der betreffenden Konzessionen mit einander vergleichen, zu demselben Schlußergebnisse gelangen werden, wie die Regierung von Zürich.

Im Gebiete des Zollwesens haben wir vor allem zu erwähnen, daß die Bundesversammlung nunmehr auch den vom Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast zu erhebenden Durchfuhrzoll ermäßigt hat, nachdem schon früher beschlossen worden war, den Transitzoll, welcher vom Zentner bezahlt wird, herabzusetzen. Durch diese Maßregel ist die Konkurrenzfähigkeit der Schweizerischen Eisenbahnen mit denjenigen des Auslandes vermehrt und in Folge dessen der Eidgenossenschaft ein nicht unerheblicher fiskalischer und volkswirthschaftlicher Nutzen zugewendet worden. Im Laufe des Berichtsjahres wurden auch die übrigen auf dem Transite lastenden Gebühren von der Eidgenössischen Zollverwaltung angemessen ermäßigt und überdieß zwischen der letztern und uns Vereinbarungen getroffen, welche die Benutzung der Linien der Nordostbahn für Transitgüter als vortheilhaft erscheinen lassen. Wenn die Zollverwaltung zur Stunde noch für die Zollbehandlung zu ungewöhnlichen Tageszeiten, d. h. am frühen Morgen, in der Mittagsstunde und am späten Abend besondere Gebühren zu Handen der Angestellten bezieht, so darf wohl der Wunsch hier ausgesprochen werden, es möchte diese Einrichtung, welche ihre Entstehung Verkehrsverhältnissen verdankt, denen die Schweiz längst entwachsen ist, bald möglichst aufgehoben werden.

Die Eisenbahnlinie Turgi—Mitte Rhein (Waldshut) ist wohl die einzige Bahnstrecke in der Schweiz, längs welcher der Bundesrath keine öffentliche Telegraphenleitung errichten zu wollen beschlossen hat. Da der Bahndienst das Bestehen einer Telegraphenlinie auch auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein selbstverständlich erheischt, so haben wir die Konzession für die Herstellung einer solchen bei dem Bundesrathe nachgesucht und erhalten. Wir haben wohl kaum nöthig, hinzuzufügen, daß die Badische Telegraphenverwaltung die Linie an der Grenze in der Mitte des Rheines abgenommen und bis in den Bahnhof Waldshut fortgeführt hat.

Es dürfte hier noch zu erwähnen sein, daß der eine Flügel des umfänglichen Verwaltungsgebäudes auf dem Bahnhofe in Aarau der Eidgenössischen Postverwaltung vermiethet worden ist. Es befinden sich nun in demselben die sämmtlichen Bureaux der Kreispostdirektion Aarau.

Vielleicht ist der Schluß dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes die geeigneteste Stelle, um der Verträge zu gedenken, welche wir mit den Städten Zürich und Winterthur zum Zwecke möglichst enger Verbindung ihrer neuprojektirten städtischen Verkehrsanstalten mit der Nordostbahn theils bereits vereinbart haben, theils abzuschließen im Begriffe stehen. Die Stadt Zürich erbaut unmittelbar neben dem Bahnhofe ein neues Kornhaus, in welchem der Getreidehandel in schwunghafter Weise betrieben und zu diesem Ende hin namentlich auch Kornmärkte in großem Maaßstabe abgehalten werden sollen. Die Stadt Winterthur hinwieder beabsichtigt, in Verbindung mit der dortigen Kaufmannschaft und der Finanzdirektion des Kantons Zürich ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Güterbahnhofes von Winterthur ein Korn-, Kauf- und Salzhaus zu errichten. Wir haben nun mit der Stadt Zürich einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem neuen Kornhause und der Nordostbahn hergestellt werden soll und durch

welchen die zukünftigen Beziehungen zwischen diesen beiden Anstalten in jeglicher Richtung geordnet werden. Mit der Stadt Winterthur stehen wir zum Zwecke des Abschlusses eines analogen Vertrages in Betreff des dort projektirten Korn-, Kauf- und Salzhauses in Unterhandlung. Vereinbarungen, wie die eben besprochenen, gehören zu jener besten Art von Verträgen, welche im allseitigen Interesse liegen. So sichert die mit der Stadt Zürich abgeschlossene Uebereinkunft der letztern einen großen Getreideverkehr in ihrem neuen Kornhause, während sie der Nordostbahn-Gesellschaft kostspielige Manipulationen und dem Publikum Gebühren von nicht geringem Belange ersparen wird. — Es erübrigt uns noch, hier auch desjenigen Vertrages zu gedenken, welchen wir mit der Stadt Zürich zum Zwecke der miethweisen Uebernahme des dortigen Kaufhauses abgeschlossen haben. Bekanntlich haben sich die Behörden der Stadt Zürich im Falle gesehen, den städtischen Betrieb dieser Anstalt auf den 1. August des Berichtsjahres einzustellen. In Folge dessen stand das gänzliche Eingehen des Kaufhauses in sicherer Aussicht. Im Hinblicke auf die mannigfachen Vortheile und Bequemlichkeiten, welche es dem Verkehr treibenden Publikum darbietet, glaubten wir wenigstens den Versuch machen zu sollen, dasselbe fortzusetzen. Da es bloß während der 5 letzten Monate des Berichtsjahres von uns betrieben wurde, so erscheint das dabei erzielte Ergebniß nicht in unsern Rechnungen über das Jahr 1859. Es soll das Resultat des Betriebes des Kaufhauses vom 1. August 1859 bis 31. Dezember 1860 dann in die Rechnungen über das Jahr 1860 aufgenommen werden. Gleichwohl dürfen wir nicht unterlassen, die beruhigende Mittheilung in unsern Bericht niederzulegen, daß der bisherige Betrieb des Kaufhauses jedenfalls keinen Verlust für die Nordostbahn-Gesellschaft mit sich gebracht hat.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Zu den zahlreichen Eisenbahnen, mit welchen die Nordostbahn gemäß den Mittheilungen, die wir in frühern Geschäftsberichten zu machen im Falle waren, in direkten Verkehr gebracht wurde, ist in dem Berichtsjahre noch die Französisch-Schweizerische (Franco-Suisse) Eisenbahn mit ihrer von Landeron am Bielersee beginnenden, dem Neuenburgersee entlang laufenden und in Vaumarcus in die Schweizerische Westbahn einmündenden Linie hinzugekommen.

Ein sehr umfangreicher Theil unserer Thätigkeit während des Berichtsjahres war den Unterhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zum Zwecke der Regelung der verschiedenartigen Beziehungen, welche zwischen dieser Bahnunternehmung und der unsrigen bestehen, gewidmet. Sind dieselben auch noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gediehen, so glauben wir uns doch der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß zwischen den beiden nachbarlichen Eisenbahn-Gesellschaften nunmehr dasjenige Wohlvernehmen werde begründet werden, welches auf beiderseits annehmbaren und deshalb auch die Gewähr der Dauer in sich tragenden Grundlagen zu erzielen von jeher unser Bestreben war. Nachdem wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte davon Meldung gethan hatten, daß mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen Verträge betreffend Einführung eines direkten Personen-, Gepäck- und Waarenverkehres, sowie bezüglich des

Durchlaufens der Güterwagen abgeschlossen worden seien, befreuen wir uns, in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte die weitere Mittheilung machen zu können, daß mittlerweile zwei neue Verträge betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur, sowie auch der Bahnstrecke Wallisellen — Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu Stande gekommen sind. Ohne durch Aufzählung der einzelnen Bestimmungen dieser umfangreichen Verträge ermüden zu wollen, beschränken wir uns darauf, hervorzuheben, daß gemäß denselben der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Mitbenutzung des Bahnhofes von Winterthur auch für die Zukunft gesichert bleibt, daß dieser Gesellschaft ferner das Recht eingeräumt wird, die Züge der Wallisellen—Churer-, beziehungsweise Glarner-Linie, schon von Zürich aus gehen zu lassen, sowie die in umgekehrter Richtung sich bewegenden Züge dieser Linie bis Zürich fortzusetzen und somit, soweit es zu diesem Ende hin nothwendig wird, sowohl die im Eigenthume der Nordostbahn-Gesellschaft befindliche Bahnstrecke Zürich — Wallisellen zu befahren, als auch den Bahnhof von Zürich mitzubenutzen, daß endlich die Bedingungen, unter welchen diese Einräumungen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gemacht worden sind, als beiderseits annehmbar erscheinen. Es erübrigt nun nur noch, eine Verständigung über die Konkurrenzverhältnisse, welche in Betreff des Güterverkehres zwischen den Unternehmungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn bestehen, herbeizuführen. Ist auch dieses Ziel erreicht, so dürfen dann alle und jede Anstände, welche sich zwischen diesen beiden Eisenbahn-Gesellschaften erheben können, als abgeschnitten und beseitigt betrachtet werden. Wir halten uns zu der Erwartung berechtigt, daß die Unterhandlungen, welche gegenwärtig im Gange sind, um eine Einigung auch noch über diesen letzten Punkt zu bewirken, nicht minder erfolgreich sein werden, als diejenigen, welche bisanhin gepflogen und zur Erledigung gebracht worden sind.

Von besonderer Wichtigkeit sind auch die Unterhandlungen, welche wir im Laufe des Berichtsjahres mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung in verschiedenen Beziehungen zu pflegen im Falle waren. Sie betrafen vorerst die Verbindungsbahn Turgi—Waldshut. Da dieselbe theilweise, d. h. von Mitte Rhein bis Waldshut, Eigenthum des Großherzogthums Baden ist und der unterm 26. August 1857 abgeschlossene Vertrag über den Bau dieser Linie nur in einzelnen Richtungen bestimmte Direktionen für die Gestaltung des Betriebes enthält, so mußte im Berichtsjahre ein besonderer Betriebsvertrag für die fragliche Linie mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahn-Verwaltung abgeschlossen werden. Mittelst dieses Vertrages sind die Betriebs- und Anschlußverhältnisse in einer Weise geordnet worden, welche einerseits den Interessen unserer Gesellschaft in allen Beziehungen gebührende Rechnung trägt und anderseits der Bahn die Möglichkeit gewährt, für die Vermittlung des internationalen Verkehrs diejenige Bedeutung zu erlangen, auf welche sie als zur Zeit noch einzige Verbindungslinie zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Bahnnetze naturgemäß Anspruch hat. Der Betrieb wird auch auf der Badischen Strecke durch die Nordostbahn-Gesellschaft, jedoch für Rechnung der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung, besorgt. Auf der ganzen Bahn finden die reglementarischen Vorschriften und insbesondere auch die Transportordnung der Nordostbahn-Gesellschaft Anwendung. Es ist grundsätzlich bestimmt, daß bei den im Anschluß stehenden

Zügen der beiderseitigen Bahnen auch die Personenwagen und zwar mindestens auf der Strecke zwischen Zürich und Basel durchzulaufen haben. Während in Waldshut der ganze Expeditions- und Bahnhofdienst für die Verbindungsbahn ausschließlich durch Großherzoglich Badisches Personal und auf Kosten der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung besorgt wird, haben wir hinwieder auf dem Bahnhof Waldshut eine Agentur aufgestellt, welche zunächst die Zollbehandlung der im direkten Verkehr beförderten Güter zu vermitteln, daneben aber auch in anderer Richtung, namentlich durch Zuleitung von Waaren auf unsere Linie, die Interessen unserer Unternehmung wahrzunehmen hat. Außer diesem Betriebsvertrage wurden mit der Direktion der Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten noch drei weitere Uebereinkünfte abgeschlossen, welche die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von Equipagen und Vieh zwischen Stationen der beiden Bahnen, ferner den direkten Güterverkehr zwischen den beiden Bahnen und endlich die wechselseitige Benutzung von Wagen im durchgehenden Verkehre betreffen. Sodann fanden auch einläßliche Verhandlungen mit der Großherzoglich Badischen Direktion des Wasser-Straßen- und Eisenbahnbaues über die auf dem Bahnhofe in Waldshut im Hinblicke auf den Dienst der Nordostbahn erforderlich werdenden Hochbauten und sonstigen Einrichtungen Statt. — Einen fernern Hauptgegenstand der Verhandlungen, die wir im Laufe des Berichtsjahres mit dem Großherzogthum Baden zu pflegen hatten, bildete die Wahrung der Rechte, welche der Nordostbahn-Gesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfallbahn-Gesellschaft, nachdem sie vorher einen Vertrag über die einschlägigen Verhältnisse mit Baden abgeschlossen, im Hinblicke auf die Fortsetzung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterbau der Rheinfallbahn von Schaffhausen in der Richtung gegen Neuhausen auf eine Länge von etwa 1½ Kilometern doppelspurig zur Ausführung bringen ließ. Es sind die daherigen Verhandlungen trotz wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten gethan, noch nicht sehr weit gediehen. Wir werden aber nicht unterlassen, diesem Gegenstande, der in finanzieller Beziehung von sehr erheblichem Belange ist, alle diejenige Aufmerksamkeit zuzuwenden, die er verdient.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben unter diesem Titel nicht etwa von weitern Aktien-Emissionen oder Anleihen zu sprechen, welche bewerkstelligt worden oder die nach der Ansicht der Direktion noch in Aussicht zu nehmen wären. Wir benutzen diese Abtheilung unsers Berichtes, die wir wie die übrigen in Uebereinstimmung mit der in den bisherigen Geschäftsberichten befolgten Eintheilung wenigstens für diesmal noch beibehalten haben, lediglich dazu, thunlichst übersichtlichen Aufschluß über die finanzielle Lage unserer Unternehmung zu geben.

