

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 8 (1860)

Artikel: Achter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1861 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730445>

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: 14.01.2026

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

Achter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn - Gesellschaft

an die

den 30. April 1861

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.



Zürich,

Druck von Drell, Füssl und Comp.

1861.

L i t. !

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren achten, das Jahr 1860 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vorzulegen.

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

Die neue Transportordnung der Nordostbahn, deren Erlassung in unserm letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellt worden ist, trat mit dem 15. Juni 1860 wirklich ins Leben. Wir haben Ihnen schon früher mittheilen können, daß die Regierung von Zürich uns die Erklärung abgegeben, sie habe sich davon überzeugt, daß diese Transportordnung „im Einklange mit den Vorschriften der unserer Gesellschaft ertheilten Konzession stehe.“ Die Regierung von Aargau, welche sich ebenfalls in Betreff der Transportordnung mit uns in's Vernehmen gesetzt hatte, und auf deren Wunsch einzelne Abänderungen in derselben vorgenommen worden waren, eröffnete uns mit Zuschrift vom 26. Mai 1860, „daß sie mit dem Erlass der neuen Transportordnung einverstanden sei“. Haben die Regierungen der Kantone, in deren Gebiet die Nordostbahn liegt, soweit sie sich veranlaßt fahen, eine Prüfung der Transportordnung eintreten zu lassen, ihre Uebereinstimmung mit derselben zu erkennen gegeben, so scheint sie gemäß vielfachen Wahrnehmungen, die wir zu machen im Falle waren, auch dem die Bahn benützenden Publikum zur Befriedigung zu gereichen. Wir haben nun aber nicht außer Acht gelassen, daß es nicht genügen würde, nur für den internen Verkehr der Nordostbahn, also bloß innerhalb der Grenzen unseres Bahnnetzes eine den berechtigten Anforderungen des Publikums entsprechende Transportordnung zu besitzen, sondern daß darauf hingearbeitet werden müsse, derselben auch in weiten Kreisen Geltung zu verschaffen. Unsere auf die Erreichung dieses Ziels gerichteten Bemühungen waren nicht ohne Erfolg. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hat schon vor geraumer Zeit nicht bloß dazu Hand geboten, daß unsere Transportordnung dem direkten Verkehre zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn zu Grunde gelegt werde, sondern sie hat dieselbe auch für ihren internen Verkehr eingeführt. War auf diese Weise eine Einigung im Osten der Schweiz erzielt worden, so hat hinwieder eine in den letzten Tagen abgehaltene Konferenz von Abgeordneten der bei den hauptsächlichsten Bahnlinien der Schweiz betheiligten Eisenbahngesellschaften zu dem erfreulichen Ergebnisse geführt, daß unsere Transportordnung für den direkten Verkehr auf den sämtlichen Eisenbahnlinien der Westbahn, der Französisch-Schweizerischen (Franco-Suisse) Eisenbahn, der Centralbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn Geltung erhalten soll.

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn, wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrath das Recht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport je nach dem Extrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Posttarif eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Frk. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrat von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen dürfe, als die Bahngesellschaft nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwerfe. Der Bundesrat hat nun vermittelst Schlussnahme vom 25. Februar 1861 zum ersten Male von diesem Rechte Gebrauch gemacht, indem er, nachdem vorher zwischen dem Eidgenössischen Postdepartemente und uns sachbezügliche Unterhandlungen gepflogen worden waren, die von der Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1859 zu bezahlende Konzessionsgebühr auf Frk. 8,500 (Fr. 250 von 34 Stunden Wegstrecke) und für das Jahr 1860 auf Frk. 14,800 (Frk. 400 von 37 Stunden Wegstrecke) festgesetzt hat. Wir haben keinen Anstand genommen, diese Beträge dem Postdepartemente auszubezahlen.

Das Eidgenössische Postdepartement, zu dessen Geschäftskreis auch die Telegraphie gehört, beabsichtigt den Umbau der Telegraphenlinien in der Art, daß die hölzernen Stangen durch eiserne ersetzt werden sollen. Das Departement hat unsere Mitwirkung bei der Durchführung dieser Maßregel auf der Linie Zürich—Wallisellen und neulich wieder auf der Linie Zürich—Baden infosfern nachgesucht, als die Nordostbahngesellschaft angegangen wurde, die steinernen Postamente für die von der Eidgenossenschaft zu liefernden eisernen Stangen zu beschaffen. Wir haben gleich andern Eisenbahnverwaltungen zu einer Uebereinkunft in diesem Sinne Hand geboten, jedoch darauf gedrungen, daß sowohl im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes, wie in demjenigen der Kostenersparnis kurze Eisenstangen in Anwendung gebracht werden. Unsere Bemühungen sind wenigstens für die Linie Zürich—Baden von Erfolg gewesen.

Wir erwähnen noch am Schluß dieser Abtheilung unseres Geschäftsberichtes, daß der in unserm letzten Berichte als in Aussicht stehend erwähnte Vertrag mit der Stadt Winterthur betreffend Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen dem dortigen Güterbahnhofe und dem neben demselben projektierten Korn-, Kau- und Salzhaus und betreffend Regelung der dahierigen zukünftigen Beziehungen zwischen diesen Anstalten auf der einen und der Nordostbahn auf der andern Seite während des Berichtsjahres zum Abschluß gediehen ist.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Laufe des Jahres 1860 haben vielfache Unterhandlungen und Konferenzen mit andern Eisenbahnverwaltungen stattgefunden. Ein großer Theil derselben hatte Verständigungen mit andern Schweizerischen Eisenbahngesellschaften Beufuß Erzielung thunlichster Uebereinstimmung in den Betriebsseinrichtungen zum Zwecke.

Schon in unserm letzjährigen Geschäftsberichte erwähnten wir, daß Unterhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange seien, welche eine Verständigung über die Konkurrenzverhältnisse, die in Betreff des Güterverkehrs zwischen den Unternehmungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn bestehen, herbeizuführen bestimmt seien. Diese Unterhandlungen haben im Laufe des Berichtsjahres zum Abschluß eines sachbezüglichen Vertrages geführt. Die Wirkungen derselben können, da er schon am 15. Juni 1860 in Kraft trat, bereits wenigstens theilweise gewürdigt werden. Sie berechtigen zu der Behauptung, daß der Vertrag ein für die beiden kontrahirenden Gesellschaften günstiger genannt werden dürfe. Zur Regelung aller Rechtsverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn und zur Beseitigung sämtlicher zwischen diesen beiden Unternehmungen waltenden Anstände erübrigten nun nur noch die Vereinbarung eines neuen, den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten Vertrages betreffend den Bahnhof Wallisellen. Derselbe ist dem Abschluß nahe.

Rechnungsverhältnisse mit den Gesellschaften der Centralbahnen und der Vereinigten Schweizerbahnen, welche die bauliche Herstellung der Bahnhöfe Aarau, Winterthur und Wallisellen und die vertragsgemäß von uns für Rechnung der Centralbahngesellschaft besorgte Expropriation der Bahnstrecke Aarau-Wöschnau betrafen und die zu großem Theile ältern Datums waren, konnten im Laufe des Berichtsjahres in befriedigender Weise abgewickelt werden.

Wir haben in unserem letzten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir uns die Wahrung der Rechte angelegen sein lassen, welche der Nordostbahngesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfallbahngesellschaft, nachdem sie vorher einen sachbezüglichen Vertrag mit Baden abgeschlossen, im Hinblick auf die Fortsetzung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterbau der Rheinfallbahnen von Schaffhausen in der Richtung gegen Neuhausen auf eine Länge von etwa 1½ Kilometern doppelspurig zur Ausführung bringen ließ. Wir mußten aber damals hinzufügen, daß die dahерigen Verhandlungen trotz wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium gethan, noch nicht weit gediehen seien. Wir befreuen uns, Ihnen nunmehr zur Kenntnis bringen zu können, daß es uns während des Berichtsjahres gelungen ist, bei Baden auf dem Wege einer gütlichen Uebereinkunft eine den Verhältnissen entsprechende Entschädigung für unsere Gesellschaft erhältlich zu machen.

Das Komité, welches sich für die Erbauung einer Alpeneisenbahn über den Lukmanier gebildet hat, suchte gegen Ende des Berichtsjahres eine Beteiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausführung dieser Unternehmung nach. Kurze Zeit nachher ging uns das Komité, welches die Erbauung einer Gotthardteisenbahn anstrebt, um Übernahme von Gründungsaktien für dieses Projekt, sowie um Ernennung eines Mitgliedes in das Gotthardtkomité an. Die beiden Komités waren mit ähnlichen Gesuchen auch an die Regierung des Kantons Zürich und an den Stadtrath Zürich gelangt. Auf die Anregung der Regierung hin traten Abgeordnete der letztern, des Stadtrathes von Zürich und der Direktion der Nordostbahn zum Zwecke der Erzielung eines übereinstimmenden Vorgehens in dieser wichtigen Angelegenheit zusammen. Die angestrebte Einigung wurde wirklich erreicht und auf Grundlage derselben beschlossen wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes, „1) für den

„Fall, daß durch die weiteren Verhandlungen des Lukmanierkomité's namentlich auch mit Sardinien „eine Grundlage gewonnen werde, welche nach hierseitigem Ermessen die Durchführbarkeit der angestrebten Unternehmung in Aussicht zu nehmen gestatte und unter der Bedingung, daß die erforderlichen „Garantien dafür geboten werden, daß die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für „den Verkehr zwischen Deutschland und Italien auch nach Herstellung der projektirten Alpeneisenbahn „gesichert bleibe, bei der General-Versammlung die Ermächtigung zur Uebernahme von Aktien für die „Lukmanier-Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen;“ „2) in das Gesuch „des Gotthardkomité's um Uebernahme von Gründungs-Aktien für eine Gotthardteisenbahn und um „Ernenntung eines Mitgliedes in das Gotthardkomité für einstweilen nicht einzutreten.“ Wir hielten es für angemessen, den Standpunkt, von welchem bei dieser Schlusznahme ausgegangen wurde, anlässlich der Mittheilung derselben an die betreffenden Komité's, auf eine unzweideutige Weise darzulegen. Wir drückten uns demgemäß in unserm einschlägigen an das Lukmanierkomité gerichteten Schreiben vom 19./23. März 'ds. J. folgendermaßen aus: „Die Herstellung einer direkten und ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen der Schweiz und Italien über die Alpen ist eine Unternehmung, welcher auch „wir eine hohe Bedeutung für unser Vaterland beizumessen nicht ansehen. Wir sind deshalb bereit, „der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vorzuschlagen, sich bei der Verwirklichung eines „solchen Projektes, wenn es sich uns als ein durchführbares darstellt, in einem angemessenen Verhältnisse zu betheiligen.“ — „Ist schon die Herstellung eines Schienenweges über die Alpen als eine Unternehmung anzusehen, der sich fast unübersteigliche Hindernisse in den Weg stellen, so darf an die „Erbauung zweier Alpenbahnen über den Gotthard und den Lukmanier vollends nicht gedacht werden. „Es kann sich also für uns nicht um eine Handbietung zur Ausführung dieser beiden Linien, sondern „nur der einen oder der andern von ihnen handeln. Ebenso unzweifelhaft ist es aber auch, daß die „Entscheidung der Frage, welche der beiden konkurrierenden Bahnen erbaut werden soll, nicht in unserer „Hand liegt. Bei so bewandten Umständen glauben wir unsere überwiegende Aufmerksamkeit lediglich „demjenigen der beiden Projekte zuwenden zu sollen, für welches mehr Aussicht auf Ausführung vorhanden ist. Dies scheint uns wenigstens zur Zeit bei dem Lukmanierprojekte der Fall zu sein. In „technischer Beziehung dürfte dasselbe, nach dem gegenwärtigen Stande der Vorarbeiten zu urtheilen, „geringere Bauschwierigkeiten darbieten, als das Gotthardprojekt und in finanzieller Beziehung hat es „dadurch gegenüber dem letztern das Übergewicht gewonnen, daß Sardinien oder das neue Königreich „Italien, welches nach unserm Dafürhalten, wenn eine der erwähnten Alpenbahnen zu Stande kommen soll, den weitaus größten Theil der dazu erforderlichen Geldmittel zu beschaffen haben wird, bisanhin „dem Lukmanierprojekte den Vorzug gegeben hat.“ Nachdem hierauf in dem Schreiben unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Anschauungsweise, welche in den eben wörtlich mitgetheilten Stellen desselben entwickelt ist, die oben angeführte Schlusznahme dem Lukmanierkomité eröffnet und der Finanzplan, welcher bei Anstrebung der Lukmanierbahn befolgt werden zu wollen scheint, als ein nach hierseitiger Auffassung unzulänglicher bezeichnet worden, lautet das Schreiben weiter wie folgt: „Wir haben uns „zur Pflicht gemacht, Ihnen den Standpunkt mit voller Offenheit darzulegen, welchen wir bei der „Schlusznahme eingenommen haben, die wir vermittelst des gegenwärtigen Schreibens zu Ihrer Kenntnis

„zu bringen uns beehren. Wir glaubten dieses thun zu sollen, um den Sinn und die Tragweite unseres Beschlusses von vornherein in das rechte Licht zu setzen und dadurch allfälligen unrichtigen Auffassungen bei Zeiten und gehörigen Orts zu begegnen. Unter diesen Umständen ist es wohl kaum noch nöthig, den überdies selbstverständlichen Vorbehalt zu machen, auf die Ihnen mitgetheilte Schlussnahme zurückzukommen, falls die Voraussetzungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden ist, ganz oder zum Theile dahin fallen sollten.“ Unter entsprechender, theilweise wörtlich gleicher Motivirung wurde dem Gotthardkomité die einstweilige Ablehnung seines Gesuches notifizirt. Die Regierung des Kantons Zürich und der Stadtrath von Zürich haben hinwieder ihre die Uebernahme von Aktien für die Lukmanier-Unternehmung im Betrage von $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken Seitens der ersten und von $\frac{1}{2}$ Million Franken Seitens der letztern in Aussicht stellenden, im übrigen mit dem unsrigen gleich lautenden Beschlüsse unter Beifügung einer mit der unsrigen im Wesentlichen übereinstimmenden Begründung den beiden Komité's zur Kenntniß gebracht.

