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: 24.11.2025

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

Achter geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

ben 30. April 1861

Statt findende

generalversammlung der Aktionäre.

Jürich, Druck von Orell, Füßli und Comp. 1861.

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

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Pahn sich zieht, und zu dem Dunde.

Die neue Transportordnung ber Nordoftbahn, beren Erlaffung in unferm legten Geschäftsberichte in Aussicht gestellt worden ift, trat mit dem 15. Juni 1860 wirklich ins Leben. Wir haben Ihnen ichon fruher mittheilen konnen, daß die Regierung bon Burich uns die Erklarung abgegeben, fie habe fich babon überzeugt, daß biese Transportordnung "im Ginklange mit ben Borfdriften ber unserer Gesellschaft ertheilten Konzession ftebe." Die Regierung von Aargau, welche fich ebenfalls in Betreff der Transportordnung mit uns in's Bernehmen gesetht hatte- und auf deren Wunsch einzelne Abanderungen in berselben porgenommen worden waren, eröffnete uns mit Buschrift vom 26. Mai 1860, "baß fle mit bem Erlaffe ber neuen Transportordnung einberftanden fei". Saben die Regierungen ber Rantone, in beren Gebiet bie Norboftbahn liegt, soweit fie fich veranlagt faben, eine Brufung ber Transportordnung eintreten zu laffen, ihre Uebereinstimmung mit berfelben zu erkennen gegeben, fo scheint sie gemäß vielfachen Wahrnehmungen, die wir zu machen im Falle waren, auch bem die Bahn benutenden Aublikum zur Befriedigung zu gereichen. Wir haben nun aber nicht außer Acht gelaffen, bag es nicht genügen wurde, nur für ben internen Verkehr ber Nordostbahn, also blog innerhalb ber Grenzen unferes Bahnneges eine den berechtigten Anforderungen des Bublifums entsprechende Trans= portordnung zu befigen, fondern daß barauf hingearbeitet werden muffe, derfelben auch in weitern Rreifen Geltung zu verschaffen. Unsere auf Die Erreichung Dieses Bieles gerichteten Bemuhungen maren nicht ohne Erfolg. Die Gefellichaft ber Bereinigten Schweizerbahnen hat icon vor geraumer Beit nicht blog bazu Sand geboten, daß unsere Transportordnung dem direkten Verkehre zwischen ben Vereinigten Schweizerbahnen und ber Nordoftbahn zu Grunde gelegt werde, sondern fie hat Diefelbe auch fur ihren internen Verkehr eingeführt. War auf Diese Weise eine Einigung im Often ber Schweiz erzielt worben, so hat hinwieder eine in ben letten Tagen abgehaltene Konferenz von Abgeordneten ber bei ben haupt= fächlichften Bahnlinien der Schweiz betheiligten Eisenbahngesellschaften zu dem erfreulichen Ergebnisse geführt, daß unsere Transportordnung für den direkten Berkehr auf den sämmtlichen Gifenbahnlinien ber Weftbahn, der Frangofisch-Schweizerischen (Franco-Suisse) Gisenbahn, ber Centralbahn, ber Bereinigten Schweizerbahnen und ber Nordoftbahn Geltung erhalten foll.

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn, wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Necht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der Bahn und dem sinanziellen Einsusse des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Frk. 500 für jede im Betriebe besindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrath von diesem Nechte so lange keinen Gebrauch machen dürse, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservesond einverleibten Summen abwerse. Der Bundesrath hat nun vermittelst Schlußenahme vom 25. Februar 1861 zum ersten Male von diesem Rechte Gebrauch gemacht, indem er, nachedem vorher zwischen dem Eidgenössischen Postdepartemente und uns sachbezügliche Unterhandlungen gepslogen worden waren, die von der Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1859 zu bezahlende Konzesssischen 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) sestgeset hat. Wir haben keinen Anstand genomemen, diese Beträge dem Postdepartemente auszubezahlen.

Das Eidgenössische Postbepartement, zu bessen Geschäftstreis auch die Telegraphie gehört, beabsich=
tigt 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 insosern nachgesucht,
als die Nordostbahngesellschaft angegangen wurde, die steinernen Postamente für die von der Eidgenossens
schaft zu liesernden eisernen Stangen zu beschaffen. Wir haben gleich andern Eisenbahnverwaltungen
zu einer Uebereinkunft in diesem Sinne Hand geboten, jedoch darauf gedrungen, daß sowohl im Inter=
esse der Sicherheit des Bahnbetriebes, wie in demjenigen der Kostenersparniß kurze Eisenstangen in Answendung gedracht werden. Unsere Bemühungen sind wenigstens für die Linie Zürich—Baden von
Erfolg gewesen.

Wir erwähnen noch am Schlusse dieser Abtheilung unseres Geschäftsberichtes, daß der in unserm letten Berichte als in Aussicht stehend erwähnte Vertrag mit der Stadt Winterthur betressend Herkellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen dem dortigen Güterbahnhose und dem neben demselben projektirten Korn=, Kauf= und Salzhause und betressend Regelung der daherigen zukünstigen Beziehungen zwischen diesen Anstalten auf der einen und der Nordostbahn auf der andern Seite während des Berichtsjahres zum Abschlusse gediehen ist.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Laufe des Jahres 1860 haben vielfache Unterhandlungen und Konferenzen mit andern Eisenbahnwerwaltungen stattgefunden. Ein großer Theil derselben hatte Verständigungen mit andern Schweizerischen Eisenbahngesellschaften Behufs Erzielung thunlichster Uebereins stimmung in ben Betriebseinrichtungen zum Zwecke. Schon in unserm letziährigen Geschäftsberichte erwähnten wir, daß Unterhandlungen mit der Gessellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange seien, welche eine Verständigung über die Konkurr enzwerhält nisse, die in Betreff des Güterverkehres zwischen den Unternehmungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn bestehen, herbeizusühren bestimmt seien. Diese Untershandlungen haben im Lause des Verichtsjahres zum Abschlusse eines sachbezüglichen Vertrages geführt. Die Wirkungen desselben können, da er schon am 15. Juni 1860 in Krast trat, bereits wenigstens theilweise gewürdigt werden. Sie berechtigen zu der Behauptung, daß der Vertrag ein für die beiden kontrahirenden Gesellschaften günstiger genannt werden dürse. Zur Regelung aller Rechtsverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn und zur Veseitigung sämmtlicher zwischen diesen beiden Unternehmungen waltenden Anstände erübrigt nun nur noch die Vereinbarung eines neuen, den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten Vertrages betressend den Vahnhof Wallisellen. Derselbe ist dem Abschlusse nahe.

Rechnungsverhältnisse mit den Gesellschaften der Centralbahn 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 betrasen und die zu großem Theile ältern Datums waren, konnten im Laufe des Berichtsjahres in befriedigender Weise abgewickelt werden.

Wir haben in unserm letten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir uns die Wahrung der Rechte angelegen sein lassen, welche der Nordostbahngesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfall-bahngesellschaft, nachdem sie vorher einen sachbezüglichen Vertrag mit Baden abgeschlossen, im Sinblick auf die Fortsetzung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterbau der Rheinfallbahn von Schaffhausen in der Richtung gegen Neuhausen auf eine Länge von etwa 1½ Kilometern doppelspurig zur Ausführung bringen ließ. Wir mußten aber damals hinzusügen, daß die daherigen Verhandlungen trot wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium gethan, noch nicht weit gediehen seien. Wir befreuen uns, Ihnen nunmehr zur Kenntniß bringen zu können, daß es uns während des Verichtsjahres 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 Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausssührung dieser Unternehmung nach. Kurze Zeit nachher ging uns das Komité, welches die Erbauung einer Gotthardteisenbahn anstreht, um Uebernahme von Gründungsattien für dieses Projekt, sowie um Ernennung eines Mitgliedes in das Gotthardtsomité an. Die beiden Komité's 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 Lukmanierkomite's namentlich auch mit Sardinien "eine Grundlage gewonnen werde, welche nach hierfeitigem Ermeffen die Durchführbarkeit ber angeftreb-"ten Unternehmung in Aussicht zu nehmen gestatte und unter ber Bedingung, daß die erforderlichen "Garantieen dafür geboten werden, daß die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für "den Verkehr zwischen Deutschland und Italien auch nach Serftellung ber projektirten Alpeneisenbahn "gefichert bleibe, bei ber General-Versammlung die Ermächtigung zur Uebernahme von Aftien für die "Lufmanier-Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen; " "2) in bas Gesuch "bes Gotthardtfomite's um Uebernahme von Grundungs = Aftien für eine Gotthardteifenbahn und um "Ernennung eines Mitgliedes in bas Gotthardtfomite für einftweilen nicht einzutreten." Wir hielten es für angemeffen, ben Standpunkt, von welchem bei biefer Schlugnahme ausgegangen wurde, anläßlich der Mittheilung derfelben an die betreffenden Komite's, auf eine unzweideutige Beise barzulegen. Wir brückten uns bemgemäß in unserm einschlägigen an bas Lukmanierkomité gerichteten Schreiben vom 19./23. Marz bs. J. folgendermaßen aus: "Die Berftellung einer birekten und ununterbrochenen Schie-"nenverbindung zwischen der Schweiz und Italien über die Alpen ift eine Unternehmung, welcher auch "wir eine hohe Bedeutung fur unfer Vaterland beizumeffen nicht anfteben. Wir find beshalb bereit, "ber Generalbersammlung ber Norboftbahngefellichaft borzuschlagen, fich bei ber Berwirklichung eines "folden Brojettes, wenn es fich uns als ein burchführbares barftellt, in einem angemeffenen Berhalt-"niffe zu betheiligen." - "Ift ichon die Berftellung eines Schienenweges über bie Alpen als eine Unter-"nehmung anzusehen, ber fich fast unüberfteigliche Sinderniffe in ben Weg ftellen, so barf an bie "Erbauung zweier Alpenbahnen über ben Gotthardt und ben Lufmanier vollends nicht gebacht werben. "Es fann fich also fur une nicht um eine Sandbietung gur Ausführung biefer beiden Linien, sondern "nur der einen oder der andern von ihnen handeln. Ebenfo unzweifelhaft ift es aber auch, daß die "Entscheidung ber Frage, welche ber beiden konkurrirenden Bahnen erbaut werden foll, nicht in unserer "Sand liegt. Bei fo bewandten Umftanden glauben wir unfere überwiegende Aufmerksamkeit lediglich "bemjenigen der beiden Projekte zuwenden zu follen, für welches mehr Aussicht auf Ausführung vor-"handen ift. Dieß icheint uns wenigstens zur Beit bei bem Lufmanierprojekte ber Fall zu fein. In "tednifder Beziehung burfte basfelbe, nach bem gegenwärtigen Stanbe ber Borarbeiten zu urtheilen, "geringere Baufchwierigkeiten barbieten, als das Gotthardtprojekt und in finanzieller Beziehung hat es "baburch gegenüber bem lettern bas lebergewicht gewonnen, bag Sarbinien ober bas neue Ronigreich "Italien, welches nach unferm Dafürhalten, wenn eine ber ermähnten Alpenbahnen gu Stande kommen "foll, ben weitaus größten Theil ber bazu erforderlichen Geldmittel zu beschaffen haben wird, bisanhin "bem Lukmanierprojekte den Vorzug gegeben hat." Nachdem hierauf in dem Schreiben unter ausbrucklicher Sinweisung auf die Anschauungsweise, welche in ben eben wortlich mitgetheilten Stellen besselben entwidelt ift, die oben angeführte Schlugnahme bem Lufmanierkomité eröffnet und ber Finangplan, welcher bei Unstrebung ber Lufmanierbahn befolgt werden zu wollen scheint, als ein nach hierseitiger Auffaffung unzulänglicher bezeichnet worden, lautet bas Schreiben weiter wie Golgt : "Wir haben uns "zur Pflicht gemacht, Ihnen ben Standpunkt mit voller Offenheit bargulegen, welchen wir bei ber "Schlufinahme eingenommen haben, die wir vermittelft bes gegenwärtigen Schreibens zu Ihrer Renntnig

wau bringen uns beehren. Wir glaubten bieses thun zu sollen, um den Sinn und die Tragweite "unseres Beschlusses von vornherein in das rechte Licht zu sehen und dadurch allfälligen unrichtigen "Auffassungen bei Zeiten und gehörigen Orts zu begegnen. Unter diesen Umständen ist es wohl kaum "noch nöthig, den überdieß selbstverständlichen Vorbehalt zu machen, auf die Ihnen mitgetheilte Schluß"nahme zurückzukommen, falls die Voraussehungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden
"ist, ganz oder zum Theile dahin fallen sollten." Unter entsprechender, theilweise wörtlich gleicher Motivirung wurde dem Gotthardtkomité die einstweilige Ablehnung seines Gesuches notissirt. Die Regierung des Kantons Zürich und der Stadtrath von Zürich haben hinwieder ihre die Uebernahme von Aktien für die Lukmanier-Unternehmung im Betrage von 1½ Millionen Franken Seitens der erstern und von ½ Million Franken Seitens der letztern in Aussicht stellenden, im übrigen mit dem unsrigen gleich lautenden Beschlüsse unter Beisügung einer mit der unsrigen im Wesentlichen übereinstimmenden Begründung den beiden Komité's zur Kenntniß gebracht.

Es haben sich in den Bezirken Bülach und Regensberg Komite's gebildet, welche die Erbausung einer Pferde eisenbahn zur Verbindung dieser beiden Bezirke mit der Nordostbahn in Derlikon anstreben. Dieselben wandten sich an uns mit dem Wunsche, es möchte ihnen die Nordostbahngesellschaft zur Aussührung ihres Vorhabens hülfreiche Hand bieten. Wir glaubten auf daherige Untershandlungen eintreten zu sollen. Da die letztern noch schwebend sind, so würden wir es für ungeeignet halten, uns zur Zeit einläslich über dieselben zu verbreiten. Wir beschränken uns deshalb darauf, lediglich noch hervorzuheben, daß gemäß den Statuten unserer Gesellschaft Beschlüsse betreffend Ausschnung der in dem S 1 derselben bezeichneten Bahnunternehmung, als welche die Aussührung einer Pferdeeisenbahn in den Bezirken Bülach und Regensberg oder eine Betheiligung bei einer solchen Unternehmung unstreitig anzusehen wäre, von der Generalbersammlung auszugehen haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Die Obligationen bes 3% Anleihens im Gesammtbetrage von Frkn. 817,950, welche von bensienigen Aftien 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 Kapitales innerhalb des Zeitraumes vom vollendeten britten die und mit dem dreizehnten Jahre nach Eröffnung des Eisenbahnbetriedes auf der ganzen Strecke vom Bodensee die Aarau in jährlichen ungefähr gleichen Duoten zu erfolgen habe, daß es aber der Nordostsbahngesellschaft freistehe, die Nückzahlung auch vor den hier ausgestellten Terminen und in größeren Quoten, als vorstehend bestimmt, zu bewerkstelligen. Wir fanden, es sei keine Beranlassung vorhanden, ein 3% Ansleihen früher heimzuzahlen, als es gemäß den bei dem Abschlusse desselben ausgestellten Bestimmungen gesschen müsse. Wir beschlossen daher, nicht das ganze Anleihen mit 1. Mai 1861 zurückzuzahlen, sondern die Seimzahlung desselben in 10 Serien und zwar so zu bewerkstelligen, daß von den 4674 Stück Dbligationen von Frkn. 175, welche das Anleihen bilden, 471 Stück mit 1. Mai 1861 und je 467 Stück ein mit 1. Mai der Jahre 1862 bis und mit 1870 zur Nückzahlung gelangen sollen. Die Nummern

ber mit 1. Mai 1861 heimzuzahlenden Obligationen sind rechtzeitig ausgeloost und bekannt gemacht worden. Wir haben beschlossen, zum Zwecke der Nückzahlung dieses Anleihens vorerst kein neues solches aufzunehmen, sondern lediglich einen daherigen 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 ehemasligen Rheinfallbahngesellschaft kontrahirte ebenfalls 5% Anleihen von Frkn. 1,100,000 frühestens auf 1. Oktober 1862 zurückbezahlt werden. Obgleich diese Termine noch ziemlich entsernt sind, so glaubten wir doch die günstigen Geldverhältnisse, welche im letten Herber obgewaltet haben, benuhen 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 erfreusliche Ergebniß nicht am wenigsten dem bereitwilligen Entgegenkommen der Schweizerischen Kreditanstalt zu verdanken, welche die Durchsührung der ganzen Operation gegen die Provision von ½0% des Bestrages 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 Zinsenersparniß von Frkn. 71,000 machen.