Gemäß dem Rechnungsabschlusse und der Bilanz vom 31. Dezember 1859 sind bis zu diesem Tage für die Nordostbahn und die mit derselben in Verbindung stehenden Dampfschiffe, abzüglich der Nettoeinnahmen des Betriebes, des Ertrages des Interessekonto's u. s. w., Fr. 45,473,416. 62 ausgelegt

worden. Derselbe Rechnungsabschluß weist aus, daß mit 31. Dezember 1859 an disponibelm Baukapitale noch vorhanden waren . . . . . Frk. 4,152,533. 38

Laut einem in sehr einläßlicher Weise von uns aufgestellten Voranschlage derjenigen Summe, welche vom 1. Januar 1860 an theils zur Bestreitung der ausstehenden Restzahlungen für beendigte Bauten und zur Vollendung bereits begonnener Bauten, theils zur Ausführung fernerer nöthiger Bauten und zu weitern Anschaffungen voraussichtlich noch erforderlich sein wird und in welcher z. B. für den Ausbau des Bahnhofes Zürich eine Million Franken, für die Anschaffung weitern Betriebsmateriales eine halbe Million Franken und für die Legung eines zweiten Geleises zwischen Zürich und Wallisellen, welche in Folge der in Aussicht stehenden Mitbenutzung dieser Bahnstrecke durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nothwendig wird, der dadurch veranlaßte Kostenaufwand in Ansatz gebracht und inbegriffen sind, wären noch zu verausgaben „ 3,250,000. —

so daß also **von dem noch vorhandenen Baukapitale eine Summe von** Frk. 902,533. 38 **wird erspart** werden können.

Dieses erfreuliche Ergebniß findet hauptsächlich darin seine **Erklärung**, daß die im Berichtsjahre durchgeführte Liquidation verschiedener belangreicher Abrechnungs- und anderweitiger Geschäftsverhältnisse erheblich günstiger ausfiel, als vorausgesehen worden war, daß an besonders umfänglichen und kostspieligen Bauobjekten, namentlich auch in Folge zulässiger Planreduktionen, sehr erhebliche Ersparnisse gegenüber den Voranschlägen gemacht wurden, daß die erst in Folge der Vollendung der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) und somit des gesammten Bahnnetzes der Nordostbahn möglich gewordene genaue Inventarisirung der vorräthigen Schwellen, Schienen und Schienenbefestigungsmittel, sowie der entbehrlichen Landparzellen einen in unerwartetem Maaße erfreulichen Abschluß auswies und daß endlich ein bedeutender Ansatz, den wir in unsern frühern Voranschlag für „Unvorhergesehenes" aufgenommen, in nur geringem Grade in Anspruch genommen werden mußte.

Die Summe von Frk. 902,533. 38, welche gemäß dem gegebenen Ausweise an dem noch vorhandenen Baukapitale erspart werden kann, soll nach unserm Dafürhalten **dem Reservefonde einverleibt** werden, wodurch derselbe dann mit 31. Dezember 1859 auf die Summe von Frk. 1,159,557. 57 gebracht wird. Dieses Verfahren ist formell zulässig, wenn die von uns vorgeschlagene Veränderung der auf den Reservefond bezüglichen Bestimmungen der Statuten von der Generalversammlung beschlossen wird. Es scheint uns aber auch materiell empfehlenswerth zu sein, weil die Nordostbahn-Gesellschaft auf diesem Wege ihren Reservefond auf einen Betrag bringt, welcher nur dazu dienen kann, den Ruf der Solidität, dessen sich unser Unternehmen bereits zu erfreuen hat, noch fester zu begründen.

Da das ganze Netz der Nordostbahn im Berichtsjahre dem Betriebe übergeben wurde und das für den Ausbau desselben noch erforderliche Baukapital zur Zeit mit aller wünschbaren Sicherheit veranschlagt werden kann, da somit nunmehr **die Bauperiode der Nordostbahn als im großen Ganzen abgeschlossen** angesehen werden darf, so ist jetzt auch **die Rechnungsstellung demgemäß**

umzugestalten. Es hat daher der Verwaltungsrath auf Antrag der Direktion beschlossen, es sei vom 1. Januar 1860 an über die Verwendung der für den Ausbau der Nordostbahn in Voranschlag genommenen Summe von Frk. 3,250,000 eine Spezialrechnung, sodann aber, immerhin unter Vorbehalt dieser besondern „Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn", statt der bisherigen „Haupt=", „Betriebs=" und „Dividendenrechnung" nur noch Eine, den jeweiligen Jahresbetrieb der Nordostbahn=Unternehmung umfassende Rechnung zu führen, in der Meinung, daß derselben jeweilen ein die gesammten Aktiven und Passiven der Gesellschaft enthaltender Status beigefügt werden soll. Was den Reservefond anbetrifft, so würde derselbe, falls die von uns vorgeschlagene Statutenveränderung der Generalversammlung beliebt, in Zukunft lediglich als ein Hauptbuchgläubiger mit einem unverzinslichen Guthaben in den Büchern erscheinen. Nichtsdestoweniger wäre aber der Generalversammlung bei Anlaß der jährlichen Rechnungsablage ein besonderer Ausweis über die in dem Bestande des Reserveconto's während des betreffenden Rechnungsjahres eingetretenen Veränderungen vorzulegen. Die auf den 31. Dezember 1859 gestellte Bilanz, welche sich an die eine Beilage zu dem gegenwärtigen Geschäftsberichte bildende Hauptrechnung anschließt, hat eine Fassung erhalten, welche sie dazu eignet, den Uebergang von der bisherigen Form der Rechnungsstellung in die neue zu vermitteln.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Mit dem 18. August ist, wie bereits in einem frühern Abschnitte bemerkt, auch die Linie Turgi—Waldshut, von welchem die 15,2 Kilometer lange Strecke Turgi—Mitte Rhein Eigenthum der Nordostbahngesellschaft ist, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Es hatte sich somit von jenem Tage an das gesammte Netz der Nordostbahn in einer Totallänge von 177,8 oder rund 178 Kilometer im Betriebe befunden. — Die durchschnittliche Kilometerzahl, welche im Berichtsjahr im Betrieb war, beträgt 168,1.

Einnahmen und Verkehr.

Indem wir hinsichtlich der nähern Details auf die diesem Bericht beigefügten Uebersichtstabellen über die monats= und stationsweisen Einnahmen und Verkehrsergebnisse verweisen, geben wir, behufs einer Vergleichung, nachstehend eine Zusammenstellung der Hauptresultate der beiden letzten Betriebsjahre.

Die Einnahmen haben betragen:

1858. Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen. Frk.	Cts.	Prozente.		1859. Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen. Turgi-Waldshut. Frk.	Cts.	Prozente.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			
1,480,188	72	51,92	1. Personen-Transport	1,732,319	20	47,89
102,138	80	3,58	2. Gepäck- „	102,413	—	2,83
1,676	10	0,06	3. Hunde- „	2,295	37	0,06
44,374	45	1,55	4. Vieh- „	59,662	35	1,65
3,470	87	0,12	5. Equipagen- „	7,681	82	0,21
1,135,459	18	39,83	6. Güter- „	1,593,508	48	44,4
83,739	80	2,94	B. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	120,096	93	3,32
2,851,047	92	100	. . . . . Total-Einnahmen	3,617,977	15	100

	1858.	1859.
Es wurden im Ganzen befördert: Reisende	1,116,376	1,261,789
„ „ „ „ „ Güter . . .	Ctr. 3,056,538	Ctr. 4,109,299
Durchschnittliche Tageseinnahme . . .	Frk. 7,811. 09	Frk. 9,912. 26
Einnahme-Betreffniß per betriebenen Bahnkilometer . .	„ 18,214. 07	„ 21,522. 76
„ „ „ Kilometer und per Tag . .	„ 49. 90	„ 58. 96
„ „ „ Reisenden mit Gepäck . . .	„ 1. 42	„ 1. 45
„ „ „ Centner Güter	„ —. 37	„ —. 38
Aus dem Verkehr stellen sich folgende Durchschnittsziffern heraus:		
Auf jeden Betriebstag kommen Reisende	3,059	3,457
„ „ „ „ Güter in Centnern . . .	8,374	11,258
„ „ Kilometer und Betriebstag kommen Reisende . .	19,6	20,5
„ „ „ „ „ „ Güter in Centnern	53,5	67
„ „ Lokomotivkilometer kommen Reisende . . .	1,9	1,84
„ „ „ „ Güter in Centnern . .	5,2	5,89
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren Kilometer . .	23,8	26,40
Jeder Centner Güter hat im Durchschnitt befahren Kilometer .	50,8	51,02
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen Reisende	186,339	198,083
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen Güter in Centnern	992,060	1,249,027

Die einzelnen Rechnungsrubriken geben uns noch zu folgenden speziellen Bemerkungen Veranlassung:

1) Personen-Transport.

Die Gesammtzahl der Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1858.		1859.	
a) auf Fahrten zur vollen Normaltaxe:	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
in I., II. und III. Klasse	606,516	54,33	689,183	54,62
b) auf Fahrten zu ermäßigter Taxe:				
mit Güterzügen	63,766	5,70	80,898	6,41
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt . . .	339,902	30,45	362,910	28,77
mit Abonnementskarten	40,842	3,66	52,432	4,15
Militär- und Polizeitransporte	30,088	2,70	39,000	3,09
Pilgerbillete	19,880	1,78	26,350	2,09
Schul- und Lustfahrten u. dgl.	15,382	1,38	11,016	0,87
	1,116,376	100	1,261,789	100

Nach den Wagenklassen:

	1858.		1859.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
I. Klasse	9,817	0,88	12,232	0,97
II. Klasse	230,149	20,62	317,404	25,15
III. Klasse	876,410	78,50	932,153	73,88
	1,116,376	100	1,261,789	100

Von der beförderten Personenzahl haben befahren:

	1858.		1859.	
	Reisende.	Prozente.	Reisende.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden .	382,845	34,3	438,802	34,78
" " " 3 bis 5½ Stunden . .	433,661	38,8	468,301	37,11
" " " 6 bis 11½ Stunden . .	236,452	21,2	253,709	20,11
" " " 12 bis 17½ Stunden .	53,865	4,8	88,675	7,03
" " " 18 bis 23½ Stunden .	6,828	0,6	8,181	0,65
" " " 24 bis 28 Stunden .	2,725	0,3	4,121	0,32
	1,116,376	100	1,261,789	100

In unserm letzten Geschäftsbericht haben wir der Reise-Erleichterungen erwähnt, welche wir durch Ausgabe von Sonntags-, Luft- und Rundfahrten-Billets zu ermäßigter Taxe nach verschiedenen Richtungen haben eintreten lassen. Im Berichtsjahre sind von uns die erforderlichen Einleitungen getroffen worden, damit für die Zukunft auch im Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen, sowie im Verkehr mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn und über letztere hinaus gegenseitig solche Billete ausgegeben werden können.

Im verflossenen Winter haben wir auch die dritte Wagenklasse beheizen lassen. Es konnte uns zwar nicht entgehen, daß diese Maaßregel neben den direkten Ausgaben, welche sie verursacht, noch einen weitern finanziellen Nachtheil durch Verminderung der Benutzung der zweiten Wagenklasse bringen werde. Bei der erfreulichen ökonomischen Lage, in welcher sich unsere Unternehmung nunmehr befindet, glaubten wir gleichwohl uns nicht länger abhalten lassen zu sollen, jene Wohlthat auch derjenigen Reisendenklasse zuzuwenden, welche deren Abgang aus leicht erklärlichen Gründen großentheils noch mehr empfinden mußte, als diejenigen Reisenden, die die beiden ersten Wagenklassen zu benutzen pflegen, und welche überdieß einen so wichtigen Faktor der Alimentation unserer Linien bildet. Uebrigens hatte die fragliche Maßregel jedenfalls auch eine Vermehrung der Reisenden im Allgemeinen zur Folge und dürften daher die wirklichen Opfer, die sie unserer Gesellschaft auferlegt, kaum sehr erheblich sein.

Der außerordentlich zahlreiche Besuch, dessen sich das im Monat Juli in Zürich abgehaltene Eidgenössische Schützenfest zu erfreuen hatte, konnte natürlich einer günstigen Rückwirkung auf unsere Betriebseinnahmen nicht verfehlen. Nach einer approximativen Schätzung dürfte die Mehrfrequenz, welche wir diesem Feste zu verdanken haben, auf ca. 75,000 Personen, und die bezügliche Mehreinnahme auf ca. Frk. 112,000 anzuschlagen sein. In dieser mehr zufälligen Einnahme liegt einigermaaßen ein Ersatz für den Ausfall, welcher den Einnahmen unserer Gesellschaft im verflossenen Jahre durch den italienischen Krieg erwachsen ist.

2) Güter-Transport.