Es haben sich in den Bezirken Bülach und Regensberg Komité's gebildet, welche die Erbauung einer Pferdeeisenbahn zur Verbindung dieser beiden Bezirke mit der Nordostbahn in Oerlikon anstreben. Dieselben wandten sich an uns mit dem Wunsche, es möchte ihnen die Nordostbahngesellschaft zur Ausführung ihres Vorhabens hülfreiche Hand bieten. Wir glaubten auf daherrige Unterhandlungen eintreten zu sollen. Da die letztern noch schwabend sind, so würden wir es für ungeeignet halten, uns zur Zeit einläßlich über dieselben zu verbreiten. Wir beschränken uns deshalb darauf, lediglich noch hervorzuheben, daß gemäß den Statuten unserer Gesellschaft Beschlüsse betreffend Ausdehnung der in dem § 1 derselben bezeichneten Bahnunternehmung, als welche die Ausführung einer Pferdeeisenbahn in den Bezirken Bülach und Regensberg oder eine Beteiligung bei einer solchen Unternehmung unstreitig anzusehen wäre, von der Generalversammlung auszugehen haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Die Obligationen des 3% Anleihehens im Gesamtbetrage von Frkn. 817,950, welche von denjenigen Aktien der ehemaligen Nordbahn herrühren; für welche bei Anlaß der Fusion derselben mit der Zürich-Bodensee-Bahn der neuen Unternehmung nicht beigetreten werden wollte, enthalten die Bestimmung, daß die Rückzahlung des Kapitals innerhalb des Zeitraumes vom vollendeten dritten bis und mit dem dreizehnten Jahre nach Gröfzung des Eisenbahnbetriebes auf der ganzen Strecke vom Bodensee bis Aarau in jährlichen ungefähr gleichen Quoten zu erfolgen habe, daß es aber der Nordostbahngesellschaft freistehé, die Rückzahlung auch vor den hier aufgestellten Terminen und in größeren Quoten, als vorstehend bestimmt, zu bewerkstelligen. Wir fanden, es sei keine Veranlassung vorhanden, ein 3% Anleihen früher heimzuzahlen, als es gemäß den bei dem Abschluß des selben aufgestellten Bestimmungen geschehen müsse. Wir beschlossen daher, nicht das ganze Anleihen mit 1. Mai 1861 zurückzuzahlen, sondern die Heimzahlung derselben in 10 Serien und zwar so zu bewerkstelligen, daß von den 4674 Stück Obligationen von Frkn. 175, welche das Anleihen bilden, 471 Stück mit 1. Mai 1861 und je 467 Stück je mit 1. Mai der Jahre 1862 bis und mit 1870 zur Rückzahlung gelangen sollen. Die Nummern

der mit 1. Mai 1861 heimzuzahlenden Obligationen sind rechtzeitig ausgelooset und bekannt gemacht worden. Wir haben beschlossen, zum Zwecke der Rückzahlung dieses Anleihens vorerst kein neues solches aufzunehmen, sondern lediglich einen dahierigen Konto auf den Büchern der Gesellschaft zu eröffnen, in der Meinung, daß anläßlich eines etwa für andere Zwecke erforderlich werdenden neuen Anleihens zugleich auch auf die Beschaffung der für die Heimzahlung des 3% Anleihens nöthigen Summe Bedacht genommen werden soll.

Das am 29. November 1855 von der Nordostbahngesellschaft aufgenommene 5% Anleihen von Frkn. 6,000,000 kann frühestens auf 31. Dezember 1862 und das am 1. Oktober 1855 von der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft kontrahirte ebenfalls 5% Anleihen von Frkn. 1,100,000 frühestens auf 1. Oktober 1862 zurückbezahlt werden. Obgleich diese Termine noch ziemlich entfernt sind, so glaubten wir doch die günstigen Geldverhältnisse, welche im letzten Herbst obgewaltet haben, benützen zu sollen, um eine Umwandlung der beiden 5prozentigen Anleihen in ein neues 4prozentiges zu versuchen. Es gelang uns, das angestrebte Ziel vollständig zu erreichen. Wir haben dieses erfreuliche Ergebniß nicht am wenigsten dem bereitwilligen Entgegenkommen der Schweizerischen Kreditanstalt zu verdanken, welche die Durchführung der ganzen Operation gegen die Provision von $\frac{1}{2}\%$ des Betrages des neuen Anleihens garantirte. In Folge dessen wird die Nordostbahngesellschaft gegen die einmalige Bezahlung einer Provision von Frkn. 35,500 nach gänzlicher Abwicklung der Konversion ein jährliches Zinsersparniß von Frkn. 71,000 machen.

Wir haben in unsern leßtjährigen Geschäftsbericht die Mittheilung niedergelegt, daß vom 1. Januar 1860 an theils zur Bestreitung der ausstehenden Restzahlungen für beendigte Bauten und zur Vollendung bereits begonnener Bauten, theils zur Ausführung fernerer nöthiger Bauten und zu weiteren Anschaffungen noch eine Summe von Frkn. 3,250,000 erforderlich sein werde. Dabei hohen wir hervor, daß für den Ausbau des Bahnhofes Zürich eine Million Franken, für die Anschaffung weiteren Betriebsmaterials eine halbe Million Franken und für die Legung eines zweiten Geleises zwischen Zürich und Wallisellen, welche in Folge der Mitbenutzung dieser Bahnstrecke durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nothwendig werde, der dadurch veranlaßte Kostenaufwand in Ansatz gebracht und in jener Summe inbegriffen seien. Wir brachten Ihnen endlich zur Kenntniß, daß gestützt auf diesen Voranschlag von dem noch verfügbaren Baukapitale die Summe von Frkn. 3,250,000 für die Vollendung des Baues der Nordostbahn ausgesetzt und daß beschlossen worden sei, vom 1. Januar 1860 an über die Verwendung dieser Summe eine Spezialrechnung unter dem Namen: „Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn“ zu führen. Frägt es sich nun, inwiefern der Voranschlag von Frkn. 3,250,000 sich für die bei Aufstellung derselben in Aussicht genommenen Bauten und Materialanschaffungen als zulänglich erwiese, so kann hierauf, da diese Bauten noch nicht beendigt sind und voraussichtlich noch ziemlich geraume Zeit nicht beendigt sein werden, eine ganz bestimmte Antwort nicht erfolgen. Wir glauben uns jedoch auf Grundlage der sachbezüglichen Ergebnisse des Berichtsjahres unbedenklich dahin aussprechen zu können, daß eine Überschreitung des Voranschlages für die in demselben vorgesehenen Bauten und Materialanschaffungen sich nicht erwarten läßt. Dagegen werden in Folge des sehr erfreulichen Umstandes,

dass der Verkehr auf der Nordostbahn Dimensionen gewinnt, welche alle bisanhin diesfalls gehegten Erwartungen übersteigt, Bauten und Materialanschaffungen nothwendig, welche bei dem im Anfange des Jahres 1860 aufgestellten Voranschlage nicht in Rechnung genommen worden sind. Die außerordentliche Zunahme der Transporte auf einem Theile des Netzes der Nordostbahn lässt die Legung des zweiten Geleises auf demselben, wenn anders in den Betrieb, namentlich auch in Betreff der Einhaltung der Fahrtenpläne, die wünschbare Genauigkeit gebracht werden soll, als ein Gebot der Nothwendigkeit erscheinen. Dabei darf übrigens nicht verschwiegen werden, dass diese Genauigkeit nur dann erzielt werden kann, wenn das zweite Geleise auch auf denjenigen Linien anderer Bahnen gelegt wird, welche eine Fortsetzung der mit einem Doppelgeleise versehenen Linien der Nordostbahn bilden und bei welchen gleiche Verhältnisse wie bei den letztern obwalten. In Würdigung dieser Umstände haben wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, auf den Bahnstrecken von Winterthur bis Wallisellen und von Zürich bis Arara das zweite Hauptgeleise abtheilungsweise und zwar in der durch die Verkehrsbedürfnisse bedingten Zeitfolge legen zu lassen, wobei es übrigens anlangend die Abtheilung Turgi — Arara die Meinung haben soll, dass das Doppelgeleise auf dieser Linie nur dann zu legen ist, wenn es gleichzeitig auch auf der zur Zentralbahn gehörenden Strecke Olten — Arara zur Ausführung gebracht wird. Die überraschende Entwicklung des Verkehrs auf der Nordostbahn hat aber außer der Nothwendigkeit der Legung des zweiten Geleises auf der Linie Winterthur — Arara auch das Bedürfnis einer ferneren Vermehrung des Transportmaterials über diejenige hinaus, welche in dem mehr erwähnten Voranschlage mit einem Ansatz von Frkn. 500,000 vorgesehen ist, so wie die Unerlässlichkeit einer weiteren Ausdehnung des Güterbahnhofes in Zürich und einer Vermehrung der für den Waarenverkehr bestimmten Gebäude auf demselben herausgestellt. Alle diese Bauten und Materialanschaffungen, welche in dem leßtjährigen Frkn. 3,250,000 betragenden Voranschlage der zur Vollendung der Nordostbahn noch erforderlichen Ausgaben nicht enthalten sind, sondern in Folge erst mittlerweile zu Tage getretener Bedürfnisse in Aussicht genommen werden müssen, dürften einen Kostenaufwand von ungefähr 3 Millionen Franken veranlassen. Glücklicher Weise kann man sich auch vom Standpunkte der Rentabilität unserer Unternehmung aus nur darüber freuen, dass diese weitere Ausgabe nothwendig wird. Es darf übrigens nicht unerwähnt bleiben, dass die vorhandenen Baugelder für den Bedarf noch geraume Zeit ausreichen werden, in Folge weissen die Aufnahme eines neuen Anleihens nichts weniger als dringlich erscheint und kaum noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres erfolgen wird.

Wir haben in unserm fünften Geschäftsberichte unter diesem Abschnitte erwähnt, dass wir die Aufnahme der Aktien der Nordostbahn in das offizielle Kursblatt der Pariser Börse oder, wie man dies zu nennen pflegt, die Cotirung unserer Aktien an der Börse in Paris erwirkt haben. Wir glauben nun wieder unter dem gegenwärtigen Abschnitte mittheilen zu sollen, dass wir, da sich nur sehr wenige Aktien der Nordostbahn in Frankreich befinden und da unter diesen Umständen die Vortheile ihrer Cotirung an der Pariser Börse außer Verhältnis zu den damit verbundenen Nachtheilen, als welche Steuerleistungen und dergl. zu erwähnen sind, zu stehen scheinen, auf diese Cotirung Verzicht geleistet haben.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die diesem Berichte angehängten Übersichtstabellen über die monats- und stationsweisen Ergebnisse enthalten über

Einnahmen und Verkehr

die näheren Nachweise. Wir können uns daher hier darauf beschränken, zum Behufe einer Vergleichung die Hauptresultate des abgewichenen Jahres denjenigen des Vorjahres gegenüber zu stellen.

Die Einnahmen haben betragen:

1859.			1860.		
(168,1 Kilometer).			(178 Kilometer).		
Fr. |	Gts. |	Prozente.	Fr. |	Gts. |	Prozente.
1,732,319 |	20 |	47,89	1,827,127 |	95 |	38,56
102,413 |	— |	2,83	109,929 |	88 |	2,31
61,957 |	72 |	1,71	96,459 |	45 |	2,04
7,681 |	82 |	0,21	7,434 |	31 |	0,15
1,593,508 |	48 |	44,04	2,256,762 |	82 |	47,61
120,096 |	93 |	3,32	442,044 |	70 |	9,33
3,617,977 |	15 |	100	4,739,759 |	11 |	100
. Total-Einnahmen					

1859.

1860.

Im Ganzen wurden befördert: Reisende	1,261,789	1,316,586
" " " " " Waaren	Gtr. 4,109,299	5,834,315
Durchschnittliche Tageseinnahme	Fr. 9,912. 26	Fr. 12,985. 64
Einnahmebetreffniß per betriebenen Bahnkilometer	" 21,522. 76	" 26,627. 86
" " " Kilometer und Tag	" 58. 96	" 72. 95
" " " Lokomotiv-Kilometer	" 5. 73	" 6. 59
" " " Wagenachsen-Kilometer	" —. 21	" —. 24
" " " Reisenden mit Gepäck	" 1. 45	" 1. 47
" " " Bentner Waaren	" —. 38,0	" —. 38,7

Aus dem Verkehr ergeben sich folgende Durchschnitts-Ziffern:

Auf jeden Betriebstag kommen Reisende	3,457	3,597
" " " " " Waaren in Bentnern	11,258	15,940
" " Kilometer und Betriebstag kommen Reisende	20,5	20,21
" " " " " Waaren in Bentnern	67	89,55

		1859.	1860.
Auf jeden Lokomotiv - Kilometer kommen Reisende		1,81	1,83
" " " " Waren in Bentnern		5,89	8,12
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren: Kilometer		26,40	26,06
" Bentner Waren hat im Durchschnitt befahren: Kilometer		51,02	53,30
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen			
Reisende		198,083	192,862
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen			
Waren in Bentnern		1,249,027	1,747,055

Wir geben nachstehend eine Uebersicht der Personen- und Waren-Bewegung sowie der kilometrischen Jahresentnahme vom Jahr der Betriebseröffnung (1855) an bis 1860:

Jahr.	Durchschnittliche Länge der betriebenen Strecke. Kilometer.	Gesamtzahl der beförderten Personen.	Gesamt-Bentnerzahl der beförderten Güter.	Brutto - Ertrag	
				Frl.	Cts.
1855.	60	343,457	1,281,279	11,710.	57
1856.	106	703,599	1,875,894	14,515.	33
1857.	134, ₄	940,208	2,851,928	17,890.	25
1858.	156, ₅₃	1,116,376	3,056,538	18,214.	07
1859.	168, ₁	1,261,789	4,109,299	21,522.	76
1860.	178	1,316,586	5,834,315	26,627.	86

Aus den einzelnen Rechnungs-Rubriken haben wir noch speziell herzuheben:

1) Personen - Transport.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

		1859.	1860.
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltaxe: in I., II. und III. Klasse	Personen. Prozente.		Personen. Prozente.
mit Güterzügen II. und III. Klasse	689,183 54,62		721,145 54,77
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Taxe nämlich: mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt	Personen. Prozente.	Personen. Prozente.	
mit Abonnementskarten	80,898 6,41	75,134 5,71	
Militär- und Polizei-Transporte	362,910 28,77	370,902 28,17	
Pilgerbillette	52,432 4,15	62,408 4,74	
Schul- und Lustfahrten u. dgl.	39,000 3,09	43,187 3,28	
	26,350 2,09	30,408 2,31	
	11,016 0,87	13,402 1,02	
	<u>572,606 45,38</u>	<u>595,441 45,23</u>	
	<u>1,261,789 100</u>	<u>1,316,586 100</u>	

Das Verhältniß der Benutzung der drei Wagenklassen war folgendes:

	1859.		1860.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
I. Klasse	12,232	0,97	15,285	1,16
II. Klasse	317,404	25,15	375,810	28,54
III. Klasse	932,153	73,88	925,491	70,30
	<u>1,261,789</u>	<u>100</u>	<u>1,316,586</u>	<u>100</u>

Von der beförderten Personenanzahl haben befahren:

	1859.		1860.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden . . .	438,802	34,78	465,862	35,38
" " 3 bis 5½ Stunden . . .	468,301	37,11	445,354	33,83
" " 6 bis 11½ " . . .	253,709	20,11	295,713	22,46
" " 12 bis 17½ " . . .	88,675	7,03	92,378	7,02
" " 18 bis 23½ " . . .	8,181	0,65	12,082	0,92
" " 24 bis 28 " . . .	4,121	0,32	5,197	0,39
	<u>1,261,789</u>	<u>100</u>	<u>1,316,586</u>	<u>100</u>

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport ergaben im Berichtsjahre ein Beträffniß von Frkn. 10,882. 34 per Kilometer, gegen Frkn. 10,914. 52 im Jahre 1859. Dieses Vergleichungsweise ungünstige Verhältniß ist einestheils auf Rechnung der regnerischen Witterung des letzten Sommers, welche dem Touristenverkehr namhaften Abbruch gethan hat, und anderntheils auf Rechnung des Umstandes zu setzen, daß im Jahre 1859 das eidgenössische Freischießen eine ungewöhnliche Personen-Bewegung auf unserer Bahn veranlaßt hatte.