Wir haben in unsern legtjährigen Geschäftsbericht die Mittheilung niedergelegt, daß vom 1. Januar 1860 an theils zur Bestreitung ber ausstehenden Restzahlungen fur beendigte Bauten und zur Bollendung bereits begonnener Bauten, theils zur Ausführung fernerer nothiger Bauten und zu weiteren Anschaf= fungen noch eine Summe von Frkn. 3,250,000 erforderlich fein werde. Dabei hoben wir hervor, daß für ben Ausbau des Bahnhofes Burich eine Million Franken, für die Anschaffung weiteren Betriebs= materiales eine halbe Million Franken und für die Legung eines zweiten Geleises zwischen Bürich und Wallisellen, welche in Folge ber Mitbenuhung Dieser Bahnftrede burch Die Gesellschaft ber Vereinigten Schweizerbahnen nothwendig werde, ber baburch veranlagte Koftenaufwand in Unfat gebracht und in jener Summe inbegriffen seien. Wir brachten Ihnen endlich zur Kenntniß, daß gestützt auf diesen Boranfdlag von dem noch verfügbaren Baufapitale Die Summe von Frin. 3,250,000 für die Bollenbung des Baues der Nordoftbahn ausgesetzt und daß beschloffen worden sei, vom 1. Januar 1860 an über die Berwendung diefer Summe eine Spezialrechnung unter dem Namen: "Rechnung über bie Bollenbung des Baues der Nordoftbahn" zu führen. Fragt es fich nun, in wiefern der Boran= folag von Frin. 3,250,000 fich für bie bei Aufstellung besfelben in Ausficht genommenen Bauten und Materialanschaffungen als zulänglich erweise, so kann hierauf, da diese Bauten noch nicht beendigt sind und voraussichtlich noch ziemlich geraume Zeit nicht beendigt fein werden, eine gang bestimmte Antwort nicht erfolgen. Wir glauben uns jedoch auf Grundlage der fachbezüglichen Ergebniffe des Berichtsjahres unbedenklich bahin aussprechen zu konnen, bag eine leberschreitung bes Boranschlages fur bie in bemfelben vorgesehenen Bauten und Material= anschaffungen fich nicht erwarten läßt. Dagegen werben in Folge bes fehr erfreulichen Umftandes,

bag ber Verkehr auf ber Nordostbahn Dimenstonen gewinnt, welche alle bisanhin diesfalls gehegten Er= wartungen übersteigt, Bauten und Materialanschaffungen nothwendig, welche bei bem im Anfange des Jahres 1860 aufgestellten Boranschlage nicht in Rechnung genom= men worden find. Die außerordentliche Zunahme ber Transporte auf einem Theile des Nebes ber Nordoftbahn läßt die Legung des zweiten Geleifes auf bemfelben, wenn anders in ben Betrieb, nament= lich auch in Betreff ber Ginhaltung ber Fahrtenplane, die wunfchbare Genauigkeit gebracht werden foll, als ein Gebot ber Nothwendigkeit ericheinen. Dabei barf übrigens nicht verschwiegen werben, bag biefe Genauigkeit nur bann erzielt werden fann, wenn bas zweite Geleife auch auf benjenigen Linien anderer Bahnen gelegt wird, welche eine Fortsetzung ber mit einem Doppelgeleife versehenen Linien ber Nordoftbahn bilden und bei welchen gleiche Berhaltniffe wie bei ben lettern obwalten. In Burbigung vieser Umstände haben wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, auf den Bahnstrecken von Winterthur bis Wallisellen und von Burid bis Aarau bas zweite Sauptgeleife abtheilungsweise und zwar in der durch die Verkehrsbedürfnisse bedingten Zeitfolge legen zu laffen, wobei es übrigens anlangend die Abtheilung Turgi - Narau die Meinung haben foll, daß das Doppelgeleise auf dieser Linie nur dann zu legen ift, wenn es gleichzeitig auch auf der zur Zentralbahn gehörenden Strecke Olten — Aarau zur Ausführung gebracht wird. Die überraschende Entwickelung des Verkehrs auf der Nordostbahn hat aber außer der Nothwendigkeit der Legung des zweiten Geleises auf der Linie Win= terthur - Aarau auch bas Bedurfniß einer ferneren Bermehrung bes Transportmateriales über Diejenige hinaus, welche in dem mehrerwähnten Voranschlage mit einem Ansate von Frkn. 500,000 vorgesehen ift, fo wie die Unerläglichkeit einer weiteren Ausbehnung bes Guterbahnhofes in Burich und einer Bermehrung der für den Waarenverkehr bestimmten Gebäude auf demfelben herausgestellt. Alle biefe Bauten und Materialanschaffungen, welche in bem lettjährigen Fren. 3,250,000 betragenden Voranschlage ber zur Vollendung ber Nordostbahn noch erforderlichen Ausgaben nicht enthalten sind, sondern in Folge erft mittlerweile zu Tage getretener Bedürfniffe in Aussicht genommen werden muffen, durften einen Koftenaufwand von ungefähr 3 Millionen Franken veranlaffen. Glüdlicher Weise kann man fich auch bom Standpunkte ber Rentabilität unserer Unternehmung aus nur barüber freuen, baß biese mei= tere Ausgabe nothwendig wird. Es darf übrigens nicht unerwähnt bleiben, daß die vorhandenen Baugelber für den Bedarf noch geraume Zeit ausreichen werden, in Folge wessen die Aufnahme eines neuen Anleihens nichts weniger als bringlich erscheint und kaum noch im Laufe bes 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 Aursblatt der Pariser Börse oder, wie man dies zu nennen pslegt, 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 besinden und da unter diesen Umständen die Vortheile ihrer Cotirung an der Pariser Börse außer Verhältniß zu den damit versundenen Nachtheilen, als welche Steuerleistungen und dergl. zu erwähnen sind, zu stehen scheinen, auf diese Cotirung Verzicht geleistet haben.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die biesem Berichte angehängten Uebersichtstabellen über bie monats = und stationsweisen Ergeb= niffe enthalten über

Ginnahmen und Berfehr

bie näheren Nachweise. Wir können uns daher hier barauf beschränken, zum Behufe einer Vergleischung die Sauptresultate bes abgewichenen Jahres benjenigen bes Vorjahres gegenüber zu ftellen.

Die Ginnahmen haben betragen:

18	59.				18	660.	
(168,1 '5	tilom	eter).			(178 R	ilomei	ter).
Frf.	Cts.	Prozente.	A.	Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Frf.	Cts.	Prozente.
1,732,319	20	47,89		1. Personen = Transport	1,827,127	95	38,56
102,413	_	2,83		2. Gepäck = "	109,929	88	2,34
61,957	72	1,74		3. Hunde=, Pferde= und Vieh=Transport .	96,459	45	2,04
7,681	82	0,21		4. Transport von Equipagen 2c	7,434	31	0,45
1,593,508	48	44,04		5. Güter = Transport	2,256,762	85	47,61
120,096	93	3,32	В.	Mittelbare Betriebseinnahmen .	442,044	70	9,33
3,617,977	15	100		Total = Einnahmen	4,739,759	11	100

								`				185	9.		1860.	
Im	Gan	zen	wurden	Befört	ert: I	teisen	b e					1,26	,789		1,316,58	6
11	11		"	"	ป	Baare	n	•			Ctr.	4,10	9,299		5,834,31	5
D u	rdyfd	hnit	tliche	Tag	e Bein	n a h m e					Frk.	9,91	2. 26	Fr.	12,985. 6	4
Eir	nahr	певе	treffni	ß per	betrieß	enen Ba	h n f	ilo	mete	r	"	21,52	2. 76	"	26,627. 8	86
	"		"	"	Rilo	meter	und	T	a g		"	5	8. 96		72. 9	5
	"		11	"	Lofor	notiv=,	Rilc	nı e	ter		b		5. 73	,11	6. 5	9
	"		#	"	Wage	nadyfer	$t = \Re$	ilo	met	r	. 11	_	21	"	 2	24
	RP .		11	"	Reis	enben	mit	Ge:	päck		"		1. 45	11	1. 4	7
	"		"	"	3 en t	ner W	aare	n		٠	"	-	38,0	"	—. 3	8,7
	Aus	dem !	Verkeh	r erge	ben sich	folgende	Dui	rdssc	hnitte	3 = 2	liffern:					
Auf	jeden	Betr	iebstag 1	fomme	n Rei	fende					•		3,457		3,59	7
ii	ı,	11		"	W a c	iren in	Ben	tner	n	•		. 1	1,258		15,94	0
11	11	Kilo	meter ui	id Bet	riebstag	fommer	n Re	eife	nbe				20,5		2	0,21
"	"	,	, ,	,	11	"	W	a a	ren	in	Bentner	n	67		8	9,55

							18	59 .	18	60.
Auf jeden	Lokomotiv	- Kilometer	kommen	Reisend		•	•	1,84		1,83
<i>11 11</i>	**	11	"	Waaren	in Bent	nern	•	5,89		8,12
Jeder Re	ifende hat	im Durchs	dynitt befo	ahren: Ri	lomete	r	•	26,40		26,06
" Ben	itner Waa	ren hat in	Durchsch	nitt befahrer	n: Rila	mete	r	51,02		53,30
Auf die	ganze burd	schnittlich	betriebene	Bahnlänge	bezogen	fommer	n			1
N	eisen b.e					•	. 198	083	192	2,862
Auf die	ganze durch	schnittlich	betriebene	Bahnlänge	bezogen	fommer	n			
W	aaren in	Zentnern .					1,249	.027	1,747	7,055

Wir geben nachstehend eine Uebersicht ber Personen- und Waaren = Bewegung sowie ber kilometrischen Jahreseinnahme vom Jahr ber Betriebseröffnung (1855) an bis 1860:

Jahr.	Durchschnittliche Länge der betriebenen Strecke. Kilometer.	Gesammtzahl der beförderten Personen.	Gesammt=Zentnerzahl der beförderten Güter.	Brutto : Ertrag per Kilometer. Frk. 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=Rubriten haben wir noch speziell hervorzuheben:

1) Personen = Transport.

Die Gesammtzahl ber beforberten Reisenden vertheilt fich wie folgt:

		185	59.	186	0.
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltare	•	Berfonen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
in I., II. und III. Klaffe .		. 689,183	54,62	721,145	54,77
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Tare					
nämlich: mit Güterzügen II. und III. Klasse .	Personen. 80,898	Brozente. 6,41	Personen. 75,134	Brozente. 5,71	
mit Billeten zur Sin= und Ruckfahrt	362,910	28,77	370,902	28,17	
mit Abonnementsfarten	52,432	4,15	62,408	4,74	
Militär= und Polizei=Transporte .	39,000	3,09	43,187	3,28	
Pilgerbillete	26,350	2,09	30,408	2,31	
Schul- und Lustfahrten u. bgl	11,016	0,87	13,402	1,02	
		572 ,606	45,38	595,441	45,23
		1,261,789	100	1,316,586	100

Das Verhältniß ber Benutung ber brei Wagenklaffen war folgendes:

							18	59.	18	60.
							Personen.	Prozente.	Berfonen.	Prozente.
I. Rlaffe	•		٠		• /		12,232	0,97	15,285	1,16
II. Rlaffe	*		•			٠	317,404	25,15	375,810	28,54
III. Klaffe	•						932,153	73,88	925,491	70,30
		×					1,261,789	100	1,316,586	100

Bon ber beforderten Berfonenzahl haben befahren :

		2		U	, , , , , , ,			18	59 .	18	60.
					and country to			Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
eine	Bahnstrecke	bon	wenig	er als	3 Stun	den	•	438,802	$34_{,78}$	465,862	35,38
. 11	"	11	3 bis	$5^{1/2}$	Stunden	ī	•	468,301	37,11	445,354	33,83
- 11	"	11	6 bis	111/2	"		•	253,709	20,11	295,713	22,46
11	11	11	12 bis	$17^{1/2}$	· //		٠	88,675	7,03	92,378	7,02
11	"	11	18 bis	231/2	11	٠		8,181	0,65	12,082	0,92
"	"	11	24 bis	28	" "	٠		4,121	0,32	5,197	0,39
								1,261,789	100	1,316,586	100

Die Einnahmen aus dem Personen = und Gepäcktransport ergaben im Berichtsjahre ein Betreffniß 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 seinen, daß im Jahre 1859 das eidgenössische Freischießen eine ungewöhn= liche Personen-Bewegung auf unserer Bahn veranlaßt hatte.

An diesem Orte mag noch erwähnt werden, daß die Entschädigung, welche die Gesellschaft der Bereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen—Zürich und des Bahnschofes 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 Gälfte, den Personens und den Gütertransporteinnahmen zugeschriesben worden ist.

2) Giiter = Transport.