Die beförderten Güter vertheilen sich auf die verschiedenen Tarifklassen wie folgt:

	1859. Güter Ctr.	Proz.
Eilgut	119,279	2,90
I. Normalklasse	860,408	20,94
II. Normalklasse	1,293,132	31,47
I. Wagenladungsklasse	828,853	20,17
II. Wagenladungsklasse	1,007,627	24,52
Total	4,109,299	100

Von denselben haben befahren:

	1858. Güter Ctr.	Proz.	1859. Güter Ctr.	Proz.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	186,577	6,1	356,875	8,68
" " " 3—5½ Stunden	560,488	18,4	636,357	15,48
" " " 6—11½ "	1,495,687	48,9	1,580,764	38,47
" " " 12—17½ "	596,602	19,5	1,188,899	28,93
" " " 18—23½ "	138,422	4,5	157,568	3,84
" " " 24—28 "	81,006	2,6	188,836	4,60
Total	3,058,782	100	4,109,299	100

Der Steinkohlen-Verkehr — mit Ausnahme von 6,212 Ctr. Ruhrkohlen, ausschließlich Saarkohlen — ist im Berichtsjahre auf Ctr. 349,227 angestiegen (1858: Ctr. 110,307). Dieser Verkehr, bei welchem unser eigener Bedarf mit Ctr. 88,640 komparirt, ist oben unter der „II. Wagenladungsklasse" inbegriffen. Derselbe vertheilt sich auf die verschiedenen Stationen wie folgt: Romanshorn Ctr. 1,697, Frauenfeld 9,298, Winterthur 47,860, Schaffhausen 6,341, Zürich 234,554, Baden 2,234, Turgi 504, Brugg 2367, Wildegg 1,632, Transit nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen 42,842. — Wir sind fortwährend bemüht, durch Herbeischaffung guter Qualitäten und Gewährung und Erwirkung möglichst wohlfeiler Transportpreise auf Steigerung des Verbrauches von Steinkohlen in dem Verkehrs-Rayon unseres Bahnnetzes hinzuarbeiten. Nach Eröffnung der Turgi—Waldshuter Linie haben wir einige kleinere Bezüge von Ruhrkohlen gemacht, um damit Versuche in der Lokomotiven-Befeurung zu veranstalten. Wir zweifeln auch nicht, daß die Ruhrkohle bei uns sehr bald allgemeinern Eingang finden werde, da sie der Qualität nach als über der Saarkohle stehend erachtet wird und es uns gelungen ist, für dieselbe eine ungefähre Gleichstellung der Preise mit denjenigen der Saarkohle zu erwirken.

3) Mittelbare Betriebseinnahmen.

Wie im vorigen Jahre so sind auch jetzt unter Tit. „I. Pacht- und Miethzinse", neben den Pachtzinsen für die an die Postverwaltung und an Privaten vermietheten Lokalitäten und für die Bahnhof-Restaurationen, die Erträgnisse der Bahnböschungen und die Zinsquoten enthalten, welche von Seiten der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn für die Mitbenutzung der von der Nordostbahn erstellten Bahnhöfe Winterthur und Wallisellen resp. Aarau zu bezahlen sind. Der dießjährige Ertrag der Pacht- und Miethzinse übersteigt denjenigen vom Jahre 1858 um Frk. 6917. 18. Diese Vermehrung hat ihren Grund namentlich in der Erhöhung der Pachtzinse für die Restaurationen und in einigen neu hinzugekommenen Pachtobjekten in Turgi, Aarau ꝛc. — Unter „Tit. II." erscheint zum erstenmal eine Einnahme von Frk. 9,082. 78 für Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, welcher indessen eine entsprechende Ausgabe für Benutzung fremder Wagen auf der Nordostbahn im Betrag von Frk. 15,517. 78 gegenübersteht. — Unter „Titel III." ist in Folge der Errichtung eines eigenen „Werkstätte-Conto", dessen an einer andern Stelle dieses Berichts ausführlicher gedacht werden wird, ebenfalls zum erstenmal ein Netto-Ertrag vom Werkstätte-Betrieb mit Frk. 59,571. 72 in Einnahme gebracht. — In Abweichung von dem in den beiden letzten Jahren befolgten Verfahren ist dießmal der Betriebsrechnung nicht eine besondere Quote aus dem Ertrag des allgemeinen Interesse-Conto gutgeschrieben worden, sondern es umfaßt der in der Dividenden-Rechnung figurirende Einnahmeposten des Interesse-Conto, neben dem Ertrag der ausgeliehenen Baugelder, auch den Ertrag der ausgeliehenen Betriebseinnahmen.

Verkehr mit andern Bahnen. Wir geben nachstehend noch einen nähern Ausweis über die im durchgehenden direkten Verkehr nach und von andern Bahnunternehmungen, sowie im Transit über unsere Bahn beförderten Personen und Güter:

I. Reisende:

1858. Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		1859. Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
245	41,813	46,867	88,680	Centralbahn	365	59,792	62,994	122,786
„	2,068	1,755	3,823	Westbahn	„	3,796	4,514	8,310
				Vereinigte Schweizerbahnen:				
365	20,303	21,451	41,754	a) St. Galler- und Rheinthallinie	„	23,175	22,583	45,758
„	44,719	47,191	91,910	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	„	58,117	59,155	117,272
„	1,818	532	2,350	K. Württemberg. Staatsbahn	„	1,699	551	2,250
153	644	206	850	K. Bayerische Staatsbahn	„	1,042	464	1,506
—	—	—	—	Großh. Bad. Staatsbahn	136	12,768	11,814	24,582
—	—	—	—	Franz. Ostbahn	306	231	258	489
				Transit über die Nordostbahn:				
				Centralbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie	365	2,548	3,016	5,564
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	306	959	1,494	2,453
—	—	—	—	Centralbahn — Württemb. Staatsb.	365	88	50	138
—	—	—	—	Centralbahn — Bayer. Staatsbahn	„	18	25	43
				Westbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie	„	5	5	10
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	„	—	1	1
				Franz. Ostbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie	306	67	51	118
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	„	1	—	1
	111,365	118,002	229,367	**Total**		164,306	166,975	331,281

II. Güter.

1858. Betriebstage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.		1859. Betriebstage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.
245	245,949	644,775	890,724	Centralbahn	365	397,018	1,117,769	1,514,787
„	9,639	2,360	11,999	Westbahn	„	25,433	6,680	32,113
				Vereinigte Schweizerbahnen:				
153	6,479	15,384	21,863	a) St. Galler. u. Rheinthallinie	„	82,921	56,085	139,006
365	72,936	30,498	103,434	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	„	175,702	87,513	263,215
—	—	—	—	K. Württemb. Staatsbahn	184	875	8,860	9,735
47	90	4,207	4,297	Großh. Badische Staatsbahn:				
				(vom 1. Jan. bis 17. Aug.)	229	5,646	30,631	36,277
				(„ 18. Aug. „ 31. Dezbr.)	136	15,046	90,221	105,267
	335,003	693,017	1,028,020	. . . Uebertrag . . .		702,641	1,397,759	2,100,400

1858. Betriebstage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.		1859. Betriebstage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.
335,003	693,017	1,028,020	. . .	Uebertrag . . .	702,641	1,397,759	2,100,400	
				Transit über die Nordostbahn:				
				Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
—	—	—	—	a) St. Galler- u. Rheinthallinie .	306	53,195	35,485	88,680
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	„	108,622	26,802	135,424
335,003	693,017	1,028,020		Total		864,458	1,460,046	2,324,504

Bahnzüge. Im abgewichenen Jahre wurden auf den verschiedenen Bahnstrecken der Nordostbahn folgende regelmäßige Bahnzüge unterhalten:

Vom 1. Januar an:

Zwischen	Zürich	und	Winterthur . .	6	Züge	täglich	(5 Personenzüge	und 1 Güterzug)
„	Winterthur	und	Romanshorn .	4	„	„	(3 „	„ 1 „)
„	Winterthur	und	Schaffhausen .	3	„	„		
„	Zürich	und	Aarau . . .	5	„	„	(4 „	„ 1 „)

Vom 1. Juni an:

Zwischen	Zürich	und	Winterthur . .	6	Züge	täglich	(5 Personenzüge	und 1 Güterzug)
„	Winterthur	und	Romanshorn .	4	„	„	(3 „	„ 1 „)
„	Winterthur	und	Schaffhausen .	4	„	„		
„	Zürich	und	Aarau . . .	5	„	„	(4 „	„ 1 „)

Vom 18. August (Eröffnung der Linie Turgi—Waldshut) an trat in dem Bestand der Züge von Zürich in westlicher Richtung folgende Aenderung ein:

Zwischen	Zürich	und	Aarau . . .	6	Züge	täglich	(5 Personenzüge	und 1 Güterzug)
„	Turgi	und	Waldshut . .	4	„	„		

Vom 15. Oktober an:

Zwischen	Zürich	und	Winterthur . .	6	Züge	täglich	(5 Personenzüge	und 1 Güterzug)
„	Winterthur	und	Romanshorn .	4	„	„	(3 „	„ 1 „)
„	Winterthur	und	Schaffhausen .	3	„	„		
„	Zürich	und	Turgi . . .	6	„	„	(5 „	„ 1 „)
„	Turgi	und	Aarau . . .	5	„	„	(4 „	„ 1 „)
„	Turgi	und	Waldshut . .	3	„	„		

Während der Sommerdienst-Periode haben wir auf den sämmtlichen Linien Schnellzüge unterhalten und auf der Hauptlinie (Romanshorn—Aarau) dieselben auch über die Winterdienst-Periode fortbestehen lassen.

Ausgaben und Betriebsdienst.

Ausgaben.

1858. Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen. Frk.	Cts.	Prozente.		1859. Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen. Turgi-Mitte Rhein. Frk.	Cts.	Prozente.
72,013	54	5,69	I. Betriebsverwaltung	82,518	89	5,71
351,115	49	27,74	II. Unterhaltungskosten	306,046	71	21,21
837,545	92	66,18	III. Transportkosten	1,048,506	49	72,67
4,935	24	0,39	IV. Telegraphen	5,987	24	0,41
1,265,610	19	100	. . . . . Total-Ausgaben	1,443,059	33	100

Die einzelnen Rubriken geben uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

I. **„Betriebsverwaltung".** Während in den frühern Jahren die Gehalte der Direktion und des Administrations-Personals mit ungefähr einem Dritttheil in obige Rubrik aufgenommen worden waren, ist diese Quote für das abgelaufene Jahr mit Rücksicht auf den vorgerücktern Stand des Baues angemessen erhöht worden. Ueberdies fand auch in diesem Jahre in Folge der durch die Eröffnung der Bahnstrecke Turgi—Waldshut eingetretenen Ausdehnung des Bahnnetzes und der Einführung des direkten Personen- und Waaren-Verkehrs mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn eine entsprechende Vermehrung des Personals der Betriebs-Controle Statt.

Die Vermehrung der „Druckkosten", welche beinahe den doppelten Betrag gegenüber dem Jahre 1858 erreichten, hängt mit der Anschaffung neuer Formulare und überhaupt mit dem vermehrtern Gebrauch von Impressen, der in dem Berichtsjahre nöthig war, zusammen.

In der Rubrik „Verschiedenes" ist wiederum die Prämie für die Versicherung des Mobiliars, der Gebäude ꝛc. mit Frk. 5,065. 80 enthalten.

Die einzelnen Versicherungssummen betragen:

	1858.	1859.
Für Gebäude	Frk. 1,681,800. —	Frk. 2,089,575. —
„ Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	„ 3,224,466. —	„ 3,485,266. —
„ Brennmaterial- und Magazinvorräthe . .	„ 762,965. —	„ 761,700. —
„ Transportgüter, in den Schuppen lagernd .	„ 1,090,000. —	„ 1,234,000. —
„ Mobiliar in den Stations-Gebäuden und Werkstätten	„ 501,942. —	„ 554,236. —
Total	Frk. 7,261,173. —	Frk. 8,124,777. —

Die Versicherungssumme für die in den Wagen verladenen und im Transporte begriffenen Güter beträgt Frk. 1,000,000 und es ist die hiefür bezahlte Prämie mit Frk. 2,169. 17 in der Rubrik „III. 2 Gütertransport" enthalten.

II. **„Unterhaltungskosten".** In dieser Rubrik ist gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine namhafte Verminderung (im Betrage von Frk. 45,068. 78) eingetreten, welche größtentheils den geringern Unterhaltskosten der Bahn zuzuschreiben ist.

Während in dem Titel „Besoldung des Bahnpersonals", hauptsächlich in Folge der Betriebs-Eröffnung auf der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein, eine Vermehrung der Ausgaben von Frk. 167,779. 83 auf Frk. 186,619. 75 eingetreten ist und auch die „Bekleidungskosten des Bahnpersonals" durch die in diesem Jahre Statt gehabte theilweise Erneuerung der Dienstkleidungen von Frk. 4,026. 68 auf Frk. 12,366. 26 angewachsen sind, bemerken wir, wie so eben erwähnt wurde, eine erfreuliche Abnahme der Kosten für den Unterhalt der Bahn selbst. Diese sind, so weit sie den Bahnkörper betreffen, gegenüber dem Jahre 1858 von Frk. 11,692. 62 auf Frk. 10,418. 31, für die Kunstbauten von Frk. 10,212. 95 auf Frk. 4,038. 14 und für den Oberbau von Frk. 93,553. 84 auf Frk. 47,270. 40 herabgesunken. Diese namhafte Reduktion rührt größtentheils von der allmählig eingetretenen Konsolidirung des Bahnkörpers her, die ihrerseits wieder eine Verminderung der Arbeiten an dem Schienengeleise zur Folge hatte. Auch auf der Linie Zürich — Baden betrugen die Erneuerungskosten für Schienen und Schwellen im Berichtsjahre nur Frk. 14,916. 38, d. h. Frk. 9,800. 42 weniger als im Jahre 1858.

