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. Kapitel: 4: Betrieb

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: 30.10.2025

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

umzugeftalten. Es hat baber ber Verwaltungsrath auf Antrag ber Direktion beschloffen, es fet bom 1. Januar 1860 an über bie Verwendung der für ben Ausbau ber Nordoftbahn in Boranfclag genommenen Summe bon Frf. 3,250,000 eine Spezialrechnung, fobann aber, immerhin unter Borbehalt biefer besondern "Rechnung über die Bollendung des Baues der Mordoftbahn", ftatt der bisherigen "Saupt-", "Betriebs-" und "Dividendenrechnung" nur noch Gine, ben jeweiligen Jahresbetrieb ber Norboftbahn-Unternehmung umfaffende Rechnung zu führen, in ber Meinung, bag berfelben jeweilen ein bie gesammten Aftiven und Baffiven ber Gefellschaft enthaltenber Status beigefügt werben foll. Was ben Reservesond anbetrifft, so wurde berfelbe, falls die von uns vorgeschlagene Statutenverande= rung der Generalversammlung beliebt, in Bufunft lediglich als ein Sauptbuchgläubiger mit einem unberginslichen Guthaben in ben Buchern ericbeinen. Nichtsbestoweniger mare aber ber General= versammlung bei Anlaß der jährlichen Nechnungsablage ein befonderer Ausweis über die in dem Beftande bes Referbeconto's während bes betreffenden Rechnungsjahres eingetretenen Beranberungen borzulegen. Die auf ben 31. Dezember 1859 gestellte Bilang, welche fich an die eine Beilage gu bem gegenwärtigen Geschäftsberichte bilbende Sauptrechnung anschließt, hat eine Faffung erhalten, welche fie bagu eignet, ben Uebergang von ber bisherigen Form ber Rechnungsftellung in bie neue gu permitteln.

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 Nordsostbahngesellschaft 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.

Ginnahmen und Berfehr.

Indem wir hinfichtlich 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 beiben letten Betriebsjahre.

— 11 — Die Einnahmen haben betragen:

18	58.		18	59.
Romansh Winterthur=			Winterthur=	orn=Aaran. Schaffhausen. Baldshut.
Frf.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: Frf.	Cts. Prozente.
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= "	37 0,06
44,374	45	1,55	4. Bieh= "	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.
sa murden i	m (8)	anzen	befördert: Reisende 1,116,376	1,261,789
	"	"		: 4,109,299
			, ,	f. 9,912. 26
				21,522. 76
"				58. 96
n invested * gov.	11	**	Reisenden mit Gepäck " 1. 42 "	4 45
			Sentner Guter	
			len sich folgende Durchschnittsziffern heraus:	
Auf jeden B	etrieb	istag kon	men Reisende 3,059	3,457
<i>"</i>	11		" Güter in Centnern 8,374	11,258
" " Ri	lome	ter und A	Betriebstag kommen Reisende 19,6	20,5
y 11	"	ú -	" Süter in Centnern 53,5	67
" " 20	fomo	tivfilome	ter kommen Reisende 1,9	1,8
11 11		11	" Güter in Centnern 5,2	5,8
•			Durchschnitt befahren Kilometer 23,8	26,4
			im Durchschnitt befahren Kilometer . 50,8	51,0
		dischnittl	ch betriebene Bahnlänge bezogen kommen	
Reije				198,083
	7		ich betriebene Bahnlänge bezogen kommen	er y godine Lif
Güter	in (Tentnern		1,249,027

Die einzelnen Rechnungsrubrifen geben uns noch zu folgenden speziellen Bemerkungen Veranlaffung:

1) Personen = Transpor	t.		· · · · · · ·		18	58.	185	69.
Die Gesammtzah	l der Reisenden	vertheilt '	fich wie fo	lgt:	Annual State of the last of th	PROFILE HELEGORIES		
a) auf Fahrten	ur vollen Nor	:maltare:			Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
in I., II. un	d III. Klasse				606,516	54,33	689,183	54,62
b) auf Fahrten	u ermäßigte	er Tare:						
mit Güterzü	gen .				63,766	5,70	80,898	6,41
mit Billeten	zur Hin= und	Rückfahrt		٠	339,902	30,45	362,910	28,77
mit Abonne	mentskarten				40,842	3,66	52,432	4,15
Militär= un	d Polizeitranspo	orte .			30,088	2,70	39,000	3,09
Pilgerbillete			, ,		19,880	1,78	26,350	2,09
Shul= und	Lustfahrten u. b	gľ			15,382	1,38	11,016	0,87
				1	,116,376	100	1,261,789	100
Nach den Wagen	Elassen:				18	58.	188	59 .
					Personen.	Prozente.	Berfonen.	Prozente.
I. Klaffe					9,817	0,88	12,232	0,97
II. Klaffe					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 beförder	ten Personenzah	l haben b	efahren:		18	58.	188	59 .
- A					Reisende.	Prozente.	Reisende.	Prozente.
eine Bahnfti	ecke von wenige	r als 3 G	Stunden		382,845	34,3	438,802	34,78
" "		51/2 Stu			433,661	38,8	468,301	37,11
<i>"</i> "	188	111/2 St	unden .		236,452	21,2	253,709	20,11
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,		8 17½ S			53,865	4,8	88,675	7,03
" "		3 231/2 61			6,828	0,6	8,181	0,65
n 11		3 28 Stur			2,725	0,3	4,121	0,32
				- 1	,116,376	100	1,261,789	100

In unserm letten Geschäftsbericht haben wir der Reise=Erleichterungen erwähnt, welche wir durch Ausgabe von Sonntags=, Lust= und Rundfahrten=Billets zu ermäßigter Taxe nach verschiedenen Rich= tungen 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 Villete ausgegeben werden können.

Im verstoffenen 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 sinanziellen 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 derzenigen Reisendenklasse zuzuwenden, welche deren Abgang aus leicht erklärlichen Gründen großentheils noch mehr empsinden mußte, als diesenigen 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 auserlegt, kaum sehr erheblich sein.