Die beförderten Waaren vertheilen fich auf die verschiedenen Tarifflaffen wie folgt:

					*	185	1859.			80.
						Bentner.	Prozente.		Bentner.	Brozente.
Eilgut .			٠	0	٠	119,279	2,90		142,361	2,44
I. Normal	flasse		٠		•	860,408	20,94		1,031,643	17,68
II. "				•		1,293,132	31,47		1,619,559	27,76
Wagenlad	ungsfl	affe A		٠	٥	828,853	20,17	à ·	1,454,054	24,92
11	"	В	٠			1,007,627	24,52		1,586,698	27,20
						4,109,299	100		5,834,315	100
							Control of the Party of the Par			DESCRIPTION OF THE PROPERTY OF

ran rath aller, displikana an magaili

000	5 445	rv	Yan Yan	E.C. Yum	
20011	penne	noen	napen	befahren	

		185	69.	180	30 .
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	٠	Bentner. 356,875	Prozente. 8,68	3entner. 576,006	Prozente. 9,87
" " " 3 bis 5½ Stunden		636,357	15,48	746,032	12,79
" " 6 his 11½ " .	٠	1,580,764	38,47	2,261,044	38,75
, 12 bis 17½ ,		1,188,899	28,93	1,680,686	28,81
" 18 his 23½ " .		157,568	3,84	258,987	4,44
" 24 his 28 " .		188,836	4,60	311,560	5,34
		4,109,299	100	5,834,315	100

Die kilometrische Einnahme aus bem Gütertransporte, welche im Jahre 1859 Frk. 9,479. 52 betragen hat, ist im Berichtsjahre auf Frk. 12,678. 44 ober um 33,74 Prozent gestiegen. Die Zunahme erstreckt sich auf alle Tarifflassen. Am bebeutendsten erscheint sie jedoch bei den Wagen-ladungsklassen A und B. Bei der Klasse A ist dieselbe hauptsächlich dem nach längerer Stagnation wieder lebhafter gewordenen Getreidehandel zuzuschreiben. Bei der Klasse B ist die Vermehrung durch den Umstand zu erklären, daß der Transport von Nohmaterialien (Bau- und Brennmaterialien u. dgl.) allmählig auch für unsere Bahn diesenige Bedeutung erlangt, die er für die meisten, schon längere Zeit im Vetriebe stehenden ausländischen Bahnen hat. Das mit der Einführung unserer neuen Transportordnung in Anwendung gekommene neue Tax-System für diese Tarifflasse dürste 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; Aarau 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; Baben mit 146,314 gegen 112,173; Koblenz mit 57,704 gegen 26,616 u. s.

Der Steinkohlen = Verkehr (Saar= und Ruhrkohlen), in die Wagenladungsklasse B fallend, ist auf 3tr. 637,594 angestiegen (1859: 3tr. 349,227). In jener Zisser ist unser eigener Bedarf mit 3tr. 135,196 inbegriffen. Auf die einzelnen Stationen vertheilt sich derselbe wie folgt: Zürich 3tr. 400,859, Winterthur 69,663, Schassensen 21,955, Frauenfeld 16,424, Wildegg 6,139, Baden 5514, Weinfelden 2676, Brugg 2547, Nomanshorn 2234, Aarau 2037, Turgi 1672, Andelssingen 983, Marthalen 732, Siggenthal 727, Bürglen 600, Döttingen 588, Koblenz 572, Rupperssweil 194; Transstverkehr nach den Vereinigten Schweizerbahnen 101,478. — In der Absicht, dem Verbrauch von Steinkohlen bei uns desto leichtern Eingang zu verschaffen und dadurch eine Vermehsrung der Waarentransporte auf unseren Linien herbeizusühren, 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-Nayon unseres

Bahnneges mit einem Erfolg thätig, welcher unsere fernere direkte Theilnahme an der diesfälligen Konsturrenz als überstüffig erscheinen läßt. Mit Rücksicht hierauf haben wir im Laufe des Berichtsjahres das Kohlengeschäft liquidirt.

Mit der Einführung der neuen Transportordnung haben wir gleichzeitig auch verschiedenen Aenderungen der Waaren=Klassisiation und zwar durchweg im Sinne der Taxerleichterung 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 Versetzung in eine niedrigere Tarifklasse stattgefunden. Ueberhaupt sind wir, soweit es die Rücksicht auf das sinanzielle Interesse unserer Unternehmung irgend gestattet, fortwährend bestrebt, unser Tarifspstem in einer den Verkehrsbedürfnissen der Landestheile, auf welche sich unser Bahnnetz erstreckt, möglichste Rechnung tragende Weise weiter auszubilden.

Zwei in unmittelbarer Nähe von Stationen unserer Bahn (Winterthur und Marthalen) besinds liche industrielle Privat=Etablissements sind im Lause 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 Ctablissements 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 bes Titels "I. Bacht= und Miethzinse" überfteigt benjenigen bom Jahre 1859 um bie bedeutende Summe von Fren. 37,113. 70. Neben den erhöhten Erträgniffen der Bahnbofchungen und einiger vermietheten Lokalitäten haben namentlich die in Folge befinitiver Abrechnungen über bie Baukosten für die Bahnhöfe Winterthur und Aarau eingenommenen Zinsnachträge von früheren Jahren für die Mitbenutung diefer Bahnhöfe von Seiten der Bereinigten Schweizerbahnen, beziehungsweise ber Bentralbahn zu biefer Mehreinnahme beigetragen. — Unter Titel II. erscheint ein Betrag von Frf. 19,576. 26 (gegenüber Frf. 9,082.78 i. J. 1859) für bie Benühung von Nordoftbahn=Wagen auf fremben Bahnen. Der Umftand, bag biefer Ginnahme nicht ein entsprechender Ausgabepoften für bie Berwendung fremder Wagen auf der Nordoftbahn gegenübersteht, wird weiter unten (Ausgaben IV. 2 g.) naher berührt werden. - Der unter dem Titel IV. vereinnahmte Nettoertrag ber Werkftatte von Frin. 57,592. 17 ift um Fri. 1979. 55 unter bem porfahrigen Ansabe geblieben. - In Betreff bes Netto-Ertrags des Dampfbootbetriebes verweisen wir auf die Abth. IV. 2 "Dampfbootbetrieb". -Bum erstenmal erscheint unter bem Titel VI. ein Nettvertrag ber ben Zeitraum vom 1. Aug. 1859 bis 31. Dezember 1860 in fich ichließenden Rechnung bes Raufhauses Burich von Frfn. 2068. 73. Wenn diefe Einnahme auch eine fehr bescheibene genannt werden muß, so ift hinwieder nicht zu über= feben, daß die Nordoftbahn bei Uebernahme biefer Anstalt weniger eine Finanz-Spekulation, als vielmehr bie, junadit im Intereffe bes Berkehrs bes Blates Burid liegende Aufrechthaltung berfelben bezwecht hat. — Die auf Fren. 50,929. 39 ansteigende Einnahme des Titels "VII. Werschiedenes" besteht

aus ben gewöhnlichen Bergütungen für gewonnene Materialien, Borfchläge auf ben Materialrechnungen u. bgl., sowie aus zwei zufälligen Ginnahmen von etwas größerem Belange.

4) Saldo = Vortrag vom Jahre 1859.

Außer den in den Aubriken: "Unmittelbare und mittelbare Betriebseinnahmen" aufgeführten Summen erscheint in der Betriebsrechnung für 1860 ein Posten von Frkn. 25,807. 06 als Saldo Dortrag 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 Dft bahn und unserer Bahn, beziehungsweise den Vereinigten Schweizerbahnen, wurde am 15. Juni v. J. auch auf den Güterverkehr ausgedehnt. Desgleichen fand die Cinrichtung eines direkten Personen= und Güterverkehrs zwischen der Großherzoglich Badischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über unsere Linie statt.

Wir geben nachstehend einen nähern Ausweis über die im burchgehenden bireften Verkehr nach und von andern Bahnunternehmungen sowie im Transit über unsere Linien beförderten Person en und Güter:

	1	1859.		I. Reisende:	1	1860.			
Betriebe tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		etriebs- nach tage. Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		
365	59,792	62,994	122,786	Centralbahn	366 54,450	57,759	112,209		
17	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		
11	58,117	59,155	117,272	per Wallisellen	, 64,269	68,211	132,480		
	1,699	551	2,250	R. Württembergische Staatsbahn	, 1,785	5 84	2,369		
11	1,042	464	1,506	R. Bayerische Staatsbahn	,, 1,508	778	2,286		
136	12,768	11,814	24,582	Großh. Babische Staatsbahn .	" 28,915	29,416	58,331		
306	231	258	489	Französische Oftbahn	779	1,215	1,994		
(im 2	Berkehr der C	Tentralbahn	inbegriffen)	Franco = Suisse	, 1,805	2,255	4,060		
	3,686	4,642	8,328	Transit über die Nordoftba	hn: 5,788	5701	11,489		
-,	164,306	166,975	331,281	To	tal 184,026	191,045	375,071		
Simulation of			A STATE OF THE STA		THE PERSON NAMED IN THE PE	ACCUPATION OF THE PARTY OF THE	SPORTSCHAFFE STRONG		

1859.

		^		-				
Betriebs tage.	gentner.	von Zentner.	Total Zentner.	<u> </u>	Betriebs= tage.	Bentner.	Bentner.	Total Zentner.
365	397,018	1,117,769	1,514,787	Centralbahn	366	434,853	1,057,466	1,492,319
11	2 5,433	6,680	32,113	Westbahn	"	58,953	15,005	73,958
				Vereinigte Schweizerbahner	n:			
,	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. Staatsbahr	t -,	(im Berke	hr der Station inbegriffen.)	Romanshorn
365	20,692	120,852	141,544	Großh. Badische Staatsb.	, ,,	84,938	679,311	764,249
-	quantonie		THORSE .	Französische Ostbahn .	200	2,614	260,656	263,270
(im	Berfehr ber	Centralbahn in	abegriffen)	Franco = Suisse	366	8,370	3,077	11,447
	161,817	62,287	224,104	Transit über b. Morda	ostb.	321,240	122,958	444,198
tunointellector	864,458	1,460,046	2,324,504	Tot	tal 1	,343,965	2,361,814	3,705,779

Der oben in einer Gesammtsumme aufgeführte Transitverkehr vertheilt fich auf die verschiedenen Bahnen wie folgt.:

	185	69.		I. Reisenbe:		18	60.	
Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs= tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzah
				Centralbahn - Vereinigte Schweizerbahnen:				1
365	2,548	3,016	5,564	a) per Winterthur	. 366	2,441	2,387	4,828
306	959	1,494	2,453	b) per Wallisellen	• 11	1,277	1,671	2,948
365	88	50	138	Centralbahn — Württemb. Staatsbahn .	• "	79	53	132
"	18	25	43	Centralbahn - Panerische Staatsbahn .	• 11	177	165	342
				Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	5	5	10	a) per Winterthur	. 11	138	156	294
"		1	1	b) per Wallisellen		99	117	216
-				Frangof. Oftbahn - Verein. Schweizerbahnen			~	
306	67	51	118	a) per Winterthur	, ,,	158	101	259
2	1		1	b) per Wallisellen		69	49	118
				Franco-Suiffe - Vereinigte Schmeizerbahnen:				
1.7	-	-	-	a) per Winterthur	• 11	122	55	177
-	Concession		-	b) per Wallisellen	A.0.0	60	48	108
				Bad. Staatsbahn - Verein. Schweizerbahner	1:			
	-			a) per Winterthur	292	408	175	588
-	-	Minnes	X	b) per Wallisellen	, ,,	183	87	270
*****	-	-	-	St. Gallerlinie - Glattthallinie der Verein.				
				Schweizerbahnen:				
				(über die Bahnftrecke Winterthur= Wallifellen)	184	577	637	1,214
-	3,686	4,642	8,328	_	3	5,788	5701	11,489