Die Unterhaltungskosten der neuen Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein werden, wie dieses auch bei den frühern neuen Linien geschah, als Vollendungsarbeiten des Baues betrachtet und für die Dauer eines Jahres (vom Zeitpunkte der Betriebs-Eröffnung auf jener Linie an) dem Bau-Konto berechnet.

In den „Unterhaltungskosten der Gebäude" sind in dem Berichtsjahre einige Ersparnisse erzielt worden, während die Kosten des Unterhalts der Bahn- und Bahnhöfe-Ausstattungen, des Mobiliars und der Geräthschaften ꝛc. keine wesentlichen Veränderungen erlitten haben.

III. **„Transportkosten".** Die unter diesem Titel aufgeführten Ausgaben zeigen in Vergleichung mit denjenigen des vorausgegangenen Jahres nachstehende Vermehrungen:

	1858.	**1859.**
1) Personen- ꝛc. und Gepäcktransport . . .	Frk. 228,913. 65	Frk. 296,596. 05
2) Gütertransport	„ 176,629. 41	„ 276,278. 73
3) Zugkraftskosten	„ 432,000. 86	„ 475,631. 71
Total	Frk. 837,545. 92	Frk. 1,048,506. 49

Die vermehrten Ausgaben auf dem Titel „1. Personen- ꝛc. und Gepäcktransport" hängen theils mit der durch die längere Bahnstrecke nöthig gewordenen Vermehrung des Stations- und Fahrpersonals, theils mit bedeutendern Billet- und Druckkosten, namentlich für die bei jeder Aenderung der Fahrtordnung der Bahnzüge erscheinenden Fahrtenpläne, zusammen. Die hauptsächlichste Vermehrung enthält der Titel: „e. Unterhalt der Personen- ꝛc. und Gepäckwagen", wofür im Jahre 1858

Frk. 25,769. 26, im Berichtsjahre dagegen Frk. 60,351. 92 in Rechnung kamen. Zur Erklärung dieses auffallenden Unterschiedes müssen wir indessen bemerken, daß in der für das Jahr 1859 angeführten Summe nicht blos die wirklichen Auslagen der Werkstätte für Löhne, Material u. s. w., welche auf den Unterhalt der Personen- ꝛc. und Gepäckwagen verwendet wurden, enthalten sind, sondern daß dieselbe im Weitern entsprechende Provisions-Zuschläge in sich begreift, welche die Werkstätte für ihre Arbeiten auf Grundlage sachbezüglicher Beschlüsse der Direktion für allgemeine Kosten u. s. w. bezieht. Da nun ein Theil dieser Provisions-Zuschläge als Netto-Ertrag der Werkstätte unter den Einnahmen mit einem Betrage von Frk. 59,571. 72 aufgeführt ist, so findet dadurch selbstverständlich eine wesentliche Reduktion der für Unterhalt der Personen- ꝛc. und Gepäckwagen (III. 1. e), sowie der Güterwagen und Fahrrequisiten (III. 2. e) und für Reparaturen an Lokomotiven und Tendern (III. 3. g) verausgabten Summen Statt.

Auch bei dem Titel „2. Gütertransport" begegnen wir nicht unwesentlichen Vermehrungen einzelner Ausgabeposten. Während hier ebenfalls ein zahlreicheres Personal theils auf den Stationen, namentlich in den größern Güterexpeditions-Bureaux, theils beim Fahrdienst verwendet werden mußte, vermehrten sich gleichzeitig die Ausgaben für Druckkosten der Formulare ꝛc., namentlich in Folge der Eröffnung des direkten Güterverkehrs mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn, in nicht geringem Maaße. Die Kosten für den „Unterhalt der Güterwagen und der Fahrrequisiten", welche im Jahre 1858 Frk. 16,281. 59 betrugen, sind in der Rechnung über das Berichtsjahr mit einem Betrage von Frk. 54,620. 44 aufgeführt. Indessen müssen wir auch hier bemerken, daß die oben erwähnten Provisions-Zuschläge der Werkstätte in dieser Summe ebenfalls inbegriffen und daß daher diese Ausgaben für den Unterhalt der Güterwagen, weil jene Zuschläge hinwiederum als Netto-Ertrag der Werkstätte in den Einnahmen erscheinen, in Wirklichkeit namhaft geringer sind.

Sowohl beim Titel „1. Personen- und Gepäcktransport", als auch bei „2. Gütertransport" betrugen die Ausgaben für „Oel und Schmiere" (1. h u. 2. f) während des Berichtsjahres weniger, als in dem vorausgegangenen Jahre hiefür verausgabt worden war. Dagegen beliefen sich die Kosten für die „Benutzung fremder Wagen" auf dem Gebiete der Nordostbahn im Jahre 1859 auf zusammen Frk. 15,517. 78, wovon jedoch, wie schon früher erwähnt worden ist, Frk. 9,082. 78 als Vergütung, welche uns von fremden Bahnverwaltungen für Benutzung von Nordostbahn-Wagen auf ihren resp. Bahngebieten geleistet worden ist, in Abzug zu bringen sind.

Unter dem Titel: „3. Zugkraftskosten" hat in den Rubriken „d. Brennmaterial" eine Vermehrung der Ausgaben von Frk. 222,686. 39 auf Frk. 239,670. 17 (wovon indessen nur Frk. 224,736. 53 auf die Beförderung der Bahnzüge und der Rest auf die Heizung der Bahnhof- und Reserve-Maschinen verwendet wurden) und „g. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern" von Frk. 47,294. 67 auf Frk. 66,388. 60 Statt gefunden. Letztere Vermehrung hat ihren Grund in der Hinzurechnung der oben angeführten Provisions-Zuschläge der Werkstätte. Die Kosten für Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen (3. h) betragen Frk. 13,294. 10 gegenüber Frk. 17,203. 48 im vorausgegangenen Jahre und weisen demnach eine Ersparniß von Frk. 3,909. 38 auf, welche namentlich mit dem geringeren Holzverbrauche im Zusammenhange steht.

Wir knüpfen hieran folgenden Ausweis über die Leistungen und den Unterhalt des Transportmaterials — der Lokomotiven und Wagen — sowie über den Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial:

Am Schlusse des Berichtsjahres (31. Dezember 1859) war der Stand des Transportmaterials folgender:

A. Lokomotiven.

Die Zahl der Lokomotiven blieb auch im letzten Jahre unverändert. Dieselben bestehen, wie dieses in unserm Berichte über das Jahr 1858 näher nachgewiesen ist, außer den 4 ältern von der ehemaligen Nordbahn übernommenen und lediglich für den Bahnhofdienst verwendbaren Lokomotiven, aus:

	Stück
Klasse A Schnellzug-Lokomotiven	3
„ B Personenzug- „	16
„ C Güterzug- „	7
Zusammen	26
Dazu obige ältere Lokomotiven	4
Total	30

B. Wagen.

	1858.	1859.
1. Personenwagen	104	114
mit Achsen	332	372
„ Sitzplätzen 1. Klasse	234	274
„ „ II. „	1,691	1,811
„ „ III. „	3,132	3,692
Total der Sitzplätze	5,057	5,777
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse . . .	15,23	15,52
2. Güterwagen	341	401
mit Achsen	766	886
„ einer Tragkraft von . . . Zentner	56,960	66,400

Die Güterwagen bestehen aus folgenden Gattungen:

18 achträdrige Gepäckwagen,	24 achträdrige Güterwagen,
45 vierrädrige Viehwagen,	305 vierrädrige „
3 vierrädrige Pferdewagen,	6 vierrädrige Torfmunitionswagen.

Vertheilt man dieses Transportmaterial auf die ganze Linie der Nordostbahn, so ergibt sich folgendes Resultat:

Von den für den regelmäßigen Betrieb verwendbaren 26 Lokomotiven fällt je 1 auf 6,85 Kilometer; es trifft im Fernern:

Auf je eine Lokomotive 48,4 Wagenachsen,
" " einen Kilometer 2,09 Personenwagenachsen,
" " " " 5,00 Güterwagenachsen.

Ueber die Leistungen unsers Transportmaterials sind wir im Falle folgenden Aufschluß zu geben:

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1858.		1859.	
	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive
Klasse A	61,962 Kilom.	20,654 Kilom.	75,277 Kilom.	25,092 Kilom.
" B	332,619 "	20,788 "	382,343 "	23,896 "
" C	194,530 "	27,790 "	174,180 "	24,882 "
Total	589,111 "	22,658 "	631,800 "	24,300 "

Im Durchschnitt wurden somit im Laufe des Berichtsjahres von jeder Lokomotive 1642 Kilometer mehr zurückgelegt als im vorausgegangenen Jahre. Ueberdieß stieg die durchschnittlich von einer Lokomotive beförderte Achsenzahl von 21,4 im Jahre 1858 auf 26,8 Achsen im Jahr 1859, was einer Vermehrung der Leistungen um 25 % gleichkömmt.

Die Gesammtzahl der beförderten Wagen, auf Achsenkilometer reduzirt, vertheilt sich auf die verschiedenen Lokomotiv-Klassen wie folgt:

		Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.
Bei der Klasse A . .	1,271,654	16,9
" " " B . .	8,795,630	23,0
" " " C . .	6,654,658	38,2
Total	16,721,942	26,5

Der Verbrauch an Brennmaterial vertheilt sich folgendermaßen auf die drei Klassen der Lokomotiven:

	Holz.		Torf.		Steinkohlen.	
	1858.	1859.	1858.	1859.	1858.	1859.
	Kubikfuß.	Kubikfuß.	Kubikfuß.	Kubikfuß.	Zentner.	Zentner.
Klasse A	63,966	1,440	—	—	1,426	9,578
" B	266,036	39,903	226,932	380,616	4,466	25,270
" C	199,185	7,004	—	—	20,872	35,136
Total	Kubfß. 529,187	48,374	Kbfß. 226,932	380,616	Ztr. 26,674	69,984

Der Werthbetrag des im Berichtsjahre für die Beförderung der Bahnzüge verbrauchten Brennmaterials beläuft sich auf zusammen Fr. 224,736. 53.

Wird der Gesammt-Brennmaterialverbrauch an Holz, Torf und Steinkohlen auf jede einzelne dieser drei Gattungen reduzirt und dabei, gestützt auf die gemachten Erfahrungen, 1 Kubikfuß Tannenholz gleich 1,4 Kubikfuß Torf oder 11 ℔ Steinkohlen gesetzt, so ergibt sich für das abgelaufene Jahr in Vergleichung mit dem Vorjahre bei den verschiedenen Lokomotiv-Klassen folgender Verbrauch:

	Holz. per Kilometer.			Torf. per Kilometer.			Steinkohlen. per Kilometer.	
	1858.	1859.		1858.	1859.		1858.	1859.
Klasse A	Kbfß. 1,24	1,17	oder Kbfß.	—	—	oder ℔	13,68	12,93
" B	" 1,42	1,37	" "	2,04	1,99	" "	15,72	15,12
" C	" 2,00	1,87	" "	—	—	" "	22,04	20,60

Auf einen Achsenkilometer reduzirt stellt sich der Brennmaterialverbrauch, in Steinkohlen ausgedrückt, wie folgt:

Klasse A	. .	℔ 0,764	per Achsenkilometer
" B	. .	" 0,654	" "
" C	. .	" 0,539	" "

Hinsichtlich des Brennmaterialverbrauchs betragen daher die Beförderungskosten einer Achse in den Personenzügen 21,2 %, in den Schnellzügen 41,7 % mehr als in den Güterzügen.

Aus der weiter oben enthaltenen Uebersicht über den Verbrauch der drei verschiedenen Brennmaterial-Gattungen geht hervor, daß im Jahre 1859 480,813 Kubikfuß Holz weniger, dagegen 153,684 Kubikfuß Torf und 43,220 Ztr. Steinkohlen mehr verbraucht worden sind, als im vorausgegangenen Jahre. Ueber die weitere Lieferung von Brennholz und über die Ergänzung der Torfvorräthe sind auch im verflossenen Jahre keine neuen Verträge abgeschlossen worden. Der Rest des Brennholzes ist im Laufe des Berichtsjahres, wie dieses im letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellt wurde, unter günstigen Preisverhältnissen veräußert worden und es ist der dießfällige Vorrath nunmehr auf dasjenige Quantum reduzirt, welches nach annähernder Berechnung in den nächsten zehn Monaten zur Anheizung der Lokomotiven und zur Ofenfeurung der Stations- und Büreaux-Lokale erforderlich sein wird.

Der durch die Betriebs-Eröffnung auf der Bahnstrecke Turgi—Mitte Rhein erzielte direkte Anschluß an die Großherzoglich Badische Staatsbahn gab uns, wie in einem andern Theile dieses Berichtes näher mitgetheilt ist, Veranlassung, Versuche mit der Anwendung von Kohlen aus dem Ruhrbecken zur Heizung der Lokomotiven anzustellen. Die hiebei erzielten Resultate haben uns bereits veranlaßt, für den Bedarf des laufenden Jahres Bestellungen von größerem Belange zu machen.

Der Verbrauch von Schmiermaterial betrug für die Lokomotiven an Schmieröl und Talg 18,854 Pfd., mit einem Kostenaufwand von Frk. 11,315. 13. Es ist somit auch in dieser Richtung, ungeachtet der größeren Leistungen der Lokomotiven, gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine etwelche Ersparniß erzielt worden.

An Putzmaterialien war ein Aufwand von zusammen Frk. 4,453. 18 erforderlich.

Die Reparaturen an Lokomotiven und Tendern sind ohne Ausnahme in den Werkstätten der Verwaltung vorgenommen worden und es betrug der dießfällige Kostenaufwand, abzüglich der in der Rechnung enthaltenen Provisionszuschläge der Werkstätte, Frk. 36,748. 54.

