

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: 11.02.2026

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

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 gesamten Aktiven und Passiven der Gesellschaft enthaltender Status beigefügt werden soll. Was den Reservesond 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 Übergang von der bisherigen Form der Rechnungsstellung in die neue zu vermitteln.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Mit dem 18. August ist, wie bereits in einem früheren 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 gesamte 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 näheren 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.			1859.		
Romanshorn-Maraun. Winterthur-Schaffhausen.			Romanshorn-Maraun. Winterthur-Schaffhausen. Turgi-Waldshut.		
Frfl.	Cts.	Prozente.	Frfl.	Cts.	Prozente.
1,480,188	72	51,92	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:		
102,138	80	3,58	1. Personen-Transport	1,732,319	20 47,89
1,676	10	0,06	2. Gepäck= "	102,413	— 2,83
44,374	45	1,55	3. Hunde= "	2,295	37 0,06
3,470	87	0,12	4. Vieh= "	59,662	35 1,65
1,135,459	18	39,83	5. Equipagen= "	7,681	82 0,21
83,739	80	2,94	6. Güter= "	1,593,508	48 44,4
2,851,047	92	100	B. Mittelbare Betriebseinnahmen	120,096	93 3,32
			. . . . . 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	Frfl. 7,811. 09	Frfl. 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 gefahren Kilometer	23,8	26,40
Jeder Centner Güter hat im Durchschnitt gefahren 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.

1858.

1859.

Die Gesamtzahl der Reisenden vertheilt sich wie folgt:				
a) auf Fahrten zur vollen Normalrate:	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
in I., II. und III. Klasse	606,516	54,33	689,183	54,62
b) auf Fahrten zu ermäßigerter 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
Pilgerbillette	19,880	1,78	26,350	2,09
Schul- und Luftfahrten 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 gefahren:

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-Erliechterungen erwähnt, welche wir durch Ausgabe von Sonntags-, Lust- und Rundfahrten-Billets zu ermäßigerter 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 Billets ausgegeben werden können.

Im verflossenen Winter haben wir auch die dritte Wagenklasse beheizen lassen. Es konnte uns zwar nicht entgehen, daß diese Maßregel 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 erklärblichen Gründen größtentheils noch mehr empfinden mußte, als diejenigen Reisenden, die die beiden ersten Wagenklassen zu benutzen pflegen, und welche überdies 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 verbauen haben, auf ca. 75,000 Personen, und die bezügliche Mehreinnahme auf ca. Fr. 112,000 anzuschlagen sein. In dieser mehr zufälligen Einnahme liegt einigermaßen 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 verteilen sich auf die verschiedenen Tarifklassen wie folgt:

	1859.	
	Güter Cr.	Proz.
Eigut	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 gefahren:

	1858.		1859.	
	Güter Cr.	Proz.	Güter Cr.	Proz.
eine Bahnenstrecke 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 wohlfreier Transportpreise auf Steigerung des Verbrauches von Steinkohlen in dem Verkehrs-Raum unseres Bahnnetzes hinzuarbeiten. Nach Eröffnung der Turgi-Waldshuter Linie haben wir einige kleinere Bezüge von Ruhrkohlen gemacht, um damit Versuche in der Lokomotiven-Befeuirung zu veranstalten. Wir zweifeln auch nicht, daß die Ruhrkohle bei uns sehr bald allgemeinen Eingang finden werde, da sie der Qualität nach als über der Saarkohle stehend erachtet wird und es uns gelungen ist, für dieselbe eine ungefahre 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 vermieteten Lokalitäten und für die Bahnhof-Restaurationsen, die Erträge der Bahnböschungen und die Zinsquoten enthalten, welche von Seiten der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn für die Benutzung der von der Nordostbahn erstellten Bahnhöfe Winterthur und Wallisellen resp. Aarau zu bezahlen sind. Der diesjährige 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 Restaurationsen und in einigen neu hinzugekommenen Pachtobjekten in Turgi, Aarau &c. — Unter „Tit. II.“ erscheint zum erstenmal eine Einnahme von Frk. 9,082. 78 für Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, welcher indeffen 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 diesmal 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 näheren Ausweis über die im durchgehenden direkten Verkehr nach und von andern Bahnunternehmungen, sowie im Transit über unsere Bahn beförderten Personen und Güter:

1858.