1859. II. Güter: 1860.

		45													
Betriebe		bon	Total									etrieb		nou	Total
tage.	Bentner.	Bentner.	Zentner.	Centre	alhahu	20.0	rainiat	a Saha	n air anh	a has ass		tage.	Bentner.	Bentner.	Bentner
206	59 405	25 405										266	00 222	40 500	499 099
306	53,195	35,485	88,680	•	per D		100					366	88,232		138,022
H	108,622	20,802	135,424		per T								199,524	39,986	239,510
				Franz.								200	0.01	0.000	40 Amo
-		-	_	, .	der A		,					200	9,494		12,172
Stooms.	***************************************				per T							11	12,374	806	13,180
				Franco					0						
	-	-	Name of Street, or other Desiration of Street, or other Desira	a) ‡	ver A	dinter	ethur		•		٠	3 66	317	934	1,251
	-			b) ‡	ver A	dallis	ellen				•	11	457	447	904
				Badisch	e Sta	atsbah	n—O	erein.	Schwa	eizerba	hnen				
-	<u> </u>	-		a) ‡	r. W	inter	thur					60	249	6,357	6,606
				b) \$	or. A	dallif	ellen				•	"	179	16,378	16,557
, , _ -	_		- 6	st. Go	allerlin	ie —	Glatt	thalli	nie der	r Vere	in.				
· ·						Schw	eizerbe	ahnen							
				(über b	ie Bal	nstreck	e Win	terthur	—Wal	lifellen))	184	10,414	5,582	15,996
		Windson Ly		•		40.50									
23		<u> </u>	224,104 Berichts	jahre	wurd	en a	uf d				n Li	nien		122,958 rdoftbahn	
Begeln	ahnzüg näßige	ge. Im Bahnzüg	224,104 Berichts ge unterh	iahre alten :	wurd	en a m 1.	uf d	nuar	an:				ber Mo	rdostbahn	folgende
Begeln	ahnzüg näßige vischen A	ge. Im Bahnzüg Jürich un	224,104 Berichts ge unterh	jahre alten: rthur	wurd Ve	en a m 1.	uf d . Fai	nuar üge t	an:	(5 9		onen	der No	rdostbahn 1 Güter	folgende
B egelr	ahnzüg näßige vischen Z	ge. Im Bahnzüg Jürich un Binterthr	224,104 Berichts; ge unterh	jahre alten: rthur domai	wurd Ve	en a m 1.	uf d . Fai 6 Z	nuar üge t	an: äglich				ber Mo	rdostbahn	folgende
Begelr	ahnzüç näßige vischen S " L	ge. Im Bahnzüg Jürich un Binterthu Vinterthu	224,104 Berichts ge unterh id Winte ur und F ar und S	jahre alten: rthur doman	wurd Ve 18hor	en a m 1.	uf d . Fai 6 3 4	nuar üge t "	an:	(3		onen;	der No	rbostbahn 1 Güter 1 "	folgende
Begeln	ahnzüge näßige vischen Z " T " T	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthr Binterthu ürich un	224,104 Berichts; ge unterh id Winte ur und F ur und S ur und S	jahre alten: rthur tomar	wurd Vo 18hor yausen	en a m 1.	uf d . Fai 6 3 4 3	nuar üge t " "	an: äglid	(5)		onen; "	der No	rdostbahn 1 Güter 1 "	folgende
B egelr	ahnzüge näßige vischen A " L " L " L	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und	224,104 Berichts ge unterh d Winte ur und F ur und S d Turgi Aarau	jahre alten: rthur domai	wurd Vo 18hor yausen	en a m 1.	uf d 6 3 4 3 6 5	nuar üge t " "	an: äglid " " "	(3		onen;	der No	rbostbahn 1 Güter 1 "	folgende
Bregeln In	ahnzüge näßige vischen Z " T " T " T	ge. Im Bahnzüg Birich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und	Berichts, e unterhab Winte und Fur und Sturgi Aarau	jahre alten: rthur toman tohafft	wurd Vo 18hor 19aufen	en a m 1.	uf d . Fai 6 B 4 3 6 5	muar üge t " "	an: äglich	(5) (5) (4)	Pers	onenz	der No	rdostbahn 1 Güter 1 " 1 "	folgende
Bregeln In	ahnzüge näßige vischen Z " T " T " T	ge. Im Bahnzüg Birich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und	Berichts, e unterhab Winte und Fur und Sturgi Aarau	jahre alten: rthur toman tohafft	wurd Vo 18hor 19aufen	en a m 1.	uf d . Fai 6 B 4 3 6 5	muar üge t " "	an: äglich	(5) (5) (4)	Pers	onenz	der No	rdostbahn 1 Güter 1 "	folgende
Br Br	ahnzüge näßige vischen Z " T " T " T	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und urgi und	Berichts, e unterhab Winte und Fur und Sturgi Aarau	jahre alten: rthur toman tohafft	wurd Vo 18hor yausen	m 1.	uf d . Fai 6 B 4 3 6 5 3 ahnzü	muar üge t " " " "	an: äglich " " " " uf be	(5) (5) (4)	Pers	onenz	der No	rdostbahn 1 Güter 1 " 1 "	folgende
Br Sug	ahnzüge näßige vischen Z " T " T " T om 13. S vermehri	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und urgi und	Berichts; e unterhab Winte und Fir und Sturgi Aarau d Walds! wurde d	jahre alten: rthur doman schaffl hut .	wurd Vo 18hor yausen	m 1	uf d . Fai 6 3 4 3 6 5 3 ahnzü	nuar üge t " " " ige a	an: äglid " " " uf be	(5 (4 (4 Str	Perf	onenz " " Wir	der Non	rdoftbahn 1 Güter 1 " 1 " 1 "	folgende (ug))) ufen um
Brand Bug	ahnzügenäßige vischen Zunäßichen Zun 13. sichen Schischen Schieben Schischen Schische Schischen Schische Schischen Schieben Schischen Schische Schische Schieben Schie	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und urgi und Urai an	Berichts; se unterhab Winter und Far und Surgi Aarau Waldslawarde d	tahre alten: rthur rthur roman schaffl ie Za	wurd Vo 18hor 7ausen	m 1.	uf d . Fai 6	nuar üge t " " " ige a ani (an: äglich " " uf be in:	(5) (5) (4)	Pers	onenz " " Wir	der Non	rdostbahn 1 Güter 1 " 1 "	folgende (ug))) ufen um
Bregeln In Bug	ahnzügenäfige vischen A " T " T " T " T " T " T " T " T " T " T	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Ginterthu ürich un urgi und urgi und urgi und	224,104 Berichts ge unterh d Winte ur und F ur und S d Turgi Aarau d Walds wurde d	jahre alten: rthur toman fchaffl ie Ba	wurd Vo 18hor 18hor 18hl be	m 1	uf d . Fai 6 3 4 3 6 5 3 ahnzü 1. Fi	muar üge t " " " " ige a ini (ige ti	an: äglid " " uf be in: iglid "	(5) (4) (5) (4)	Pers	onenz " " Wir	der Nonauge und " " " " " nterthur—	rdostbahn 1 Güter 1 " 1 " -Schaffha 1 Güterz	folgende (ug))) ufen um
Bug Bug Bug	ahnzügenäfige vischen A " T " T " T " T " T " T " T " T " T " T	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und urgi und Urai an	224,104 Berichts ge unterh d Winte ur und F ur und S d Turgi Aarau d Walds wurde d	jahre alten: rthur toman fchaffl ie Ba	wurd Vo 18hor 18hor 18hl be	m 1	uf d . Fai 6 3 4 3 6 5 3 ahnzü 1. Fi	muar üge t " " " " ige a ini (ige ti	an: äglid " " uf be in: iglid "	(5) (4) (5) (4)	Pers	wonen;	der Normange und " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	rdostbahn 1 Güter 1 " 1 " -Schaffha 1 Güterz	folgende (ug))) ufen um
Bug Zug Zug	ahnzügenäßige vischen Zunäßigen Zun 13. Sermehrischischen Zung zu wermehrischen Zung zu werden zu	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Ginterthu ürich un urgi und urgi und urgi und	224,104 Berichts, e unterh d Winte und F ur und S	jahre alten: rthur doman schaffl ie Za rthur oman	wurd Vo 18hor 19ausen 18horn ausen	en a m 1.	uf d . Fai 6 3 4 3 6 5 3 ahnzü 1. Fi	nuar üge t " " ige a int (ige ti	an: äglich " " uf be in: iglich "	(5) (4) (5) (4)	Perf	wonen;	der Normange und " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	rdoftbahn 1 Güter 1 " 1 " -Schaffha 1 Güterz 1 "	folgende (ug))) ufen um
Big Zug	ahnzügenäfige vischen Z " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und urgi und urgi und urgi und urgi und urgi und	Berichts; se unterhab Winter und Fir und Sarau Walds! wurde de Winter und Krund Sarau de Walds!	jahre alten: rthur toman schaffl ie Ba rthur oman chaffh	wurd Va 18hor 7aufen 8horn	m 1	uf d . Fai 6 3 4 3 6 5 3 ahnzü 1. Fi 6 3 4 4 7	muar üge t " " " " ige a ini (ige to	an: äglid " " " uf be in: iglid " "	(5) (5) (4) (5) (3) (6)	Perf	www.w.	der Normange und " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	rdoftbahn 1 Güter 1 " 1 " -Schaffha 1 Güterz 1 "	folgende gug)) ufen um ug))
Big Zug	ahnzügenäßige vischen Anzugen	ge. Im Bahnzüg Bürich un Binterthu Binterthu ürich un urgi und urgi und urgi und urgi und urgi und urgi und urgi und urgi und	224,104 Berichts je unterh d Winte ur und E d Turgi Aarau d Walds d Winte r und K r und S r und S	jahre alten: rthur doman schafft ie Za rthur oman chafft	wurd Ver 18hor 19ausen 18horn 18horn 18horn	en a m 1.	uf d . Sai 6 3 4 3 6 5 3 ahnzü 1. Si 4 4 7 6	muar üge t " " " ige a ini (ige ti	an: äglid " " " uf be in: iglid " "	(5) (5) (4) (5) (3) (6)	Perf	wonen;	der Normange und " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	rdostbahn 1 Güter 1 " 1 " Chaffha 1 Güterz 1 "	folgende gug)) ufen um ug))

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 Modisikation, daß auf der Strecke Turgi-Zürich in der Richtung nach Zürich die Züge von 7 auf 6 reduzirt wurden.

Wie im vorigen Jahre so wurden auch mahrend des Berichtsjahres außer den regelmäßigen Bahn= zugen die nothigen Extrazuge zur Beforderung von Personen und namentlich von Gutern ausgeführt.

Die für den Sommerdienst eingerichteten Schnellzüge bestanden auch während bes Winters auf bem gangen Bahnnege fort.

Ausgaben und Betriebsdienft.

Die Ausgaben betrugen:

18	1859.				18	60.	
(168,1 \$	ilom	eter.)			(178 Kilometer.)		
82,518 82,518 306,046 1,048,506	©ts. 89 71 49	Brozente. 5,71 21,21 72,67	I. II. III. IV.	Centralverwaltung (Betriebsverwaltung) Unterhaltungskosten	%rf. 85,463 335,702 430,608	88 - 44 57	Brozente. 4,99 19,62 — 25,16
5,987	24	0,41	V. VI.	Telegraphen	829,362 8,418 21,561	57 39 58	48,48 0,49 1,26
1,443,059	33	100		Total = Ausgaben	1,711,117	18	100

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

Bur Beleuchtung ber einzelnen Rubriten mögen folgende nahere Aufschluffe bienen:

I. "Central-Berwaltung". Unter diesem Titel erscheinen nunmehr, im Gegensatz zu der bisherigen Rechnungsstellung, alle im Lause des Berichtsjahres für die Central = Verwaltung (Sitzungsgelder und Gehalte, Reise=Auslagen, Bureau = Bedürfnisse 2c. 2c.) gemachten Auslagen, mit Ausnahme einer den im verstossenen 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 rührt dieses daher, daß die Kosten der Betriebs-Kontrole 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 "Miethe, Heizung und Beleuchtung" rührt baher, daß in bem bießfälligen Betrag für das Berichtsjahr auch die Mieth=Entschädigung für die Bureaur der Central= Berwaltung inbegriffen sind, welche früher bem Bau-Konto belastet wurden.

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

Die Rubrit "Verschiedenes", welche früher hier aufgeführt worden ift und namentlich bie Affekuranz-Prämien für Mobiliar, Gebäude 2c. 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. "Unterhaltungstoften". Gegenüber ben Ausgaben für bie "Unterhaltung ber Bahn nebft Bubehörden" im vorausgegangenen Jahre weist die Rechnung für das Berichtsjahr eine Mehr = Ausgabe bon Fr. 29,656. 17 Cts. aus. Diefe findet ihre Begrundung theils in Befoldungserhöhungen und in einer Bermehrung des Bahnpersonals, theils in vermehrteren Koften für die Unterhaltung des Bahnkörpers, bes Dberbau's und ber Gebäube. Heftige, wolfenbruchartige Regenguffe haben im Berichtsjahre an einigen Bunkten ber Bahn Beschädigungen bes Bahnkörpers zur Folge gehabt, beren Wieberherstellung nicht unbedeutende Koften verursachte. So kamen namentlich an dem Bahndamme zwischen Derlikon und Wallifellen Rutschungen bor, beren Beseitigung einen Kosten - Aufwand von nabezu Fr. 9,000 erforberte. Außerbem wurden zum Schupe der Bahn in Folge der gleichen Urfachen einige Bauarbeiten nothwendig, die den Charafter von Nach- oder Vollendungsarbeiten tragen und deren Roften baber bem Bau = Konto zu Laften fielen. Endlich murben an ben Stationsgebauben zwifchen Burich und Romanshorn, fowie in Andelfingen und Marthalen einige Berbefferungen ausgeführt, wodurch eine Mehr=Ausgabe in ber Rubrif "Unterhaltung ber Gebaude" gegenüber bem Vorjahre im Betrage von Fr. 6,767. 25 Cts. entstanden ift. Dagegen find auf andern Titeln ("Bekleidung des Bahnpersonals", "Unichaffung und Unterhalt ber Bahndienstgeräthschaften" ic.) in Vergleichung mit bem frühern Jahre etwelche Ersparniffe erzielt worden. Die Bahnstrede Bürich-Baden, die sich nunmehr hald 14 Jahre im Betriebe befindet, erforderte häufige Auswechslung von Schienen und Schwellen.

III. "Expeditionsdienst" und IV. "Transportdienst". Wie bereits oben bemerkt worden ift, 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 ift eine Bergleichung der einzelnen Posten aus dem verstossenen Jahre mit

benjenigen ber borausgegangenen Rechnung nur theilweise möglich. Die Rubrit "III. 1. Allgemeine Roften" enthält nunmehr die Ausgaben für die Betriebs = Rontrole, welche früher unter bem Titel "I. Betriebs = Verwaltung" erfchienen find. In ben Roften fur "Befoldung bes Stations = und Fahrpersonals" (früher unter ben Titeln III. 1. a. und 2. a., jest unter III. 1. a., 2. a., 3. a. und IV. 2. a. aufgeführt) ift eine mit ber erforderlich gewordenen Bermehrung bes Bersonals zusammenhängende Mehr = Ausgabe entstanden. Die "Drudkoften" für den Bersonen=, Gepad = 2c. und Guterdienft betrugen im Berichtsjahre Fr. 8,835. 42 Cts. weniger als im vorausgegangenen Jahre Einer nicht unerheblichen Mehr=Ausgabe begegnen wir bei ber Rubrit "Unterhalt und Er= neuerung ber Bagen 2c." (IV. 2. c.) Die bieffälligen Ausgaben beliefen fich im Jahre 1860 guf Fr. 166,842. 42 Cts., wahrend fie im Jahre 1859 nur Fr. 114,972. 36 Cts. betrugen. Der Grund biefer Vermehrung ift auch jest wieder hauptfächlich in dem mit der größern Anzahl der Bahnzuge zusammenhängenden vermehrtern Gebrauche bes Materials zu suchen. Un "Del und Schmiere" wurde im Berichtsjahre, ungeachtet ber Berkehrs-Bunahme, in Folge zwedmäßigerer Behandlung und gunftiger Ankaufspreise wieder eine etwelche Ersparniß erzielt. — Als "Vergutung für die Benutung fremder Bagen" (IV. 2. g.) erscheint beghalb in ber Rechnung nur ein Betrag von Fr. 150., weil biejenigen Abrechnungen, welche einen Paffiv=Salbo fur unfere Bahn aufweifen, um besonderer Berhältniffe willen bis zur Anfertigung unserer Jahres-Rechnung noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten.

Die "Zugkraftskoften" (IV. 3.) haben im Berichtsjahre ben 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 etwelchen Ermäßigung der Kohlenpreise u. s. w. eine in Betracht des ausgedehnteren Berkehrs nicht unbedeutende Kosten=Ersparniß eintrat, vermehrten sich dagegen die Kosten für den "Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven" (IV. 3. h.) in ziemlichem Maaße. Ueber beide Punkte sinden sich weiter unten nähere Aufschlüsse.

Ueber ben Stand, die Leiftungen und ben Unterhalt ber Lokomotiven und Wagen, sowie über ben Brenn= und Schmiermaterial=Verbrauch find wir im Falle, Folgendes zu bemerken:

Der Stand bes Transportmaterials ift im Laufe des Berichtsjahres unverändert geblieben.

A. Cokomotiven.

Diese bestehen, außer den von der Nordbahn übernommenen, im Bahnhofdienst verwendeten 4 Stud, aus

										Stuu:
Rlaffe	A.	(Schnellzug=La	ofom	otive	n)	•	,	•		3
11	В.	(Personenzug=		,)	*	•	• ,	٠	16
"	C.	(Güterzug=		,,)	•	•		•.	7
							Zu	sanın	nen	26
			Hiez	u die	e oben	erwä	ihnten	älte	ren	4
								To	tal	30

B. Wagen.

(8)	emäß unferm	lettfähriger	e Geschäf	ftsberi	chte best	ehen i	iefelbe	n aus	:	i de la segui de
		3, , 3						10 TO 10		Stüd:
	1)	Personer	i wagen				2 E		•	114
		mit A	dysen							372
		" ©	igplägen	I. A	classe.					274
		"	11	II.	11 .					1,811
		"	<i>II</i>	III.	,, .	•			•	3,692
			,			Tota	l der	Sigpli	ige –	5,777
		durchschi	rittliche	3ahl b	er Sitz	pläte.	per W	agenad	hse	15,52
	2)	Güterwa	gen					3. 9		401
		mit A	dyfen			•		•		886
		" ei	ner Trag	fraft!	bon .			Bentn	er	66,400
G	tie heftehen a	11 & •								

Sie bestehen aus:

22 achträbrigen Bepädmagen, 20 *) achträdrigen Guterwagen, 45 vierrädrigen Biehmagen, 305 vierrädrigen

6 . " Pferdemagen, Torfmunitionsmagen.