Die im Bahnhof- und Materialtransport-Dienste verwendeten Lokomotiven haben im Berichtsjahre einen 42,924 Kilometern gleichkommenden Weg zurückgelegt, wozu 2,540 Kubikfuß Holz und 5,731 Ztr.

Steinkohlen nebst 1,884 Pfd. Schmiermaterial mit einem Gesammt-Werthbetrage von Frk. 16,520. 29 verwendet wurden. Die Reparaturkosten belaufen sich auf zusammen Frk. 2,055. 55. Der tägliche Kostenaufwand für diese Lokomotiven beträgt daher Frk. 50. 89.

Die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben für einen durch die Lokomotiven zurückgelegten Kilometer ergibt in Vergleichung mit dem Jahre 1858 folgenden Verbrauch:

	1858.	**1859.**
an Brennmaterial	Frk. 0.35,8 per Kilom.	Frk. 0.35,5 per Kilom.
an Schmiermaterial	„ 0.01,8 „	„ 0.01,8 „
an Reparaturkosten (abzüglich der Provisionszuschläge)	„ 0.07,5 „	„ 0.05,8 „

Da die Gesammt-Ausgabe in der Rubrik „3. Zugkraftskosten" sich auf Frk. 475,631. 71 beläuft, so ergibt sich hieraus in Vergleichung mit dem früheren Jahre folgende Ausgabe:

	1858.	**1859.**
Auf einen zurückgelegten Lokomotiv-Kilometer	Frk. 0.68,52	Frk. 0.75,28

Wir bemerken indessen auch hier, daß diese Vermehrung im Berichtsjahre, wie schon mehrmals angeführt wurde, lediglich von der Berechnung der Provisions-Zuschläge für die Werkstätte herrührt.

Ueber die Leistungen der Wagen geben folgende Zahlen Aufschluß:

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

	Achsenkilometer.
1. Personenwagen	
auf der Nordostbahn	5,354,501
auf fremden Bahnen	1,188,461
Total	6,542,962
2. Güterwagen	
auf der Nordostbahn	7,358,990
auf fremden Bahnen	2,590,166
Total	9,949,156
Sämmtliche Wagen durchliefen demnach	
auf der Nordostbahn	12,713,491
auf fremden Bahnen	3,778,627
Zusammen	16,492,118

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

1. Von einem Personenwagen	Kilom. 14,598
2. Von einem Güterwagen	„ 10,199
3. Von einer Personenwagenachse	„ 17,588
4. Von einer Güterwagenachse	„ 11,229

Wir bemerken hier beiläufig, daß von Wagen fremder Bahnverwaltungen (Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Großherzoglich Badische Bahn) im Berichtsjahre 3,989,458 Achsenkilometer auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

Der Verbrauch an Schmieröl betrug für die Personen- und Güterwagen 17,177 Pfd. im Werthbetrage von Frk. 10,342. 79 oder

	1858.	1859.
für den Achsenkilometer	0,09 Cent.	0,06 Cent.

Mit 1 Pfd. Schmiere wurden 972,43 Achsenkilometer zurückgelegt

Die Unterhalts- und Reparaturkosten der Personen- und Güterwagen beliefen sich auf folgende Summen, in welchen die Provisionszuschläge der Werkstätte nicht inbegriffen sind:

für Personenwagen	Frk. 25,575. 54
für Güterwagen	„ 20,578. 35
für allgemeine Reparaturen (der Räder ꝛc., Reinigung der Wagen) . . .	„ 12,372. 89
Total	Frk. 58,526. 78

	1858.	1859.
oder für einen zurückgelegten Kilometer	0,33 Cent.	0,35 Cent.

Die Gesammtausgabe des Bahnbetriebs auf die durchschnittliche Länge von 168,1 Kilometer beträgt Frk. 1,443,059. 33 oder

	1858.	1859.
Auf einen Tag	Frk. 3,467. 42	Frk. 3,953. 58
„ „ Bahnkilometer	„ 8,085. 41	„ 8,584. 52
„ „ Tag und einen Kilometer	„ 22. 15	„ 23. 51
„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 2. 14	„ 2. 28
„ „ Achsenkilometer	„ 0. 10,05	„ 0. 08,75

Werkstätte. Sämmtliche für die Reparaturen des Betriebs-Materials — Lokomotiven und Wagen — sowie der zum Oberbau gehörenden Vorrichtungen — Hebkrahnen, Drehscheiben, Weichen und Kreuzungen — erforderlichen Arbeiten wurden in der eigenen Werkstätte in Zürich ausgeführt. Ueberdieß wurde derselben auch die Anfertigung der für die neue Bahnstrecke Turgi—Mitte Rhein benöthigten Oberbau-Materialien sowie mehrerer Drehscheiben für die Bahnhöfe Zürich und Winterthur übertragen. Die Filialwerkstätte in Romanshorn konnte im Laufe des Berichtsjahres der Art beschränkt werden, daß sie jetzt nur noch diejenigen Einrichtungen enthält, welche zur Vornahme der an den Dampfbooten und an den in Romanshorn selbst stationirten Lokomotiven erforderlichen kleinern Reparaturen nöthig sind. Ein Theil der daselbst vorhanden gewesenen Werkzeuge wurde nach Zürich versetzt und das Personal angemessen reduzirt.

In der Hauptwerkstätte waren am Ende des Berichtsjahres 108 Arbeiter beschäftigt.

Ueber den Werkstättebetrieb wird nunmehr eine besondere Rechnung geführt. Nach derselben beliefen sich die Einnahmen der Werkstätte im Jahre 1859 auf Frk. 683,155. 56; die Ausgaben betrugen

Frk. 623,583. 84, wonach sich ein Netto=Ertrag der Werkstätte von Frk. 59,571. 72 herausstellt, welcher von den auf dem Material und den Arbeitslöhnen erhobenen Provisions=Zuschlägen herrührt. Das auf die Werkstätte=Gebäude und die innere Einrichtung derselben verwendete Kapital von Frk. 782,977 wurde demnach im verflossenen Jahre durch obigen Netto=Ertrag mit 7,6 % verzinst.

Telegraphen. Im Laufe des Berichtsjahres ist zu den auf den Stationen Romanshorn, Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur, Andelfingen, Schaffhausen, Wallisellen, Zürich (Bahnhof und Grünenhof), Baden, Brugg, Wildegg und Aarau vorhandenen Telegraphen=Apparaten eine neue Telegraphen=Station auf dem Bahnhofe Turgi hinzugekommen, welche gleichzeitig mit dem Bahndienste auf der Strecke Turgi—Mitte Rhein beziehungsweise Waldshut eröffnet wurde und mit der Großherzoglich Badischen Telegraphenlinie in Waldshut verbunden ist. Im Ganzen sind gegenwärtig 14 Telegraphen=Büreaux mit 20 Apparaten für den Bahndienst eröffnet. Die Zahl der zur Bedienung des Telegraphen befähigten Angestellten (Telegraphisten, Einnehmer und Gepäck=Expedienten) auf sämmtlichen Büreaux beträgt 36. Außer den regelmäßigen Anzeigen über den Abgang und die Ankunft der Bahnzüge wurden im Laufe des Berichtsjahres vermittelst des Telegraphen im Ganzen 19,082 bahndienstliche Depeschen (gegenüber 16,277 im Jahre 1858) befördert, wovon mehr als der dritte Theil auf die beiden Telegraphenbüreaux in Zürich (Bahnhof und Grünenhof) fällt.

Personal=Bestand. Außer der durch die Eröffnung der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein nöthig gewordenen Vermehrung des Bahnbetriebs=Personals sind keine erheblichen Veränderungen in dem Personalbestand eingetreten. Derselbe war am Schlusse des Berichtsjahres folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Revisor nebst Gehülfe	2
Kontroleur	1
Kontrole=Gehülfen	13
Billetdrucker und Abwart	2
Maschinenmeister und Zeichner	2
Werkführer	3
Werkstättebuchhalter und Gehülfen	6
Materialverwalter	1
Magazinverwalter und Gehülfen	5
Magazindiener und Abwart	4
	39

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieure	2
Bahnaufseher	11
Bahnhof= und Bahnwärter	238
	251

III. Transportdienst.

Bahnhofvorstände und deren Gehülfen	11
Einnehmer, Gepäckexpedienten u. Gehülfen	21
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger	61
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	18
Stationseinnehmer und Gehülfen	33
Telegraphisten und Gehülfen	5
Wagenmeister und Gehülfe	2
Wagenkontroleure	4
Wagenaufseher und Wagenwärter	33
Gepäckträger	17
Arbeiter für Güterverladung	145
	350

IV. Fahrdienst.

Lokomotivführer und Heizer	38
Zugführer und Kondukteure	41
Lokomotivputzer und Taglöhner	15
	94

im Ganzen **734** Angestellte, in welcher Zahl jedoch die oben unter dem Titel „Werkstätte" angeführten Werkstättearbeiter nicht inbegriffen sind. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die Zahl der Angestellten per Kilometer $4_{,12}$.

Unfälle. Auch im Laufe des verflossenen Jahres sind leider wieder mehrere Unglücksfälle vorgekommen, die indessen ohne Ausnahme nur der eigenen Unvorsichtigkeit der betreffenden Personen selbst, nicht dem Verschulden unserer Angestellten zugeschrieben werden müssen. Am 13. März sprang ein Passagier, welcher während der Fahrt seinen Hut verloren hatte, unterhalb Baden aus dem in raschem Laufe befindlichen Bahnzuge und fand dabei seinen Tod. Am 6. Juli wurde ein in der Nähe von Müllheim unmittelbar vor dem herannahenden Bahnzuge über die Bahn springender Bahnwärter von der Lokomotive ergriffen und getödtet. Derselbe Unfall wiederholte sich am 25. gl. Mts. zwischen Schinznach und Wildegg, wo ein 70jähriger Landmann ebenfalls von dem Bahnzuge überfahren wurde. Am 28. Juli wurde ein Briefbote, welcher sich auf der Station Hettlingen zur Empfangnahme der Postsendung dem Zuge genähert hatte, bevor derselbe still hielt, von den Wagen erfaßt und erdrückt. Am 20. Oktober wurde auf der Station Turgi ein Kondukteur, welcher den Zug besteigen wollte, als dieser schon im Laufe war, und dabei ausglitschte, der Art verletzt, daß er einige Zeit nachher starb. Endlich wurde am 7. Dezember ein Mann, welcher auf der Bahn gelaufen war und ungeachtet wiederholter Abweisungen wieder auf dieselbe zurückkehrte, bei Dietikon von einem Bahnzuge ergriffen und getödtet. Die Hinterlassenen der verunglückten Angestellten der Unternehmung beziehen die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse.

Sonst sind, abgesehen von einigen Bahnzugsverspätungen wegen Beschädigungen an Lokomotiven, im Laufe des Berichtsjahres keine Störungen des Bahnbetriebes oder Unfälle, welche das die Bahn benutzende Publikum betroffen hätten, vorgekommen. Auch während der Dauer des eidgenössischen Freischießens in Zürich (3.—12. Juli), während dessen eine ganz ungewöhnliche Vermehrung der Personen-Frequenz eingetreten war, die ihrerseits wieder die Anordnung von Extra- und Ergänzungszügen zur Folge hatte, wurde der Bahnbetrieb ohne irgend welche Störung vollzogen, worüber wir uns um so mehr befreuen konnten, als namentlich das Stations- sowie das Fahr- und Zugpersonal während jenes zehntägigen Personenandrangs in außergewöhnlicher Weise in Anspruch genommen war. —

Finanzergebniß.

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben ergibt folgendes Resultat:

1858.		**1859.**
Frk. 2,851,047. 92	Einnahmen	Frk. 3,617,977. 15
„ 1,265,610. 19	Ausgaben	„ 1,443,059. 33
Frk. 1,585,437. 73		Frk 2,174,917. 82
% $55_{,6}$	Reinertrag, in Prozenten der Brutto-Einnahmen	% $60_{,1}$
Frk. 10,128. 65	Reinertrag per Bahnkilometer	Frk. 12,938. 23
„ 4,343. 66	„ „ Betriebstag	„ 5,958. 67
„ 27. 75	„ „ Tag und Bahnkilometer	„ 35. 44
„ 2. 69	„ „ Lokomotivkilometer	„ 3. 44

2. Dampfschifffahrts-Betrieb.

Wir haben auch im Berichtsjahre regelmäßige tägliche ein- oder mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) Zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseeuferplätzen, b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, c) zwischen Romanshorn und Lindau resp. Bregenz, d) zwischen Romanshorn und Konstanz, und e) zwischen Romanshorn und Rorschach. — Mit Rücksicht auf die seit der Eröffnung der Winterthur-Schaffhauser-Linie und der Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen Basel und dem Bodensee eingetretene erhebliche Verminderung der Personen- und Waarenfrequenz auf der Rheinroute haben wir uns genöthigt gesehen, im Berichtsjahre auch während des Sommerdienstes die Dampfbootverbindung zwischen Schaffhausen einer- und Konstanz und den übrigen Bodenseeplätzen anderseits auf eine tägliche Hin- und Rückfahrt zu beschränken, welche abwechselnd von Dampfbooten unserer Gesellschaft und von solchen der Dampfboot-Aktiengesellschaft in Lindau ausgeführt wird.

