

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.
Kapitel: 4: Betrieb
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: 17.01.2026

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

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

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

Einnahmen und Verkehr

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

Die Einnahmen haben betragen:

1859.				1860.		
(168,1 Kilometer).				(178 Kilometer).		
Frk.	Gts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Frk.	Gts.	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	1,71	3. Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport	96,459	45	2,04
7,681	82	0,21	4. Transport von Equipagen u.	7,434	31	0,15
1,593,508	48	44,04	5. Güter-Transport	2,256,762	82	47,61
120,096	93	3,32	B. Mittelbare Betriebseinnahmen	442,044	70	9,33
3,617,977	15	100	. . . . . Total-Einnahmen	4,739,759	11	100

	1859.	1860.
Im Ganzen wurden befördert: Reisende	1,261,789	1,316,586
" " " " Waaren	Gts. 4,109,299	5,834,315
Durchschnittliche Tageseinnahme	Frk. 9,912. 26	Fr. 12,985. 64
Einnahmebetreffniß per betriebenen Bahnkilometer	" 21,522. 76	" 26,627. 86
" " " Kilometer und Tag	" 58. 96	" 72. 95
" " " Lokomotiv-Kilometer	" 5. 73	" 6. 59
" " " Wagenachsen-Kilometer	" —. 21	" —. 24
" " " Reisenden mit Gepäck	" 1. 45	" 1. 47
" " " Zentner Waaren	" —. 38,0	" —. 38,7

Aus dem Verkehr ergeben sich folgende Durchschnitts-Ziffern:

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

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

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

Jahr.	Durchschnittliche Länge der betriebenen Strecke. Kilometer.	Gesamtzahl der beförderten Personen.	Gesamt-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-Kubriken haben wir noch speziell hervorzuheben:

1) Personen-Transport.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1859.		1860.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltare:				
in I., II. und III. Klasse	689,183	54,62	721,145	54,77
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Tare				
nämlich:	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
mit Güterzügen II. und III. Klasse	80,898	6,41	75,134	5,71
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt	362,910	28,77	370,902	28,17
mit Abonnementskarten	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 Luftfahrten u. dgl.	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 der Benutzung der drei Wagenklassen war folgendes:

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

Von der beförderten Personenzahl haben befahren:

		1859.		1860.	
		Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	.	438,802	34,78	465,862	35,38
" " " 3 bis 5½ Stunden	.	468,301	37,11	445,354	33,83
" " " 6 bis 11½ " "	.	253,709	20,11	295,713	22,46
" " " 12 bis 17½ " "	.	88,675	7,03	92,378	7,02
" " " 18 bis 23½ " "	.	8,181	0,65	12,082	0,92
" " " 24 bis 28 " "	.	4,121	0,32	5,197	0,39
		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 einerseits auf Rechnung der regnerischen Witterung des letzten Sommers, welche dem Touristenverkehr namhaften Abbruch gethan hat, und andernteils auf Rechnung des Umstandes zu setzen, daß im Jahre 1859 das eidgenössische Freischießen eine ungewöhnliche Personen-Bewegung auf unserer Bahn veranlaßt hatte.

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

2) Güter-Transport.

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

		1859.		1860.	
		Sentner.	Prozente.	Sentner.	Prozente.
Eilgut	.	119,279	2,90	142,361	2,44
I. Normalklasse	.	860,408	20,94	1,031,643	17,68
II. " "	.	1,293,132	31,47	1,619,559	27,76
Wagenladungs-klasse A	.	828,853	20,17	1,454,054	24,92
" " B	.	1,007,627	24,52	1,586,698	27,20
		4,109,299	100	5,834,315	100

Von denselben haben befahren:

		1859.		1860.	
		Zentner.	Prozente.	Zentner.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	.	356,875	8,68	576,006	9,87
" " " 3 bis 5½ Stunden	.	636,357	15,48	746,032	12,79
" " " 6 bis 11½ " "	.	1,580,764	38,47	2,261,044	38,75
" " " 12 bis 17½ " "	.	1,188,899	28,93	1,680,686	28,81
" " " 18 bis 23½ " "	.	157,568	3,84	258,987	4,44
" " " 24 bis 28 " "	.	188,836	4,60	311,560	5,34
		4,109,299	100	5,834,315	100

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

Nach den Stationen betrachtet zeigt sich die größte Vermehrung bei der Station Zürich, deren Total-Verkehr („Empfang“ und „Versandt“) auf Ztr. 3,003,030 angestiegen ist gegen Ztr. 2,177,035 im Jahre 1859. Dann folgen: Romanshorn mit Ztr. 1,156,869 gegen Ztr. 755,524; Winterthur mit 877,953 gegen 764,667; Aarau mit 236,732 gegen 138,887; Wildegg mit 158,846 gegen 105,042; Schaffhausen mit 570,353 gegen 521,563; Frauenfeld mit 284,438 gegen 243,950; Brugg mit 194,145 gegen 154,984; Baden mit 146,314 gegen 112,173; Koblenz mit 57,704 gegen 26,616 u. s. f.

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

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

Mit der Einführung der neuen Transportordnung haben wir gleichzeitig auch verschiedenen Änderungen der Waaren-Klassifikation und zwar durchweg im Sinne der Tarerleichterung 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 Tariffklasse stattgefunden. Ueberhaupt sind wir, soweit es die Rücksicht auf das finanzielle Interesse unserer Unternehmung irgend gestattet, fortwährend bestrebt, unser Tariffsystem in einer den Verkehrsbedürfnissen der Landestheile, auf welche sich unser Bahnneß erstreckt, möglichste Rechnung tragende Weise weiter auszubilden.

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

3) Mittelbare Betriebseinnahmen.

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

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

4) Saldo-Vortrag vom Jahre 1859.

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

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

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

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

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

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

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

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

Bahnzüge. Im Berichtsjahre wurden auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn folgende regelmäßige Bahnzüge unterhalten:

Vom 1. Januar an:

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

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

Vom 1. Juni an:

Zwischen Zürich und Winterthur . . .	6	Züge täglich (5 Personenzüge und 1 Güterzug)
" Winterthur und Romanshorn . . .	4	" " (3 " " 1 ")
" Winterthur und Schaffhausen . . .	4	" " " " " ")
" Zürich und Turgi	7	" " (6 " " 1 ")
" Turgi und Aarau	6	" " (5 " " 1 ")
" Turgi und Waldshut	4	" " " " " ")

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

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

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

Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Ausgaben betrugen:

1859.				1860.		
(168,1 Kilometer.)				(178 Kilometer.)		
Fr.	Stk.	Prozente.		Fr.	Stk.	Prozente.
82,518	89	5,71	I. Centralverwaltung (Betriebsverwaltung)	85,463	32	4,99
306,046	71	21,21	II. Unterhaltungskosten	335,702	88	19,62
1,048,506	49	72,67	Transportkosten :	—	—	—
—	—	—	III. Expeditionsdienst	430,608	44	25,16
—	—	—	IV. Transportdienst	829,362	57	48,48
5,987	24	0,41	V. Telegraphen	8,418	39	0,49
—	—	—	VI. Verschiedenes	21,561	58	1,26
1,443,059	33	100	. . . . . Total = Ausgaben	1,711,117	18	100

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

Zur Beleuchtung der einzelnen Rubriken mögen folgende nähere Aufschlüsse dienen:

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

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

Die Mehr-Ausgabe für „Miethe, Heizung und Beleuchtung“ rührt daher, daß in dem dießfälligen Betrag für das Berichtsjahr auch die Mieth-Entschädigung für die Bureaux der Central-Verwaltung inbegriffen sind, welche früher dem Bau-Konto belastet wurden.