Bei ber fteten Berkehrszunahme, beren fich unfere Unternehmung im verfloffenen Jahre zu erfreuen hatte, stellte fich bald bas Bedürfniß einer angemessenen Bermehrung bes Wagenparts, hauptfächlich aber ber Guterwagen, ein. Wir gaben baher im Laufe bes Berichtsjahres bei einigen uns bon frubern Lieferungen ber als bewährt bekannten Ctabliffements

50 vierrädrige geschloffene Guterwagen und

offene 60

mit je 200 Bentnern Tragfraft in Beftellung. Diefelben find theils am Ende bes borigen, theils im Beginn bes gegenwärtigen Jahres vertragsgemäß abgeliefert worden. Sowohl in hinficht auf die Bauart als auch mit Bezug auf Die Tragfraft find biese Wagen ftarter konstruirt, als bie frühern ; zubem ließen wir biefelben, um ben Bunichen anftogender Bahnen zu willfahren und um ben Uebergang ber Wagen auf die westschweizerischen und auf ausländische Bahnen zu erleichtern, nach bem fogenannten englischen System mit Buffern und Schraubenkuppeln, zugleich aber auch, um ihre Berwendung auf bem eigenen Bahnnege nicht zu erschweren, mit fteifer Ruppelung verfeben. Im Ferneren erachteten wir es als zwedmäßig, gleichzeitig einige Bersonenwagen mit 2 Achsen, jeboch mit erweitertem Rabftand und größerer Plagezahl, anzuschaffen. Die Bestellung umfaßt

3 vierradrige Personenwagen I. Rlaffe mit je 18 Sigplägen,

7	•	"	<i>()</i>	I. u. II.	11	" "	11	32 **)	11	
10		to ·	19	III.	11	11	"	44	"	

^{*)} Im Laufe des Berichtsjahres find 4 achträdrige geschlossene Guterwagen in Gepäckwagen umgewandelt worden.

^{**)} Davon fallen 8 Plate auf die I. und 24 Plate auf die II. Rlaffe.

Wir sehen ber Ablieferung dieser Wagen in nächster Zeit entgegen und glauben beren 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 Gesammtzahl der Sitplätze (5,777) wird daher um weitere 718 vermehrt werden, so daß dieselbe sich künftighin auf 6,695 beläuft.

Vertheilt man bas am Schluffe bes Berichtsjahres vorhanden gewesene Transportmaterial (abge= feben von ber 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 find nur die im regelmäßigen Betriebe verwendbaren 26 Lokomotiven in Berechnung gezogen worben.

Bu den Leistungen des Transportmaterials übergehend find wir im Falle, folgende vergleichende Uebersicht vorzulegen:

Die 26 Lokomotiven haben guruckgelegt:

				1859.	3.5	1860.					
		im G	Sanzen	trifft auf eine	Lofomotive	im G	anzen	trifft auf ein	ne Lokomotive		
Rlaff	e A	75,277	Kilom.	25,092 5	Kilom.	59,169	Kilom.	19,723	Rilom.		
"	В	382,343	"	23,896	"	456,619	"	28,539	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		
"	\mathbf{C}	174,180	"	24,882	"	203,052	Ú.	29,007	tr		
, 125 A	Total	631,800	v	24,300	, ,	718,840	"	27,647	"		

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

Die Leiftungen der Lokomotiven betrugen, wenn die Gesammtzahl der beförderten Wagen auf Achsenkilometer reduzirt wird,

						1859.	1860.			
						Durchschnittliche Achsenzahl per Bug	Di	Durchschnittliche Uchsenzahl per Bug		
bei	der	Klasse	A		1,271,654	16,9	940,587	15,9		
	IJ	"	В	•	8,795,630	23,0	10,178,702	22,3		
"	"	"	C		6,654,658	38,2	8,509,900	41,9		
				Total	16,721,942	26,5	19,629,189	27,3		

Die verschiedenen Rlaffen ber Lokomotiven haben folgende Quantitäten Brennmaterial verbraucht:

		S C	Iz.		TI	orf.	Steinkohlen.		
		1859.	1860.		1859	1860.	1859.	1860.	
		Rubitfuß.	Rubitfuß.		Rubikfuß.	Rubikfuß.	Bentner.	Bentner.	
Rlaffe	A	1,440	864			-	9,578	6,602	
"	В	39,903	19,153		380,616	153,300	25,270	53,921	
	C	7,004	6,638	, ,	-		35,136	41,778	
Total 1	Rubfß.	48,374	26,655	Æbfß.	380,616	153,300	3tr. 69,984	102,301	

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 Bergleichung mit dem Jahre 1859 um nahezu 20% angestiegen ift.

Meduzirt man den Verbrauch an Holz und Torf auf Steinkohlen, indem man, nach dem Verhältniß des absoluten Wärme-Effektes, 1 Kubiksuß Nadelholz = 10 kt.*) Steinkohle und 1 Kubiksuß Torf = 7 kt Steinkohle sest, so erhält man für das Berichtsjahr im Vergleich mit dem Vorjahre bei den drei Lokomotiv-Klassen folgendes Ergebniß:

		¢ p	er Kilometer.	per Achsenkilometer.		
		1859.	1860.	1859.	1860.	
Rlasse A		tb 12,93	11,30 = 22,9 Cents.	th 0,764	0,70%	
" B	٠	, 15,12	$14_{,58} = 29_{,5}$ "	, 0,654	0,654	
" C		, 20,60	$20_{,90} = 42_{,3}$ "	,, 0,539	0,498	
im Durc	hschnitt	指 16,34	15,90 = 32,5 Cents.	1b 0,636	0,617	

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

Die oben angeführte Vergleichung über ben Brennmaterial-Verbrauch zeigt, daß im Berichtsjahre 21,719 Kubikfuß Solz und 227,316 Kubikfuß Torf weniger, dagegen 32,317 Zentner Steinkohle mehr konfumirt worden sind, als im Borjahre. Bis gegen den Schluß des Jahres wurde die Torkheizung noch bei 3 Lokomotiven beibehalten, die indessen nunmehr auch für Kohlenheizung eingerichtet sind. Da hiemit die Steinkohlenkeuerung auf unserer ganzen Unternehmung, sowohl auf der Bahn als auf den Dampsbooten, eingeführt und der noch vorhandene Tork-Vorrath in Folge dessen entbehrlich gewors den war, so wurde der Wiederverkauf dieses letzteren vorgenommen, welcher unter günstigen Bedingunsgen Statt fand.

Wie wir schon in unserm letten Geschäftsberichte zu bemerken im Falle waren, sind im Berichtsjahre neben den Saarkohlen auch Kohlen aus dem Ruhrbecken zum Lokomotiv-Betrieb verwendet worben. Unsere Erwartungen bezüglich des ökonomischen Resultates der Steinkohlenseuerung überhaupt
und namentlich in Betreff der Qualität und der Leistungsfähigkeit der Ruhrkohlen, mit denen im Borjahre bloße Versuche gemacht worden waren, gingen in vollem Maaße in Erfüllung. Die Vortheile,
welche diese Heizung gegenüber der Holzseuerung darbietet, haben denn auch schon zahlreiche industrielle
Etablissements der Ostschweiz veranlaßt, dieselbe einzusühren. Ueber das beim Lokomotiv-Betrieb erzielte
Resultat können wir mittheilen, daß, da die Saarkohle zwar mit einer längern Flamme verbrennt, die
Kuhrkohle dagegen eine größere und intensivere Size verursacht, zur Erzielung eines und desselben
Wärme-Essektes ein etwas geringeres Quantum von Ruhrkohlen ersorderlich ist, als von Saarkohlen.
Im Allgemeinen konnte bis jest kein nachtheiliger Einsluß der Kohlenheizung auf die Lokomotiven

^{*)} In unsern früheren Berichten wurde der Wärme-Effekt von 1 Kubikfuß Holz demjenigen von 11 1 Steinkohle gleich gesetzt. In Folge zweckmäßigerer Behandlung ist indessen im Berichtsjahre schon mit 10 1 Steinkohle der gleiche Wärme-Effekt erzielt worden, wie mit 1 Kubiksuß Holz.

wahrgenommen werben; benn gegenüber ben namhaften ökonomischen Bortheilen, welche bieselbe bar= bietet, 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= Berbrauch ber Art, daß 10,8 Zentner Steinkohle einem Klafter (zu 108 Kubikfuß) Tannenholz gleich kommen. In ftehenden Feuerungen ift das Verhältniß aus mehrfachen Grunden noch gunftiger. Nach unfern Erfahrungen können hier ichon 9,5 Bentner Rohle einem Klafter Tannenholz gleich gefett werben. Außer einer zweckmäßigen Beizeinrichtung ift aber burchaus erforderlich, daß der Feuerung selbst ftete Aufmerksamkeit und Sorgfalt gewidmet werde.

Im Laufe bes Berichtsjahres wurden an Schmier ol und Talg für die Lokomotiven 19,034 th mit einem Roftenbetrage von Frk. 11,974. 62 verbraucht (gegenüber 18,854 Pfb. ober Frk. 11,315. 13 im borausgegangenen Jahre).

Die Gesammtkoften für Puhmaterialien beliefen fich auf Frin. 4,355. 17 (gegenüber Frf. 4,453. 18 im Vorjahre).

Auch im Berichtsjahre sind sämmtliche Reparaturen an Lokomotiven und Tendern in den Werkstätten ber Gesellschaft ausgeführt worben. Der Gesammtkoftenbetrag hiefur beläuft fich auf Frf. 75,330. 56. Die erhebliche Vermehrung, Die fich hiernach in Vergleichung mit bem vorausgegangenen Jahre ergiebt, rührt theils von größeren Reparaturen an Rabern, theils von einigen als zweckmäßig erachteten Abanderungen an ben Lokomotiven überhaupt, theils und hauptfächlich aber bon ber Auswechslung einer nicht geringen Bahl von Bandagen her. Sammtliche für die Lokomotiven in Berwendung gekommene Bandagen find aus Gufftahl angefertigt, welches Material zwar einen größeren Roftenaufwand erheifcht, als biefes bei ber Anwendung von ichmiedeeifernen Radreifen ber Fall gewefen mare, in Betreff ber Solibitat und Dauer aber jedes andere bisher hiezu verwendete Material weitaus übertrifft.

Bon den im Bahnhof= und Materialtransport = Dienst verwendeten 4 älteren Lokomotiven wurde ein 56,170 Kilometern gleichkommender Weg gurudgelegt, mit einem Berbrauch von 4,482 Rubiffuß Solz, 6,747 Bentner Rohlen und 2,437 Pfund Schmierol und Talg. Der biedfällige Roftenaufwand beläuft fich auf Fren. 15,638. 36, wozu im Fernern fur Reparaturkoften Frk. 4,091. 44 zu rechnen find. Die täglichen Ausgaben für diese Lokomotiven betragen Frkn. 54. 32.

Durchschnittliche Ausgaben für einen Lokomotiv=Rilometer :

				A				1859.			1860.	
an	Brennmaterial .					÷	Frk.	0.35,5 per	Kilom.	Frf	. 0.32,5 per K	dilom.
11	Schmiermaterial		•				"	0.01,79 "	,,	"	0.01,66 "	11
"	Reparaturkosten	(abzüglich	ber	Provific	nezusd	jläge)	"	0.05,8 "	n	11	0.10,4 "	77

Der Gesammtbetrag der "Zugkrafts-Rosten" (Titel IV. 3) beläuft sich im Berichtsfahre auf Frfn. 496,702. 57 (gegenüber Frfn. 475,631. 71 im Jahre 1859) und es beträgt baher die Ausgabe:

> 1859. 1860.

für einen zurudgelegten Lokomotiv = Rilometer . Frk. 0.75,28

Frf. 0.69,09

Sinfichtlich ber Leiftungen ber Personen=, Gepact= 2c. und Guterwagen, sowohl auf bem eigenen Bahnnete als auf fremben Bahnen sind wir im Falle, folgende Aufschluffe zu ertheilen:

Die Wagen ber Nordoftbahn haben gurudgelegt:

	1) Personenwagen	· r.					59 . ilometer.		1860. Achsenkilometer	t.
	auf der Mordostbahn					5,35	4,501		5,445,730	
	auf fremden Bahnen					1,18	8,461		1,645,958	2.
	2) Güterwagen			To	tal	6,54	2,962	Total	7,091,688	
	auf der Nordostbahn					7,35	8,990	5 . 7	7,936,800	
	auf fremden Bahnen				6	2,59	0,166		3,882,298	
				To	tal	9,94	9,156	Total	11,819,098	
	Sämmtliche Wagen der Nordoftbahn	du	rchlie	fen de	mn	rach:				
	auf der eigenen Bahn	٠				12,71	3,491		13,382,530	i i i Na
-	auf fremden Bahnen	•				3,77	8,627		5,528,256	
			Bu	samm)	n	16,49	2,118	Bus.	18,910,786	1
	Im Durchschnitt wurden zurudgelegt:			i Mi				•= 7		
	1. Von einem Personenwagen				R	ilom.	14,598	Ril	om. 13,171	
	2. Von einem Güterwagen .		٠			<i>II</i>	10,199	- 11	11,973	
	3. Von einer Personenwagenad	hse				U .	17,588	11	19,064	
	4. Von einer Guterwagenachse	Ċ.				"	11,229		13,340	

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

Bersonenwagen . . . 1,134,754 Achsenkilometer Güterwagen . . . 4,636,704 "

Zusammen 5,771,458 Adssenkilometer

(gegenüber 3,989,458 Achsenkilometern im Jahre 1859) auf unferer Bahn gurudgelegt.

Für die Personen= und Güterwagen sind an Schmiermaterial 18,144 Pfund im Werthbetrage von Fr. 9,734. 64 Cts. verwendet worden. Die dieffälligen 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 Vorjahre) zuruck= gelegt.

Für Unterhalt und Reparatur der Personen= und Güterwagen wurden, ausschließlich der Provisions= zuschläge der Werkstätte, verausgabt:

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

4

Wie bei ben Reparatur= und Unterhaltskosten für die Lokomotiven, so rührt auch die Bermehrung dieser Kosten zum größten Theile von der Auswechslung einer bedeutenden Anzahl Radreifen, von dem Einsetzen neuer Räder und dem häusiger gewordenen Abdrehen derselben in Folge starker Abnützung her. Nachdem die von uns angeordneten Bersuche 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 wohlfeiler sind, als alle andern Räder und wir daher bei ausmerksamer Behandlung derselben in ökonomischer Beziehung namhafte Ersparnisse in Aussicht nehmen können.

Werkstätte. Außer ben sämmtlichen für die Reparaturen des Transport-Materials, des Oberbaues und der Dampsboote erforderlichen Arbeiten, wurden im Berichtsjahre auch die für die Bahn erforder- lichen neuen Anschaffungen von einsachen und doppelten Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Ueber- brückungen u. f. w. durch die Werkstätte ausgeführt.