Der außerordentlich zahlreiche Besuch, bessen sich das im Monat Juli in Zürich abgehaltene Eidgenössische Schützenfest zu erfreuen hatte, konnte natürlich einer günstigen Nückwirkung auf unsere Betriebseinnahmen nicht versehlen. Nach einer approximativen Schätzung dürfte die Mehrfrequenz, welche wir diesem Veste zu verdanken haben, auf ca. 75,000 Personen, und die bezügliche Mehrein= nahme auf ca. Frk, 112,000 anzuschlagen sein. In dieser mehr zufälligen Ginnahme liegt einiger= maaßen ein Ersat für den Ausfall, welcher den Einnahmen unserer Gesellschaft im verslossenen Jahre durch den italienischen Krieg erwachsen ist.

2) Giiter = Transport.

Die beförderten Güter vertheilen fich auf	f die	versd	jieden	ten Tarifflass	en wie	folgt: 185 9	9.
						Güter Ctr.	Proz.
Eilgut	٠	٠	٠			119,279	2,90
I. Normalklasse						860,408	20,94
II. Normalklasse		٠				1,293,132	31,47
I. Wagenladungeflaffe						828,853	20,17
II. Wagenladungsklaffe			٠			1,007,627	24,52
					Total	4,109,299	100
Bon benfelben haben befahren:				1858	3.	185	59.
Bon benfelben haben befahren:	,			1858 Güter Ctr.	Proz.	185 Güter Ctr.	AND DESCRIPTION OF THE PERSONS ASSESSMENT OF
Bon benselben haben befahren: eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden		. A.			d accounts to		AND DESCRIPTION OF THE PERSONS ASSESSMENT OF
				Guter Ctr.	Proz.	Güter Ctr.	Proz.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden				Güter Ctr. 186,577	Proz. 6,1	Güter Ctr. 356,875	Proz. 8,68
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden """"3—5½ Stunden				Güter Etr. 186,577 560,488	Proz. 6,1 18,4	Güter Ctr. 356,875 636,357	Proz. 8,68
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden """"3—5½ Stunden """"6—11½ " 42 45½				©üter ©tr. 186,577 560,488 1,495,687	Bros. 6,1 18,4 48,9	Süter Etr. 356,875 636,357 1,580,764	Prog. 8,68 15,48 38,47
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden " " " 3—5½ Stunden . " " " 6—11½ " . " " 12—17½ " .		٠	•	©üter Ctr. 186,577 560,488 1,495,687 596,602	Bros. 6,1 18,4 48,9 19,5	©üter Ctr. 356,875 636,357 1,580,764 1,188,899	Bros. 8,68 15,48 38,47 28,93

Der Steinkohlen=Verkehr — mit Ausnahme von 6,212 Ctr. Auhrkohlen, ausschließlich Saarstohlen — ift 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. Wagenladungsstlasse" inbegriffen. Derselbe vertheilt sich auf die verschiedenen Stationen wie folgt: Romanshorn Ctr. 1,697, Frauenseld 9,298, Winterthur 47,860, Schaffhausen 6,341, Zürich 234,554, Baden 2,234, Turgi 504, Brugg 2367, Wildegg 1,632, Transit n. d. Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen 42,842. — Wir sind fortwährend bemüht, durch Serbeischaffung guter Qualitäten und Gewährung und Erwirkung möglichst wohlseiler Transportpreise auf Steigerung des Verbrauches von Steinkohlen in dem Verkehrs-Nayon unseres Bahnnehes hinzuarbeiten. Nach Eröffnung der Turgi—Waldshuter Linie haben wir einige kleinere Bezüge von Ruhrkohlen gemacht, um damit Versuch in der Lokomostiven-Veseung zu veranstalten. Wir zweiseln auch nicht, daß die Ruhrkohle bei uns sehr bald allgemeinern Eingang sinden 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 porigen Jahre fo find auch jest unter Tit. "I. Bacht- und Miethzinse", neben ben Bachtginsen für die an die Postverwaltung und an Privaten vermietheten Lokalitäten und für die Bahnhof= Restaurationen, die Erträgniffe ber Bahnbofdungen und Die Binsquoten enthalten, welche bon Seiten ber Bereinigten Schweizerbahnen und ber Schweizerischen Centralbahn für die Mitbenutung ber von ber Mordoftbahn erftellten Bahnhöfe Winterthur und Wallifellen refp. Aarau zu bezahlen find. Der dießjährige Ertrag ber Pacht= und Miethzinse übersteigt benjenigen vom Jahre 1858 um Frk. 6917. 18. Diese Ber= mehrung hat ihren Grund namentlich in ber Erhöhung ber Pachtzinfe für die Restaurationen und in einigen neu hinzugekommenen Pachtobiekten in Turgi, Aarau 2c. - Unter "Tit. II." erscheint zum erstenmal eine Einnahme von Frt. 9,082. 78 fur Benutung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, welcher inbeffen eine entsprechende Ausgabe fur Benutung fremder Wagen auf der Nordoftbahn im Betrag von Frk. 15,517. 78 gegenübersteht. - Unter "Titel III." ift in Folge ber Errichtung eines eigenen "Werkstätte=Conto", beffen an einer andern Stelle biefes Berichts ausführlicher gebacht werden wird, ebenfalls zum erstenmal ein Netto-Ertrag vom Werkstätte-Betrieb mit Frk. 59,571. 72 in Ginnahme gebracht. - In Abweichung von bem in ben beiden letten Sahren befolgten Berfahren ift dießmal ber Betriebsrechnung nicht eine besondere Quote aus dem Ertrag des allgemeinen Intereffe=Conto gut= gefdrieben worden, fondern es umfaßt der in der Dividenden-Rechnung figurirende Ginnahmepoften des Intereffe = Conto, neben bem Ertrag ber ausgeliehenen Baugelder, auch ben Ertrag ber 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:

1858. Betriebs- nach von Total				I. Reisende:	1859.				
Betriebs-	unzahl 41,813	Unzahl 46,867	Total Anzahl	Centralbahn	Betriebs- tage.	nach Anzahl 59,792	Anzahl 62,994	Eocal Anzahl 122,786	
"	2,068		3,823		n	3,796	4,514		
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	R. Bayerische Staatsbahn	"	1,042	464	1,506	
-	-	*******		Großh. Bab. Staatsbahn	136	12,768	11,814		
-	Arranger	armana .	-	Franz. Oftbahn	306	231	258	489	
				Transit über die Nordostbahn Centralbahn — Verein. Schweizerbahn					
				a) St. Galler= und Rheinthallinie.	365	2,548	2.046	E E C /	
-		-		b) Glattthal=, Linth=u. Churerlinie	306	959	3,016		
		-	,	Centralbahn — Württemb. Staatsb.			1,494	,	
	happanere	-		The second secon		88	50		
	14	1000		Centralbahn — Bayer. Staatsbahn . Westbahn — Verein. Schweizerbahnen	. "	18	25	43	
				200 fivurii - Detetit. Oujiveizetvuriitett					
			100000000			5	5	40	
(1	(IC ES)	t ord s	rechono.	a) St. Galler= und Rheinthallinie .	<i>y</i> .	5	5	13.00	
_(0		1 0 PT 3	serreno s.	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie	<i>u</i>	5	5 mi(s) 1	13.00	
	(in the let)	i and	2 2 2 3 3 3 3 3 3	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn—Berein. Schweizerba	" hnen:	5		1	
	((composite)	1 (10 pm) 1 (10	partisho	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn— Verein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie .	" hnen: 306	5 - 67		118	
		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		a) St. Galler= und Rheinthallinie. b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie. b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie	" thnen: 306	1	51	118 118	
	1,11,365	118,002	229,367	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn— Verein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie .	" thnen: 306		51	1 118 1	
		118,002 1858.	229,367	a) St. Galler= und Rheinthallinie. b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie. b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie	" thnen: 306	1 164,306	51	118 118	
Betriebs.	111,365	1858.	229,367 Zoial	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn — Verein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Tote II. Güter.	hnen: 306 " tt	1 164,306 1	51 166,975 859.	118 1 331,281	
Betriebs-	111,365 nach Etr.	1858.	229,367 Zoial (Str.	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn — Verein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Tote	" thnen: 306 " 11	1 164,306 1 acs, Etr.	51 166,975 859 .	118 1331,281 Sotal Etr.	
Betriebs- tage.	111,365 	1858. bon ©tr. 644,775	229,367 201al ©tt. 890,724	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn — Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Tote II. Güter.	" thnen: 306 " 11 cbs. n ccbs. n ccbs. n ccbs. 397	1 164,306 1 acts 5tr. ,018 1,	51 166,975 859 . ©tr. 117,769	118 1 331,281 \$\text{Str.} 1,514,787	
Betriebs tage.	111,365 (Str. 245,949 9,639	1858. on otr. 644,775 2,360	229,367 2010 Solution Str. 890,724 11,999	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn — Verein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Tote II. Güter. Betrialbahn	" thnen: 306 " 11 cebs. n (cebs. n (ceb	1 164,306 1 act) 5tr. ,018 1,	51 166,975 859 . ©tr. 117,769 6,680	118 1331,281 Sotal (str. 1,514,787 32,113	
Betriebs. tage.	111,365 nach ©tr. 245,949 9,639	1858. bon @tr. 644,775 2,360	229,367 201al ©tr. 890,724 11,999	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie II. Güter. Gentralbahn	" thnen: 306 " 11 cbs. n (cbs. n (cs. (cs. (cs. 397)), 25	1 164,306 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1,433	51 166,975 859 . Str. 117,769 6,680	201al 231,281 201al ©tr. 1,514,787 32,113	
Betriebs tage. 245 2 "	111,365 (Str. 245,949 9,639 6,479	1858. bon	229,367 229,367 2014 6tr. 890,724 11,999 21,863	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Dftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Tote II. Güter. Centralbahn	" thnen: 306 " 11 cebs. n cebs. n cebs. ce 35 397 425	1 164,306 1 1 acts 5tr. ,018 1, ,433	51 166,975 859. Str. 117,769 6,680 56,085	331,281 \$01al (6tr. 1,514,787 32,113	
Betriebs tage. 245 2 "	111,365 (Str. 245,949 9,639 6,479	1858. bon	229,367 229,367 Str. 890,724 11,999 21,863 103,434	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie II. Güter. Sote Gentralbahn	" thnen: 306 " at cbs. n cbs. n cbs. 397 , 25 , 82 , 175	1 164,306 1 164,306 1 1 1,018 1,01	51 166,975 859. Str. 117,769 6,680 56,085 87,513	\$31,281 \$331,281 \$\text{\text{\text{Ctr.}}}\$ \$2,113 \$139,006 \$263,215	
Detriebs tage. 245 2 " 153 365	111,365 (Str. 245,949 9,639 6,479 72,936	1858. bon	229,367 201al	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Dftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Tote II. Güter. Beftbahn Bereinigte Schweizerbahnen: a) St. Galler. u. Rheinthallinie b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie . c. Württemb. Staatsbahn 18	" " " " " " " " " " " " " " " " " " "	1 164,306 1 act) 5tr. ,018 1, ,433 ,921 ,702 875	166,975 166,975 S59. Ctr. 117,769 6,680 56,085 87,513 8,860	\$31,281 \$31,281 \$\text{\text{\text{Ctr.}}}\$ \$2,113 139,006 263,215 9,735	
Detriebs tage. 245 2 " 153 365 47	111,365 (Str. 245,949 9,639 6,479 72,936 —	1858. bon	229,367 229,367 Str. 890,724 11,999 21,863 103,434 4,297	a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie Franz. Oftbahn—Berein. Schweizerba a) St. Galler= und Rheinthallinie . b) Glattthal=, Linth= u. Churerlinie II. Güter. Sote Gentralbahn	" " " " " " " " " " " " " " " " " " "	1 164,306 1 164,306 1 1 1,018 1,01	51 166,975 859. 5011 6tr. 117,769 6,680 56,085 87,513 8,860	\$31,281 \$331,281 \$\text{\text{\text{\text{Ctr.}}}}\$1,514,787 \$32,113 \$139,006 \$263,215 \$9,735	