Die „Druckkosten“ belaufen sich auf Fr. 24,041. 88 Cts. (gegenüber Fr. 8,960. 47 Cts. im Vorjahre) 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 jetzt an unter der Rubrik „III. Expeditionsdienst“, wo sie je nach ihrer Verwendung ausgeschieden werden.

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

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

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

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

Die „Zugkraftskosten“ (IV. 3.) haben im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 496,702. 57 Cts. (gegenüber Fr. 475,631. 71 Cts. im Jahre 1859) erreicht. Während auf dem Titel „Brennmaterial“ in Folge einer etwelchen Ermäßigung der Kohlenpreise u. s. w. eine in Betracht des ausgedehnteren Verkehrs 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 finden sich weiter unten nähere Aufschlüsse.

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

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

A. Lokomotiven.

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

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

B. Wagen.

Gemäß unserm letztjährigen Geschäftsberichte bestehen dieselben aus:

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

Sie bestehen aus:

22 achträdigen Gepäckwagen,	20 *) achträdigen Güterwagen,
45 vierrädigen Viehwagen,	305 vierrädigen "
3 " Pferdewagen,	6 " Torfmunitionswagen.

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

50 vierrädrige geschlossene Güterwagen und
60 " offene "

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

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

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

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

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

Die verschiedenen Klassen der Lokomotiven haben folgende Quantitäten Brennmaterial verbraucht:

	Holz.		Torf.		Steinkohlen.	
	1859. Kubikfuß.	1860. Kubikfuß.	1859 Kubikfuß.	1860. Kubikfuß.	1859. Zentner.	1860. Zentner.
Klasse A	1,440	864	—	—	9,578	6,602
" B	39,903	19,153	380,616	153,300	25,270	53,921
" C	7,004	6,638	—	—	35,136	41,778
Total Kubfß.	48,374	26,655	Kbßß. 380,616	153,300	Ztr. 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 Vergleichung mit dem Jahre 1859 um nahezu 20% angestiegen ist.

Reduzirt man den Verbrauch an Holz und Torf auf Steinkohlen, indem man, nach dem Verhältniß des absoluten Wärme-Effektes, 1 Kubikfuß Nadelholz = 10 H *) Steinkohle und 1 Kubikfuß Torf = 7 H Steinkohle setzt, so erhält man für das Berichtsjahr im Vergleich mit dem Vorjahre bei den drei Lokomotiv-Klassen folgendes Ergebnis:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Durchschnittliche Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer:

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

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

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

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

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

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

Sämmtliche Wagen der Nordostbahn durchliefen demnach:

auf der eigenen Bahn	12,713,491	13,382,530
auf fremden Bahnen	3,778,627	5,528,256
Zusammen	16,492,118	18,910,786

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

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

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

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

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

Für die Personen- und Güterwagen sind an Schmiermaterial 18,144 Pfund im Werthbetrage von Fr. 9,734. 64 Cts. verwendet worden. Die dießfälligen 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) zurückgelegt.

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

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

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

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

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

Die Werkstätte-Rechnung ergiebt folgende Resultate:

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

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

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

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

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

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

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

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

I. Allgemeine Verwaltung.

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

53

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieure	2
Bahnaufscher	11
Bahnhof- u. Bahnwärter	238

251

III. Expeditions- und Transportdienst.

Bahnhof-Vorstände u. deren Gehülfe	10
Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gehülfe	23
Güter-Expedienten, Güterschaffner, Gehülfe u. Frachtbezügler	71
Portiers, Abwärter u. Nachtwächter	22
Stationseinnehmer u. Gehülfe	33
Telegraphisten u. Gehülfe	8
Wagenmeister u. Gehülfe	3
Wagenkontroleure	4
Wagenaufscher u. Wagenwärter	36
Gepäckträger	16
Arbeiter für Güterverladung	222