An diesem Orte mag noch erwähnt werden, daß die Entschädigung, welche die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich an unsere Gesellschaft zu bezahlen hat (für das erste Jahr Frkn. 100,000, somit vom 1. Juni — dem Zeitpunkte, von welchem an die Mitbenutzung begonnen hat — bis 31. Dezember 1860 Frkn. 58,333. 33 betragend), je zur Hälfte, den Personen- und den Gütertransporteinnahmen zugeschrieben worden ist.

2) Güter-Transport.

Die beförderten Waaren vertheilen sich auf die verschiedenen Tariffklassen wie folgt:

	1859.		1860.	
	Bentner.	Prozente.	Bentner.	Prozente.
Gülgut	119,279	2,90	142,361	2,44
I. Normalklasse	860,408	20,94	1,031,643	17,68
II. " " Wagenladungsklasse A	1,293,132	31,47	1,619,559	27,76
" " B	828,853	20,17	1,454,054	24,92
	<u>4,109,299</u>	<u>100</u>	<u>5,834,315</u>	<u>100</u>

Von denselben haben befahren:

		1859.	1860.
		Bentner.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	.	356,875	8,68
" " "	3 bis 5½ Stunden	636,357	15,48
" " "	6 bis 11½ "	1,580,764	38,47
" " "	12 bis 17½ "	1,188,899	28,93
" " "	18 bis 23½ "	157,568	3,84
" " "	24 bis 28	188,836	4,60
		<u>4,109,299</u>	<u>100</u>
		<u>5,834,315</u>	<u>100</u>

Die Kilometrische Einnahme aus dem Gütertransporte, welche im Jahre 1859 Frk. 9,479. 52 betragen hat, ist im Berichtsjahre auf Frk. 12,678. 44 oder um 33,74 Prozent gestiegen. Die Zunahme erstreckt sich auf alle Tarifklassen. Am bedeutendsten erscheint sie jedoch bei den Wagenladungsklassen A und B. Bei der Klasse A ist dieselbe hauptsächlich dem nach längerer Stagnation wieder lebhafte gewordenen Getreidehandel zuzuschreiben. Bei der Klasse B ist die Vermehrung durch den Umstand zu erklären, daß der Transport von Rohmaterialien (Bau- und Brennmaterialien u. dgl.) allmählig auch für unsere Bahn diejenige Bedeutung erlangt, die er für die meisten, schon längere Zeit im Betriebe stehenden ausländischen Bahnen hat. Das mit der Einführung unserer neuen Transportordnung in Anwendung gekommene neue Tarif-System für diese Tarifklasse dürfte hiezu auch wesentlich beitragen.

Nach den Stationen betrachtet zeigt sich die größte Vermehrung bei der Station Zürich, deren Total=Verkehr („Empfang“ und „Versandt“) auf Ztr. 3,003,030 angestiegen ist gegen Ztr. 2,177,035 im Jahre 1859. Dann folgen: Romanshorn mit Ztr. 1,156,869 gegen Ztr. 755,524; Winterthur mit 877,953 gegen 764,667; Marau mit 236,732 gegen 138,887; Wildegg mit 158,846 gegen 105,042; Schaffhausen mit 570,353 gegen 521,568; Frauenfeld mit 284,438 gegen 243,950; Brugg mit 194,145 gegen 154,984; Baden mit 146,314 gegen 112,173; Koblenz mit 57,704 gegen 26,616 u. s. f.

Der Steinkohlen=Verkehr (Saar- und Ruhrkohlen), in die Wagenladungsklasse B fallend, ist auf Ztr. 637,594 angestiegen (1859: Ztr. 349,227). In jener Ziffer ist unser eigener Bedarf mit Ztr. 135,196 inbegriffen. Auf die einzelnen Stationen vertheilt sich derselbe wie folgt: Zürich Ztr. 400,859, Winterthur 69,663, Schaffhausen 21,955, Frauenfeld 16,424, Wildegg 6,139, Baden 5514, Weinfelden 2676, Brugg 2547, Romanshorn 2234, Marau 2037, Turgi 1672, Andelfingen 983, Marthalen 732, Siggenthal 727, Bürglen 600, Döttingen 588, Koblenz 572, Ruppertsweil 194; Transitverkehr nach den Vereinigten Schweizerbahnen 101,478. — In der Absicht, dem Verbrauch von Steinkohlen bei uns desto leichtern Eingang zu verschaffen und dadurch eine Vermehrung der Waarentransporte auf unseren Linien herbeizuführen, hatten wir vor einigen Jahren einen Steinkohlenhandel eröffnet. Seither hat sich die Privat-Spekulation auch bei uns auf diesen Handelszweig geworfen und ist nunmehr für den Verschleiß von Steinkohlen in dem Verkehrs-Rayon unseres

Bahnhofes mit einem Erfolg thätig, welcher unsere fernere direkte Theilnahme an der diesfälligen Konkurrenz als überflüssig erscheinen lässt. Mit Rücksicht hierauf haben wir im Laufe des Berichtsjahres das Kohlengeschäft liquidiert.

Mit der Einführung der neuen Transportordnung haben wir gleichzeitig auch verschiedenen Aenderungen der Waaren-Klassifikation und zwar durchweg im Sinne der Tariferleichterung stattgegeben. Insbesondere ist die Zahl derjenigen Artikel, welche bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen zu ermässigten Taxen befördert werden, nicht unerheblich vermehrt worden. Auch seither hat mit Beziehung auf verschiedene Artikel die Versezung in eine niedrigere Tarifklasse stattgefunden. Ueberhaupt sind wir, soweit es die Rücksicht auf das finanzielle Interesse unserer Unternehmung irgend gestattet, fortwährend bestrebt, unser Tarifsystem in einer den Verkehrsbedürfnissen der Landestheile, auf welche sich unser Bahnhof erstreckt, möglichste Rechnung tragende Weise weiter auszubilden.

Zwei in unmittelbarer Nähe von Stationen unserer Bahn (Winterthur und Marthalen) befindliche industrielle Privat-Etablissements sind im Laufe des Berichtsjahres durch Schienen geleise zur Vermittelung ihres Güterverkehrs mit der Bahn in Verbindung gesetzt worden. Wir haben um so eher geglaubt, den Eigenthümern jener Etablissements diese Vergünstigung gewähren zu sollen, als von derselben nur eine vortheilhafte Rückwirkung auf den Bahnverkehr zu erwarten ist. Dabei haben wir übrigens nicht ermangelt, in den hierüber abgeschlossenen Verträgen die Interessen unserer Unternehmung in allen Richtungen gehörig zu wahren.

3) Mittelbare Betriebseinnahmen.

Der Ertrag des Titels „I. Pacht- und Mietzinsen“ übersteigt denjenigen vom Jahre 1859 um die bedeutende Summe von Frkn. 37,113. 70. Neben den erhöhten Erträgnissen der Bahnböschungen und einiger vermietheten Lokalitäten haben namentlich die in Folge definitiver Abrechnungen über die Baukosten für die Bahnhöfe Winterthur und Arau eingenommenen Zinsnachträge von früheren Jahren für die Mitbenutzung dieser Bahnhöfe von Seiten der Vereinigten Schweizerbahnen, beziehungswise der Zentralbahn zu dieser Mehreinnahme beigetragen. — Unter Titel II. erscheint ein Betrag von Frk. 19,576. 26 (gegenüber Frk. 9,082. 78 i. J. 1859) für die Benützung von Nordostbahn-Wagen auf fremden Bahnen. Der Umstand, daß dieser Einnahme nicht ein entsprechender Ausgabeposten für die Verwendung fremder Wagen auf der Nordostbahn gegenübersteht, wird weiter unten (Ausgaben IV. 2. g.) näher berührt werden. — Der unter dem Titel IV. vereinnahmte Nettoertrag der Werkstätte von Frkn. 57,592. 17 ist um Frk. 1979. 55 unter dem vorjährigen Ansatz geblieben. — In Betreff des Netto-Ertrags des Dampfbootbetriebes verweisen wir auf die Abth. IV. 2 „Dampfbootbetrieb“. — Zum erstenmal erscheint unter dem Titel VI. ein Nettoertrag der den Zeitraum vom 1. Aug. 1859 bis 31. Dezember 1860 in sich schließenden Rechnung des Kaufhauses Zürich von Frkn. 2068. 73. Wenn diese Einnahme auch eine sehr bescheidene genannt werden muß, so ist hinwieder nicht zu übersehen, daß die Nordostbahn bei Uebernahme dieser Anstalt weniger eine Finanz-Spekulation, als vielmehr die, zunächst im Interesse des Verkehrs des Platzes Zürich liegende Aufrechthaltung derselben bezeugt hat. — Die auf Frkn. 50,929. 39 ansteigende Einnahme des Titels „VII. Verschiedenes“ besteht

aus den gewöhnlichen Vergütungen für gewonnene Materialien, Vorschläge auf den Materialrechnungen u. dgl., sowie aus zwei zufälligen Einnahmen von etwas größerem Belange.

4) Saldo-Bortrag vom Jahre 1859.

Außer den in den Rubriken: „Unmittelbare und mittelbare Betriebseinnahmen“ aufgeföhrten Summen erscheint in der Betriebsrechnung für 1860 ein Posten von Frkn. 25,807. 06 als Saldo-Bortrag aus der Rechnung vom Jahre 1859. Bei obigen Ausrechnungen und Vergleichungen ist auf diesen Posten keine Rücksicht genommen worden.

Verkehr mit andern Bahnen. Der direkte Verkehr zwischen der französischen Ostbahn und unserer Bahn, beziehungsweise den Vereinigten Schweizerbahnen, wurde am 15. Juni v. J. auch auf den Güterverkehr ausgedehnt. Desgleichen fand die Einrichtung eines direkten Personen- und Güterverkehrs zwischen der Großherzoglich Badischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über unsere Linie statt.

Wir geben nachstehend einen näheren Ausweis über die im durchgehenden direkten Verkehr nach und von andern Bahnunternehmungen sowie im Transit über unsere Linien beförderten Personen und Güter:

1859.				I. Reisende:				1860.				
Betriebs-	nach	von	Total					Betriebs-	nach	von	Total	
tage.	Anzahl	Anzahl	Anzahl					tage.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
365	59,792	62,994	122,786	Centralbahn				366	54,450	57,759	112,209	
"	3,796	4,514	8,310	Westbahn	"			3,610	4,060	7,670		
				Vereinigte Schweizerbahnen:								
"	23,175	22,583	45,758	per Winterthur	"			21,117	21,066	42,183		
"	58,117	59,155	117,272	per Wallisellen	"			64,269	68,211	132,480		
"	1,699	551	2,250	R. Württembergische Staatsbahn	"			1,785	584	2,369		
"	1,042	464	1,506	R. Bayerische Staatsbahn . .	"			1,508	778	2,286		
136	12,768	11,814	24,582	Großh. Badische Staatsbahn .	"			28,915	29,416	58,331		
306	231	258	489	Französische Ostbahn . . .	"			779	1,215	1,994		
(im Verkehr der Centralbahn inbegriffen)				Franco-Suisse	"			1,805	2,255	4,060		
	3,686	4,642	8,328	Transit über die Nordostbahn:				5,788	5701	11,489		
	164,306	166,975	331,281					Total	184,026	191,045	375,071	

1859.				II. Güter:				1860.			
Betriebs-	nach	von	Total	Betriebs-	nach	von	Total	Betriebs-	nach	von	Total
tage.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	tage.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	tage.	Bentner.	Bentner.	Bentner.
365	397,018	1,117,769	1,514,787	Centralbahn	366	434,853	1,057,466	1,492,319			
"	25,433	6,680	32,113	Westbahn	"	58,953	15,005	73,958			
				Vereinigte Schweizerbahnen:							
"	82,921	56,085	139,006	per Winterthur	"	105,952	61,328	167,280			
"	175,702	87,513	263,215	per Wallisellen	"	327,045	162,013	489,058			
184	875	8,860	9,735	K. Württemb. Staatsbahn —		(im Verkehr der Station Romanshorn inbegriffen.)					
365	20,692	120,852	141,544	Großh. Badische Staatsb.	"	84,938	679,311	764,249			
—	—	—	—	Französisch. Ostbahn	200	2,614	260,656	263,270			
				Franco-Suisse	366	8,370	3,077	11,447			
				Transit über d. Nordostb.	321,240	122,958	444,198				
	161,817	62,287	224,104								
	864,458	1,460,046	2,324,504		Total	1,343,965	2,361,814	3,705,779			

Der oben in einer Gesamtsumme aufgeführte Transitverkehr vertheilt sich auf die verschiedenen Bahnen wie folgt.:

1859.				I. Reisende:				1860.			
Betriebs-	nach	von	Total	Betriebs-	nach	von	Total	Betriebs-	nach	von	Total
tage.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	tage.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	tage.	Anzahl	Anzahl	Anzahl
				Vereinigte Schweizerbahnen:							
365	2,548	3,016	5,564	Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:							
306	959	1,494	2,453	a) per Winterthur	366	2,441	2,387	4,828			
365	88	50	138	b) per Wallisellen	"	1,277	1,671	2,948			
"	18	25	43	Centralbahn — Württemb. Staatsbahn	"	79	53	132			
				Centralbahn — Bayerische Staatsbahn	"	177	165	342			
				Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:							
"	5	5	10	a) per Winterthur	"	138	156	294			
"	—	1	1	b) per Wallisellen	"	99	117	216			
				Französ. Ostbahn — Verein. Schweizerbahnen:							
306	67	51	118	a) per Winterthur	"	158	101	259			
—	1	—	1	b) per Wallisellen	"	69	49	118			
				Franco-Suisse — Vereinigte Schweizerbahnen:							
				a) per Winterthur	"	122	55	177			
				b) per Wallisellen	"	60	48	108			
				Bad. Staatsbahn — Verein. Schweizerbahnen:							
				a) per Winterthur	292	408	175	583			
				b) per Wallisellen	"	183	87	270			
				St. Gallerlinie — Glattthallinie der Verein.							
				Schweizerbahnen:							
				(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	184	577	637	1,214			
	3,686	4,642	8,328			5,788	5701	11,489			

1859.				II. Güter:				1860.			
Betriebs-	nach	von	Total	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Betriebs-	nach	von	Total
tage.								tage.			
Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:											
306	53,195	35,485	88,680	a) per Winterthur				366	88,232	49,790	138,022
"	108,622	26,802	135,424	b) per Wallisellen				"	199,524	39,986	239,510
Franz. Ostbahn — Verein. Schweizerbahnen:											
"	"	"	"	a) per Winterthur				200	9,494	2,678	12,172
"	"	"	"	b) per Wallisellen				"	12,374	806	13,180
Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:											
"	"	"	"	a) per Winterthur				366	317	934	1,251
"	"	"	"	b) per Wallisellen				"	457	447	904
Badische Staatsbahn — Verein. Schweizerbahnen:											
"	"	"	"	a) pr. Winterthur				60	249	6,357	6,606
"	"	"	"	b) pr. Wallisellen				"	179	16,378	16,557
St. Gallerlinie — Glattthallinie der Verein.											
Schweizerbahnen:											
(über die Bahnstrecke Winterthur—Wallisellen)											
184	10,414	5,582	15,996								
161,817	62,287	224,104						321,240	122,958	444,198	

Bahnzüge. Im Berichtsjahre wurden auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn folgende regelmä^ßige 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 Turgi	6	" " (5 " " 1 "
" Turgi und Aarau	5	" " (4 " " 1 "
" Turgi und Waldshut	3	" "

Vom 13. Mai an wurde die Zahl der Bahnzüge auf der Strecke Winterthur—Schaffhausen um 1 Zug vermehrt.