1858.	: :: 4 i		* 1 ³ / ₂		1859.	
etriebs. nach von Total age. Etr. Etr. Etr.			Betri tag		on Ctr.	Total Ctr.
335,003 693,017 1,028,020	uet	ertrag		702,641	1,397,759	
ras mas myte a xr	anfit über	die No	rdostbahn:	1.44		
Centra	lbahn — Ver	einigte C	5chweizerbah	nen:		
<u>a</u>) ©	t. Galler= u	. Rheintl	jallinie . 30	6 53,195	35,485	88,68
_ b)®	lattthal=, Lin	rth=u.Cl	urerlinie ,	, 108,622	26,802	135,42
335,003 693,017 1,028,020			Total	864,458	1,460,046	6 2,324,50
wills offer avoid will be						
Bahnzüge. Im abgewichenen		n auf d	en verschiede	nen Bahnf	trecken der	Nordostbah
olgende regelmäßige Bahnzüge un	refriculture					
No.	Vom 1.	Januar	an:			
Zwischen Zürich und Winterthur				Personenzüg	je und 1 C	Büterzug)
" Winterthur und Roman			// (3	" "	. " 1	'")
" Winterthur und Schaff.		150	(4		4	
" Bürich und Aarau .			" (4	"	, 1	")
		. Juni	1000			
Zwischen Zürich und Winterthur		137 W 102	täglich (5 ?	Bersonenzüg	e und 1 @	Büterzug)
" Winterthur und Roman		4 "	" (3	" "	, 1	")
" Winterthur und Schaffl " Zürich und Aarau .	gausen.	4 " 5 "	" (4		4	
Vom 18. August (Eröffnung i	an Olmia Ca		atti. No va	" tust in	y I	") "
on Zürich in westlicher Richtung fol				tiut in	veni Sepini	
3wischen Zürich und Aarau .		6 Züge	täglich (5 9	Bersonenzüg	e und 1	Büterzug)
" Turgi und Waldshut		4 "	"			ener de chiadren Color de color
	Vom 15.	Oftob	er an:	e i se ser		ani she si
Zwischen Zürich und Winterthur						
" Winterthur und Romar						")
" Winterthur und Schaff						uta p = Ec
" Zürich und Turgi .						
		5 ,,	" (4			
" Turgi und Aarau .		-				
~ ! ! OY	• 10 •					

Ausgaben und Betriebsdienft.

Ausgaben.

18	55 8.				1.6	559 .	
Romansh Winterthur					Romansh Winterthur Turgi=M	=Scha	ffhausen.
Frt.	Cts.	Prozente.			Frf.	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 Rubriten geben uns zu folgenden Bemerkungen Beranlaffung:

I. "Betriebsverwaltung". Während in den frühern Jahren die Gehalte der Direktion und des Abministrations-Personals mit ungefähr einem Dritttheil in obige Rubrik aufgenommen worden waren, ist diese Duote für das abgelausene Jahr mit Rücksicht auf den vorgerückteren 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 Bahnnezes 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 "Druckft often", welche beinahe den doppelten Betrag gegenüber dem Jahre 1858 erreichten, hängt mit der Anschaffung neuer Formulare und überhaupt mit dem vermehrtern Gesbrauch von Impressen, der in dem Berichtsjahre nöthig war, zusammen.

In der Rubrit "Verschiedenes" ift wiederum die Prämie für die Versicherung des Mobiliars, ber Gebäude 2c. mit Frk. 5,065. 80 enthalten.

	Die	einzelnen Versicherungssummen betragen :		1858.		1859.
ò	Für	Gebäube	Frk.	1,681,800. —	Frf.	2 ,089,575. —
	"	Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	"	3,224,466. —	"	3,485,266. —
	. "	Brennmaterial= und Magazinvorräthe	"	762,965. —	"	761,700. —
	"	Transportgüter, in ben Schuppen lagernd .	"	1,090,000. —	11	1,234,000. —
	11	Mobiliar in den Stations = Gebäuden und				
		Werkstätten	"	501,942. —	, , , , ,	554,236. —
		Total	Frk.	7,261,173. —	Frf.	8,124,777. —
					0	

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 ift gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine nam= hafte Verminderung (im Betrage von Frk. 45,068. 78) eingetreten, welche größtentheils den geringern Unterhaltskosten der Bahn zuzuschreiben ist.

Während in dem Titel "Befoldung 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 "Bekleidungskoften des Bahn= personals" 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 ersreuliche Abnahme der Kosten für den Unterhalt der Bahn selbst. Diese sind, so weit sie den Bahn= körper betressen, 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 namhaste Neduktion 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 Erneuerungs= kosten sim Jahre 1858.

Die Unterhaltungskoften 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 "Unterhaltungskoften der Gebäude" sind in dem Berichtsjahre einige Ersparnisse erzielt worden, während die Kosten des Unterhalts der Bahn= und Bahnhöfe=Ausstattungen, des Mo= biliars und der Geräthschaften 2c. keine wesentlichen Veränderungen erlitten haben.