I. Reisende:

Betriebs- tage.	nach		von		Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
245	41,813	46,867	88,680	Centralbahn	
"	2,068	1,755	3,823	Westbahn	
Bereinigte Schweizerbahnen:					
365	20,303	21,451	41,754	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	23,175
"	44,719	47,191	91,910	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie .	58,117
"	1,818	532	2,350	K. Württemberg. Staatsbahn . . .	1,699
153	644	206	850	K. Bayerische Staatsbahn . . .	" 1,042
—	—	—	—	Großh. Bad. Staatsbahn . . .	136 12,768
—	—	—	—	Franz. Ostbahn	306 231 258
Transit über die Nordostbahn:					
Centralbahn — Verein. Schweizerbahnen:					
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	365 2,548
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie .	306 959
—	—	—	—	Centralbahn — Württemb. Staatsb. .	365 88
—	—	—	—	Centralbahn — Bayer. Staatsbahn .	" 18 25
Westbahn — Verein. Schweizerbahnen:					
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	" 5
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie .	" 1
Franz. Ostbahn — Verein. Schweizerbahnen:					
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	306 67
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie .	" 1
111,365 118,002 229,367			Total	164,306 166,975 331,281	

1858.

II. Güter.

1859.

Betriebs- tage.	nach		von		Total
	Cr.	Cr.	Cr.	Cr.	
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
Bereinigte 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
(ab 18. Aug. bis 31. Dezbr.)					
				136 15,046	90,221 105,267
335,003 693,017 1,028,020			Übertrag	702,641 1,397,759 2,100,400	

1858.

Betriebs-	nach	von	Total
tage.	Gtr.	Gtr.	Gtr.
335,003	693,017	1,028,020	
			Übertrag
			702,641 1,397,759 2,100,400
			Transit über die Nordostbahn:
			Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:
		a) St. Galler- u. Rheintalbahn	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 Ararau	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 Ararau	5	" (4 " " 1 "

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

Zwischen Zürich und Ararau	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 Ararau	5	" (4 " " 1 "
" Turgi und Waldshut	3	" "

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

Ausgaben und Betriebsdienst.

Ausgaben.

1858.			1859.		
Romanshorn-Narau. Winterthur-Schaffhausen.			Romanshorn-Narau. Winterthur-Schaffhausen. Turgi-Mitte Rhein.		
Frk.	Cts.	Prozente.	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 früheren 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 vorgerückteren Stand des Baues angemessen erhöht worden. Neben dies fand auch in diesem Jahre in Folge der durch die Eröffnung der Bahnstrecke Turgi-Waldshut eingetretenen Ausdehnung des Bahnhofes 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 „Druckosten“, welche beinahe den doppelten Betrag gegenüber dem Jahre 1858 erreichten, hängt mit der Anschaffung neuer Formulare und überhaupt mit dem vermehrten 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 sc. 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 Fr. 1,000,000 und es ist die hiefür bezahlte Prämie mit Fr. 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 Fr. 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-Gröfning auf der Bahnstrecke Turgi—Mitte Rhein, eine Vermehrung der Ausgaben von Fr. 167,779. 83 auf Fr. 186,619. 75 eingetreten ist und auch die „Bekleidungskosten des Bahnpersonals“ durch die in diesem Jahre statt gehabte theilweise Erneuerung der Dienstkleidungen von Fr. 4,026. 68 auf Fr. 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 Bahnpörper betreffen, gegenüber dem Jahre 1858 von Fr. 11,692. 62 auf Fr. 10,418. 31, für die Kunsthäute von Fr. 10,212. 95 auf Fr. 4,038. 14 und für den Oberbau von Fr. 93,553. 84 auf Fr. 47,270. 40 herabgesunken. Diese namhafte Reduktion röhrt größtentheils von der allmählig eingetretenen Konsolidirung des Bahnpörpers 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 Fr. 14,916. 38, d. h. Fr. 9,800. 42 weniger als im Jahre 1858. -

Die Unterhaltungskosten der neuen Bahnstrecke Turgi—Mitte Rhein werden, wie dieses auch bei den früheren neuen Linien geschah, als Vollendungsarbeiten des Baues betrachtet und für die Dauer eines Jahres (vom Zeitpunkte der Betriebs-Gröfning 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 &c. keine wesentlichen Veränderungen erlitten haben.