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 Turgi	7	" " (6 " " 1 "
" Turgi und Aarau	6	" " (5 " " 1 "
" Turgi und Waldshut	4	" "

Die Zahl der während des Sommerdienstes auf den verschiedenen Bahnstrecken der Nordostbahn unterhaltenen Bahnzüge erlitt durch den am 15. Oktober in Kraft getretenen Winter-Fahrtenplan lediglich die Modifikation, daß auf der Strecke Turgi-Zürich in der Richtung nach Zürich die Züge von 7 auf 6 reduziert wurden.

Wie im vorigen Jahre so wurden auch während des Berichtsjahres außer den regelmäßigen Bahnzügen die nöthigen Extrazüge zur Beförderung von Personen und namentlich von Gütern ausgeführt.

Die für den Sommerdienst eingerichteten Schnellzüge bestanden auch während des Winters auf dem ganzen Bahnnetze fort.

Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Ausgaben betrugen:

1859.			1860.		
(168,1 Kilometer.)			(178 Kilometer.)		
Fr. 82,518	Cts. 89	Prozente. 5,71	Fr. 85,463	Cts. 32	Prozente. 4,99
306,046	71	21,21	335,702	88	19,62
1,048,506	49	72,67	—	—	—
—	—	—	430,608	44	25,16
—	—	—	829,362	57	48,48
5,987	24	0,41	8,418	39	0,49
—	—	—	21,561	58	1,26
1,443,059	33	100	1,711,117	18	100
. Total = Ausgaben					

Unter dem Haupt-Ausgabentitel „A. Eisenbahnbetrieb“ erscheint künftig statt der bisherigen Rubrik „I. Betriebs-Verwaltung“ der Titel „I. Central-Verwaltung“. Die „Transportkosten“ werden von nun an ausgeschieden in „III. Expeditionsdienst“ und „IV. Transportdienst“. Endlich werden in einer Rubrik „VI. Verschiedenes“ diejenigen Ausgaben ausgeführt, welche in keinem der vorangehenden Titel passend eingetragen werden können.

Zur Beleuchtung der einzelnen Rubriken mögen folgende nähere Aufschlüsse dienen:

I. „Central-Verwaltung“. Unter diesem Titel erscheinen nunmehr, im Gegensatz zu der bisherigen Rechnungsstellung, alle im Laufe des Berichtsjahres für die Central-Verwaltung (Sitzungsgelder und Gehalte, Reise-Auslagen, Bureau-Bedürfnisse &c. &c.) gemachten Auslagen, mit Ausnahme einer den im verflossenen Jahre ausgeführten Bauten entsprechenden Quote, welche dem Bau-Konto belastet worden ist. Es erscheint demnach der Titel „Central-Verwaltung“ pro 1860 für die Kosten der Central-Leitung mit größeren Beträgen belastet, als dieses früher der Fall war. Wenn dessen ungeachtet die Mehr-Ausgabe gegenüber dem vorangegangenen Jahre nur Fr. 2,944. 43 Cts. beträgt, so röhrt dieses daher, daß die Kosten der Betriebs-Kontrolle aus dieser Rubrik ausgeschieden und dem Titel III.

1. a. („Expeditionsdienst, allgemeine Kosten“) einverleibt wurden, woselbst ihrer besonders erwähnt werden wird.

Die Mehr-Ausgabe für „Miete, Heizung und Beleuchtung“ röhrt daher, daß in dem diesjährigen Betrag für das Berichtsjahr auch die Miet-Entschädigung für die Bureau der Central-Verwaltung inbegriffen sind, welche früher dem Bau-Konto belastet wurden.

Die „Druckkosten“ belaufen sich auf Fr. 24,041. 88 Cts. (gegenüber Fr. 8,960. 47 Cts. im Vorjahr) und beschlagen hauptsächlich die Anschaffung der erforderlich gewordenen neuen Coupons-Bogen für die Gesellschafts-Aktien und die Interims-Titel für das konvertierte 4% Anleihen. Die Ausgaben für die Impressen, welche zum Personen- und Güterverkehr ic. erforderlich sind, erscheinen von jetzt an unter der Rubrik „III. Expeditionsdienst“, wo sie je nach ihrer Verwendung ausgeschieden werden.

Die Rubrik „Verschiedenes“, welche früher hier aufgeführt worden ist und namentlich die Assuranz-Prämien für Mobiliar, Gebäude ic. enthalten hat, ist weggelassen worden und es erscheinen nun die verschiedenen Prämien-Ansätze unter denjenigen Rubriken, unter welche sie nach der Natur der Versicherungs-Objekte gehören. Die einzelnen Versicherungs-Summen werden weiter unten aufgeführt werden.

II. „Unterhaltungskosten“. Gegenüber den Ausgaben für die „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden“ im vorausgegangenen Jahre weist die Rechnung für das Berichtsjahr eine Mehr-Ausgabe von Fr. 29,656. 17 Cts. aus. Diese findet ihre Begründung theils in Besoldungserhöhungen und in einer Vermehrung des Bahnpersonals, theils in vermehrten Kosten für die Unterhaltung des Bahnkörpers, des Oberbau's und der Gebäude. Heflige, wolkenbruchartige Regengüsse haben im Berichtsjahre an einigen Punkten der Bahn Beschädigungen des Bahnkörpers zur Folge gehabt, deren Wiederherstellung nicht unbedeutende Kosten verursachte. So kamen namentlich an dem Bahndamme zwischen Oerlikon und Wallisellen Rutschungen vor, deren Beseitigung einen Kosten-Aufwand von nahezu Fr. 9,000 erforderte. Außerdem wurden zum Schutze der Bahn in Folge der gleichen Ursachen einige Bauarbeiten nothwendig, die den Charakter von Nach- oder Vollendungsarbeiten tragen und deren Kosten daher dem Bau-Konto zu Lasten fielen. Endlich wurden an den Stationsgebäuden zwischen Zürich und Romanshorn, sowie in Andelfingen und Marthalen einige Verbesserungen ausgeführt, wodurch eine Mehr-Ausgabe in der Rubrik „Unterhaltung der Gebäude“ gegenüber dem Vorjahr im Betrage von Fr. 6,767. 25 Cts. entstanden ist. Dagegen sind auf andern Titeln („Bekleidung des Bahnpersonals“, „Anschaffung und Unterhalt der Bahndienstgeräthschaften“ ic.) in Vergleichung mit dem früheren Jahre etwelche Ersparnisse erzielt worden. Die Bahnstrecke Zürich—Baden, die sich nunmehr bald 14 Jahre im Betriebe befindet, erforderte häufige Auswechselung von Schienen und Schwellen.

III. „Expeditionsdienst“ und IV. „Transportdienst“. Wie bereits oben bemerkt worden ist, sind die früher unter dem allgemeinen Titel „III. Transportkosten“ aufgeführten Ausgaben in der gegenwärtigen Jahres-Rechnung in zwei besondere Rubriken, mit entsprechenden Unter-Abtheilungen, ausgeschieden worden, nämlich in: „III. Expeditionsdienst“ und „IV. Transportdienst“. Da diese Ausscheidung früher nicht statt fand, so ist eine Vergleichung der einzelnen Posten aus dem verlorenen Jahre mit

denjenigen der vorausgegangenen Rechnung nur theilweise möglich. Die Rubrik „III. 1. Allgemeine Kosten“ enthält nunmehr die Ausgaben für die Betriebs-Kontrolle, welche früher unter dem Titel „I. Betriebs-Verwaltung“ erschienen sind. In den Kosten für „Besoldung des Stations- und Fahrpersonalis“ (früher unter den Titeln III. 1. a. und 2. a., jetzt unter III. 1. a., 2. a., 3. a. und IV. 2. a. aufgeführt) ist eine mit der erforderlich gewordenen Vermehrung des Personals zusammenhängende Mehr-Ausgabe entstanden. Die „Druckkosten“ für den Personen-, Gepäck- u. und Güterdienst betrugen im Berichtsjahre Fr. 8,835. 42 Cts. weniger als im vorausgegangenen Jahre. Einer nicht unerheblichen Mehr-Ausgabe begegnen wir bei der Rubrik „Unterhalt und Erneuerung der Wagen u.“ (IV. 2. c.) Die diesjährigen Ausgaben beliefen sich im Jahre 1860 auf Fr. 166,842. 42 Cts., während sie im Jahre 1859 nur Fr. 114,972. 36 Cts. betrugen. Der Grund dieser Vermehrung ist auch jetzt wieder hauptsächlich in dem mit der größern Anzahl der Bahnzüge zusammenhängenden vermehrten Gebrauche des Materials zu suchen. An „Öl und Schmiere“ wurde im Berichtsjahre, ungeachtet der Verkehrs-Zunahme, in Folge zweckmäßigerer Behandlung und günstiger Ankaufspreise wieder eine etwälche Ersparnis erzielt. — Als „Vergütung für die Benutzung fremder Wagen“ (IV. 2. g.) erscheint deshalb in der Rechnung nur ein Betrag von Fr. 150., weil diejenigen Abrechnungen, welche einen Passiv-Saldo für unsere Bahn aufweisen, um besonderer Verhältnisse willen bis zur Anfertigung unserer Jahres-Rechnung noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten.

Die „Baugraktfosten“ (IV. 3.) haben im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 496,702. 57 Cts. (gegenüber Fr. 475,631. 71 Cts. im Jahre 1859) erreicht. Während auf dem Titel „Brennmaterial“ in Folge einer etwälchen Ermäßigung der Kohlenpreise u. s. w. eine in Betracht des ausgedehnteren Verkehrs nicht unbedeutende Kosten-Ersparnis eintrat, vermehrten sich dagegen die Kosten für den „Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven“ (IV. 3. h.) in ziemlichem Maße. Ueber beide Punkte finden sich weiter unten nähere Aufschlüsse.

Ueber den Stand, die Leistungen und den Unterhalt der Lokomotiven und Wagen, sowie über den Brenn- und Schmiermaterial-Verbrauch sind wir im Falle, Folgendes zu bemerken:

Der Stand des Transportmaterials ist im Laufe des Berichtsjahres unverändert geblieben.

A. Lokomotiven.

Diese bestehen, außer den von der Nordbahn übernommenen, im Bahnhofsdienst verwendeten 4 Stück, aus

Stück:

Klasse A. (Schnellzug-Lokomotiven)	.	.	.	.	3
„ B. (Personenzug-“ )	.	.	.	.	16
„ C. (Güterzug-“ )	.	.	.	.	7
Zusammen					26
Hiezu die oben erwähnten älteren					4
Total					30

B. Wagen.

Gemäß unserm letzjährigen Geschäftsberichte bestehen dieselben aus:

	Stück:
1) Personenwagen	114
mit Achsen	<u>372</u>
" Sitzpläzen I. Klasse	274
" " II. "	1,811
" " III. "	<u>3,692</u>
	Total der Sitzplätze 5,777
	durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse 15,52
2) Güterwagen	401
mit Achsen	<u>886</u>
" einer Tragkraft von Bentner	66,400

Sie bestehen aus:

22 achträdrigen Gepäckwagen,	20 *) achträdrigen Güterwagen,
45 vierrädrigen Viehwagen,	305 vierrädrigen "
3 " Pferdewagen,	6 " Torfmunitiōswagen.

Bei der steten Verkehrszunahme, deren sich unsere Unternehmung im vergangenen Jahre zu erfreuen hatte, stellte sich bald das Bedürfnis einer angemessenen Vermehrung des Wagenparks, hauptsächlich aber der Güterwagen, ein. Wir gaben daher im Laufe des Berichtsjahres bei einigen uns von früheren Lieferungen her als bewährt bekannten Etablissements

50 vierrädrige geschlossene Güterwagen und
60 " offene "

mit je 200 Bentnern Tragkraft in Bestellung. Dieselben sind theils am Ende des vorigen, theils im Beginn des gegenwärtigen Jahres vertragsgemäß abgeliefert worden. Sowohl in Hinsicht auf die Bauart als auch mit Bezug auf die Tragkraft sind diese Wagen stärker konstruiert, als die früheren; zudem ließen wir dieselben, um den Wünschen anstehender Bahnen zu willfahren und um den Übergang der Wagen auf die westschweizerischen und auf ausländische Bahnen zu erleichtern, nach dem sogenannten englischen System mit Puffern und Schraubenkuppeln, zugleich aber auch, um ihre Verwendung auf dem eigenen Bahnhofe nicht zu erschweren, mit steifer Kuppelung versehen. Im Ferneren erachteten wir es als zweckmäßig, gleichzeitig einige Personenwagen mit 2 Achsen, jedoch mit erweitertem Radstand und größerer Plätzenzahl, anzuschaffen. Die Bestellung umfaßt

3 vierrädrige Personenwagen I. Klasse mit je 18 Sitzpläzen,	
7 " " I. u. II. " " 32 **) "	
10 " " III. " " 44 "	

*) Im Laufe des Berichtsjahres sind 4 achträdrige geschlossene Güterwagen in Gepäckwagen umgewandelt worden.

**) Davon fallen 8 Plätze auf die I. und 24 Plätze auf die II. Klasse.

Wir sehen der Ablieferung dieser Wagen in nächster Zeit entgegen und glauben deren Verwendung namentlich während des Winters und in solchen Zügen, die nur eine geringere Frequenz haben, zum Voraus als vortheilhaft bezeichnen zu können. Die oben angeführte Gesamtzahl der Sitzplätze (5,777) wird daher um weitere 718 vermehrt werden, so daß dieselbe sich künftighin auf 6,695 beläuft.

Vertheilt man das am Schlusse des Berichtsjahres vorhanden gewesene Transportmaterial (abgesehen von der eben angeführten Bestellung neuer Wagen) auf die ganze Bahnlinie, so trifft:

- je eine Lokomotive auf 6,85 Kilometer;
- auf je eine Lokomotive 48,38 Wagenachsen,
- " " einen Kilometer 2,09 Personenwagenachsen,
- " " " " 5,00 Güterwagenachsen.

Dabei sind nur die im regelmäßigen Betriebe verwendbaren 26 Lokomotiven in Berechnung gezogen worden.

Zu den Leistungen des Transportmaterials übergehend sind wir im Falle, folgende vergleichende Uebersicht vorzulegen:

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1859.		1860.	
	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive
Klasse A	75,277 Kilom.	25,092 Kilom.	59,169 Kilom.	19,723 Kilom.
" B	382,343 "	23,896 "	456,619 "	28,539 "
" C	174,180 "	24,882 "	203,052 "	29,007 "
Total	<u>631,800</u>	<u>24,300</u>	<u>718,840</u>	<u>27,647</u>

Durchschnittlich hat jede Lokomotive 3,347 Kilometer mehr zurückgelegt als im Jahre 1859.