Ueber das letztjährige Rechnungsergebniß des Dampfbootbetriebs, welches einen Bestandtheil unserer Bahnbetriebsrechnung bildet, geben wir in Folgendem eine Zusammenstellung, der wir behufs Vergleichung gleichzeitig die Rechnungsresultate des Vorjahres gegenüberstellen:

Einnahmen.

1858.				1859.		
Frk.	Cts.	Prozente.		Frk.	Cts.	Prozente.
120,830	97	49,12	I. Personen-Transport	112,578	63	46,95
93,902	16	38,17	II. Güter- "	99,134	52	41,34
7,250	91	2,95	III. Vieh- "	8,289	15	3,45
119	65	0,05	IV. Equipagen- "	432	64	0,18
20,066	19	8,16	V. Post- "	17,419	49	7,26
3,827	49	1,55	VI. Schlepp- und Flößerlöhne und Verschiedenes	1,957	67	0,82
245,997	37	100	. . . . . Total-Einnahmen	239,812	10	100

Ausgaben.

1858.				1859.		
Frk.	Cts.	Prozente.		Frk.	Cts.	Prozente.
63,096	98	30,36	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	61,243	13	30,94
1,851	48	0,89	II. Büreau-Bedürfnisse	1,337	86	0,67
98,813	25	47,55	III. Brennmaterial	101,388	95	51,22
11,434	55	5,50	IV. Schiffsspeise	6,383	93	3,23
20,163	04	9,71	V. Unterhalt und Reparaturen	17,591	72	8,89
10,754	55	5,17	VI. Hafengebühren, Zölle u. drgl.	8,962	81	4,53
1,691	87	0,82	VII. Miethzinse und Verschiedenes	1,024	53	0,52
207,805	72	100	. . . . . Total-Ausgaben	197,932	93	100

Finanzergebniß.

1858.		1859.
Fr. 245,997. 37	Gesammt-Einnahme	Fr. 239,812. 10.
„ 207,805. 72	Gesammt-Ausgabe	„ 197,932. 93.
Fr. 38,191. 65	Reinertrag	Fr. 41,879. 17.

Es wurden im Ganzen befördert:

	1858.	1859.
Personen:	Anzahl.	Anzahl.
I. Klasse	16,530	15,185
II. Klasse	47,623	45,908
Total	64,153	61,093

	1858.	1859.
Güter:	Centner.	Centner.
Güter aller Art	259,539	286,140.
Getreide	69,809	39,940.
Total	329,348	326,080.

Es wurden im Berichtsjahre im Ganzen 20,287,7 Schweizerstunden in 5,805 Zeitstunden, in einer Zeitstunde demnach ein Weg von 3,49 Schweizerstunden zurückgelegt (1858: 22,385,4 Schweizerstunden in 6,114,7 Zeitstunden).

Der Verbrauch an Brennmaterial betrug 256,262 Kubikfuß Holz, 26,145 Ctr. Braunkohlen und 12,925 Ctr. Steinkohlen im Gesammt-Werthbetrage von Frk. 105,843. 91 gegenüber Frk. 98,813. 25 im Jahre 1858.

An Schmiermaterial wurden 6,152 Pfund Oel und Talg im Werthe von Frk. 4,092. 36 verbraucht. Der diesfällige Verbrauch betrug im Vorjahre 10,948 Pfund im Werthe von Frk. 8,255. 63, so daß im Laufe des Berichtsjahres in dieser Beziehung eine namhafte Ersparniß erzielt wurde, welche hauptsächlich der Einführung von Ersparniß-Prämien zuzuschreiben ist.

Die Ausgaben für Reparaturen der Dampfboote und der Schleppschiffe, sowie der übrigen Requisiten betrugen im Berichtsjahre (einschließlich der Provisions-Zuschläge der Werkstätte) Frk. 18,350. 95.

Auf eine zurückgelegte Wegstunde kömmt:

	1858.	1859.
ein Brutto-Einnahme-Betreffniß von	Frk. 10. 99	Frk. 11. 82
„ Ausgaben-Betreffniß von	„ 9. 28	„ 9. 75
„ Netto-Einnahme-Betreffniß von	„ 1. 71	„ 2. 06

Bestand der Schiffe: 6 Dampfboote, zusammen mit 305 Pferdekräften, und 4 Schleppboote.

Der Personalbestand der Dampfbootverwaltung war am Schlusse des Berichtsjahres folgender:

1 Dampfbootverwalter,
1 Sekretär,
2 Gehülfen (1 für das Bureau in Schaffhausen),
1 Bureaudiener,
3 Kapitäns,
9 Steuermänner und Schleppschifführer,
4 Maschinisten,
10 Heizer,
16 Matrosen,

zusammen 47 Angestellte.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungskassa der (Eisenbahn- und Dampfschiff-) Angestellten der Gesellschaft Frk. 85,965. 59, der Aktivsaldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, letztere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungskassa belaufen sich auf Frk. 1,902. 57, diejenigen der Krankenkassa auf Frk. 5,589. 61.

V. Bahnbau.

A. Beschreibung des Eisenbahnnetzes.

Nachdem wir in früheren Geschäftsberichten die Beschreibung der Linien der Nordostbahn im Einzelnen gegeben haben, lassen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung der Hauptverhältnisse folgen.

I. Länge der Bahnstrecken.

Bezeichnung der Linien.	Länge					
	der Bahnstrecken im Ganzen			der doppelspurigen Bahnstrecken		
	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.
Romanshorn—Winterthur . .	11,74	187,770,4	56,337	.	.	.
Winterthur—Schaffhausen . . .	6,29	100,606,8	30,182	.	.	.
Winterthur—Zürich	5,44	87,066,8	26,120	5,44	87,066,8	26,120
Zürich—Turgi	5,85	93,578,1	28,073	5,85	93,578,1	28,073
Turgi—Aarau	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815
Turgi—Mitte Rhein . . . . (bei Coblenz.)	3,18	50,918,6	15,276	3,18	50,918,6	15,276
Summa .	37,04	592,658,3	177,803	19,01	304,281,1	91,284
Mitte Rhein—Waldshut . . . (Badische Strecke.)	0,36	5,798,4	1,739	0,36	5,798,4	1,739
Total .	37,40	598,456,7	179,542	19,37	310,079,5	93,023

II. Steigungs- und Krümmungs-

Bezeichnung der Linien.	Horizontal-Strecken.			Steigung in der Hauptrichtung.				Steigung in der entgegengesetzten Richtung.			
	Anzahl.	Ganze Länge. Fuß.	Von der Gesammt-Länge pro %	Anzahl.	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkommendes Steigungsverhältniß pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.	Anzahl.	Ganze Länge. Fuß.	Größtes vorkommendes Steigungsverhältniß pro mille.	Ganze Erhebung. Fuß.
Romanshorn—Winterthur	22	53,524,8	28,51	14	63,494,0	12	479,0	19	70,751,6	12	345
Winterthur—Schaffhausen	19	18,910,8	18,80	17	36,146,0	10	230,18	26	45,550,0	10	347,51
Winterthur—Zürich . .	10	16,572,2	19,03	6	30,731,9	12	303,00	6	39,762,7	12	407,15
Zürich—Turgi	7	25,353,0	27,09	3	5,755,4	4,072	23,51	14	62,469,7	10	242,36
Turgi—Aarau	13	25,123,4	34,55	10	32,772,8	12	199,00	6	14,821,4	10	60
Turgi—Mitte Rhein . . (bei Coblenz.)	7	17,654,6	34,67	4	11,072,0	12	99,88	5	22,192,0	10	146,0
Summa	78	157,138,8	26,51	54	179,972,1	12	1334,57	76	255,547,4	12	1548,02
Mitte Rhein—Waldshut . (Badische Strecke)	2	2,278,4	39,30	1	3,520,0	12	42,18	.	.	.	.
Total	80	159,417,2	26,64	55	183,492,1	12	1376,75	76	255,547,4	12	1548,02

III. Verschiedene

Bezeichnung der Linien.	Summa des angekauften Landes. Juchart.	Summa der bewegten Erdmassen. Schachtruthen.	Summa der verwendeten Bettung. Schachtruthen.	Summa der verwendeten Bahnschwellen. Kubikfuß.	Summa der verwendeten Schienen sammt Bef. Mittel. Zentner.	Brücken über 10′ weit. Anzahl. Stück.	Brücken über 10′ weit. Länge. Fuß.
Romanshorn—Winterthur . .	425,12	422,045	41,668	309,784	116,078	33	2,297
Winterthur—Schaffhausen . .	200,55	261,853	19,494	145,325	51,749	12	1,530
Winterthur—Zürich	300,32	529,710	22,808	143,001	41,547	21	2,457
Zürich—Turgi	317,83	316,281	22,817	177,974	65,077	8	677
Turgi—Aarau	202,43	229,360	12,987	113,856	38,592	10	1,123
Turgi Mitte—Rhein . . . . (bei Coblenz.)	114,43	206,345	7,651	69,193	24,173	2	514
Total .	1,560,68	1,965,594	127,425	959,133	337,216	86	8,598

Verhältnisse der Bahnstrecken.

Bezeichnung der Linien.	Anzahl der Neigungswechsel		Höhe über dem Meeresspiegel.				Länge der		Gerade Strecken in Prozenten der Bahn-Länge.	Kleinster in freier Bahn vorkommender Krümmungs-Halbmesser	Summe der Krümmungen in Graden.
			der		des		geraden	gekrümmten			
	im Ganzen.	per Stunde	Anfangs-Station.	End-Station.	höchsten Punktes der Bahn.	niedersten Punktes der Bahn.	Bahnstrecken.				
			Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	Fuß.		Fuß.	
Romanshorn—Winterthur	54	4,61	1,334,0	1,468,0	1,603,0	1,315,0	156,274,5	31,495,9	83,22	1,000	751,81
Winterthur—Schaffhausen	60	9,57	1,468,0	1,350,67	1,484,95	1,302,10	52,870,8	47,736,0	52,55	900	1,640,62
Winterthur—Zürich . .	21	3,85	1,468,0	1,363,85	1,708,0	1,363,85	59,144,5	27,922,3	67,93	2,000	675,17
Zürich—Turgi	23	3,94	1,363,85	1,145,0	1,363,85	1,145,0	66,224,0	27,354,1	70,77	800	784,10
Turgi—Aarau	28	6,16	1,145,0	1,284,0	1,288,0	1,127,0	55,776,5	16,941,1	76,70	1,000	547,13
Turgi—Mitte Rhein . . (bei Coblenz.)	15	4,70	1,145,0	1,074,0	1,195,0	1,064,0	31,430,6	19,488,0	61,72	800	630,33
Summa	201	5,43	.	.	1,708,0	1,064,0	421,720,9	170,937,4	71,16	800	5,029,16
Mitte Rhein—Waldshut . (Badische Strecke.)	2	5,50	1,074,0	1,141,06	1,141,06	1,098,88	3,222,4	2,576,0	55,57	1,570	51,25
Total	203	5,43	.	.	1,708	1,064	424,943,3	173,513,4	71,07	800	5,080,41

Notizen.

Bezeichnung der Linien.	Tunnels.		Durchschnittliche Breite des angekauften Landes auf die ganze Bahn-Länge reducirt.	Durchschnittliche Querschnittsfläche der Einschnitte und der Dämme auf die halbe Bahn-Länge reducirt.	Durchschnittliche	
					Tiefe der Einschnitte.	Höhe der Dämme
					auf die halbe Bahn-Länge reducirt.	
	Anzahl.	Länge.				
	Stück.	Fuß.	Fuß.	Quadratfuß.	Fuß.	Fuß.
Romanshorn—Winterthur . .	—	—	90,7	449,53	9,8	13,6
Winterthur—Schaffhausen . . .	1	220	80,9	520,55	11,1	14,8
Winterthur—Zürich	1	3,195	142,3	1216,80	17,8	21,7
Zürich—Turgi	1	300	135,8	675,97	11,2	14,9
Turgi—Aarau	—	—	111,3	630,82	10,7	14,2
Turgi—Mitte Rhein . . . . (bei Coblenz.)	1	600	89,9	810,48	13,0	16,7
	4	4,315				

Die Eröffnung des Betriebes auf den verschiedenen Bahnabtheilungen hat an den folgenden Terminen stattgefunden:

Zürich—Baden	16. August 1847.
Romanshorn—Winterthur	16. Mai 1855.
Winterthur—Oerlikon	27. Dezember 1855.
Oerlikon—Zürich	26. Juni 1856.
Baden—Brugg	29. September 1857.
Winterthur—Schaffhausen	16. April 1857.
Brugg—Aarau	15. Mai 1858.
Turgi—Waldshut	18. August 1859.

B. Die während des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Bauten bestehen in Folgendem:

Auf der Bahnstrecke Turgi—Rhein wurden die Arbeiten zu Ende geführt; die meisten, den Unterbau betreffenden Arbeiten erforderte noch die Limmatbrücke bei Turgi, insbesondere aber der Viadukt bei Coblenz, welcher im Vorjahre etwas im Rückstande geblieben war. Den energischen Anstrengungen der Unternehmer, Herren Locher und Näff, gelang es, auch das letztere Bauwerk gleichzeitig mit der daran anschließenden, von Seite Baden's erstellten, Rheinbrücke zu vollenden.

Durch die umsichtigen Anstalten des Unternehmers, Herrn Baumeister Fürst, wurden die Hochbauten so gefördert, daß auch diese gleichzeitig mit der Eröffnung des Betriebes dieser Strecke vollständig bezogen werden konnten.