Am Schlusse bes Berichtsjahres waren in ber Hauptwerkstätte in Burich 130 Arbeiter beschäftigt. Die Werkstätte=Rechnung ergiebt folgende Resultate:

		1859	1860.						
Einnahmen	Fr.	683,155.	56	Cts.	F1	. 740,204.	82	Cts.	
Ausgaben	11	623,583.	84	"	"	682,612.	65	"	
Netto=Ertra	g Fr	. 59,571.	72	Cts.	F	57,592.	17	Cts.	

Das für die Werkstätte-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 bes Berichtsjahres sind zu ben im letztjährigen Geschäftsberichte einzeln aufgeführten Telegraphen = Stationen unserer Bahn noch weitere zwei, Derlikon und Dietikon, hinzugekommen, erstere mit Rücksicht auf ben doppelspurigen Fahrdienst zwischen Zürich und Wallisellen, letztere im Hinblick auf die große Zahl der Züge und auf die namhafte Entsernung 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, Einsnehmer und Gepäcksechnen) 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 Vorjahre) befördert worden.

Die Ausgaben für die Bahn=Telegraphie beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 8,418. 39 Cts., wobon ungefähr zwei Drittheile auf Besoldungen und Bekleidung und ein Drittheil auf Druckfosten, Materialien zc. fällt.

VI. "Berichiedenes". Unter diesem Titel, welcher mit Fr. 21,561. 58 Cts. in der Nechnung 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 Gefammt=Ausgabe bes Bahnbetriebs auf ber ganzen Bahnlänge von 178 Kilometern beträgt Fr. 1,711,117. 18 Cts. ober

					1859.			1860).
auf	einen	Ing		Fr.	3,953. 58	Cts.	Fr.	4,687. 99	Ets.
"	"	Bahnkilometer	٠	"	8,584. 52	"	"	9,613. 0	2 "
"	"	Tag und einen Kilometer	٠	11	23. 51	"	11	26. 3	3 "
11	"	Lokomotiv=Kilometer		"	2. 28	"	11	2. 3	8 "
"	"	Adsenkilometer . , .		11	0. 08,75	"	"	0. 0	3,72 11

An diese Erläuterungen über bie Ausgaben und ben Betriebsbienft reihen wir noch folgende Aufschluffe über ben Personal=Bestand, die Affekurang u. f. w. an.

Betriebs-Bersonal. In Folge ber steten Zunahme bes Verkehrs und ber mit ber Betriebs = Verwaltung zusammenhängenden Geschäfte schusen wir im Lause des Berichtsjahres die Stellen zweier Adjunkten, die zunächst demjenigen Mitgliede der Direktion zugetheilt sind, welches der Leitung des Betriebes vorsteht. Un die Stelle des erst en Adjunkten wurde Herr E. Weiß von Winterthur, an diesenige des zweiten Herr Fr. Zollinger von Grüningen ernannt. Im Fernern wurde behufs unmittelbarer Leitung und Ueberwachung des Fahr= und Expeditionsdienstes zc. die Stelle eines Betriebs = Chess creirt, mit welcher wir den Herrn Kommandanten H. Müller von Bubikon betraut haben. Andere wesentliche Veränderungen sind im Lause des Berichtsjahres im Personalbestand nicht eingetreten. Derselbe war folgender:

I. Allgemeine Berwaltung.		III. Expeditions= und Transportdies	ıft.
Abjunkten der Direktion	. 2	Bahnhof-Borftande u. beren Gehülfen . Einnehmer, Gepad = Expedienten und	10
Revisor nebst Gehülfen	. 3	Gehülfen	23
Chef der Betriebs-Kontrole	. 1	Guter - Expedienten, Guterschaffner, Ge-	71
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagen Kontrole	. 4	hülfen u. Frachtbezüger	22
Kontroleure	. 2	Stationseinnehmer u. Gehülfen	33
Kontrole=Gehülfen	. 18	Telegraphisten u. Gehülfen	8
Billetbrucker und Abwart	. 2	Wagenmeister u. Gehülfen	3
Werkführer		Wagenkontroleure	36
Werkstättebuchhalter u. Gehülfen .	. 5	Gepäckträger	16
Materialverwalter	. 1	Arbeiter für Güterverladung	222
Magazinverwalter u. Gehülfen	. 4		448
II. Bahnunterhaltung.	53	IV. Fahrdienst.	
Bahningenieure	. 2	Lokomotivführer u. Seizer	45
Bahnauffeher	. 11	Bugführer u. Kondufteure	54
Bahnhof= u. Bahnwärter	. 238	Lokomotivpuger u. Wagenwäscher .	21
	251	,	120

im Ganzen 872 Angestellte (ausschließlich ber Werkstätte = Arbeiter). Auf einen Kilometer kamen am Schlusse bes Berichtsjahres 4,89 Angestellte (gegenüber 4,12 im Vorjahre).

Affefurang. Die einzelnen Berficherungssummen betrugen :

		1859.	1860.
Fü	r Gebäube	Fr. 2,089,575.	Fr. 2,348,175.
11	Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	,, 3,485,266.	,, 3,799,266.
11	Brennmaterial und Magazinvorräthe	,, 761,700.	,, 448,288.
	Transportgüter in ben Schuppen lagernb .	,, 1,234,000.	,, 3,180,000.
11	Mobiliar in den Verwaltungs= und Stations=		
	Gebäuden und Werkstätten	,, 554,236.	,, 993,971.
	Total .	Fr. 8,124,777.	Fr. 10,769,700.
	Zviai	01. 0,124,111.	01. 10,709,700.

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

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

Die Affekurang-Prämien erscheinen in ben berschiedenen Rubriken ber 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 Derlikon 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 Unterstügungskasse. Im Fernern wurde am 19. Mai bei der Station Döttingen-Klingnau ein blödsinniger Knabe, der unmittelbar vor dem Durchsahren des Zuges den Bahnkörper betreten hatte, von der Lokomotive ergriffen und getödtet. Auf gleiche Weise fand am 4. Juni ein Erdarbeiter zwischen Derlikon und Wallisellen seinen Tod. Endlich wurde am 18. Juli außerhalb des Bahnhofes Winterthur die Frau eines Reisenden, welche den Bahn-Uebergang ungeachtet des Abschlusses betreten hatte, vom Bahnzuge getödtet.

Weitere erhebliche Unfälle ober Störungen bes Betriebes find — einige Verspätungen ber Bahnzuge abgerechnet — im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

Finang = Ergebniß.

Die Vergleichung ber Ginnahmen und Ausgaben erzeigt folgendes Resultat:

	1859.				1860.	
	Frf. 3,617,977. 15		. Einnahmen		Frf. 4,509,482. 70	
	,, 1,443,059. 33		Ausgaben	•	,, 1,711,117. 18	
	Frk. 2,174,917. 82		Reinertrag	. [frf. 2,798,365. 52	
	0/0 60,10 .	Reinertrag i	n Prozenten der Brutto-Einna	hme .	% 62,05	
	Frf. 12,938. 23	Reinertrag	per Bahnkilometer		Frk. 15,721. 15	
	,, 5,958. 67	"	" Betriebstag		7,666. 75	
	35. 44	<i>()</i>	" Tag und Bahnkilometer	•	,, 43. 07	
	3. 44	"	"Lokomotivkilometer .	•	3. 89	
ij	"	3 -11	" Wagenachfenkilometer		"	1

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

2. Dampfichifffahrts-Betrieb.

Auch im Berichtsjahre haben wir regelmäßige tägliche ein= ober mehrmalige Fahrten ausgeführt:
a) zwischen Schaffhausen und ben Rhein= und Bodenseeuserplägen, b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, c) zwischen Romanshorn und Lindau resp. Bregenz, d) zwischen Romanshorn und Ronstanz und e) zwischen Romanshorn und Rorschach. Aus den schon in unserm legten Geschäfts= bericht dargelegten Gründen wurde die Dampsbootverbindung zwischen Schaffhausen einer= und Konstanz und den übrigen Bodenseeplägen anderseits auch während des legtjährigen Sommerdienstes auf eine tägliche Sin= und Rückfahrt beschränkt, welche abwechselnd von Dampsbooten unserer Gesellschaft und von solchen der Dampsboot-Aktien=Gesellschaft in Lindau ausgeführt wird.

Das Netto=Resultat des Dampsbootbetriebes ist als "mittelbare Einnahme" in die Bahnbetriebs= Rechnung aufgenommen worden. Wir theilen nachstehend die Dampsbootrechnung vom Jahre 1860 in ihren Hauptresultaten mit und fügen zum Behuse der Vergleichung auch die Ergebnisse des vorjährigen Dampsboot-Betriebes bei:

Einnahmen.

18	59.				360.
Frf. 112,578	©t8.	Prozente. 46,95	I. Personen=Transport	Frf. 112,065	Cte. Prozente. 88 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

18	359.			18	860.	
Frf. 61,243	©ts.	Prozente.	I. Löhnung u. Bekleibung bes Dienstpersonals	Frf. 60,819	©ts. 59	Prozente.
1,337	86	0,67	II. Büreau=Bedürfnisse	1,015	42	0,52
101,388	95	51,22	III. Brennmaterial	99,453	18	50,91
6,383	93	3,23	IV. Schiffsspeise	4,575	14	2,34
17,591	72	8,89	V. Unterhalt und Reparaturen	17,457	97	8,93
8,962	81	4,53	VI. Hafengebühren, Bolle u. brgl	10,420	59	5,34
1,024	53	0,52	VII. Miethzinse und Berschiedenes	1,635	86	0,83
197,932	93	100	Total=Ausgaben	195,377	75	100

				Itnanz = Ergeonik.			
	1859.			0 - 3			1860.
Fr	£. 239,812.	10		Gesammteinnahme		٠	Frf. 269,209. 99
"	197,932.	93	•	Gesammtausgabe	•		,, 195,377. 75
Frk	n. 41,879.	17	٠	. Reinertrag .		•	Frfn. 73,832. 24

Es wurden im Ganze	n beför	dert:				1859.	1860.
Person	en:		~			Anzahl	Anzahl
I. Klaf	je .			•	•	15,185	21,953
II. Klass	ė.	•	•			45,908	57,319
					-	61,093	79,272

	(S. Bogar	1859.	1860.	
Güter:				Bentner	Bentner	
Güter aller Art		٠.		286,140	412,712	
Getreibe				39,940	153,294	
				326,080	566,006	-
				Management of the Control of the Con	Continue of the Continue of th	-

Von sämmtlichen Booten wurden im Ganzen in 5506 Zeitstunden 18,513,8 Schweizerstunden oder 88,868 Kilometer, somit in einer Zeitstunde 16,14 Kilometer, zurückgelegt (1859: 20,287,7 Schweizer= stunden oder 97,341 Kilometer in 5,805 Zeitstunden).

Der Verbrauch an Brennmaterial war: 173,844 Kubitfuß Navelscheiter, 12,960 Kubitfuß Nabelprügel, 32,904 Kubitfuß Buchenholz, 4935 Zentner Bregenzer Braunkohlen, 24,162 Zentner Steinkohlen, in einem Kostenauswande von Frkn. 99,453. 18. — Drückt man im Verhältniß des Wärmeeffektes sämmtliche Brennmaterialien in Steinkohlenquantitäten aus, setzt also 1 Kubitsuß Nadelscheiter = 10 th Steinkohlen, 1 Kubitsuß Nadelprügel = 8 th Steinkohlen, 1 Kubitsuß Buchensholz = 12 th Steinkohlen, 16 th Bregenzer Braunkohlen = 10 th Steinkohlen, so kommt der ganze Brennmaterialverbrauch einer Duantität von 49,676,70 Zentnern Steinkohlen gleich. Hierin sind jedoch auch die Anheizungen mit 1,905,80 Zentner Kohlen inbegriffen.

An Schmiermaterial wurden 4560 th Del und Talg verwendet, mit einem Geldaufwand von Frk. 2929. 67 (1859: 6152 th in einem Kostenbetrage von Frk. 4,092. 36).

Die Reparaturkoften ber Dampfboote und Schleppschiffe sowie ber übrigen Requisiten betrugen (einschließlich ber Werkstätte=Provision) Frk. 11,071. 84 (1859: Frk. 18,350. 95).

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

									00.
Ausgabe	für	Brennmaterial	per F	ahr=R	ilometer	Frk. 1.	9	Frk. 1.	11,90
"	"	Schmiermaterial	<i>w</i> .	"	"	"	4,21	"	3,30
"	"	Reparaturen	"	"	, "	· // · · ·	11,57	" —.	8,61
Gesamm	taus	gaben	per F	fahr=K	dilometer	Frk. 1.	24,78	Frf. 1.	23,81

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

Der erzielte Netto=Ertrag repräsentirt, wenn von der Abrechnung einer Quote zu Gunsten des Meserve-Fonds abgesehen wird, einen Zins von 81/3 Prozent des in diesem Zweige unserer Unternehmung engagirten Kapitals. Es ist dieses Resultat das günstigste, das seit dem Bestande unserer Dampsboot= unternehmung, welche wir übrigens bekanntlich stetsfort wesentlich als eine Hülfsanstalt der Bahn= unternehmung betrachtet haben, je erzielt worden ist.

Jede ber vier Dampfichifffahrtsanstalten auf bem Bobenfee und Rhein hatte bisher ihr eigenes, von benjenigen ber übrigen nicht felten fehr bivergirendes, Transport=Reglement. Der Mangel an

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

Die Affekuranzsumme für die Transportgüter betrug im Jahre 1860 Frin. 180,000.

Im Bestand ber Schiffe ist keine Veränderung eingetreten. Derfelbe beträgt 6 Dampsboote, zusammen mit 305 Pferdekräften, und 4 Schleppboote.

Der Personalbestand ber Dampsbootverwaltung war am Schlusse bes Berichtsjahres folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
- 1 Sefretar,
- 2 Gehülfen (1 für bas Bureau in Schaffhausen),
- 1 Bureaudiener,
- 2 Kapitans,
- 9 Steuermänner und Schleppschiffführer,
- 5 Maschinisten,
- 9 Seizer,
- 11 Matrofen,

zusammen 41 Angestellte, 6 weniger als im Vorjahre.

Unterftützungs- und Rrankenkaffa.

Am 31. Dezember 1860 betrug ber Aftivsalvo ber Unterstühungskassa ber (Eisenbahn= und Dampsschiff=) Angestellten ber Gesellschaft Frk. 104,212. 16, ber Aftivsalvo ber Krankenkassa ber Arbeiter Frk. 6,256. 9. Erstere zeigt gegenüber bem Borjahre wieder einen Borschlag von Frk. 18,246. 57, lettere einen solchen von Frk. 1,927. 60. — Die im Berichtsjahre geleisteten Bahlungen ber Unterstühungskassa belaufen sich auf Frk. 3,539. 67, diejenigen der Krankenkassa auf Frk. 5,145. 20.

V. Bahnban.

Die in dieser Richtung mahrend bes Berichtsjahres entwickelte Thatigkeit beschlägt theils bie Fortsetzung und die Vollendung früher begonnener Bauten theils den Beginn neuer Bauten und die Einleitungen zu der Anhandnahme solcher.