Die Leistungen der Lokomotiven betrugen, wenn die Gesamtzahl der beförderten Wagen auf Achsenkilometer reduziert wird,

	1859.		1860.	
	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	
bei der Klasse A :	1,271,654	16,9	940,587	15,9
" " " B :	8,795,630	23,0	10,178,702	22,3
" " " C :	6,654,658	38,2	8,509,900	41,9
Total	<u>16,721,942</u>	<u>26,5</u>	<u>19,629,189</u>	<u>27,3</u>

Die verschiedenen Klassen der Lokomotiven haben folgende Quantitäten Brennmaterial verbraucht:

	Holz.		Torf.		Steinkohlen.	
	1859. Kubikfuß.	1860. Kubikfuß.	1859 Kubikfuß.	1860. Kubikfuß.	1859. Bentner.	1860. Bentner.
Klasse A	1,440	864	—	—	9,578	6,602
" B	39,903	19,153	380,616	153,300	25,270	53,921
" C	7,004	6,638	—	—	35,136	41,778
Total Kubff.	<u>48,374</u>	<u>26,655</u>	<u>380,616</u>	<u>153,300</u>	<u>69,984</u>	<u>102,301</u>

Der Werthbetrag des für die Beförderung der Bahnzüge verwendeten Brennmaterials belief sich im Berichtsjahre auf Frkn. 234,135. 80 (gegenüber Frkn. 224,736. 53 im vorausgegangenen Jahre), ungeachtet die Achsenkilometerzahl in Vergleichung mit dem Jahre 1859 um nahezu 20% angestiegen ist. Reduzirt man den Verbrauch an Holz und Torf auf Steinkohlen, indem man, nach dem Verhältniß des absoluten Wärme-Effektes, 1 Kubikfuß Nadelholz = 10 lb *) Steinkohle und 1 Kubikfuß Torf = 7 lb Steinkohle setzt, so erhält man für das Berichtsjahr im Vergleich mit dem Vorjahr bei den drei Lokomotiv-Klassen folgendes Ergebnis:

	per Kilometer.		per Achsenkilometer.	
	1859.	1860.	1859.	1860.
Klasse A .	lb 12,93	11,30 = 22,9 Cents.	lb 0,764	0,704
" B .	" 15,12	14,58 = 29,5 "	" 0,654	0,654
" C .	" 20,60	20,90 = 42,3 "	" 0,539	0,498
im Durchschnitt	lb 16,34	15,90 = 32,5 Cents.	lb 0,636	0,617

Es folgt daraus, daß die Beförderungskosten einer Achse im Personenzug 31,3%, im Schnellzug 41,5% mehr betragen haben, als im Güterzug.

Die oben angeführte Vergleichung über den Brennmaterial-Verbrauch zeigt, daß im Berichtsjahre 21,719 Kubikfuß Holz und 227,316 Kubikfuß Torf weniger, dagegen 32,317 Zentner Steinkohle mehr konsumirt worden sind, als im Vorjahr. Bis gegen den Schluss des Jahres wurde die Torsheizung noch bei 3 Lokomotiven beibehalten, die indessen nunmehr auch für Kohlenheizung eingerichtet sind. Da hiemit die Steinkohlenfeuerung auf unserer ganzen Unternehmung, sowohl auf der Bahn als auf den Dampfbooten, eingeführt und der noch vorhandene Tors-Vorrath in Folge dessen entbehrlich geworden war, so wurde der Wiederverkauf dieses letzteren vorgenommen, welcher unter günstigen Bedingungen statt fand.

Wie wir schon in unserm letzten Geschäftsberichte zu bemerken im Falle waren, sind im Berichtsjahre neben den Saarkohlen auch Kohlen aus dem Ruhrbecken zum Lokomotiv-Betrieb verwendet worden. Unsere Erwartungen bezüglich des ökonomischen Resultates der Steinkohlenfeuerung überhaupt und namentlich in Betreff der Qualität und der Leistungsfähigkeit der Ruhrkohlen, mit denen im Vorjahr bloße Versuche gemacht worden waren, gingen in vollem Maße in Erfüllung. Die Vortheile, welche diese Heizung gegenüber der Holzfeuerung darbietet, haben denn auch schon zahlreiche industrielle Etablissements der Ostschweiz veranlaßt, dieselbe einzuführen. Ueber das beim Lokomotiv-Betrieb erzielte Resultat können wir mittheilen, daß, da die Saarkohle zwar mit einer längern Flamme verbrennt, die Ruhrkohle dagegen eine größere und intensivere Hitze verursacht, zur Erzielung eines und derselben Wärme-Effektes ein etwas geringeres Quantum von Ruhrkohlen erforderlich ist, als von Saarkohlen. Im Allgemeinen konnte bis jetzt kein nachtheiliger Einfluß der Kohlenheizung auf die Lokomotiven

*) In unsern früheren Berichten wurde der Wärme-Effekt von 1 Kubikfuß Holz demjenigen von 10 lb Steinkohle gleich gesetzt. In Folge zweckmässigerer Behandlung ist indessen im Berichtsjahr schon mit 10 lb Steinkohle der gleiche Wärme-Effekt erzielt worden, wie mit 1 Kubikfuß Holz.

wahrgenommen werden; denn gegenüber den namhaften ökonomischen Vortheilen, welche dieselbe darbietet, kann die zeitweise sich als nöthig herausstellende Erneuerung der Röste wohl kaum in Betracht kommen. Bei der Lokomotiv-Feuerung gestaltet sich das Verhältniß zwischen Holz- und Steinkohlen-Verbrauch der Art, daß 10,8 Zentner Steinkohle einem Klafter (zu 108 Kubikfuß) Tannenholz gleich kommen. In stehenden Feuerungen ist das Verhältniß aus mehrfachen Gründen noch günstiger. Nach unsren Erfahrungen können hier schon 9,5 Zentner Kohle einem Klafter Tannenholz gleich gesetzt werden. Außer einer zweckmäßigen Heizeinrichtung ist aber durchaus erforderlich, daß der Feuerung selbst stete Aufmerksamkeit und Sorgfalt gewidmet werde.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden an Schmieröl und Talg für die Lokomotiven 19,034 fß mit einem Kostenbetrage von Frk. 11,974. 62 verbraucht (gegenüber 18,854 Pf. oder Frk. 11,315. 13 im vorausgegangenen Jahre).

Die Gesamtkosten für Puzmaterialien beliefen sich auf Frkn. 4,355. 17 (gegenüber Frk. 4,453. 18 im Vorjahr).

Auch im Berichtsjahre sind sämtliche Reparaturen an Lokomotiven und Tendern in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt worden. Der Gesamtkostenbetrag hiefür beläuft sich auf Frk. 75,330. 56. Die erhebliche Vermehrung, die sich hiernach in Vergleichung mit dem vorausgegangenen Jahre ergiebt, röhrt theils von größeren Reparaturen an Nädern, theils von einigen als zweckmäßig erachteten Abänderungen an den Lokomotiven überhaupt, theils und hauptsächlich aber von der Auswechselung einer nicht geringen Zahl von Bandagen her. Sämtliche für die Lokomotiven in Verwendung gekommene Bandagen sind aus Gußstahl angefertigt, welches Material zwar einen größeren Kostenaufwand erheischt, als dieses bei der Anwendung von schmiedeeisernen Radreifen der Fall gewesen wäre, in Betreff der Solidität und Dauer aber jedes andere bisher hiezu verwendete Material weitaus übertrifft.

Von den im Bahnhof- und Materialtransport-Dienst verwendeten 4 älteren Lokomotiven wurde ein 56,170 Kilometern gleichkommender Weg zurückgelegt, mit einem Verbrauch von 4,482 Kubikfuß Holz, 6,747 Zentner Kohlen und 2,437 Pfund Schmieröl und Talg. Der diesfällige Kostenaufwand beläuft sich auf Frkn. 15,638. 36, wozu im Fernern für Reparaturkosten Frk. 4,091. 44 zu rechnen sind. Die täglichen Ausgaben für diese Lokomotiven betragen Frkn. 54. 32.

Durchschnittliche Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer:

	1859.	1860.
an Brennmaterial	Frk. 0.35,5 per Kilom.	Frk. 0.32,5 per Kilom.
" Schmiermaterial	" 0.01,79 "	" 0.01,66 "
" Reparaturkosten (abzüglich der Provisionszuschläge)	" 0.05,8 "	" 0.10,4 "

Der Gesamtbetrag der „Zugkrafts-Kosten“ (Titel IV. 3) beläuft sich im Berichtsjahre auf Frkn. 496,702. 57 (gegenüber Frkn. 475,631. 71 im Jahre 1859) und es beträgt daher die Ausgabe:

	1859.	1860.
für einen zurückgelegten Lokomotiv-Kilometer .	Frk. 0.75,28	Frk. 0.69,09

Hinsichtlich der Leistungen der Personen-, Gepäck- u. Güterwagen, sowohl auf dem eigenen Bahnnetze als auf fremden Bahnen sind wir im Falle, folgende Aufschlüsse zu ertheilen:

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

	1859.	1860.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1) Personenwagen		
auf der Nordostbahn	5,354,501	5,445,730
auf fremden Bahnen	1,188,461	1,645,958
	Total	Total
	6,542,962	7,091,688
2) Güterwagen		
auf der Nordostbahn	7,358,990	7,936,800
auf fremden Bahnen	2,590,166	3,882,298
	Total	Total
	9,949,156	11,819,098

Sämtliche Wagen der Nordostbahn durchliefen demnach:

auf der eigenen Bahn	12,713,491	13,382,530
auf fremden Bahnen	3,778,627	5,528,256
	Zusammen	Zus. 18,910,786

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

1. Von einem Personenwagen	Kilom. 14,598	Kilom. 13,171
2. Von einem Güterwagen	" 10,199	" 11,973
3. Von einer Personenwagenachse	" 17,588	" 19,064
4. Von einer Güterwagenachse	" 11,229	" 13,340

Von Wagen fremder Bahnverwaltungen (Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Großherzogl. Badische Staatsbahn, Französische und Pfälzer Bahnen) haben im Berichtsjahre

Personenwagen	1,134,754 Achsenkilometer
Güterwagen	4,636,704 "
	Zusammen
	5,771,458 Achsenkilometer

(gegenüber 3,989,458 Achsenkilometern im Jahre 1859) auf unserer Bahn zurückgelegt.

Für die Personen- und Güterwagen sind an Schmiermaterial 18,144 Pfund im Werthbetrage von Fr. 9,734. 64 Ets. verwendet worden. Die diesfälligen Auslagen betragen

1859.	1860.
für einen Achsenkilometer 0,063 Cents.	0,051 Cents.

Mit 1 Pfund Schmiere wurden 1042,26 Achsenkilometer (gegenüber 972,48 im Vorjahr) zurückgelegt.

Für Unterhalt und Reparatur der Personen- und Güterwagen wurden, ausschließlich der Provisionszuschläge der Werkstätte, verausgabt:

1859.	1860.
im Ganzen: . . Fr. 58,526. 78 Ets.	Fr. 115,084. 80 Ets.
pr. Achsenkilometer: " 0. 00,35 "	" 0. 00,58 "

Wie bei den Reparatur- und Unterhaltskosten für die Lokomotiven, so röhrt auch die Vermehrung dieser Kosten zum größten Theile von der Auswechslung einer bedeutenden Anzahl Raderifen, von dem Einsetzen neuer Räder und dem häufiger gewordenen Abdrehen derselben in Folge starker Abnützung her. Nachdem die von uns angeordneten Versuche mit sogen. Schalengussrädern ein günstiges Resultat erwiesen hatten, wurden im Laufe des Berichtsjahres größere Anschaffungen von solchen Rädern (bei Herrn A. Ganz in Ofen) gemacht, zumal sie bedeutend wohlfreier sind, als alle andern Räder und wir daher bei aufmerksamer Behandlung derselben in ökonomischer Beziehung namhafte Ersparnisse in Aussicht nehmen können.

Werkstätte. Außer den sämtlichen für die Reparaturen des Transport-Materials, des Oberbaues und der Dampfboote erforderlichen Arbeiten, wurden im Berichtsjahre auch die für die Bahn erforderlichen neuen Anschaffungen von einfachen und doppelten Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Überbrückungen u. s. w. durch die Werkstatt ausgeführt.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in der Hauptwerkstatt in Zürich 130 Arbeiter beschäftigt.

Die Werkstatt-Rechnung ergiebt folgende Resultate:

	1859.	1860.
Einnahmen Fr. 683,155. 56 Cts.		Fr. 740,204. 82 Cts.
Ausgaben " 623,583. 84 "		" 682,612. 65 "
Netto-Ertrag Fr. 59,571. 72 Cts.		Fr. 57,592. 17 Cts.

Das für die Werkstatt-Gebäude und die innere Einrichtung derselben ausgelegte Kapital ist daher, wenn von einer Abschreibung abgesehen wird, im Berichtsjahre mit 7,3% (gegenüber 7,6% im Jahre 1859) verzinst worden.

V. „Bahn-Telegraphie“. Im Laufe des Berichtsjahres sind zu den im letzjährigen Geschäftsberichte einzeln aufgeführten Telegraphen-Stationen unserer Bahn noch weitere zwei, Oerlikon und Dietikon, hinzugekommen, erstere mit Rücksicht auf den doppelspurigen Fahrdienst zwischen Zürich und Wallisellen, letztere im Hinblick auf die große Zahl der Züge und auf die namhafte Entfernung der beiden Telegraphenstationen Zürich und Baden. Im Ganzen bestehen 16 Telegraphenbureaur mit 22 Apparaten nach Morse'schem System. Zur Bedienung des Telegraphen sind 38 Angestellte (Telegraphisten, Einnehmer und Gepäck-Expedienten) befähigt. Im Berichtsjahre sind außer den regelmäßigen Anzeigen des Abgangs und der Ankunft der Bahnzüge durch den Bahn-Telegraphen im Ganzen 20,509 Depeschen bahndienstlichen Inhaltes (1427 mehr als im Vorjahr) befördert worden.

Die Ausgaben für die Bahn-Telegraphie beließen sich im Berichtsjahre auf Fr. 8,418. 39 Cts., wovon ungefähr zwei Drittheile auf Besoldungen und Bekleidung und ein Drittheil auf Druckkosten, Materialien &c. fällt.

VI. „Verschiedenes“. Unter diesem Titel, welcher mit Fr. 21,561. 58 Cts. in der Rechnung erscheint, sind außer der an den Bund entrichteten Konzessionsgebühr von Fr. 8,500 für das Jahr 1859 noch Fr. 8,560. begriffen, welche von der Hauptkassa für Kommissionen und Provisionen verausgabt worden sind.

Die Gesamt-Ausgabe des Bahnbetriebs auf der ganzen Bahnlänge von 178 Kilometern beträgt Fr. 1,711,117. 18 Cts. oder

	1859.	1860.
auf einen Tag	Fr. 3,953. 58 Cts.	Fr. 4,687. 99 Cts.
" " Bahnkilometer	8,584. 52 "	9,613. 02 "
" " Tag und einen Kilometer	23. 51 "	26. 33 "
" " Lokomotiv-Kilometer	2. 28 "	2. 38 "
" " Achsenkilometer	0. 08, ₇₅ "	0. 08, ₇₂ "

An diese Erläuterungen über die Ausgaben und den Betriebsdienst reihen wir noch folgende Aufschlüsse über den Personal-Bestand, die Assurance u. s. w. an.