III. "Transportkosten". Die unter diesem Titel aufgeführten Ausgaben zeigen in Bergleichung mit benjenigen bes vorausgegangenem Jahres nachstehende Vermehrungen:

								1858.			1859.	
1) Personen= 2c.	und	Gie!	päcktrai	nsport		٠	Frk.	228,913.	65	Frk.	296,596.	05
2) Gütertranspor	t	٠	•				"	176,629.	41	"	276,278.	.73
3) Zugkraftskoste	n	•	•	٠		•		432,000.	86	"	475,631.	71
					To	tal	Frk.	837,545.	92	Frf.	1,048,506.	49

Die vermehrten Ausgaben auf bem Titel "1. Personen= 20. und Gepäcktransport" hängen theils mit der durch die längere Bahnstrecke nöthig gewordenen Vermehrung des Stations= und Fahr= personals, theils mit bedeutendern Villet= und Druckfosten, namentlich für die bei jeder Aenderung der Fahrtordnung der Bahnzüge erscheinenden Fahrtenpläne, zusammen. Die hauptsächlichste Vermeh= rung enthält der Titel: "e. Unterhalt der Personen= 20. und Gepäckwagen", wosür im Jahre 1858

Frf. 25,769. 26, im Berichtsjahre bagegen Frk. 60,351. 92 in Rechnung kamen. Zur Erklärung bieses auffallenden Unterschiedes muffen wir indessen bemerken, daß in der für das Jahr 1859 anges führten Summe nicht blos die wirklichen Auslagen der Werkstätte für Löhne, Material u. s. w., welche auf den Unterhalt der Personen= 2c. und Gepäckwagen verwendet wurden, enthalten sind, son= dern 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 sindet dadurch selbstverständ=lich eine wesentliche Neduktion der für Unterhalt der Personen= 2c. 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 Drucksosten der Formulare 2c., 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 Frf. 16,281. 59 betrugen, sind in der Nechnung über das Berichtsjahr mit einem Betrage von Frf. 54,620. 44 aufgeführt. Indessen müssen wir auch hier bemerken, daß die oben erwähnten Provissions=Juschläge 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 Wirklichseit namhaft geringer sind.

Sowohl beim Titel "1. Perfonen= und Gepäcktransport", als auch bei "2. Gütertrans = port" betrugen die Ausgaben für "Del 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 "Benuhung 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 Bergütung, welche uns von fremden Bahnverwaltungen für Benuhung von Nordostbahn=Wagen auf ihren resp. Bahngebieten geleistet worden ist, in Abzug zu bringen sind.

Unter dem Titel: "3. Zugkraftskoften" hat in den Rubriken "d. Brennmaterial" eine Bermehstung 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 Seizung der Bahnhofs und Reserves-Maschinen verwendet wurden) und "g. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern" von Frk. 47,294. 67 auf Frk. 66,388. 60 Statt gefunden. Lettere Bermehrung 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 gerinsgeren Holzverbrauche im Zusammenhange steht.

Wir knüpfen hieran folgenden Ausweis über die Leiftungen und den Unterhalt des Transportmate= rials — der Lokomotiven und Wagen — sowie über den Berbrauch an Brenn= und Schmiermaterial:

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

A. Lokomotiven.

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

						***	Stück
	Rlaffe A	Schnellzug=Li	okomotive	n			, 3
	" B	Personenzug=	"		. •		. 16
	" C	Güterzug=	. 11				. 7
					1,	Zusammen	26
			Daz	u obige	ältere !	Lokomotiven	4
						Total	30
	4	В.	Wagen.				
			Ü			1858.	1859.
1. \$	er son en wag	en	•			104	114
	mit Achsen		•			332	372
	" Sigpläger	1. Klaffe				234	274
	" "	II. "				1,691	1,811
	" "	ш. ".				3,132	3,692
			Total t	er Sigpl	äţe	5,057	5,777
Durchschnittliche	Zahl der Sigr	lätze per Wa	genachse			15,23	15,52
2. (3)	üterwagen					341	401
	mit Achsen					766	886
	" einer Trag	fraft von .		. 3	entner	56,960	66,400
Die Güterwagen	bestehen aus f	olgenden Gat	tungen:				
18 ady	trädrige Gepäck	wagen,		24 acht	rädrige	Güterwagen,	
45 vie	rrädrige Viehw	agen,		305 vierr	ädrige	11	
3 vie	rrädrige Pferde	wagen,		6 pierr	ädrige	Torfmunition	swagen.
00 00 151					- n		

Bertheilt man dieses Transportmaterial auf die ganze Linie der Nordostbahn, so ergibt sich folgen= des 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 Leiftungen unsers Transportmaterials find wir im Falle folgenden Aufschluß zu geben:

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1	858.	1859.					
	im Gangen	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 Lause 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 Bermehrung der Leistungen um 25 % gleichkömmt.

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

							Durchschnittliche Ad per Bug.	hsenzahl
Bei	der	Klaffe	A			1,271,654	16,9	
11	11	11	B			8,795,630	23,0	
11	"	J!	\mathbf{C}	•	•	6,654,658	38,2	
					Total	16,721,942	26,5	

Der Verbrauch an Brennmaterial vertheilt fich folgendermaßen auf die drei Rlaffen ber Lokomotiven:

		olz.	To	rf.	Steinkohlen.		
	1858.	1859.	1858.	1859.	1858.	1859.	
	Kubikfuß.	Rubikfuß.	Rubikfuß.	Rubitfuß.	Bentner.	Bentner.	
Klasse A	63,966	1,440		Berlinst	1,426	9,578	
" B	266,036	39,903	226,932	380,616	4,466	25,270	
" C	199,185	7,004		produce	20,872	35,136	
Total Rubff.	529,187	48,374	Rbff. 226,932	380,616	Str. 26,674	69,984	

Der Werth betrag bes im Berichtsjahre für die Beförderung der Bahnzüge verbrauchten Brenn= materials beläuft fich 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 Aubiksuß Tannenholz gleich 1,4 Kubiksuß Torf oder 11 116 Steinkohlen gesetzt, so ergibt sich für das abgelausene Jahr in Vergleichung mit dem Vorjahre bei den verschiedenen Lokomotiv-Alassen folgender Verbrauch:

			Ę	olz.			To	rf.			Steink	ohlen.
			per Ri	lometer.			per K	ilometer.			per K	ilometer.
							-	-			,	1
		. 1	858.	1859		1	858.	1859.		1	1858.	1859.
Klaffe	A	Æbfő.	1,24	1,17	oder	Abfß.	-	-	oder	枋	13,68	12,93
"	B	"	1,42	1,37	11	"	2,0%	1,99	"	"	15,72	15,12
"	\mathbf{C}	"	2,00	1,87	"	13	-	-	"	"	22,04	20,60

Auf einen Achsenkilometer reduzirt stellt sich ber Brennmaterialberbrauch, in Steinkohlen ausge= brückt, wie folgt:

Sinsichtlich bes Brennmaterialverbrauchs betragen baber bie Beförderungskoften einer Achse in den Bersonenzugen 21,2 %, in ben Schnellzugen 41,7 % mehr als in ben Guterzugen.