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

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

Die vermehrten Ausgaben auf dem Titel „1. Personen- &c. 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 Änderung der Fahrtordnung der Bahnzüge erscheinenden Fahrtenpläne, zusammen. Die hauptsächlichste Vermehrung enthält der Titel: „e. Unterhalt der Personen- &c. 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- u. und Gepäckwagen verwendet wurden, enthalten sind, sondern daß dieselbe im Weiteren 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- u. 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 u. c., namentlich in Folge der Eröffnung des direkten Güterverkehrs mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn, in nicht geringem Maße. 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“ betragen die Ausgaben für „Öel und Schmiere“ (1. h u. 2. f) während des Berichtsjahres weniger, als in dem vorausgegangenen Jahre hiefür verausgabt worden war. Dagegen beliefern 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, Holzschniden und Vorwärmern (3. h) betragen Frk. 13,294. 10 gegenüber Frk. 17,203. 48 im vorausgegangenen Jahre und weisen demnach eine Ersparnis von Frk. 3,909. 38 auf, welche namentlich mit dem gerin- geren 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 Bahnhofsdiensst verwendbaren Lokomotiven, aus:

	Stück
Klasse A Schnellzug-Lokomotiven	3
" B Personenzug= "	16
" C Güterzug= "	7
	<u>Zusammen</u>
	26
Dazu obige ältere Lokomotiven	4
	<u>Total</u>
	30

B. Wagen.

	1858.	1859.
1. Personenwagen	104	114
mit Achsen	<u>332</u>	<u>372</u>
" Sitzplätze I. Klasse	234	274
" " II. "	1,691	1,811
" " III. "	3,132	3,692
	<u>Total der Sitzplätze</u>	<u>5,057</u>
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse	15,23	15,52
2. Güterwagen	<u>341</u>	<u>401</u>
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.

Über 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	"	24,800	"

Im Durchschnitt wurden somit im Laufe des Berichtsjahres von jeder Lokomotive 1642 Kilometer mehr zurückgelegt als im vorausgegangenen Jahre. Überdies 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 % gleichkommt.

Die Gesamtzahl der beförderten Wagen, auf Achsenkilometer reduziert, 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.
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 Kubff. 529,187	48,374	Kubff. 226,932	380,616	Str. 26,674	69,984	

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

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

	H o l z . per Kilometer.	T o r f . per Kilometer.	S t e i nk o h l e n . per Kilometer.
	1858. 1859.	1858. 1859.	1858. 1859.
Klasse A	Kbfß. 1,24 1,17	oder Kbfß. — —	oder lb 13,68 12,93
" B	" 1,42 1,37	" " 2,04 1,99	" " 15,72 15,12
" C	" 2,00 1,87	" " — —	" " 22,01 20,60

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

Klasse A	.	.	lb 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 Übersicht 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. Neben die weitere Lieferung von Brennholz und über die Ergänzung der Torsvorräthe sind auch im Versloffenen 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 diesfällige Vorrath nunmehr auf dasjenige Quantum reduziert, welches nach annähernder Berechnung in den nächsten zehn Monaten zur Anheizung der Lokomotiven und zur Ofenseurierung der Stations- und Büreau-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 etwälche Ersparnis erzielt worden.

An Puhmaterialien 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 diesfällige 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.		
Neber die Leistungen der Wagen geben folgende Zahlen Aufschluß:		
Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:		
1. Personenwagen		Achsenkilometer.
auf der Nordostbahn	5,354,501	
auf fremden Bahnen	1,188,461	
	<u>Total</u>	6,542,962
2. Güterwagen		
auf der Nordostbahn	7,358,990	
auf fremden Bahnen	2,590,166	
	<u>Total</u>	9,949,156
Sämmtliche Wagen durchliefen demnach		
auf der Nordostbahn	12,713,491	
auf fremden Bahnen	3,778,627	
	<u>Zusammen</u>	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 Pf. im Werth-
betrage von Fr. 10,342. 79 oder

1858. 1859.

für den Achsenkilometer	0,09 Cent. 0,06 Cent.
-----------------------------------	-----------------------

Mit 1 Pf. Schmiere wurden 972,48 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	Fr. 25,575. 54
für Güterwagen	" 20,578. 35
für allgemeine Reparaturen (der Räder ic., Reinigung der Wagen)	" 12,372. 89

Total Fr. 58,526. 78

1858. 1859.

oder für einen zurückgelegten Kilometer	0,33 Cent. 0,35 Cent.
---	-----------------------

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

1858. 1859.