Betriebs-Personal. In Folge der steten Zunahme des Verkehrs und der mit der Betriebs-Verwaltung zusammenhängenden Geschäfte schufen wir im Laufe des Berichtsjahres die Stellen zweier Adjunkten, die zunächst demjenigen Mitgliede der Direktion zugethieilt sind, welches der Leitung des Betriebes vorsteht. An die Stelle des ersten Adjunkten wurde Herr E. Weiß von Winterthur, an diejenige des zweiten Herr Fr. Zollinger von Grüningen ernannt. Im Fernern wurde behufs unmittelbarer Leitung und Überwachung des Fahr- und Expeditionsdienstes ic. die Stelle eines Betriebs-Chefs creirt, mit welcher wir den Herrn Kommandanten H. Müller von Bubikon betraut haben. Andere wesentliche Veränderungen sind im Laufe des Berichtsjahres im Personalbestand nicht eingetreten. Derselbe war folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Adjunkten der Direktion	2
Betriebs-Chef	1
Revisor nebst Gehülfen	3
Chef der Betriebs-Kontrolle	1
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrolle	4
Kontroleure	2
Kontrolle-Gehülfen	18
Billetdrucker und Abwart	2
Maschinenmeister, Gehülfe u. Zeichner	3
Werkführer	3
Werkstättebuchhalter u. Gehülfen	5
Materialverwalter	1
Magazinverwalter u. Gehülfen	4
Magazindiener u. Abwart	4
	53

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieure	2
Bahnaufseher	11
Bahnhof- u. Bahnwärter	<u>238</u>

251

III. Expeditions- und Transportdienst.

Bahnhof-Vorstände u. deren Gehülfen	10
Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gehülfen	23
Güter-Expedienten, Güterschaffner, Gehülfen u. Frachtbezüger	71
Portiers, Abwärte u. Nachtwächter	22
Stationseinnehmer u. Gehülfen	33
Telegraphisten u. Gehülfen	8
Wagenmeister u. Gehülfen	3
Wagenkontroleure	4
Wagenaufseher u. Wagenwärter	36
Gepäckträger	16
Arbeiter für Güterverladung	<u>222</u>
	448

IV. Fahrdienst.

Lokomotivführer u. Heizer	45
Zugführer u. Kondakteure	54
Lokomotivwischer u. Wagenwäscher	21

120

im Ganzen 872 Angestellte (ausschließlich der Werkstätte-Arbeiter). Auf einen Kilometer kamen am Schlusse des Berichtsjahres 4,89 Angestellte (gegenüber 4,12 im Vorjahr).

Affekuranz. Die einzelnen Versicherungssummen betrugen:

	1859.	1860.
Für Gebäude	Fr. 2,089,575.	Fr. 2,348,175.
" Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	" 3,485,266.	" 3,799,266.
" Brennmaterial und Magazinvorräthe . . .	" 761,700.	" 448,288.
" Transportgüter in den Schuppen lagernd . .	" 1,234,000.	" 3,180,000.
" Mobiliar in den Verwaltungs- und Stations- Gebäuden und Werkstätten	" 554,236.	" 993,971.
Total . . .	Fr. 8,124,777.	Fr. 10,769,700.

Wir begegnen hier namhaften Erhöhungen der Versicherungssummen, namentlich für Gebäude, welche erst im Berichtsjahre vollendet und unmittelbar nachher versichert wurden, ferner für solche Transportgüter, welche in den Schuppen lagern und endlich für Mobiliar in den Stations-Gebäuden und Werkstätten. Eine Verminderung der Affekuranzsumme trat bei den Brennmaterial-Vorräthen ein und hängt mit der Einstellung der Brennholzfeuerung zusammen.

Die in den Wagen verladenen und im Transporte begriffenen Güter waren mit Fr. 1,500,000. (gegenüber Fr. 1,000,000. im Vorjahr) versichert, welche Erhöhung durch die Zunahme des Waaren-Verkehrs geboten war.

Die Affekuranz-Prämien erscheinen in den verschiedenen Rubriken der Ausgaben-Rechnung.

Für den Inhalt zweier am 21. März in der Nähe von Wallisellen während der Fahrt in Brand gerathener, mit Baumwolle beladener Wagen, leistete uns die schweiz. Mobiliar-Affekuranz-Gesellschaft die vertragsgemäße Entschädigung.

Unfälle. Leider haben wir wieder einige Unglücksfälle zu beklagen, welche den Tod eines Angestellten und drei anderer Personen zur Folge hatten. Am 16. Februar verunglückte ein Wagenwärter, welcher auf der Station Oerlikon unvorsichtiger Weise den schon im Laufe begriffenen Zug besteigen wollte, dabei jedoch ausglitschte und an der Stations-Rampe erdrückt wurde. Die Hinterlassenen des Verunglückten beziehen die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungs-Kasse. Im Fernern wurde am 19. Mai bei der Station Döttingen-Klingnau ein blödsinniger Knabe, der unmittelbar vor dem Durchfahren des Zuges den Bahnkörper betreten hatte, von der Lokomotive ergriffen und getötet. Auf gleiche Weise fand am 4. Juni ein Erdarbeiter zwischen Oerlikon und Wallisellen seinen Tod. Endlich wurde am 18. Juli außerhalb des Bahnhofes Winterthur die Frau eines Reisenden, welche den Bahn-Nebergang ungeachtet des Abschlusses betreten hatte, vom Bahnzuge getötet.

Weitere erhebliche Unfälle oder Störungen des Betriebes sind — einige Verspätungen der Bahnzüge abgerechnet — im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

Finanz-Ergebnis.

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben erzeugt folgendes Resultat:

1859.		1860.	
Frk. 3,617,977. 15	.	Einnahmen	.
" 1,443,059. 33	.	Ausgaben	.
<u>Frk. 2,174,917. 82</u>	.	<u>Reinertrag</u>	.
% 60,10	.	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme	.
Frk. 12,938. 23	.	Reinertrag per Bahnkilometer	.
" 5,958. 67	"	" Betriebstag	.
" 35. 44	"	" Tag und Bahnkilometer	.
" 3. 44	"	" Lokomotivkilometer	.
" —. 13,06	"	" Wagenachsenkilometer	.
			% 62,05
			Frk. 15,721. 15
			" 7,666. 75
			" 43. 07
			" 3. 89
			" —. 14,25

Der Saldo-Bertrag von 1859 sowie der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes ist bei obiger Vergleichung außer Rechnung gelassen worden. Desgleichen wurde auch der Ertrag des Interesse-Conto für einmal noch ganz unberücksichtigt gelassen, obschon die auf den ausgeliehenen Betriebsgeldern erzielte Zinsen-Einnahme ebenfalls hätte mit in Berechnung gezogen werden können.

2. Dampfschiffahrts-Betrieb.

Auch im Berichtsjahre haben wir regelmäßige tägliche ein- oder mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseeuferplätzen, b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, c) zwischen Romanshorn und Lindau resp. Bregenz, d) zwischen Romanshorn und Konstanz und e) zwischen Romanshorn und Norschach. Aus den schon in unserm letzten Geschäftsbericht dargelegten Gründen wurde die Dampfbootverbindung zwischen Schaffhausen einer- und Konstanz und den übrigen Bodenseeplätzen anderseits auch während des letzthärrigen Sommerdienstes auf eine tägliche Hin- und Rückfahrt beschränkt, welche abwechselnd von Dampfbooten unserer Gesellschaft und von solchen der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau ausgeführt wird.

Das Netto-Resultat des Dampfbootbetriebes ist als „mittelbare Einnahme“ in die Bahnbetriebs-Rechnung aufgenommen worden. Wir theilen nachstehend die Dampfbootrechnung vom Jahre 1860 in ihren Hauptresultaten mit und fügen zum Behufe der Vergleichung auch die Ergebnisse des vorjährigen Dampfboot-Betriebes bei:

Einnahmen.

1859.			1860.		
Fr. 112,578	Cts. 63	Prozente. 46,95	Fr. 112,065	Cts. 88	Prozente. 41,63
99,134	52	41,34	II. Güter= "	123,303	46 45,80
8,289	15	3,45	III. Vieh= "	11,624	10 4,31
432	64	0,48	IV. Equipagen= "	515	58 0,19
17,419	49	7,26	V. Post= "	20,000	— 7,44
1,957	67	0,82	VI. Schlepp= u. Flößerlöhne und Verschiedenes	1,700	97 0,63
239,812	10	100	. . . . . Total-Einnahmen	269,209	99 100

Ausgaben.

1859.			1860.		
Fr. 61,243	Cts. 13	Prozente. 30,94	Fr. 60,819	Cts. 59	Prozente. 31,13
1,337	86	0,67	I. Löhnnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	1,015	42 0,52
101,388	95	51,22	II. Bureau-Bedürfnisse	99,453	18 50,91
6,383	93	3,23	III. Brennmaterial	4,575	14 2,34
17,591	72	8,89	IV. Schiffsspeise	17,457	97 8,93
8,962	81	4,53	V. Unterhalt und Reparaturen	10,420	59 5,34
1,024	53	0,52	VI. Hafengebühren, Zölle u. drgl.	1,635	86 0,83
197,932	93	100	. . . . . Total-Ausgaben	195,377	75 100

Finanz-Ergebniß.

1859.

Fr. 239,812. 10
" 197,932. 93
Fr. 41,879. 17

1860.

Fr. 269,209. 99
" 195,377. 75
Fr. 73,832. 24

Es wurden im Ganzen befördert:

Personen:

I. Klasse

II. Klasse

1859.

Anzahl

15,185

45,908

61,093

1860.

Anzahl

21,953

57,319

79,272

	1859.	1860.
Güter:		
Güter aller Art	286,140	412,712
Getreide	39,940	153,294
	326,080	566,006

Von sämmtlichen Booten wurden im Ganzen in 5506 Zeitstunden 18,513,8 Schweizerstunden oder 58,868 Kilometer, somit in einer Zeitstunde 16,14 Kilometer, zurückgelegt (1859: 20,287,7 Schweizerstunden oder 97,341 Kilometer in 5,805 Zeitstunden).

Der Verbrauch an Brennmaterial war: 173,844 Kubikfuß Nadel scheiter, 12,960 Kubikfuß Nadel prügel, 32,904 Kubikfuß Buchenholz, 4935 Zentner Bregenzer Braunkohlen, 24,162 Zentner Steinkohlen, in einem Kosten aufwande von Frk. 99,453. 18. — Drückt man im Verhältnis des Wärmeeffektes sämmtliche Brennmaterialien in Steinkohlenquantitäten aus, sieht also 1 Kubikfuß Nadescheiter = 10 lb Steinkohlen, 1 Kubikfuß Nadelprügel = 8 lb Steinkohlen, 1 Kubikfuß Buchenholz = 12 lb Steinkohlen, 16 lb Bregenzer Braunkohlen = 10 lb Steinkohlen, so kommt der ganze Brennmaterialverbrauch einer Quantität von 49,676,70 Zentnern Steinkohlen gleich. Hierin sind jedoch auch die Anheizungen mit 1,905,80 Zentner Kohlen inbegriffen.

An Schmiermaterial wurden 4560 lb Del und Talg verwendet, mit einem Gel daufwand von Frk. 2929. 67 (1859: 6152 lb in einem Kosten betrage von Frk. 4,092. 36).

Die Reparaturkosten der Dampfboote und Schleppschiffe sowie der übrigen Requisiten betragen (einschließlich der Werkstätte-Provision) Frk. 11,071. 84 (1859: Frk. 18,350. 95).

Die Durchschnittsverhältnisse über den Materialverbrauch und die Reparaturkosten ergeben folgendes Resultat:

	1859.	1860.
Ausgabe für Brennmaterial per Fahr-Kilometer	Frk. 1. 9	Frk. 1. 11,90
" " Schmiermaterial "	" —. 4,21	" —. 3,30
" " Reparaturen "	" —. 11,57	" —. 8,61
Gesamtausgaben . . . per Fahr-Kilometer	Frk. 1. 24,78	Frk. 1. 23,81

Der geringe Mehrverbrauch an Brennmaterial gegenüber dem vorhergehenden Jahre röhrt von dem größern Schleppdienst her, hingegen sind die Ausgaben für Schmiere und Reparaturen geringer als im Jahre 1859.

Der erzielte Netto=Ertrag repräsentiert, wenn von der Abrechnung einer Quote zu Gunsten des Reserve-Fonds abgesehen wird, einen Zins von 8½ Prozent des in diesem Zweige unserer Unternehmung engagirten Kapitals. Es ist dieses Resultat das günstigste, das seit dem Bestande unserer Dampfboot unternehmung, welche wir übrigens bekanntlich stets fort wesentlich als eine Hülfsanstalt der Bahnen unternehmung betrachtet haben, je erzielt worden ist.

Jede der vier Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee und Rhein hatte bisher ihr eigenes, von denjenigen der übrigen nicht selten sehr divergirendes, Transport=Reglement. Der Mangel an

Einheit in den Transportvorschriften macht sich indeß für das Verkehrtreibende Publikum von Jahr zu Jahr fühlbarer, zumal fast alle Hauptplätze von den Booten der sämmtlichen vier Anstalten befahren werden. Wesentlich auf unsere Veranlassung haben daher im abgewichenen Jahre wiederholte Verhandlungen stattgefunden zum Zwecke der Vereinbarung einer gemeinschaftlichen Transportordnung für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein. Die diesjährigen Verhandlungen konnten leider noch nicht zum Abschluß gebracht werden. Die Verständigung unter den beteiligten Verwaltungen wird durch den Umstand einigermaßen erschwert, daß, soweit es den Güterverkehr betrifft, die Transportvorschriften für die Dampfschiffahrt mit den unter sich ebenfalls abweichenden Reglementen der am Bodensee ausmündenden Eisenbahnen in thunlichste Uebereinstimmung gebracht werden müssen. Wir hegen übrigens die begründete Hoffnung, daß sich das angestrebte Ziel im Laufe dieses Jahres erreichen lassen.

Die Assuranzsumme für die Transportgüter betrug im Jahre 1860 Frk. 180,000.

Im Bestand der Schiffe ist keine Veränderung eingetreten. Derselbe beträgt 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 Bureau diener,
- 2 Kapitäns,
- 9 Steuermann und Schleppschifführer,
- 5 Maschinisten,
- 9 Heizer,
- 11 Matrosen,

zusammen 41 Angestellte, 6 weniger als im Vorjahr.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1860 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungs kassa der (Eisenbahn- und Dampfschiff-) Angestellten der Gesellschaft Frk. 104,212. 16., der Aktivsaldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 6,256. 9. Erstere zeigt gegenüber dem Vorjahre wieder einen Vorschlag von Frk. 18,246. 57., letztere einen solchen von Frk. 1,927. 60. — Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungs kassa belaufen sich auf Frk. 3,539. 67., diejenigen der Krankenkassa auf Frk. 5,145. 20.

V. Bahnbau.

Die in dieser Richtung während des Berichtsjahres entwickelte Thätigkeit beschlägt theils die Fortsetzung und die Vollendung früher begonnener Bauten theils den Beginn neuer Bauten und die Einleitungen zu der Anhandnahme solcher.