Der Oberbau, an welchem etwa noch ein Dritttheil fehlte, konnte in der gegebenen Zeit leicht zur Vollendung gebracht werden.

Auf dem Bahnhofe Aarau wurden die Hochbauten im Laufe des Sommers vollendet und am 1. Oktober die provisorischen Lokale mit dem neuen Verwaltungsgebäude vertauscht.

Da ein Flügel des neuen Verwaltungsgebäudes an die eidgenössische Postverwaltung vermiethet wurde, so ist für letztere noch eine Postwagen-Remise auf dem Güterbahnhofe erstellt worden.

Auf dem Bahnhofe Frauenfeld ist das neue Verwaltungsgebäude ebenfalls im Laufe des Sommers vollendet und mit dem Schlusse des Betriebsjahres bezogen worden.

In Folge eines mit der Finanz-Verwaltung des Kantons Thurgau abgeschlossenen Vertrages ist auf diesem Bahnhofe ein Salzstadel errichtet und der bezeichneten Verwaltung pachtweise überlassen worden. Es ist dadurch der Bahn der Transport von Salz zum Detail-Verschleiß gesichert.

Der auf der Station Brugg entbehrlich gewordene zweite Güterschuppen wurde auf den Bahnhof Zürich versetzt.

Die ebendaselbst entbehrlich gewordene provisorische Lokomotiv-Remise ist auf die Station Dietikon, welche zu einer Waarenstation erweitert wurde, versetzt, und in einen Güterschuppen verwandelt worden.

Auf dem Bahnhofe Winterthur ist, dem erweiterten Plane gemäß, der Güterbahnhof jenseits der Töß-Straße verlegt worden. Sämmtliche hiebei erforderlich gewordenen Planirungs-Arbeiten, Geleise-Veränderungen und neuen Geleise-Anlagen sind, bis auf Weniges, im Berichtsjahre vollendet worden. Der neue Güterschuppen daselbst wurde unter Dach gebracht. In der Absicht, das definitive Verwaltungsgebäude ebenfalls so weit zu fördern, hat der Unternehmer selbst noch bei dem frühzeitig eingetretenen Froste an den Maurer-Arbeiten fortfahren lassen. Die Unhaltbarkeit dieser letztern Arbeiten hat sich bald herausgestellt und die erforderlichen Verbesserungen wird nun der Unternehmer auf seine Kosten vornehmen lassen.

Das technische Personal ist auch während des Berichtsjahres so weit reduzirt worden, als die Verhältnisse es gestattet haben.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden ist im Laufe des Berichtsjahres eine Veränderung eingetreten, die wir auf's tiefste zu beklagen haben. Herr Ott-Imhof, Vizepräsident des Verwaltungsrathes, der sich während einer Reihe von Jahren große Verdienste um unsere Unternehmung erworben hat, ist den vielen Wirkungskreisen, denen er seine segensreiche Thätigkeit gewidmet, durch den Tod entrissen worden. Es wurde Herr Oberst von Muralt-Stockar an seine Stelle zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Die Direktion behandelte in 212 Sitzungen 3,096 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 8 Sitzungen 42 Geschäfte.

Indem wir den Bericht über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1859 Ihrer wohlwollenden Würdigung empfehlen, versichern wir Sie, Tit, unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 13. April 1860.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Uebersicht

der

Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1859.

Nach den Monaten.

ad pag. 34. I.

Monat.	Kilometer.	Personen.						Gepäck.			Hunde.			Vieh.			Equipagen.			Güter.								Mittelbare Betriebs-Einnahme.		Total-Einnahme.		Betreffniß per Kilometer.	
		Anzahl.				Einnahme.		Ctr.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Centner.						Einnahme.							
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Total.	Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.	Eilgut.	I. Classe	II. Classe	W.L.Cl. 1.	W. L. Cl. 2.	Total.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Januar . . .	162,6	106	13,601	53,245	66,952	74,921	49	6,567	5,418	88	207	167	65	1,642	3,187	73	4	53	78	8,173	65,182	104,292	64,050	62,428	304,125	120,585	10	.	.	204,334	63	1,256	66
Februar . . .	162,6	84	10,772	47,173	58,029	68,718	50	7,157	5,013	49	154	99	15	2,212	4,134	83	2	27	—	8,141	72,903	114,798	61,636	77,251	334,729	125,509	37	.	.	203,502	34	1,251	55
März	162,6	162	12,141	61,575	73,878	89,845	99	9,993	6,753	32	230	148	30	3,443	6,189	43	9	156	55	10,176	78,519	131,447	68,415	88,599	377,156	154,166	69	.	.	257,260	28	1,582	16
April	162,6	265	13,365	67,698	81,328	99,988	70	11,505	7,587	—	223	174	35	3,426	6,290	80	5	34	50	9,448	73,652	109,814	71,485	72,010	336,409	139,436	31	.	.	253,511	66	1,559	11
Mai	162,6	753	17,996	83,988	102,737	123,296	26	15,603	10,420	55	257	214	20	2,732	7,653	51	29	830	30	8,662	69,730	95,315	88,621	98,762	361,090	127,601	30	.	.	270,016	12	1,660	62
Juni	162,6	1,219	33,686	85,568	120,473	158,035	47	7,782	8,357	30	247	183	17	1,625	4,331	66	109	1,414	09	8,822	57,295	79,225	60,245	76,424	282,011	105,029	34	.	.	277,351	03	1,705	73
Juli	162,6	2,554	50,889	147,697	201,140	306,787	33	11,431	12,292	33	255	202	45	1,924	4,870	34	115	2,444	15	9,728	58,643	79,244	39,279	91,840	278,734	99,303	97	.	.	425,900	57	2,619	31
August . . .	167	2,989	44,073	98,391	145,453	230,061	79	12,112	13,516	79	302	237	75	2,107	4,568	86	40	468	60	10,386	67,590	94,966	61,611	95,910	330,463	130,012	16	.	.	378,865	95	2,268	65
September . .	178	2,579	42,985	90,173	135,737	217,011	22	11,433	12,327	49	316	271	40	2,105	4,666	79	60	707	95	11,158	80,988	112,601	70,888	104,072	379,707	149,672	48	.	.	384,657	33	2,161	—
Oktober . . .	178	1,051	35,518	92,664	129,233	178,859	68	8,785	9,435	92	378	268	—	1,972	4,566	82	32	686	15	12,228	76,434	126,327	59,914	79,318	354,221	140,220	26	.	.	334,036	83	1,876	61
November . .	178	326	22,130	56,505	78,961	101,785	42	6,512	6,276	72	288	217	80	2,081	4,587	14	25	546	75	11,188	80,932	123,436	85,015	88,240	388,811	150,082	24	.	.	263,496	07	1,480	31
Dezember . .	178	144	20,248	47,476	67,868	83,007	35	5,359	5,013	21	170	111	15	2,942	4,614	44	22	312	—	11,169	78,540	121,667	97,694	72,773	381,843	151,889	26	.	.	244,947	41	1,376	12
Jan. — Dez. .	168,10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	120,096	93	120,096	93	714	43
Total 1859	168,10	12,232	317,404	932,153	1,261,789	1,732,319	20	114,239	102,413	—	3,027	2,295	37	28,211	59,662	35	452	7,681	82	119,279	860,408	1,293,132	828,853	1,007,627	4,109,299	1,593,508	48	120,096	93	3,617,977	15	21,522	76
„ 1858	156,53	9,817	230,149	876,410	1,116,376	1,480,188	72	118,310	102,138	80	2,665	1,676	10	15,560	44,374	45	329	3,470	87	66,684	2,989,854				3,056,538	1,135,459	18	83,739	80	2,851,047	92	18,214	07

Uebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1859.

Nach den Stationen.

ad pag. 34. II.

	1858.				1859.							
	Betriebstage.	Personen.	Güter und Gepäck. Versandt.	Vieh und Hunde.	Betriebstage.	Personen.	Gepäck.	Güter. Versandt.	Güter. Angekommen.	Güter. Total.	Vieh und Hunde.	Total-Einnahmen.
			Centner.	Stück.			Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Franken. Cts.
Romanshorn	365	22,956	577,743	567	365	23,848	2,707	603,742	151,782	755,524	1,839	404,584 20
Amrisweil	"	12,791	19,101	662	"	12,770	2,203	13,748	26,853	40,601	464	23,834 47
Erlen	—	—	—	—	214	3,733	81	3,370	6,216	9,586	63	5,134 77
Sulgen	365	9,013	9,367	297	365	9,515	1,144	7,885	24,003	31,888	376	17,926 59
Bürglen	"	5,726	27,104	348	"	5,406	919	17,862	29,949	47,811	359	13,016 77
Weinfelden	"	20,678	17,366	739	"	19,781	1,903	20,354	33,862	54,216	826	38,278 81
Märstetten	"	8,214	19,026	506	"	9,136	1,026	17,274	25,387	42,661	496	17,890 03
Müllheim	"	8,427	769	22	"	9,956	619	—	—	—	47	9,706 40
Felben	"	5,476	34,475	448	"	5,764	1,677	41,754	20,676	62,430	667	15,738 45
Frauenfeld	"	36,331	76,142	673	"	39,499	1,683	83,311	160,639	243,950	755	107,168 58
Islikon	"	7,728	5,726	184	"	7,923	218	4,671	14,270	18,941	178	8,291 25
Wiesendangen	"	6,492	1,075	89	"	6,993	189	2,544	2,529	5,073	123	5,215 02
Winterthur	"	124,711	223,918	3,868	"	122,552	5,157	200,719	563,948	764,667	6,643	450,132 —
Hettlingen	"	2,698	115	28	"	2,609	150	—	—	—	62	2,342 48
Henggart	"	4,866	328	27	"	4,986	200	—	—	—	80	4,782 59
Andelfingen	"	17,611	37,734	991	"	17,578	2,322	43,177	13,295	56,472	1,433	36,746 69
Marthalen	"	7,796	9,375	242	"	7,650	613	10,826	31,576	42,402	255	10,245 90
Dachsen	"	12,962	3,048	82	"	14,368	236	3,727	1,202	4,929	68	15,772 —
Schaffhausen	"	45,910	389,970	1,334	"	43,645	3,779	437,427	84,141	521,568	1,421	247,692 87
Kempthal	"	5,280	5,474	130	"	5,434	1,187	9,808	14,095	23,903	159	5,795 34
Effretikon	"	13,311	12,321	369	"	17,363	1,299	4,333	3,204	7,537	1,154	17,453 47
Wallisellen	"	17,093	6,943	125	"	18,267	893	13,201	18,784	31,985	264	69,734 45
Oerlikon	"	17,152	18,565	53	"	19,444	2,164	10,461	13,350	23,811	69	11,562 41
Zürich	"	311,535	456,564	3,508	"	358,564	29,731	606,971	1,570,064	2,177,035	6,946	1,413,075 10
Altstätten	"	9,791	97	21	"	10,619	102	—	—	—	24	4,522 28
Schlieren	"	13,578	365	32	"	12,990	315	—	—	—	43	7,065 49
Dietikon	"	15,748	8,654	52	"	18,647	9,967	6,899	43,435	50,334	71	20,854 30
Killwangen	"	5,305	188	13	"	5,945	231	—	—	—	16	4,390 28
Baden	"	82,369	56,643	508	"	84,392	4,678	45,684	66,489	112,173	1,058	137,688 15
Turgi	"	18,045	14,398	36	"	22,856	1,321	39,001	47,372	86,373	155	28,805 47
Siggenthal	—	—	—	—	136	1,637	76	2,404	984	3,388	10	1,932 44
Döttingen	—	—	—	—	"	4,328	235	1,889	1,525	3,414	110	4,914 24
Koblenz	—	—	—	—	"	2,974	135	24,672	1,944	26,616	137	9,423 32
Brugg	365	51,093	306,240	732	365	40,683	2,933	95,528	59,456	154,984	1,190	70,822 98
Schinznach	245	13,085	728	20	"	13,472	721	—	—	—	22	13,406 61
Wildegg	"	19,916	20,475	112	"	27,422	1,424	37,601	67,441	105,042	526	43,552 70
Ruppersweil	"	4,299	3,943	26	"	6,059	135	4,176	17,613	21,789	32	6,916 30
Aarau	"	40,388	97,849	437	"	52,320	6,750	72,417	66,470	138,887	1,073	191,465 02
Centralbahn	"	46,867	654,546	821	"	62,994	10,292	1,117,769	397,018	1,514,787	1,041	— —
" Transit		—	—	—	"	3,613	1,269	161,817	62,287	224,104	10	— —
Westbahn	"	1,755	3,099	—	"	4,514	1,753	6,680	25,433	32,113	—	— —
" Transit		—	—	—	"	5	2	—	—	—	—	— —
Vereinigte Schweizer Bahnen a) pr. Winterthur	365	21,451	19,231	—		22,583	3,138	56,085	82,921	139,006	527	— —
" Transit		—	—	—	"	3,072	961	35,485	53,195	88,680	80	— —
b) pr. Wallisellen	"	47,191	31,584	123		59,155	2,781	87,513	175,702	263,215	245	— —
" Transit		—	—	—	"	1,495	519	26,802	108,622	135,424	10	— —
Königl. Württemberg. Bahn	"	532	230	—		551	273	8,860	875	9,735	—	— —
" Transit		—	—	—	"	50	44	—	—	—	—	— —
" " " Bayerische Bahn	153	206	122	—		464	245	—	—	—	—	— —
" Transit		—	—	—	"	25	13	—	—	—	—	— —
" " " Großherzogl. Badische Bahn	47	—	4,207	—	136	11,814	1,538	120,852	20,692	141,544	111	— —
Französische Ostbahn	—	—	—	—	306	258	236	—	—	—	—	— —
" Transit		—	—	—		68	52	—	—	—	—	— —
" " Betriebs-Kontrole (mittelbare Betriebs-Einnahmen)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120,096 93
		1,116,376	3,174,848	18,225		1,261,789	114,239	4,109,299	4,109,299	—	31,238	3,617,977 15

Hauptrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Bau-Einnahmen.						
Einzahlungen Nordostbahn-Aktien	28,708,000	—				
id. 3% Obligationen	817,950	—				
id. 5% Obligationen	17,100,000	—				
id. 4½% Obligationen	3,000,000	—				
Interesse-Conto	948,397	86				
Verschiedene Einnahmen	24,620	20				
Verkaufte Grundstücke und Gebäude	116,177	07				
Ertrag von Grundstücken	5,182	01				
Vergütungen von Gemeinden	12,918	95				
Annullirte Bodenseebahn-Aktien	12,550	—				
id. Nordbahn-Aktien	13,325	—				
id. Nordostbahn-Aktien-Coupons	320	—	50,759,441	09		
Betriebs-Einnahmen.						
Netto-Betriebs-Einnahmen v. 31. Jan. 1853—31. Dec. 1858	4,421,770	72				
Netto-Betriebs-Einnahmen vom Jahr 1859 Fr. 2,216,796.99						
Hievon ab laut Beschluß des Verwaltungsrathes:						
a) 5% dieser Einnahmen als Einlage in den Reservefond mit Fr. 110,839.80						
b) Vortrag des Ueberschusses laut Dividenden-Rechnung, als Aktivsaldo auf die Betriebs-Rechnung von 1860 mit „ 25,807.06						
„ 136,646.86	2,080,150	13	6,501,920	85		
Total der Einnahmen					**57,261,361**	**94**

Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1859.