In exflerer Beziehung haben wir vor Allem des Ausbaues des Bahnhofes von Winterthur und des Weiterbaues des Bahnhofes von Zürich zu erwähnen. Bahnhof bon Winterthur ift soviel als vollendet. Der Ausbau desfelben mährend des Betriebes war mit befondern Schwierigkeiten verbunden, ging aber gleichwohl glücklich bon Statten. Bir befreuen uns, den Bahnhof Binterthur in feiner befinitiben Gestaltung als gelungen und allen berechtigten Anforderungen entsprechend bezeichnen zu können. Es ift auch ber für benfelben aufgeftellte Rostenvoranschlag nur in einem verhältnigmäßig unerheblichen Betrage überschritten worden. Auf bem Bahnhofe Zürich war die bauliche Thätigkeit wesentlich auf den Weiterbau des Vorbahnhoses gerichtet. Die Planie bes lettern wurde ausgebehnt und eine entsprechende Erweiterung ber Geleife fammt den bazu gehörenden Einrichtungen zur Ausführung gebracht. Ferner wurde eine zweite Lokomotibremife gebaut, in welcher borerft ber Gefellichaft ber Bereinigten Schweizerbahnen berjenige Raum für Unterbringung ihrer Lokomotiven, auf ben fie ein vertragsmäßiges Recht bat, angewiesen wird, in welcher aber auch 5 Stud Lokomotiven unserer Gesellschaft remisirt werden können. In Folge ber Berftellung Diefer Baute mußte eine Verfetung ber Solgicuppen, Die fich auf bem Blate befanden, auf welchem allein die Lokomotivremise schiedlicher Weise erbaut werden konnte, Statt finden. Sie find nun an einer Stelle bes Borbahnhofes, auf welcher fie voraussichtlich werden ftehen bleiben konnen, wieder aufgeführt worben und follen in Bufunft zur Unterbringung von Rugholz für die Werkstätte bienen. Manche weitere Bauten von minderem Belange, welche auf dem Borbahnhofe ausgeführt wurden, laffen wir unerwähnt.

Die Anfertigung ber befinitiven Ratafterplane und Ratafterbucher ber Rord = oftbahn ift für die Oftlinien ganglich, für die Westlinien zum größten Theile burchgeführt worden.

Während des Berichtsjahres ift es gelungen, wieder eine Reihe verwickelter Abrechnung en mit Bauunternehmern zum Abschlusse zu bringen. In Folge bessen warten nun nur noch sehr wenige Rechnungsverhältnisse dieser Art ihrer besinitiven Erledigung.

Die neuen Bauten anlangend, welche in dem Berichtsjahre entweder wirklich begonnen ober zu beren 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 daherigen Arbeiten sind in vollem Gange und wir hoffen, sie bis zum 1. Juni d. I., mit welchem Zeitpunkte der Sommersahrtenplan auf unserer Bahn in's Leben treten wird, wenn nicht ganz, doch größtentheils zum Ziele gediehen zu sehen. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß wir für die Lieferung der zu der Legung des zweiten Geleises ersorberlichen Schienen in Benutzung der gegenwärtig ausnahmsweise niedrigen Eisenpreise einen sehr günsftigen Vertrag haben abschließen können. Gemäß demselben kommt uns die Tonne Schienen, auf unser

Bahnnet geliefert, auf bloß Fren. 189. 80 zu fteben, während wir bei früheren Schienenbestellungen bis auf Fren. 301. 50 bezahlen mußten.

Das Aufnahmegebäude auf bem Bahnhofe in Burich entspricht ben gegenwär= tigen Verkehrsberhaltniffen in keiner Weise mehr. Wir waren ichon feit langerer Beit von ber Ungulänglichkeit besselben eben so fehr überzeugt, wie von ber Nothwendigkeit, die räumliche Konzentrirung ber fämmtlichen Bureaux ber Zentralberwaltung endlich in's Werk zu feten. In Würdigung biefes nach zwei Richtungen hin zu Tage tretenden Bedurfnisses haben wir in ben im Anfange bes Jahres 1860 für ben Ausbau der Nordoftbahn aufgestellten Boranfchlag einen sachbezüglichen erheblichen Anfat aufgenommen. Selbstverständlich ift nun aber bei ber Festsetung des Planes für bas neue Berwaltungs = und Aufnahmegebäude auf die Bruden= und Strafenbauten, welche in ber Nahe besselben ausgeführt werden sollen, geeignete Rücksicht zu nehmen, damit die wünschbare Einheit und Harmonie in alle diese haulichen Anlagen gebracht werde. Da jedoch die Brojekte 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 Aufnahmsgebäude oder gar von der Inan= griffnahme des lettern noch nicht die Rede fein. Wir hoffen übrigens, es follte dies im Laufe des bevorstehenden Sommers möglich werden. Um unserseits keinerlei Verzögerung in die Ausführung ber fo bringenden Baute zu bringen, laffen wir Blane für biefelbe vorarbeiten und zwar auf Grund= lage berjenigen die Bruden- und Straffenbauten in der Umgebung des Bahnhofes betreffenden Voraussetzungen, beren Berwirklichung uns am wahrscheinlichsten vorkommt. Damit biefe Blane in einer ben Bedürfniffen, welche durch die beabsichtigte Baute befriedigt werden sollen, thunlichft entsprechenden Beise angefertigt werben, haben wir ein fehr einläßliches Programm fur bas projektirte Berwaltungs= und Aufnahmsgebäube aufgestellt und ben Architekten, die wir um die Einreichung von Planen angegangen, als Leitsaben übergeben.

Der Vorbahnhof in Zürich stellt sich trotz seiner großen Ausbehnung gleichwohl Angessichts ber 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 Vorbahnhoses ausschließlich für Rohartikel (Steine, Kohlen, Vrenn= und Nutholz), der östliche Theil dagegen einzig für sogenannte Kausmannssätter bestimmt werden.

Betreffend die besinitive 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 schwebend.

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 Baben und das Bureau der Hoch bausektion aufheben zu sollen. In Folge dessen besteht unser höheres technisches Personale zur Stunde lediglich noch aus zwei Bahningenieuren, von denen ber eine die Westlinien, der andere die Oftlinien als Geschäftskreis angewiesen erhalten hat, und bem Maschinenmeister. Es soll damit nicht gesagt sein, daß wenn umfängliche Neubauten zur Aussührung zu kommen haben, das höhere technische Personal in seinem gegenwärtigen Bestande ausreichen wird. Herrn Oberingenieur Beath haben wir bei Anlaß seines Scheidens aus unserer Mitte für die ebenso rasche als gelungene Aussührung des Baues der Nordosibahn unsere vollste Anerkennung ausgesprochen.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande ber Gesell= schaft & be hörd en Statt. Es wurde nämlich Herr Regierungsrath und Finanzdirektor Wild in Bürich an die durch den Hinschied des sel. Herrn Ott-Imhof vakant gewordene Stelle in dem Verwaltungsrathe gewählt.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 2942 Geschäfte, ber Verwaltungerath in 5 Sitzungen 28 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1860 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Burid, ben 9. April 1861.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, Der Bräffbent:

Dr. 21. Cicher.

Nebersicht

der

Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1860.

Nach den Monaten.

Ad pag. 40.

Monat.	meter.			Pers	onen.	,		Gı	epäck.	9	Gunde.		1	Tiek.		Eq	uipage	n.				Güte	er.		·		Mittelbar Betriebs-		Total:	- 1	Petreffniß per	
Binnai.	Ailo	I. CC.	II. CC.	III. CC.	Cotal.	Einnahma	е.	Ctr.	Einnahme.	Stück.	Einnaß	me.	Stück.	Cinnah	ne.	Stűck.	Einnaß	jme.	Eilgut.	I. CC.	II. CC.	Ct. A.	СС. В.	Total.	Cinnahma	е.	Cinnahme.	- 1	Einnahn	te.	Kilometer.	
		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Ctr.	Frf.	Cts.		Frf. Cte		Frf.	Cts.		Frf.	Cts.		Frf.	Cts.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf. Cts	.g.
Januar	178	126	20,609	53,048	73,783	86,874	05	4,669	4,412 58	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	3
Februar	178	125	18,028	45,776	63,929	80,303	85	5,195	5,018 68	154	95	75	3,221	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	7
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	2
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	6
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	7
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	4
August	178	3,948	51,779	99,478	155,205	257,274	03	15,005	17,116 58	332	293	80	3,642	8,373	06	48	787	40	12,643	91,319	132,599	137,148	129,823	503,532	196,875	91		.	480,720	78	2,700 68	8
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	8
Oftober	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	8
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	1
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	3
Jan. — Dez	178						Ŀ					<u>.</u>			<u>. </u>	·		·	•							Ŀ	442,044	70	442,044	70	2,483 39	9
Zotal 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	ô
" 1859	168,10	12,232	317,404	932,153	1,261,789	1,732,319	20	114,239	102,413 -	3,027	2,295	37	28,211	59,662	35	452	7,681	82	119,279	860,408	1,293,132	828,853	1,007,627	4,109,299	1,593,508	48	120,096	93	3,617,977	15	21,522 76	3

Nebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1860.

Nach den Stationen.

Ad pag. 40.

				1 8	5 9.							1	86	D -			-
	Betriebs-	Personen.	Gepack.	-	Güter.		Dieh und	Total=	Betriebs-	Dersonen.	Gepäck.		Güter.		Vieh und	Equi-	Total:
	tage.			Versandt.	Angekommen.	Total.	Hunde.	Cinnahmen	. tage.		O spuins.	Versandt.	Angekommen.	Total.	Hunde.	pagen.	Cinnahm
00 m	205	Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Franken. Cte		Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.	Franken.
Nomanshorn	365	23,848 12,770	2,707 2,203	603,742 13,748	151,782 26,853	755,524 40,601	1,839	404,584 20 23,834 47	366	24,493 12,648	2,981	944,169 21,732	212,700 35,655	1,156,869 57,387	2,584 1,410	10 4	757,852 29,243
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
Sulgen	365	9,515 5,406	1,144	7,885 17.862	24,003 29,949	31,888 47,811	376 359	17,926 59 13,016 77	"	8,862 6,389	286 69	7,976 23,576	28,859 34,029	36,835 57,605	412 649	_	15,610 16,427
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
Märstetten	"	9,136 9,956	1,026 619	17,274	25,387	42,661	496	17,890 03	"	8,666 9,645	247 725	18,608	36,014	54,622	725 55	2	18,726
Felben	"	5,764	1,677	41,754	20,676	62,430	47 667	9,706 40 15,738 45		6,235	367	45,015	27,938	72,953	594		9,752 18,137
Frauenfeld	"	39,499	1,683	83,311	160,639	243,950	755	107,168 58	"	41,856	1,837	105,384	179,054	284,438	710	3	112,680
Jølikon	"	7,923	218	4,671	14,270	18,941 5,073	178	8,291 25		8,069	119	6,545	13,226	19,771	143	1	7,939
Wiesendangen	"	6,993 122,552	189 5,157	2,544 200,719	2,529 563,948	764,667	123 6,643	5,215 02 450,132 —	" "	6,947 119,727	52 5,934	2,280 230,404	4,725 647,549	7,005 877,953	161 8,596	37	5,518 513,553
Settlingen	"	2,609	150	_	_	_	62	2,342 48		2,192	212	_	-	_	97	-	1,998
Benggart	"	4,986	200	40.41999	42.005	56,472	80	4,782 59	"	4,769	385	40.005			79	_	4,279
Andelfingen	"	17,578 7,650	2,322 613	43,177 10,826	13,295 31,576	42,402	1,433 255	36,746 69 10,245 90	"	18,636 7,380	518	40,825 9,788	33,618 23,268	74,443 33,056	1,843	_1	37,839 11,353
Dachfen	"	14,368	236	3,727	1,202	4,929	68	15,772 -	"	14,784	765	1,599	2,488	4,087	58	-	19,997
Schaffhausen	"	43,645	3,779	437,427	84,141	521,568 23,903	1,421	247,692 87	"	46,851	4,239	401,872	168,481	570,353	1,647	41	340,226
Remptthal	"	5,434 17,363	1,187 1,299	9,808 4,333	14,095 3,204	7,537	159 1.154	5,795 34 17,453 47	" "	6,074 17,712	51 282	7,633 5,655	18,624 9,048	26,257 14,703	153 998	_	5,462 12,022
Wallifellen	",	18,267	893	13,201	18,784	31,985	264	69,734 45	31 "	17,705	368	13,695	23,370	37,065	159	4	18,735
Derlikon	"	19,444 358,564	2,164 29,731	10,461 606,971	13,350	23,811 2,177,035	69 6,946	11,562 41 1,413,075 10	"	21,689 360,649	199	30,189	35,060	65,249	107 9,276	149	11,753 1,645,711
Altstätten	"	10,619	102	000,971	1,570,004		24	4,522 28	"	11,256	37,008	000,000	2,170,000	5,005,030	14	149	3,969
Schlieren	",	12,990	315			_	43	7,065 49	"	13,937	348	-		_	34	_	7,401
Dietikon	"	18,647 5,945	9,967	6,899	43,435	50,334	71 16	20,854 30 4,390 28		19,253	1,000	12,498	32,453	44,951	90 12	_	21,042 4,512
Killwangen	"	84,392	4,678	45,684	66,489	112,173	1,058	137,688 15		5,746 88,402	5,648	51,463	94,851	146,314	1.046	27	4,512 151,475
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
Siggenthal	136	1,637 4,328	76 235	2,404	984	3,388 3,414	10	1,932 44	"	5,185	241	12,203	6,896	19,099	36	_	7,748
Döttingen	"	2,974	135	1,889 24,672	1,525 1,944	26,616	110 137	4,914 24 9,423 32	"	9,426 6,013	357 314	6,366 24,263	8,870 33,441	15,236 57,704	418 326	_	12,336 19,506
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
Shinznach	"	13,472 27 422	721 1,424	37,601	67,441	105,042	22 526	13,406 61 43,552 70	11	13,496 28,195	862 1,587	44,955	113,891	158,846	26 386	4	14,483 51,373
Ruppersweil	"	6,059	135	4,176	17,613	21,789	32	6,916 30	"	5,489	106	6,228	23,768	29,996	38		8,135
Aaran	.11	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
Centralbahn	"	66,607	11,561	1,279,586	459,305	1,738,891	1,051	_	"	61,733 2,437	11,185	1,345,221 3,851	524,630 9,751	1,869,851 13,602	1,559	28	_
Westbahn	1 ,,	4,519	1,755	6,680	25,433	32,113	_		"	4,297	1,956	15,005	58,953	73,958	_	7	_
Vereinigte Schweizer Pahnen:	"	05.055	4,000	04 500	,	995 606	0.0100			04 850		,		,	0.10		
a) per Winterthur b) per Wallisellen	"	25,655 60,650	4,099 3,300	91,570 114,315	136,116 284,324	227,686 398,639	607 255		"	24,750 70,916	4,129 4,332	125,394 209,015	215,934 566,192	341,328 775,207	840 742	18 6	_
Königl. Württemberg. Bahn .	"	601	317	8,860	875	9,735	_		" "	637	328	-	- 000,102	-	-	_	_
" Paperische Bahn Großherzogl. Radische Bahn .	136	489 11,814	258	490.959	20,602	141,544	111	- -	"	943	521	702.046	85,366		239		
Frangösische Oftbahn	306	326	1,538 288	120,852	20,692		1111		366*	29,678 1,442	4,297	702,046 282,523	6,099	787,412 288,622	239	7	_
Betriebe-Rontrole (mittelbare													3,000		.		
Betriebs-Ginnahmen)	-	_	-	_	_	_	-	120,096 93	-	_		_	_		-	_	442,044
		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
		-,	-22,.550	-,200,000	_,200,.000		1	,,	* für Giüte		,	-,552,510	5,502,510		,	20.0	_,,,,,,,,,

* 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. Answeis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1860.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ginnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	©t8	Frf.	Cts.
Citities) iii Cit.		T 10	-			
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.	20					
I. Personentransport II. Gepäcktransport III. Pserde = und Bieh = Transport	1,827,127 109,929 96,459	88	3 8 dg - 2 1			
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen V. Gütertransport	7,434	31	4 905 544	44		100 (40) 100 (40) 100 (40)
v. Gutertransport	2,256,762	82	4,297,714	41		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht = und Miethzinse	81,601	74			9	
bahn auf andern Bahnen	19,576	26				
III. Zinfe von ausgeliehenen Gelbern	156,444	17			-	
IV. Nettvertrag des Werkstättebetriebes	57,592	17				
V. Mettoertrag des Dampfbootbetriebes	73,832	24	A 1 12			
VI. Nettoertrag ber Kaufhausanstalt in Zürich	2,068	73	al a			
VII. Verschiedenes	50,929	39	442,044	70	4,739,759	11
		,				
Nebertrag aus ber Betriebsrechnung vom Jahre 1859		٠	•	•	25,807	06
•	×				2	
Summa der Ginnahmen .	•	٠	•	٠	4,765,566	17
						3
			3 0			

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1860.