Aus ber weiter oben enthaltenen Uebersicht über ben Verbrauch der drei verschiedenen Brennmaterial=Gattungen geht hervor, daß im Jahre 1859 480,813 Kubitssolz weniger, dagegen 153,684 Kubitssuß Torf und 43,220 Itr. Steinkohlen mehr verbraucht worden sind, als im vorausgegangenen Jahre. Ueber die weitere Lieferung von Brennholz und über die Ergänzung der Torsvorräthe sind auch im verslossenen 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 dassenige Quanstum reduzirt, welches nach annähernder Berechnung in den nächsten zehn Monaten zur Anheizung der Losomotiven und zur Ofenseurung der Stationss und Büreaux=Losale ersorderlich sein wird.

Der durch die Betriebs-Eröffnung auf der Bahnstrecke Turgi—Mitte Ahein 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 Nuhrbecken 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 Kostenauswand 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 Buhmaterialien war ein Aufwand von zusammen Frk. 4,453. 18 erforderlich.

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

Die im Bahnhof- und Materialtransport-Dienfte verwendeten Lofomotiven haben im Berichtsjahre einen 42,924 Kilometern gleichkommenden Weg zurudgelegt, wozu 2,540 Kubikfuß Holz und 5,731 Btr.

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

Die Berechnung ber burchschnittlichen Ausgaben für einen burch bie Lokomotiven zurückgelegten Kilometer ergibt in Bergleichung mit bem Jahre 1858 folgenden Berbrauch :

		1858.	1.	859.
an Brennmaterial		Frk. 0.35,8 per	Rilom. Frk. O.	35,5 per Kilom.
an Schmiermaterial	et est	,, 0.01,8	<i>"</i>	.01,8
an Reparaturkosten (abzüglich ber	Provi=			
sionszuschläge)		, 0.07,5	,, 0.	05,8
Da bie Gesammt=Ausgabe in läuft, so ergibt sich hieraus in Ber				
	i		1858.	1859.
Auf einen zurückgelegten Lokomotiv	-Rilometer		. Frf. 0.68,52	Frf. 0.75,28
Wir bemerken indessen auch bi	er, daß di	efe Vermehrung	im Berichtsjahre,	wie schon mehrmals
angeführt wurde, lediglich von ber	Berechnung	g der Provisions	=Zuschläge für die	Werkstätte herrührt.
Ueber die Leiftungen ber Wage	n geben fo	lgende Zahlen 2	lufschluß:	
Die Wagen der Nordostbahn h	aben zurüc	fgelegt :		a see the contrast one field
1. Personenwagen				Achsenkilometer.
auf der Nordostbahn .				. 5,354,501
auf fremden Bahnen .				. 1,188,461
			9	total 6,542,962
2. Güterwagen				
auf der Mordostbahn .				. 7,358,990
auf fremden Bahnen .				. 2,590,166
			9	otal 9,949,156
Sämmtliche Wagen burchliefen	bemnach			0,010,100
auf der Nordostbahn .				. 12,713,491
auf fremden Bahnen .				. 3,778,627
			Outon	
0	6 V		Zusan	10,492,115
Im Durchschnitt wurden zurüch	tgelegt:			A. 500
1. Bon einem Personenwagen .				Kilom. 14,598
2. Von einem Güterwagen	•	• • • •		, 10,199
3. Bon einer Personenwagenachse				,, 17,588
4. Von einer Guterwagenachse				,, 11,229

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

Der Verbrauch an Schmierol betrug für die Personen= und Guterwagen 17,177 Pfd. im Werth= betrage von Frk. 10,342. 79 oder

1858. 1859. für den Achsenkilometer 0,09 Cent. 0,06 Cent. Mit 1 Pfd. Schmiere wurden 972,48 Achsenkilometer zurückgelegt Die Unterhalts= und Reparaturkosten der Personen= und Guterwagen beliefen sich auf folgende Summen, in welchen die Proviftonszuschläge ber Werkstätte nicht inbegriffen find: für Perfonenwagen Frf. 25,575. 54 für Güter wagen . 20,578. 35 für allgemeine Reparaturen (der Räder 2c., Reinigung der Wagen) Total Frf. 58,526. 78 1858. 1859.

Die Gefammtausgabe bes Bahnbetriebs auf die durchschnittliche Länge von 168,1 Kilo= meter beträgt Frk. 1,443,059. 33 ober

0,33 Cent. 0,35 Cent.

ober für einen zurückgelegten Kilometer

												1858.			1859.	
Auf	einen	Tag			•	٠			٠		Frk.	3,467.	42	Frk.	3,953.	58
"	11	Bahnkilometer								٠	11	8,085.	41	" "	8,584.	52
11	"	Tag und einen	Rila	ometer	٠				4		11	22.	15	11	23.	51
"		Lokomotiv = Kil	omet	er			٠				"	2.	14	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	2.	28
,,	,,	Achfenki lometer						27			,,	0.	10,05	. ,	0.	08,75

Werfstätte. 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 Bahnhöse Zürich und Winterthur übertragen. Die Filialwerkstätte in Romanshorn konnte im Laufe des Berichtsjahres der Art beschränkt werden, daß sie jetzt nur noch diesenigen Einrichtungen enthält, welche zur Vornahme der an den Dampsbooten 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 ber Sauptwerkstätte waren am Ende bes Berichtsjahres 108 Arbeiter befchäftigt.