In ersterer Beziehung haben wir vor Allem des Ausbaues des Bahnhofes von Winterthur und des Weiterbaues des Bahnhofes von Zürich zu erwähnen. Der Bahnhof von Winterthur ist soviel als vollendet. Der Ausbau desselben während des Betriebes war mit besondern Schwierigkeiten verbunden, ging aber gleichwohl glücklich von Statten. Wir befreuen uns, den Bahnhof Winterthur in seiner definitiven Gestaltung als gelungen und allen berechtigten Ansforderungen entsprechend bezeichnen zu können. Es ist auch der für denselben aufgestellte Kostenvoranschlag nur in einem verhältnismässig unerheblichen Betrage überschritten worden. Auf dem Bahnhofe Zürich war die bauliche Thätigkeit wesentlich auf den Weiterbau des Vorbahnhofes gerichtet. Die Planie des letztern wurde ausgedehnt und eine entsprechende Erweiterung der Geleise sammt den dazu gehörenden Einrichtungen zur Ausführung gebracht. Ferner wurde eine zweite Lokomotivremise gebaut, in welcher vorerst der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen derjenige Raum für Unterbringung ihrer Lokomotiven, auf den sie ein vertragsmässiges Recht hat, angewiesen wird, in welcher aber auch 5 Stück Lokomotiven unserer Gesellschaft remisiert werden können. In Folge der Herstellung dieser Bauten musste eine Versetzung der Holzschuppen, die sich auf dem Platze befanden, auf welchem allein die Lokomotivremise schicklicher Weise erbaut werden konnte, statt finden. Sie sind nun an einer Stelle des Vorbahnhofes, auf welcher sie voraussichtlich werden stehen bleiben können, wieder aufgeführt worden und sollen in Zukunft zur Unterbringung von Nutzholz für die Werkstätte dienen. Manche weitere Bauten von minderem Belange, welche auf dem Vorbahnhofe ausgeführt wurden, lassen wir unerwähnt.

Die Anfertigung der definitiven Katasterpläne und Katasterbücher der Nordostbahn ist für die Ostlinien gänzlich, für die Westlinien zum größten Theile durchgeführt worden.

Während des Berichtsjahres ist es gelungen, wieder eine Reihe verwickelter Abrechnungen mit Bauunternehmern zum Abschlusse zu bringen. In Folge dessen warten nun nur noch sehr wenige Rechnungsverhältnisse dieser Art ihrer definitiven Erledigung.

Die neuen Bauten anlangend, welche in dem Berichtsjahre entweder wirklich begonnen oder zu deren Anhandnahme die erforderlichen Einleitungen getroffen worden sind, gedenken wir vor Allem der Legung des zweiten Geleises, welche zunächst auf der Bahnstrecke Zürich—Turgi bewerkstelligt wird. Die dahерigen Arbeiten sind in vollem Gange und wir hoffen, sie bis zum 1. Juni d. J., mit welchem Zeitpunkte der Sommerfahrtenplan auf unserer Bahn in's Leben treten wird, wenn nicht ganz, doch größtentheils zum Ziele gediehen zu sehn. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß wir für die Lieferung der zu der Legung des zweiten Geleises erforderlichen Schienen in Benutzung der gegenwärtig ausnahmsweise niedrigen Eisenpreise einen sehr günstigen Vertrag haben abschließen können. Gemäß demselben kommt uns die Tonne Schienen, auf unser

Bahnneß geliefert, auf bloß Frkn. 189. 80 zu stehen, während wir bei früheren Schienenbestellungen bis auf Frkn. 301. 50 bezahlen mußten.

Das Aufnahmgebäude auf dem Bahnhofe in Zürich entspricht den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen in keiner Weise mehr. Wir waren schon seit längerer Zeit von der Unzulänglichkeit desselben eben so sehr überzeugt, wie von der Nothwendigkeit, die räumliche Konzentrirung der sämtlichen Bureaux der Zentralverwaltung endlich in's Werk zu setzen. In Würdigung dieses nach zwei Richtungen hin zu Tage tretenden Bedürfnisses haben wir in den im Anfange des Jahres 1860 für den Ausbau der Nordostbahn aufgestellten Voranschlag einen sachbezüglichen erheblichen Ansatz aufgenommen. Selbstverständlich ist nun aber bei der Festsetzung des Planes für das neue Verwaltungs- und Aufnahmgebäude auf die Brücken- und Straßenbauten, welche in der Nähe desselben ausgeführt werden sollen, geeignete Rücksicht zu nehmen, damit die wünschbare Einheit und Harmonie in alle diese baulichen Anlagen gebracht werde. Da jedoch die Projekte für die erwähnten Brücken- und Straßenbauten erst noch in der Ausarbeitung begriffen sind, so kann von der Aufstellung eines definitiven Planes für das neue Verwaltungs- und Aufnahmgebäude oder gar von der Inangriffnahme des letztern noch nicht die Rede sein. Wir hoffen übrigens, es sollte dies im Laufe des bevorstehenden Sommers möglich werden. Um unserseits keinerlei Verzögerung in die Ausführung der so dringenden Baute zu bringen, lassen wir Pläne für dieselbe vorarbeiten und zwar auf Grundlage derselben die Brücken- und Straßenbauten in der Umgebung des Bahnhofes betreffenden Voraussetzungen, deren Verwirklichung uns am wahrscheinlichsten vorkommt. Damit diese Pläne in einer den Bedürfnissen, welche durch die beabsichtigte Baute befriedigt werden sollen, thunlichst entsprechenden Weise angefertigt werden, haben wir ein sehr einlässliches Programm für das projektierte Verwaltungs- und Aufnahmgebäude aufgestellt und den Architekten, die wir um die Einreichung von Plänen angegangen, als Leitsaden übergeben.

Der Vorbahnhof in Zürich stellt sich trotz seiner großen Ausdehnung gleichwohl Ange- sichts der außerordentlichen Zunahme des Güterverkehrs als zu beschränkt heraus. Wir haben deshalb unter Zustimmung des Verwaltungsrathes eine beträchtliche Erweiterung desselben auf seiner westlichen Seite beschlossen und die zu diesem Ende hin erforderliche Expropriation bereits eingeleitet. Es wird dann der westliche Theil des in solcher Weise vergrößerten Vorbahnhofes ausschließlich für Rohartikel (Steine, Kohlen, Brenn- und Nutzholz), der östliche Theil dagegen einzig für sogenannte Kaufmannsgüter bestimmt werden.

Betreffend die definitive bauliche Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen, der auch für die im Weiterbau von Waldshut bis Constanz begriffene Badische Staatsbahn zu dienen hat, sind Unterhandlungen zwischen der Badischen Eisenbahn-Verwaltung und der unterzeichneten Direktion schwierig.

Bei dem Punkte, bis auf welchen der Bahnbau im Laufe des Berichtsjahres gediehen war, glaubten wir das technische Centralbureau, das damals allein noch bestehende Sektionsbureau Baden und das Bureau der Hochbaufktion aufheben zu sollen. In Folge dessen besteht unser höheres technisches Personale zur Stunde lediglich noch aus zwei Bahningenieuren, von denen

der eine die Westlinien, der andere die Ostlinien als Geschäftskreis angewiesen erhalten hat, und dem Maschinenmeister. Es soll damit nicht gesagt sein, daß wenn umfängliche Neubauten zur Ausführung zu kommen haben, das höhere technische Personal in seinem gegenwärtigen Bestande ausreichen wird. Herrn Oberingenieur Beck haben wir bei Anlaß seines Scheidens aus unserer Mitte für die ebenso rasche als gelungene Ausführung des Baues der Nordostbahn unsere vollste Anerkennung ausgesprochen.

VII. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden statt. Es wurde nämlich Herr Regierungsrath und Finanzdirektor Wild in Zürich an die durch den Hinschied des sel. Herrn Ott-Imhof vakant gewordene Stelle in dem Verwaltungsrath gewählt.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 2942 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 28 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1860 schließen, versichern wir Sie, Lit., unserer vollen Hochachtung.

Zürich, den 9. April 1861.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

N e b e r s i c h t

der

Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1860.

Nach den Monaten.

Ad pag. 40.

Monat.	Kilometer.	Personen.						Gepäck.		Hunde.		Vieh.		Equipagen.		Güter.								Mittelbare Betriebs-Einnahme.	Total-Einnahme.	Betriebsniss per Kilometer.							
		I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.		Total.	Einnahme.	Ctr.	Einnahme.	Stück.	Einnahme.	Stück.	Einnahme.	Stück.	Einnahme.	Eisgut.	I. Cl.	II. Cl.	Cl. A.	Cl. B.	Total.	Einnahme.									
		Anzäh.	Anzäh.	Anzäh.	Anzäh.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Fr.	Ctr.	Fr.	Ctr.	Fr.	Ctr.	Fr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Fr.	Ctr.								
Jänner	178	126	20,609	53,048	73,783	86,874	05	4,669	4,412	53	181	133	10	1,925	4,658	84	8	138	10	8,699	73,525	115,597	66,956	96,666	361,443	141,774	37	.	237,990	99	1,337	03	
Februar	178	125	18,028	45,776	63,929	80,303	85	5,195	5,018	68	154	95	75	3,224	7,594	95	12	117	45	9,222	74,326	131,518	83,418	86,853	385,337	154,355	76	.	247,486	44	1,390	37	
März	178	212	19,911	52,042	72,165	93,644	82	6,247	5,937	87	211	157	30	3,471	6,871	58	25	468	40	10,855	85,689	157,023	75,654	135,529	464,750	184,095	72	.	291,175	69	1,635	82	
April	178	359	24,815	71,907	97,081	126,026	04	6,704	6,727	76	238	181	45	2,464	6,133	88	20	368	80	10,236	81,099	130,263	74,272	113,153	409,023	159,630	80	.	299,068	73	1,680	16	
Mai	178	906	33,360	88,643	122,909	165,704	66	8,602	8,906	89	338	279	99	4,126	11,105	17	40	426	75	13,040	80,088	118,994	93,812	148,518	454,452	167,701	91	.	354,125	37	1,989	47	
Juni	178	1,821	35,747	90,411	127,979	168,312	41	9,584	10,432	79	243	216	27	4,792	12,996	27	86	1,620	18	11,530	79,587	129,064	95,718	141,463	457,362	169,719	73	.	363,297	65	2,041	—	
Juli	178	3,302	52,565	113,123	168,990	253,402	13	13,679	14,628	94	317	266	07	3,621	8,845	71	19	226	45	11,360	81,223	120,866	93,182	141,871	448,502	166,034	93	.	443,404	23	2,491	04	
August	178	3,948	51,779	99,478	155,205	257,274	03	15,005	17,116	58	832	293	80	3,642	8,373	06	48	787	40	12,643	91,319	132,599	137,148	129,623	503,532	196,875	91	.	480,720	78	2,700	68	
September . . .	178	2,881	43,266	105,515	151,662	217,893	80	11,967	12,865	73	375	345	30	4,088	8,901	09	80	1,415	50	13,209	102,943	133,447	118,830	137,606	506,035	205,977	16	.	447,398	58	2,513	48	
Oktober	178	1,081	33,543	77,837	112,461	159,409	15	9,973	10,437	47	371	294	77	3,153	7,564	24	63	1,355	63	14,148	95,890	156,035	276,309	126,520	668,902	255,398	19	.	434,459	45	2,440	78	
November	178	307	21,928	66,814	89,049	114,248	29	7,022	6,630	12	297	226	95	2,534	6,620	77	10	198	40	14,230	92,534	163,444	198,864	165,551	634,623	245,539	44	.	373,463	97	2,098	11	
Dezember	178	217	20,259	60,897	81,373	104,034	72	6,034	5,675	42	283	176	90	2,500	5,265	34	21	311	25	13,189	93,420	130,709	139,891	163,145	540,354	209,658	90	.	325,122	53	1,826	53	
Jan.—Dez.	178	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	442,044	70	442,044	70	2,483	39		
Total 1860	178	15,285	375,810	925,491	1,316,586	1,827,127	95	104,681	108,790	78	3,340	2,667	65	39,537	94,930	90	432	7,434	31	142,361	1,031,643	1,619,559	1,454,054	1,586,698	5,834,315	2,256,762	82	442,044	70	4,739,759	11	26,627	86
" 1859	168, ⁴⁰	12,232	317,404	932,153	1,261,789	1,732,319	20	114,239	102,413	—	3,027	2,295	37	28,211	59,662	35	452	7,681	82	119,279	860,408	1,293,132	828,853	1,007,627	4,109,299	1,593,508	48	120,096	93	3,617,977	15	21,522	76

Übersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1860.

Nach den Stationen.

Ad pag. 40.