Auf einen Tag	Fr. 3,467. 42	Fr. 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. Sämtliche für die Reparaturen des Betriebs-Materials — Lokomotiven und Wagen — sowie der zum Oberbau gehörenden Vorrichtungen — Hebkrähen, Drehscheiben, Weichen und Kreuzungen — erforderlichen Arbeiten wurden in der eigenen Werkstätte in Zürich ausgeführt. Ueberdies wurde derselben auch die Anfertigung der für die neue Bahnstrecke Turgi-Mitte Rhein benötigten 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 kleinen Reparaturen nöthig sind. Ein Theil der dasselbst vorhandenen Werkzeuge wurde nach Zürich versetzt und das Personal angemessen reduziert.

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

Neber den Werkstättbetrieb wird nunmehr eine besondere Rechnung geführt. Nach derselben beliefen sich die Einnahmen der Werkstatt im Jahre 1859 auf Fr. 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, Willegg 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-Büreau mit 20 Apparaten für den Bahndienst eröffnet. Die Zahl der zur Bedienung des Telegraphen befähigten Angestellten (Telegraphisten, Einnehmer und Gepäck-Expedienten) auf sämtlichen Büreau 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 Telegraphenbüreau 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
Kontrolle-Gehülfen	13
Billetdrucker und Abwart	2
Maschinenmeister und Zeichner	2
Werkführer	3
Werkstättbuchhalter und Gehülfen	6
Materialverwalter	1
Magazinverwalter und Gehülfen	5
Magazindiener und Abwart	4

III. Transportdienst.

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

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieure	2
Bahnaufseher	11
Bahnhof- und Bahnwärter	238

IV. Fahrdienst.

Lokomotivführer und Heizer	38
Zugführer und Kondukteure	41
Lokomotivpuzer und Taglöhner	15

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 getötet. 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 Konditeur, 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 getötet. Die Hinterlassenen der verunglückten Angestellten der Unternehmung beziehen die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungs kasse.

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. —

Finanzergebnis.

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben ergibt folgendes Resultat:

		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. Dampfschiffahrts-Betrieb.

Wir haben auch im Berichtsjahre regelmässige tägliche ein- oder mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseeufersplänen, b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, c) zwischen Romanshorn und Lindau resp. Bregenz, d) zwischen Romanshorn und Konstanz, und e) zwischen Romanshorn und Norschach. — 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 Bodenseeplänen 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 letzthärigre 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.			
Frfl.	Cts.	Prozente.	Frfl.	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	8,46	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.			
Frfl.	Cts.	Prozente.	Frfl.	Cts.	Prozente.	
63,096	98	30,36	I. Lohnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	61,243	13	30,94
1,851	48	0,89	II. Bureau-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. dgl.	8,962	81	4,53
1,691	87	0,82	VII. Mietzinse und Verschiedenes	1,024	53	0,52
207,805	72	100	. . . . . Total-Ausgaben	197,932	93	100

Finanzergebnis.

1858.	1859.
Fr. 245,997. 37	Gesammt-Einnahme
" 207,805. 72	Gesammt-Ausgabe
Fr. 38,191. 65	Reinertrag

Es wurden im Ganzen befördert:

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

Güter:	1858.	1859.
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 Fr. 105,843. 91 gegenüber Fr. 98,813. 25 im Jahre 1858.

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

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

Auf eine zurückgelegte Wegstunde kommt:

1858.	1859.
ein Brutto-Einnahme-Betrag von	Fr. 10. 99
" Ausgaben-Betrag von	" 9. 28
" Netto-Einnahme-Betrag von	" 1. 71

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 Bureaudienner,
3 Kapitäns,
9 Steuermann und Schleppschifführer,
4 Maschinisten,
10 Heizer,
16 Matrosen,
zusammen 47 Angestellte.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungs kassa 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 Vorjahr einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, letztere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungs kassa 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	56,537	.	.	.
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