Ueber ben Werkstättebetrieb wird nunmehr eine besondere Rechnung geführt. Nach berselben beliefen sich bie Einnahmen ber Werkstätte im Jahre 1859 auf Frk. 683,155. 56; die Ausgaben betrugen

Frk. 623,583. 84, wonach sich ein Netto-Ertrag ber 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 verstoffenen 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 Khein 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.

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

I. Allgemeine Verwaltung.	III. Transportdienst.
Revisor nebst Gehülfe 2	Bahnhofvorstände und beren Gehülfen . 11
Kontroleur 1	Einnehmer, Gepackerpedienten u. Gehülfen 21
Kontrole-Gehülfen 13	Gütererpedienten, Güterschaffner, Gehülfen
Billetbrucker und Abwart 2	und Frachtbezüger 61
Maschinenmeister und Zeichner 2	Portiers, Abwärte und Nachtwächter . 18
Werkführer 3	Stationseinnehmer und Gehülfen 33
Werkstättebuchhalter und Gehülfen . 6	Telegraphisten und Gehülfen 5
Materialverwalter	Wagenmeifter und Gehülfe 2
Magazinverwalter und Gehülfen 5	Wagenkontroleure 4
Magazindiener und Abwart 4	Wagenauffeher und Wagenwärter 33
39	Gepäckträger 17
	Arbeiter für Güterverladung 145
All the second sections of the second	350
II. Bahnunterhaltung.	IV. Fahrdienst.
Bahningenieure 2	Lokomotivführer und Seizer 38
Bahnauffeher 11	Zugführer und Kondukteure 41
Bahnhof= und Bahnwärter 238	Lokomotivpuger und Taglöhner 15
251	rimalikebuse was - see a 94

im Ganzen 734 Angestellte, in welcher Bahl jedoch die oben unter dem Titel "Werkstätte" angeführsten Werkstättearbeiter nicht inbegriffen sind. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die Bahl der Angestellten per Kilometer 4,12.

Unfälle. Auch im Laufe bes verfloffenen Jahres find leider wieder mehrere Unglucksfälle vorge= kommen, die indeffen ohne Ausnahme nur der eigenen Unvorsichtigkeit der betreffenden Berfonen felbft, nicht bem Berfculben unserer Ungeftellten zugeschrieben werben muffen. Um 13. Marg fprang ein Baffagier, welcher wahrend ber Fahrt feinen Sut verloren hatte, unterhalb Baben aus bem in rafdem Laufe befindlichen Bahnzuge und fand dabei feinen Tob. Am 6. Juli wurde ein in der Nähe von Mullheim unmittelbar vor bem herannahenden Bahnzuge über bie Bahn fpringender Bahnwarter von ber Lokomotive ergriffen und getobtet. Derfelbe Unfall wiederholte fich am 25. gl. Mts. zwifden Schingnach und Wilbegg, wo ein 70 jähriger Landmann ebenfalls von dem Bahnzuge überfahren murde. Am 28. Juli murbe ein Briefbote, welcher fich auf ber Station Bettlingen gur Empfangnahme ber Boftfendung bem Buge genähert hatte, bevor berfelbe ftill hielt, von ben Bagen erfaßt und erbrudt. Um 20. Oftober wurde auf ber Station Turgi ein Kondufteur, welcher ben Bug besteigen wollte, als biefer ichon im Laufe war, und dabei ausglitichte, ber Art verlett, daß er einige Beit nachher ftarb. Enblich wurde am 7. Dezember ein Mann, welcher auf ber Bahn gelaufen war und ungeachtet wieder= holter Abweisungen wieder auf dieselbe zurudfehrte, bei Dietikon von einem Bahnzuge ergriffen und getobtet. Die Sinterlaffenen ber verunglückten Angestellten ber Unternehmung beziehen die statutenge= mäßen Beitrage aus ber Unterftütungstaffe.

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 Bermehrung der Perssonen-Frequenz eingetreten war, die ihrerseits wieder die Anordnung von Extras und Ergänzungszügen zur Folge hatte, wurde der Bahnbetrieb ohne irgend welche Störung vollzogen, worüber wir uns um so mehr befreuen konnten, als namentlich das Stationss sowie das Fahrs und Zugbersonal während jenes zehntägigen Personenandrangs in außergewöhnlicher Weise in Anspruch genommen war.

Finanzergebniß.

	Die Verglei	dung der Ei	nna	hmen und ?	lusgaben	ergibt	tord	endes	Tref	ultat				
	1858.												1859.	
Frf.	2,851,047.	92			Einnahn	ien .						Frk.	3,617,977.	15
ij,	1,265,610.	19	•		Ausgabe	n .		•			•	"	1,443,059.	33
Frf.	1,585,437.	73										Frf	2,174,917.	82
gassection	% 55,6	Meinertraa	in	Prozenten	der Brut	to=(Fin	nahn	1en			SERVICE SE	America approach acco	% 60,1	
	70 5576	ottitititing/	***	projettiti	~~~ ~~~~		*****		•	,		•	70 00,1	
Frf.	10,128. 65	Reinertrag .	per	Bahnkilom	eter .	٠						. 8	rf. 12,938.	23
	1 2 42 CC			Betriebstag									,, 5,958.	Olei
11	4,343. 66	11	11	Settlenatud						•		•	11 0,000.	07
11	4,343. 66 27. 75	11		Tag und L	,								"	

2. Dampfichifffahrts = Betrieb.

Wir haben auch im Berichtsjahre regelmäßige tägliche ein= ober mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) Zwischen Schaffhausen und den Rhein= und Bodenseeuserpläßen, 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 Ferstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen Basel und dem Bodensee eingetretene erhebliche Verminderung der Personen= und Waarenfrequenz auf der Rheinroute haben wir uns genöthigt gesehen, im Verichtsjahre auch während des Sommerdienstes die Dampsbootverbindung zwischen Schaffhausen einer= und Konstanz und den übrigen Bodenseepläßen anderseits auf eine tägliche Sin= und Rücksahrt zu beschränken, welche abwechselnd von Dampsbooten unserer Gesellschaft und von solchen der Dampsboot= Aftiengesellschaft 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 Ver=gleichung gleichzeitig die Rechnungsresultate des Vorjahres gegenüberstellen:

Einnahmen.