OMAN A MANAGEMENT	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Ct
Ausgaben.			S. C. Carrier			-
. Gisenbahnbetrieb.					2	
I. Centralverwaltung.			, -		Maria en Englis	
1. Sigungsgelber und Gehalte bes Personals ber Cen=				***		
tralberwaltung .			52,013	25		
2. Reiseauslagen			2,149	59		
3. Miethe, Beizung und Beleuchtung ber Bureaulokale			3,971	06		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskoften .			24,041	88		
5. Porti			1,599	56		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars	•		1,687	98	85,463	
	1.			AND DESCRIPTION OF THE PARTY OF		
II. Unterhaltung der Bahn nebst Bubehörden.						
1. Befoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahninge=						
nieure, Bahnaufseher und Bahnwärter)			200,313	20	¥ 1	-
2. Bureaubedurfniffe bes Bahnauffichtspersonals .	•	•	342	23		
3. Bekleidung bes Bahnaufsichtspersonals	•		7,779	01		
4. Unterhaltung bes Bahnkörpers			27,008	64		
5. , der Kunftbauten			5,423	67		
6. " bes Oberbaues			61,847	48	* 2 2 3 3 4 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
7. , ber Ginfriedigungen, Barrieren u. f. f.			3,665	90	8.	
8. " ber technischen Einrichtungen ber			2			
Bahnhöfe			3,008	70		
9. " ber Gebäude "			17,395	54		
10. " bes Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. f f.			6,167	39		
11. Räumung von Schnee und Eis	٠		2,751	12	335,702	
III. Expeditions - Dienst.						
1 Allgemeine Kosten.						
a. Besoldung und Entschädigung der Betriebs-Controle,						
der Bahnhof= und Stationsvorsteher, der Portiers						
und der Nachtwächter	93,535	65				
b. Bekleidung derselben	3,044	100				
c. Büreaukosten	6,522					
d. Beleuchtung und Heizung ber Büreaux	20,767					
e. Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz bes Inventars	13,701		137,571	73	-	
llebertrag .		Maria de la composition della	137,571	73	421,166	1000

1. Betriebsrechnung der Schweizerischen

		THE REAL PROPERTY.				
Ausgaben.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.
Ansander es.		F 7 C				
Nebertrag .			137,571	73	421,166	20
2. Personen = Dienst.						
a. Besolbung und Entschädigung ber Einnehmer, Ge-					A	
pack-Expedienten und Gepackträger	45,986	57				
b. Bekleibung derfelben	2,144	42			10 540	
c. Druckfosten	9,645	64	57,826	11		
d. Ersatleistungen	49	48	31,020	11		
3. Güter = Dienst.	**				10 to	
a. Besoldung und Entschädigung der Güter=Expedien=		-				
ten, ber Guterschaffner, ber Guterarbeiter u. f. f.	210,018					
b. Bekleidung derfelben	1,855	72		4	To the state of th	
c. Druckfosten	14,063 3,741	02		- 4		
e. Affekuranz der Güter	5,532	27	235,210	60	430,608	44
			1000/1010		400,000	32
IV. Transport - Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Besoldung und Entschädigung ber Beamten und An-	=					
gestellten ber Materialverwaltung	16,425	87			= -	
b. Büreaukosten, Seizung und Beleuchtung	2,216	64				
c. Affekuranz ber Materialvorräthe	449	05			, 0.0	
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signa=	20,734	08				
listrung	20,104	00	39,825	64		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a. Besoldungen, Löhne und Entschädigungen ber Zug-						
führer, Condukteure und Wagenwärter	100,679					
b. Bekleidung berfelben	9,293	15				
c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Aus-	400 040	40		-		
rüstung und Reservestücken d. Del und Schmiere für die Wagen	166,842 9,734					
e. Beleuchtung und Heizung berfelben	3,872	1			1	
f. Affekuranz der Wagen	2,262	1				
g. Bergutung fur bie Benutung frember Wagen .	150	1	292,834	36		
Nebertrag .		-	332,660	_	851,774	64
			-5,0,000		301/11	

Nordostbahn-Hesellschaft vom Jahre 1860.

Alusgaben.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts
Attended to				-		
17.50	- (1276) N	340	2			
llebertrag .	•		332,660	_	851,774	64
3. Zugkraftskosten.	*					
a. Besoldungen, Löhne, Stundengelber und Ersparniß=						
prämien bes Maschinenpersonals	132,397	43	i see vog.	1 1 M	A CONTRACT OF THE	1.5
b. Bekleidung desfelben	1,619	96			other of which	
c. Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	500	37				
d. Brennmaterial	224,787	60			100	B. Frys
e. Schmiermaterial	13,059	39				
f. Buhmaterial	5,195	35				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt	16,346	19				
Ausrüftung und Refervestücken	101,360	28			•	
i. Affekuranz der Lokomotiven	1,436	_	496,702	57	829,362	57
			200/100			
V. Bahntelegraphie	*			٠	8,418	39
VI. Verschiedenes	*		•		21,561	58
Total der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes	•		•	•	1,711,117	18
B. Berzinsung der Anleihen	•		•		1,014,538	50
C. Einlage in den Reservesond (7 % des Reinertrages)		٠	*		213,811	43
D. Dividende für die Aftien			- w		1,722,480	_
	1				400.040	
Nebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1861	*	•	•	٠	103,619	06
Total gleich ber Einnahme .		٠	•		4,765,566	17
- Programme and the second						
Marrier y come a company of the second of the second of						

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

		Frf.	Cts
	promise great feet		-
Einnahmen.			
	A		
etrag bes laut Rechnungsabschluß vom 31. Dezember 1859 für b	ie Vollendung des Bahnnetzes	*	
ber Nordosibahn ausgeworfenen Baukapitals	•	3,250,000	-
		2 - 2 - 7 - 3	
	4	7	
			1,
			_
	Summa .	3,250,000	

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1860.

	Frf.	Cts.	Frf.	Cts.	Frt.	Cts.
Ausgaben.	ζ. ν.		N 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10			
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung ber Aktien und Obligationen			2,488	87		
Brovistonen= und Courd=Vergütungen			-	17.		
Gehalte und Entschädigungen ber Direktion und bes Ber-	• , , , , ,					
waltung grathes			8,617	04		
Gehalte des Administrations=Personals			8,511	89		
Reiseauslagen	•		567	36		
Postporti und Kommissionskosten	•		3,598	23		
Druck- und Infertionskoften	•		2,121	33		
Miethzinse, Seizung und Beleuchtung	•		1,660	20 71		
Büreaukosten	•.		1,748 352	01		
Bibliothek und Zeitungen	•		335	1.00	30,001	30
Verschiedenes	•		000		40,001	00
Technisches Centralbureau (frühere Rubrif: Borarbeiten).						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			41,512			
. Inbentarftude			256	38		
Materialien			435	60	40 848	05
Verschiedenes	•		1,540	97	43,745	25
Expropriation.			137			
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			5,789	77		
Entschäbigungen			8,138	73		
Schatzungs= und Gerichtskosten			7,036	07		
Berschiedenes			363	95	21,328	52
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	51,602	27				
Inventarstücke	107	40				
Materialien	262	54				
Büreaufosten	509	62				
Verschiedenes	5	95	52,487	78		
Uebertrag .		•	52,487	78	95,075	07

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

				ORNAL PROPERTY.		A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH
Ausgaben.	Frf.	Cts.	Frk.	Cts.	Frf.	Cts
				100	*	
Nebertrag .			52,487	78	95,075	07
Unterbau.			0.0,100		00,010	"
Erdarbeiten	89,710	73				
Stühmauern	4,518	54		- 513	14 17 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
Tunnels	17,587	43				
Brücken, Durchläffe und Kanäle	81,681	79			W	
Wegbauten	22,209	29				
Uferbauten	7,441	44			V 11 22 11	
Bettung	60,512	23				
Verschiedenes	3	_	283,664	45		
Oberbau.		WASHINGTON	4.11			
Schwellen	79,888	78				
Schienen und beren Befestigungsmittel	182,490	95				
Wegübergänge	647	38	,			
Legen des Oberbaues	37,639	95				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ac.	19,490	11				
Verschiedenes	31	45	320,188	62	5 2 2	
Bahnhöfe und Stationspläte.		Designation of the last of the				
Hochbauten und Ginfaffungsmauern ber mech. Vorrichtungen	397,480	34			8	
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	57,983	76				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen .	176	78				
Sebfrahnen und Brückenwagen	12,655	67				
Technische Einrichtung ber Werkstätten	563	67				
Verschiedenes	4,518	27	473,378	49	1,129,719	34
				-	-/=/	
Betriebs-Inventar.						
0.5			779	PO		
Lokomotiven und Tender	•	٠		70		
Magen	•	٠	31,688	98		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole .		•	354	25	73. 37	
" " Materialverwaltung	•	٠	56	37	- x x -	
" "Reparaturwerkstätten, stehende Dampsmaschinen .	•	•	634	60		
" " Werkzeugmaschinen	•	•		60	4	
Werkzeuge und Requisiten .	•		1,415 25,684	42		
Für die Bahnhofverwaltungen		•		07		
Geräthschaften für den Bahndienst	•	•	2,225	52	69 090	91
Dampf= und Schleppboote		Charles and the same of the sa			62,838	Name and Address of the Owner, where
Total der Ausgaben	•		٠		1,287,633	32
					P. Control of the Con	BUSTA STATE

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1860.

	Frk.	Cts.	Frf.	Cts.	Frf.	Cts
Rechnungs = Abschluß.			31 g 1 3 7 7			
Summa der Einnahmen	*	٠	* •	•	3,250,000	_
Summa der Ausgaben	•	•	1,287,633	32		
Sievon fallen in Abzug:		s .				
1) Zahlung der Großh. Badischen Eisenbahn=Verwaltung für die Abtretung eines Theils des unmittelbar bei Schaffhausen doppelspurig ausgeführten Bahnkörpers der ehemaligen Rheinfallbahn	180,000		elenge ge			
2) Abschlagszahlung der Großh. Badischen Eisenbahnverwal- tung an die von ihr zu übernehmende Duote der Kosten des Bahnhoses Schaffhausen	50,000		230,000		3 K.	
Nettobetrag ber Ausgaben.	•	٠	٠	•	1,057,633	32
Saldo auf nene Rechnung .	٠	٠		•	2,192,366	68
	8 78 W					

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

	Frf.	Cts.	Frf	Cts	. Frf.	Cts.
Bakitanan	Ott.	Gtb.	Ott.	610	grt.	ots.
Debitoren.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom						
31. Dezember 1859			45,473,416	62		
Makes San Tank Makes and Makes 24 Darke 4050 - 15					4 1 1 A 1 A 1 A 1 A 1 A 1 A 1 A 1 A 1 A	1
Betrag der laut Rechnung vom 31. Dezbr. 1859 auf ben Reserve=Konto übergetragenen Kapitalrata			000 500	00		PPPseimnegen
ben bie eine bei gettugenen beuptiuttutu	•		902,533	38		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des						
Bahnnetzes im Sahre 1860, laut Rechnung vom		,				
31. Dezember 1860			1,057,633	32		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1860				- COLUMN STATE OF THE STATE OF	47,433,583	32
The second secon		•	,	•	47,400,000	0%
Restirender Kapitalsaldo	• ,		•		2,192,366	68
Ausweis dieses Saldo:						
Aktiva.						
Raffa=Konto	633,356	48			8	
Werthpapiere	269,670	-				
Material=Konto (incl. Schwellen und Schienen)	584,215	88				
Liegenschaften=Konto	139,151	16				
Scontogeschäft	1,911,972	06			- Control of the Cont	
Diverse Hauptbuchdebitoren	1,191,519	94	4,729,885	52		
Passiva.						
Diverse Hauptbuchkreditoren	1,060,530	78				
Betriebs=Konto (llebertrag von der Betriebsrechnung vom	400.040	00				
Fahre 1860 auf diejenige vom Jahre 1861)	103,619	06	9 5917 540	0.4		
oteletre-otonto	1,373,369		2,537,518	84		
			2,192,366	68		
*					40 CHY 0Y0	
			and the second s	-	49,625,950	-
	1	1				

gesellschaft auf 31. Dezember 1860.

		redi	tn*	on						Frf.	Cts.	Frf.	Ct
	M			C 88 .				,					
Aftienkapital	٠	٠	•	•	٠	٠	•	•	•	947 050		28,708,000	-
3 % Obligationen . 5 % "	٠	٠	•	•	٠	•	•	•	٠	817,950 17,100,000			
4 1/2 0/0 "				•			•			3,000,000	_		
												20,917,950	-
		1										-	
	/												
			/	\								-	
		28										,	
										*			
												t	
4													
											NAME OF THE PARTY	49,625,950	enstancists.
													Engine entre
			,										

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

	Frf.	Cts.
Bestand am 31. Dezember 1859	1,159,557	57
Einnahme im Jahre 1860: 7% des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1860	213,811	43
Bestand am 31. Dezember 1860	1,373,369	_