	1859.										1860.									
	Betriebs- tage.	Personen.	Gepäck.	Güter.			Vieh und Hunde.	Total- Einnahmen.			Betriebs- tage.	Personen.	Gepäck.	Güter.			Vieh und Hunde.	Equi- pagan.	Total- Einnahmen.	
				Versandt.	Angekommen.	Total.								Versandt.	Angekommen.	Total.				
Nomanshorn	365	23,848	2,707	603,742	151,782	755,524	1,839	404,584	20	366	24,493	2,981	944,169	212,700	1,156,869	2,584	10	757,852	43	
Aurisweil	"	12,770	2,203	13,748	26,853	40,601	464	23,834	47	"	12,648	339	21,732	35,655	57,387	1,410	4	29,243	30	
Erlen	214	3,733	81	3,370	6,216	9,586	63	5,134	77	"	6,441	138	10,268	9,411	19,679	184	—	11,038	39	
Sulgen	365	9,515	1,144	7,885	24,003	31,888	376	17,926	59	"	8,862	286	7,976	28,859	36,835	412	—	15,610	42	
Bürglen	"	5,406	919	17,862	29,949	47,811	359	13,016	77	"	6,389	69	23,576	34,029	57,605	649	—	16,427	02	
Weinfelden	"	19,781	1,903	20,354	33,862	54,216	826	38,278	81	"	19,758	947	26,996	37,471	64,467	1,756	3	48,045	86	
Märstetten	"	9,136	1,026	17,274	25,387	42,661	496	17,890	03	"	8,666	247	18,603	36,014	54,622	725	2	18,726	56	
Mülheim	"	9,956	619	—	—	47	9,706	40	"	9,645	725	—	—	—	55	—	9,752	40		
Tiefen	"	5,764	1,677	41,754	20,676	62,430	667	15,738	45	"	6,235	367	45,015	27,938	72,953	594	—	18,137	82	
Frauenfeld	"	39,499	1,683	83,311	160,639	243,950	755	107,168	58	"	41,856	1,837	105,384	179,054	284,433	710	3	112,680	18	
Zofikon	"	7,923	218	4,671	14,270	18,941	178	8,291	25	"	8,069	119	6,545	13,226	19,771	143	1	7,939	76	
Wiesendangen	"	6,993	189	2,544	2,529	5,073	123	5,215	02	"	6,947	52	2,280	4,725	7,005	161	—	5,518	16	
Winterthur	122,552	5,157	200,719	563,948	764,667	6,643	450,132	—	"	119,727	5,934	230,404	647,549	877,953	8,596	37	513,553	48		
Hettlingen	"	2,609	150	—	—	62	2,342	48	"	2,192	212	—	—	—	97	—	1,993	76		
Henggart	"	4,986	200	—	—	80	4,782	59	"	4,769	385	—	—	—	79	—	4,279	96		
Andelfingen	"	17,578	2,322	43,177	13,295	56,472	1,433	36,746	69	"	18,636	518	40,825	33,618	74,443	1,843	1	37,839	97	
Marthalen	"	7,650	613	10,826	31,576	42,402	255	10,245	90	"	7,380	164	9,788	23,268	33,056	270	—	11,353	21	
Dachsen	"	14,368	236	3,727	1,202	4,929	68	15,772	—	"	14,784	765	1,599	2,488	4,087	58	—	19,997	60	
Schaffhausen	"	43,645	3,779	437,427	84,141	521,568	1,421	247,692	87	"	46,851	4,239	401,872	165,481	570,353	1,647	41	340,226	08	
Kemmental	"	5,434	1,187	9,808	14,095	23,903	159	5,795	34	"	6,074	51	7,633	18,624	26,257	153	—	5,462	35	
Effretikon	"	17,363	1,299	4,333	3,204	7,537	1,154	17,453	47	"	17,712	282	5,655	9,048	14,703	998	—	12,022	—	
Wallisellen	"	18,267	893	13,201	18,784	31,985	264	69,734	45	"	17,705	368	13,695	23,370	37,065	159	4	18,735	80	
Oerlikon	"	19,444	2,164	10,461	13,350	23,811	69	11,562	41	"	21,689	199	30,189	35,060	65,249	107	—	11,753	82	
Zürich	358,564	29,731	606,971	1,570,064	2,177,035	6,946	1,413,075	10	"	360,649	37,008	833,030	2,170,000	3,003,030	9,276	149	1,645,711	57		
Allstätten	"	10,619	102	—	—	24	4,522	28	"	11,256	142	—	—	—	14	—	3,969	81		
Schlieren	"	12,990	315	—	—	43	7,065	49	"	13,937	348	—	—	—	34	—	7,401	46		
Dietikon	"	18,647	9,967	6,899	43,435	50,334	71	20,854	30	"	19,253	1,000	12,498	32,453	44,951	90	—	21,042	68	
Küllwangen	"	5,945	231	—	—	16	4,390	28	"	5,746	295	—	—	—	12	—	4,512	22		
Baden	"	84,392	4,678	45,684	66,489	112,173	1,058	137,688	15	"	88,402	5,648	51,463	94,851	146,314	1,046	27	151,475	58	
Turgi	"	22,856	1,321	39,001	47,372	86,373	155	28,805	47	"	21,731	897	37,397	40,403	77,800	248	—	37,209	64	
Siggenthal	136	1,637	76	2,404	984	3,388	10	1,932	44	"	5,185	241	12,203	6,896	19,099	36	—	7,748	05	
Döttingen	"	4,328	235	1,889	1,525	3,414	110	4,914	24	"	9,426	357	6,366	8,870	15,236	418	—	12,336	79	
Koblenz	"	2,974	135	24,672	1,944	26,616	137	9,423	32	"	6,013	314	24,263	33,441	57,704	326	—	19,506	96	
Brugg	365	40,683	2,933	95,528	59,456	154,984	1,190	70,822	98	"	41,428	2,642	90,453	103,692	194,145	1,099	21	71,396	51	
Schönenbach	"	13,472	721	—	—	22	13,406	61	"	13,496	862	—	—	—	26	—	14,483	25		
Widlegg	"	27,422	1,424	37,601	67,441	105,042	526	43,552	70	"	28,195	1,587	44,955	113,891	158,846	386	4	51,373	91	
Rapperswil	"	6,059	135	4,476	17,613	21,789	32	6,916	30	"	5,489	106	6,228	23,768	29,996	38	—	8,135	19	
Aarau	"	52,320	6,750	72,417	66,470	138,887	1,073	191,465	02	"	52,019	3,677	78,195	158,537	236,732	3,058	66	213,215	46	
Centralbahn	"	66,607	11,561	1,279,586	459,305	1,738,891	1,051	—	"	61,733	11,185	1,345,221	524,630	1,869,851	1,559	28	—	—		
franco-Suisse	"	4,519	1,755	6,680	25,433	32,113	—	—	"	2,437	774	3,851	9,751	13,602	—	—	—	—		
Westbahn	"	—	—	—	—	—	—	—	"	4,297	1,956	15,005	58,953	73,958	—	—	—	—		
Vereinigte Schweizer Bahnen:																				
a) per Winterthur . . .	"	25,655	4,099	91,570	136,416	227,686	607	—	"	24,750	4,129	125,394	215,934	341,328	840	18	—	—		
b) per Wallisellen . . .	"	60,650	3,300	114,315	284,324	398,639	255	—	"	70,916	4,332	209,015	566,192	775,207	742	6	—	—		
Königl. Württemberg. Pahn . . .	"	601	317	8,860	875	9,735	—	—	"	637	328	—	—	—	—	—	—	—		
" Payerische Pahn . . .	"	489	258	—	—	—	—	—	"	943	521	—	—	—	—	—	—	—		
Großherzogl. Habsch. Pahn . . .	136	11,814	1,538	120,852	20,692	141,544	111	—	"	29,678	4,297	702,046	85,366	787,412	239	7	—	—		
französische Ostbahn . . .	306	326	288	—	—	—	—	—	"	366*	1,442	811	282,523	6,099	288,622	—	—	—		
Betriebs-Kontrolle (mittelbare Betriebs-Einnahmen) . . .	—	—	—	—	—	—	—	120,096	93	—	—	—	—	—	—	—	442,044	70		
	1,261,789	114,239	4,109,299	4,109,299	—	31,238	3,617,977	15		1,316,586	104,681	5,834,315	5,834,315	—	42,877	432	4,739,759	11		

* für Güter 200.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft
vom Jahre 1860,

II. Rechnung über die Vollendung des Baues der Schweiz. Nordostbahn
vom Jahre 1860,

III. Bilanz auf 31. Dezember 1860
und

IV. Ausweis über den Reservekonto
auf 31. Dezember 1860.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.

	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
I. Personentransport	1,827,127	95				
II. Gepäcktransport	109,929	88				
III. Pferde- und Vieh-Transport	96,459	45				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	7,434	31				
V. Gütertransport	2,256,762	82	4,297,714	41		

B. Mittelbare Betriebseinnahmen.

I. Pacht- und Mietzinse	81,601	74				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordost- bahn auf andern Bahnen	19,576	26				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	156,444	17				
IV. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	57,592	17				
V. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	73,832	24				
VI. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	2,068	73				
VII. Verschiedenes	50,929	39	442,044	70	4,739,759	11

Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1859

25,807 06

Summa der Einnahmen

4,765,566 17

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1860.

Ausgaben.

A. Eisenbahnbetrieb.

I. Centralverwaltung.

	Frk.	Ets.	Frk.	Ets.	Frk.	Ets.
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	52,013	25		
2. Reiseauslagen	2,149	59		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	3,971	06		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	24,041	88		
5. Porti	1,599	56		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	1,687	98	85,463	32

II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.

	Frk.	Ets.	Frk.	Ets.	Frk.	Ets.
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter)	200,313	20		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	342	23		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	7,779	01		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	27,008	64		
5. " der Kunstdämmen	5,423	67		
6. " des Oberbaues	61,847	48		
7. " der Einfriedigungen, Barrieren u. s. f.	3,665	90		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	3,008	70		
9. " der Gebäude	17,395	54		
10. " des Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. s. f.	6,167	39		
11. Räumung von Schnee und Eis	2,751	12	335,702	88

III. Expeditions-Dienst.

1 Allgemeine Kosten.

	Frk.	Ets.	Frk.	Ets.	Frk.	Ets.
a. Besoldung und Entschädigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	93,535	65				
b. Bekleidung derselben	3,044	31				
c. Büreaukosten	6,522	85				
d. Beleuchtung und Heizung der Bureaux	20,767	72				
e. Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	13,701	20	137,571	73		
Übertrag . . . . .	.	.	137,571	73	421,166	20

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.

	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.	Frk.	Gts.
Uebertrag .	.	.	137,571	73	421,166	20
2. Personen-Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Ge- päck-Expedienten und Gepäckträger	45,986	57				
b. Bekleidung derselben	2,144	42				
c. Druckosten	9,645	64				
d. Ersatzleistungen	49	48	57,826	11		
3. Güter-Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedien- ten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. s. f. .	210,018	56				
b. Bekleidung derselben	1,855	72				
c. Druckosten	14,063	03				
d. Ersatzleistungen	3,741	02				
e. Uffekuranz der Güter	5,532	27	235,210	60	430,608	44
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Besoldung und Entschädigung der Beamten und An- gestellten der Materialverwaltung	16,425	87				
b. Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	2,216	64				
c. Uffekuranz der Materialvorräthe	449	05				
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signa- lisation	20,734	08	39,825	64		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a. Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zug- führer, Condukteure und Wagenwärter	100,679	33				
b. Bekleidung derselben	9,293	15				
c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Aus- rüstung und Reservestücken	166,842	42				
d. Öl und Schmiere für die Wagen	9,734	64				
e. Beleuchtung und Heizung derselben	3,872	67				
f. Uffekuranz der Wagen	2,262	15				
g. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	150	—	292,834	36		
Uebertrag .	.	.	382,660	—	851,774	64

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1860.

Ausgaben.

	Erf.	Gts.	Erf.	Gts.	Erf.	Gts.
Uebertrag			332,660	—	851,774	64
3. Zugkraftskosten.						
a. Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien des Maschinenpersonals	132,397	43				
b. Bekleidung derselben	1,619	96				
c. Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	500	37				
d. Brennmaterial	224,787	60				
e. Schmiermaterial	13,059	39				
f. Buchmaterial	5,195	35				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmern	16,346	19				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausstattung und Reservestückchen	101,360	28				
i. Absicherung der Lokomotiven	1,436	—	496,702	57	829,362	57
V. Bahntelegraphie					8,418	39
VI. Verschiedenes					21,561	58
Total der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes					1,711,117	18
B. Verzinsung der Anleihen					1,014,538	50
C. Einlage in den Reservesond (7 % des Reinertrages)					213,811	43
D. Dividende für die Aktien					1,722,480	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1861					103,619	06
Total gleich der Einnahme					4,765,566	17

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Einnahmen.

Betrag des laut Rechnungsabschluß vom 31. Dezember 1859 für die Vollendung des Bahnhofes
der Nordostbahn ausgeworfenen Baukapitals

Fr. Ets.

3,250,000 —

Summa 3,250,000 —

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1860.

Ausgaben.

Allgemeine Verwaltung.

	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
Herstellung der Aktien und Obligationen	2,488	87		
Provisionen- und Cours-Vergütungen	—	—		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes	8,617	04		
Gehalte des Administrations-Personals	8,511	89		
Reiseauslagen	567	36		
Postporti und Kommissionskosten	3,598	23		
Druck- und Insertionskosten	2,121	33		
Mietzinse, Heizung und Beleuchtung	1,660	20		
Büreaukosten	1,748	71		
Bibliothek und Zeitungen	352	01		
Verschiedenes	335	66	30,001	30

Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).

Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	41,512	30		
Inventarstücke . . . . .	.	.	256	38		
Materialien . . . . .	.	.	435	60		
Verschiedenes . . . . .	.	.	1,540	97	43,745	25

Expropriation.

Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	5,789	77		
Entschädigungen . . . . .	.	.	8,138	73		
Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	7,036	07		
Verschiedenes . . . . .	.	.	363	95	21,328	52

Bahnbau.

Allgemeines.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	51,602	27				
Inventarstücke	107	40				
Materialien	262	54				
Büreaukosten	509	62				
Verschiedenes	5	95	52,487	78	95,075	07
Uebertrag . . . . .	.	.	52,487	78		

II. Rechnung über die Fertigstellung des Baues

Ausgaben.

	Uebertrag	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
Unterbau.									
Erdarbeiten	89,710	73							
Stützmauern	4,518	54							
Tunnels	17,587	43							
Brücken, Durchlässe und Kanäle	81,681	79							
Wegbauten	22,209	29							
Uferbauten	7,441	44							
Bettung	60,512	23							
Verschiedenes	3	—							
			283,664	45					
Oberbau.									
Schwellen	79,888	78							
Schienen und deren Befestigungsmittel	182,490	95							
Wegübergänge	647	38							
Legen des Oberbaues	37,639	95							
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger &c.	19,490	11							
Verschiedenes	31	45							
			320,188	62					
Bahnhöfe und Stationsplätze.									
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen .	397,480	34							
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen .	57,983	76							
Wasser-Reservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen .	176	78							
Hebekrähen und Brückenwaagen .	12,655	67							
Technische Einrichtung der Werkstätten .	563	67							
Verschiedenes	4,518	27							
			473,378	49					
Total der Ausgaben									
			1,887,633	32					

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1860.

Rechnungs-Abschluß.

Summa der Einnahmen

	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.	Frfl.	Cts.
--	-------	------	-------	------	-------	------

3,250,000 —

Summa der Ausgaben

.	.	1,287,633	32			
---	---	-----------	----	--	--	--

Hie von fallen in Abzug:

- 1) Zahlung der Großh. Badischen Eisenbahn=Verwaltung für die Abtretung eines Theils des unmittelbar bei Schaffhausen doppelspurig ausgeführten Bahnkörpers der ehemaligen Rheinfallbahn
- 2) Abschlagszahlung der Großh. Badischen Eisenbahnverwaltung an die von ihr zu übernehmende Quote der Kosten des Bahnhofes Schaffhausen

180,000	—					
50,000	—	230,000	—			
<hr/>						

Netto betrag der Ausgaben

.	.	.	.	.	1,057,633	32
<hr/>						

Saldo auf neue Rechnung

.	.	.	.	.	2,192,366	68
<hr/>						

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Debitoren.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1859			45,473,416	62		
Betrag der laut Rechnung vom 31. Dezbr. 1859 auf den Reserve-Konto übergetragenen Kapitalrata . .			902,533	38		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnhofes im Jahre 1860, laut Rechnung vom 31. Dezember 1860			1,057,633	32		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1860					47,433,583	32
Nestirender Kapitalsaldo					2,192,366	68
Ausweis dieses Saldo:						
Aktiva.						
Kassa-Konto	633,356	48				
Werthpapiere	269,670	—				
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen) . .	584,215	88				
Liegenschaften-Konto	139,151	16				
Scontogeschäft	1,911,972	06				
Diverse Hauptbuchdebitoren	1,191,519	94	4,729,885	52		
Passiva.						
Diverse Hauptbuchkreditoren	1,060,530	78				
Betriebs-Konto (Übertrag von der Betriebsrechnung vom Jahre 1860 auf diejenige vom Jahre 1861)	103,619	06				
Reserve-Konto	1,373,369	—	2,537,518	84		
					2,192,366	68
						49,625,950

Gesellschaft auf 31. Dezember 1860.

IV. Ausweis über den Reserve-Konto auf 31. Dezember 1860.

	Erf.	Cts.
Bestand am 31. Dezember 1859	1,159,557	57
Einnahme im Jahre 1860:		
7 % des Nettovertrages der Nordostbahnenunternehmung im Jahre 1860	213,811	43
Bestand am 31. Dezember 1860	1,373,369	—