18	55 8.	2 L.		on francisco Longe									18	§ 59 .	
Frf. 120,830	©ts.	Prozente. 49,12	I.	Personen=Tr	ansport		**************************************				.*.;		Frf. 112,578	©ts.	Prozente.
93,902	16	38,17	II.	Güter=	"		.•				•		99,134	52	41,34
7,250	91	2,95	III.	Vieh=	"		٠				٨	.	8,289	15	3,45
119	65	0,05	IV.	Equipagen=	"					٠			432	64	0,18
20,066	19	8,16	v.	Post=	"	i piet	•	1.19	<u>.</u> :	107	•		17,419	49	7,26
3,827	49	1,55	VI.	Schlepp= und	Flößerl	öhne	und	II.	rsc	hier	ene	8	1,957	67	0,82
245,997	37	100		To	rtal=Eini	nahm	ien			•			239,812	10	100

Ausgaben.

18	58.		an meneral que la calibració de la cale		. Minda 18	359.	
Frf. 63,096	©ts.	Prozente.	I. Löhnung u. Bekleidung bes Dienft	personali	Frf. 61,243	Cts.	Prozente 30,94
1,851	48	0,89	II. Büreau=Bedürfnisse		. 1,337	86	0,67
98,813	25	47,55	III. Brennmaterial	The second	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, Bölle u. brgl		. 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	ili. d	197,932	93	100

						fi	nai	nzergel	iniß.							
	1858.							0 0							1859.	
Fr.	245,997.	37				Gesamm	t=(8	innahı	ne				٠	Fr.	239,812.	10.
11	207,805.	72	1 + 5			Gesamm	t=21	usgab	e .						197,932.	93.
Fr.	38,191.	65				Reinertr	ag			20 %	,		•	Fr.	41,879.	17.
(S. A	wurden in	r Gia	112011	heför	ber	t:										
		. 0,,		** **				,					185	58.	18	59 .
			Pe	rfoi	ren								Unza	ahl.	Anz	ahl.
			I.	Ala	ffe		٠						16,5	530	15,1	85
			II.	Kla	ffe	•						•	47,6	623	45,9	808
												Total	64,	153	61,0	093
													188	58.	18	59.
			®ü	ter:					,				Centr			tner.
		(8)	üter	aller	Ar	t .						. :	259,5	539	286	,140.
		(8)	etreid	e		•	•	•	i s telom			•	69,8	309	39	,940.
												Eotal	329,	348	326	,080.

Es wurden im Berichtsjahre im Ganzen 20,287,7 Schweizerstunden in 5,805 Zeitstunden, in einer Zeitstunde bemnach 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 Del und Talg im Werthe von Frk. 4,092. 36 versbraucht. Der diesfällige Verbrauch betrug im Vorjahre 10,948 Pfund im Werthe von Frk. 8,255 63, so daß im Laufe des Verichtsjahres 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 Requisfiten betrugen im Berichtsjahre (einschließlich der Provisions-Zuschläge der Werkstätte) Frk. 18,350. 95.

,	Nuf	eine zurückgelegte Wegstunde t	ömmi	t :									
	4000	tur gurungurgar conglumer v						18	358		1	859	
	ei	1 Brutto = Einnahme = Betreffniß	von	•				Frk.	10.	99	Frk.	11.	82
	"	Ausgaben=Betreffniß von			٠	٠	•	11	9.	28	"	9.	75
	"	Netto = Einnahme = Betreffniß	bon	4,		٠		,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	1.	71	"	2.	06

Beftand ber Schiffe: 6 Dampfboote, zusammen mit 305 Pferbefräften, und 4 Schleppboote.

Der Personalbestand ber Dampfbootverwaltung war am Schluffe bes Berichtsjahres folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
- 1 Sefretar,
- 2 Gehülfen (1 für bas Bureau in Schaffhaufen),

A specific with the second

- 1 Bureaudiener,
- 3 Kapitans,
- 9 Steuermänner und Schleppschiffführer,
- 4 Maschinisten,
- 10 Seizer,
- 16 Matrofen,

zusammen 47-Angestellte.

Unterftugungs- und Rrankenkaffa.

Am 31. Dezember 1859 betrug ber Aftivsalbo ber Unterstühungskassa ber (Eisenbahn- und Dampsschiff-) Angestellten ber Gesellschaft Frk. 85,965. 59, ber Attivsalbo ber Krankenkassa ber Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber bem Vorjahre einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, lettere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen ber Unterstühungs- kassa belaufen sich auf Frk. 1,902. 57, biejenigen ber Krankenkassa auf Frk. 5,589. 61.

A. Beschreibung des Eisenbahnneges.

Nachdem wir in früheren Geschäftsberichten bie Beschreibung ber Linien ber Nordostbahn im Ginz zelnen gegeben haben, laffen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung ber Sauptverhältniffe folgen.

I. Länge der Bahnstrecken.

Bezeichnung	Länge .											
der -ndliff	der Bah	nstrecken im	Ganzen	der doppe	spurigen Bahnstrecken							
Linien. usllamis	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.	in Stunden.	fußen.	in Kilometern.						
Romanshorn—Winterthur	11,74	187,770,4	56,337									
Winterthur-Schaffhansen	6,29	100,606,8	30,182	A	N LIAN WEST	Section of the sectio						
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—Aaran	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815						
Turgi-Mitte Rhein	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—Balbshut (Babische Strede.)	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						