Ausgaben.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Ankaufspreis der Sektion Zürich-Baden					4,503,975	—
Baukosten der ehemaligen Rheinfallbahn bis 31. Dec. 1859 ohne Berechnung einer Quote der Baukosten des Bahnhofes Winterthur					4,863,304	22
Allgemeine Verwaltung.						
Aktien-Emissionskosten			17,610	48		
Provisionen- und Cours-Vergütungen			544,804	53		
Sitzungsgelder der Direktion und des Verwaltungsrathes			69,455	41		
Gehalte des Administrations-Personals			140,241	19		
Reiseauslagen			21,648	66		
Postporti und Kommissionskosten			30,885	55		
Druck- und Insertionskosten			41,548	83		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung			19,174	40		
Büreaukosten			29,889	37		
Bibliothek und Zeitungen			4,532	50		
Verschiedenes			105,503	71	1,025,294	63
Vorarbeiten.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			359,034	20		
Inventarstücke			10,715	33		
Materialien			13,607	54		
Verschiedenes			14,611	87	397,968	94
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			62,636	31		
Entschädigungen			3,133,654	54		
Schatzungs- und Gerichtskosten			40,962	70		
Verschiedenes			6,258	98	3,243,512	53
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	1,015,091	53				
Inventarstücke	125,522	56				
Materialien	59,402	18				
Büreaukosten	16,787	63				
Verschiedenes	3,917	87	1,220,721	77		
Uebertrag			1,220,721	77	14,034,055	32

Hauptrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Uebertrag .	.	.	1,220,721	77	14,034,055	32
Unterbau.						
Erdarbeiten	4,716,503	21				
Stützmauern	148,571	45				
Tunnels	1,861,749	51				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	5,977,374	55				
Wegbauten	268,870	66				
Uferbauten	781,803	62				
Bettung	633,239	80				
Verschiedenes	15,346	82	14,403,459	62		
Oberbau.						
Schwellen	1,012,920	50				
Schienen und deren Befestigungsmittel	3,691,175	82				
Wegübergänge	3,378	33				
Legen des Oberbaues	674,507	96				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	238,914	28				
Verschiedenes	1,519	23	5,622,416	12		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	2,387,674	87				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen . .	424,831	45				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen . .	74,240	81				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	64,476	97				
Technische Einrichtung der Werkstätten	63,313	41				
Verschiedenes	13,858	08	3,028,395	59		
Zahlung an Aargau für Gewährung der Rupperswylerlinie	.	.	700,000	—	24,974,993	10
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	1,655,221	75		
Wagen	.	.	2,424,746	98		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung u. das Kontrol-Büreau	.	.	12,317	09		
" " Materialverwaltung	.	.	9,598	56		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen .	.	.	59,482	76		
" " " Werkzeugmaschinen . .	.	.	111,893	52		
" " " Werkzeuge und Requisiten .	.	.	69,879	65		
Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	139,284	90		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	60,211	61		
Verschiedenes	.	.	3,067	62		
Dampfschiffe	.	.	887,208	83	5,432,913	27
Verzinsung des Aktien-Kapitals und der Obligationen	.	.	.	.	8,666,866	87
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**53,108,828**	56

Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1859.

Rechnungs-Abschluß.

	Frk.	Cts.
Summa der Einnahmen	57,261,361	94
Summa der Ausgaben	53,108,828	56
Saldo auf neue Rechnung .	4,152,533	38

Bilanz der Schweizerischen

Debitoren.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
I. Betrag der gesammten Bauausgaben laut per 31. Dezember 1859 abgeschlossener Rechnung, mit Einschluß der Verzinsung der Aktien und Obligationen	.	.	53,108,828	56		
Hievon gehen folgende während der Bauzeit erhobene Einnahmen ab:						
a) Interessenkonto	948,397	86				
b) Verschiedene Einnahmen	24,620	20				
c) Verkaufte Grundstücke und Gebäude	116,177	07				
d) Ertrag von Grundstücken	5,182	01				
e) Vergütungen von Gemeinden	12,918	95				
f) Annullirte Bodenseebahnaktien	12,550	—				
g) Annullirte Nordbahnaktien	13,325	—				
h) Annullirte Nordostbahnaktien-Coupons . . .	320	—				
i) Netto-Betriebseinnahmen per 31. Januar 1853—31. Dezember 1859	6,501,920	85	7,635,411	94		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1859 .	.	.	.	.	45,473,416	62
II. Restirender Kapitalsaldo:						
a) Betrag des für die Vollendung des Bahnnetzes noch benöthigten Baukapitals, laut Voranschlag . . .	.	.	3,250,000	—		
b) Uebertragung des nicht zur Vollendung der Bahn in Anspruch zu nehmenden Restkapitals auf den Reservefond mit	.	.	902,533	38		
Gleich dem Rechnungssaldo .	.	.	.	.	4,152,533	38
Ausweis dieses Saldo.						
Aktiva.						
Kassakonto	267,576	53				
Werthpapiere	270,170	—				
Materialkonto, incl. Schwellen, Schienen ꝛc. . .	1,036,433	49				
Liegenschaftenkonto	186,337	07				
Scontogeschäft	1,771,644	93				
Diverse Hauptbuchdebitoren	2,275,312	48	5,807,474	50		
Passiva.						
Diverse Hauptbuchkreditoren	495,383	55				
Reservefond	1,159,557	57	1,654,941	12		
			4,152,533	38		
					49,625,950	—

Nordostbahn-Gesellschaft am 31. Dezember 1859.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Kreditoren.				
Aktienkapital			28,708,000	—
3 % Obligationen	817,950	—		
5 % id.	17,100,000	—		
4 ½ % id.	3,000,000	—		
			20,917,950	—
			49,625,950	—

Betriebsrechnung von 1859.

Einnahmen.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.				
I. Personentransport	1,732,319	20		
II. Gepäcktransport	101,925	22		
III. Pferde- und Viehtransport	62,390	88		
IV. Transport von Equipagen ꝛc.	7,736	44		
V. Gütertransport	1,593,508	48	3,497,880	22
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.				
I. Pacht- und Miethzinse	44,488	04		
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	9,082	78		
III. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	59,571	72		
IV. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	41,879	17		
V. Gewonnenes altes Material	5,834	07		
VI. Verschiedenes	1,120	32	161,976	10
Total			**3,659,856**	**32**

Betriebsrechnung von 1859.

Ausgaben.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
I. Betriebsverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Administrations-personals	.	.	62,695	81		
2. Reiseauslagen	.	.	639	83		
3. Heizung und Beleuchtung	.	.	365	29		
4. Druck- und Insertionskosten, Büreaubedürfnisse	.	.	8,960	47		
5. Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel	.	.	1,134	16		
6. Verschiedenes	.	.	8,723	33	82,518	89
II. Unterhaltungskosten.						
1. Der Bahn:						
a. Besoldung des Bahnpersonales	186,619	75				
b. Büreaubedürfnisse	546	07				
c. Bekleidung des Bahnpersonales	12,366	26				
d. Unterhalt des Bahnkörpers	10,418	31				
e. Unterhalt der Kunstbauten	4,038	14				
f. Unterhalt des Oberbaues	47,270	40				
g. Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften	8,447	20				
h. Räumung von Schnee und Eis	1,177	43	270,883	56		
2. Der Gebäude	.	.	10,628	29		
3. Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe . .	.	.	10,268	67		
4. Des Mobiliars und der Geräthschaften . . .	.	.	2,702	93		
5. Signalisirungs- und Beleuchtungskosten . .	.	.	11,563	26	306,046	71
Uebertrag .	.	.	.	.	388,565	60

Betriebsrechnung von 1859.

Ausgaben.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Uebertrag .	.	.	.	.	388,565	60
III. Transportkosten.						
1. Personen- ꝛc. und Gepäcktransport:						
a. Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . .	179,928	24				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . .	14,573	74				
c. Bekleidung	10,478	01				
d. Billetkosten und Bekanntmachungen	21,477	59				
e. Unterhalt der Personen- ꝛc. und Gepäckwagen . .	60,351	92				
f. Beheizung und Beleuchtung der Wagen . . .	3,288	44				
g. Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten . . .	1,100	72				
h. Oel und Schmiere	3,833	65				
i. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . .	1,563	74	296,596	05		
2. Gütertransport:						
a. Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . .	167,893	43				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . .	9,154	98				
c. Bekleidung	1,865	26				
d. Druckkosten und Bekanntmachungen	17,589	35				
e. Unterhalt der Güterwagen und Fahrrequisiten . .	54,620	44				
f. Oel und Schmiere	6,384	06				
g. Versicherung der Güter	2,169	17				
h. Vergütungen für beschädigte Güter	2,648	—				
i. Vergütung für Benutzung fremder Wagen . . .	13,954	04	276,278	73		
3. Zugkraftskosten:						
a. Besoldungen u. Löhne, Stundengelder, Ersparnißprämien ꝛc.	133,786	35				
b. Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . .	5,583	17				
c. Brennmaterial	239,670	17				
d. Schmiermaterial	12,192	43				
e. Putzmaterial	4,716	89				
f. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern . .	66,388	60				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . .	13,294	10	475,631	71	1,048,506	49
IV. Telegraphen	.	.	.	.	5,987	24
Summa der Ausgaben	.	.	.	.	1,443,059	33
Netto-Einnahme	.	.	.	.	2,216,796	99
Total gleich der Brutto-Einnahme	.	.	.	.	**3,659,856**	**32**

Rechnung behufs Ausmittlung der Aktien-Dividende.

	Frk.	Cts.
Einnahmen.		
1. Netto-Ergebniß des Betriebes der Eisenbahn und der Dampfschiffe während des Jahres 1859	2,216,796	99
2. Ein zu 4% und für die Zeit vom 1. Januar bis 18. August 1859, während welcher die Eisenbahnlinie Turgi-Waldshut noch nicht dem Betriebe übergeben war, berechneter Zins des für diese Linie bis 1. Januar 1859 verwendeten Kapitals und der Durchschnittssumme der weitern während oben bezeichneter Zeitdauer für dieselbe gemachten Ausgaben, in runder Summe	120,000	—
3. Interessekonto	180,164	37
	2,516,961	**36**
Ausgaben.		
1. Ein Jahreszins von Fr. 817,950 3% Obligationen	24,538	50
2. „ „ „ „ 7,100,000 5% „	355,000	—
3. „ „ „ „ 10,000,000 5% „	500,000	—
4. Die Zinsen „ „ 3,000,000 4½% „ , soweit sie nach Maßgabe der für dieses Anleihen während des Jahres 1859 geleisteten Einzahlungen bezahlt werden mußten	65,376	—
5. 5% des Reinertrages der Bahn, welche gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes in den Reservefond fallen	110,839	80
6. Fr. 25 per Aktie, welche gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes auf die 57,416 Aktien als Dividende vertheilt werden	1,435,400	—
7. Der Rest von . . . . . wird gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes als Aktivsaldo auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1860 übergetragen	25,807	06
	2,516,961	**36**

Rechnung über den Reservefond.

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
I. Bestand am 31. Dezember 1858	.	.	140,561	94
II. Einnahmen im Jahre 1859:				
a. Ein Jahreszins von Frk. 140,561. 94 à 4%	5,622	45		
b. 5% der Netto-Betriebseinnahme vom Jahre 1859	110,839	80		
c. Uebertragung des nicht zur Vollendung des Bahnnetzes in Anspruch zu nehmenden Theils des per 31. Dezember 1859 verfügbaren Kapitalrests	902,533	38	1,018,995	63
Bestand am 31. Dezember 1859	.	.	**1,159,557**	**57**