448

IV. Fahrdienst.

Lokomotivführer u. Heizer	45
Zugführer u. Kondukteure	54
Lokomotivputzer u. Wagenwäscher	21

120

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

Affekuranz. Die einzelnen Versicherungssummen betrugen:

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

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

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

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

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

Unfälle. Leider haben wir wieder einige Unglücksfälle zu beklagen, welche den Tod eines Angestellten und drei anderer Personen zur Folge hatten. Am 16. Februar verunglückte ein Wagenwärter, welcher auf der Station 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 Unterstützungskasse. Im Fernern wurde am 19. Mai bei der Station Döttingen-Klingnau ein blödsinniger Knabe, der unmittelbar vor dem Durchfahren des Zuges den Bahnkörper betreten hatte, von der Lokomotive ergriffen und 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-Übergang ungeachtet des Abschlusses betreten hatte, vom Bahnzuge getödtet.

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

Finanz = Ergebnis.

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben erzeugt folgendes Resultat:

1859.			1860.		
Frk. 3,617,977. 15	.	Einnahmen	Frk. 4,509,482. 70	.	
" 1,443,059. 33	.	Ausgaben	" 1,711,117. 18	.	
Frk. 2,174,917. 82	.	Reinertrag	Frk. 2,798,365. 52	.	
% 60,10	.	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme	% 62,05	.	
Frk. 12,938. 23	.	Reinertrag per Bahnkilometer	Frk. 15,721. 15	.	
" 5,958. 67	"	" Betriebstag	" 7,666. 75	"	
" 35. 44	"	" Tag und Bahnkilometer	" 43. 07	"	
" 3. 44	"	" Lokomotivkilometer	" 3. 89	"	
" —. 13,06	"	" Wagenachsenkilometer	" —. 14,25	"	

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

2. Dampfschifffahrts-Betrieb.

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

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

Einnahmen.

1859.				1860.		
Grf.	Stk.	Prozente.		Grf.	Stk.	Prozente.
112,578	63	46,95	I. Personen-Transport	112,065	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	0,18	IV. Equipagen= "	515	58	0,19
17,419	49	7,26	V. Post= "	20,000	—	7,44
1,957	67	0,82	VI. Schlepp= u. Flößerlöhne und Verschiedenes	1,700	97	0,63
239,812	10	100	. . . . . Total-Einnahmen	269,209	99	100

Ausgaben.

1859.				1860.		
Grf.	Stk.	Prozente.		Grf.	Stk.	Prozente.
61,243	13	30,94	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	60,819	59	31,13
1,337	86	0,67	II. Bureau-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, Zölle u. dgl.	10,420	59	5,34
1,024	53	0,52	VII. Miethzinse und Verschiedenes	1,635	86	0,83
197,932	93	100	. . . . . Total-Ausgaben	195,377	75	100

Finanz-Ergebniß.

1859.			1860.		
Grf. 239,812.	10	.	Gesamteinnahme	Grf. 269,209.	99
" 197,932.	93	.	Gesamtausgabe	" 195,377.	75
Grfn. 41,879.	17	.	Reinertrag	Grfn. 73,832.	24

Es wurden im Ganzen befördert:

		1859.	1860.
Personen:		Anzahl	Anzahl
I. Klasse		15,185	21,953
II. Klasse		45,908	57,319
		<u>61,093</u>	<u>79,272</u>

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

Von sämtlichen Booten wurden im Ganzen in 5506 Zeitstunden 18,513₈ Schweizerstunden oder 88,868 Kilometer, somit in einer Zeitstunde 16₁₄ Kilometer, zurückgelegt (1859: 20,287₇ Schweizerstunden oder 97,341 Kilometer in 5,805 Zeitstunden).

Der Verbrauch an Brennmaterial war: 173,844 Kubikfuß Nabelscheiter, 12,960 Kubikfuß Nadelprügel, 32,904 Kubikfuß Buchenholz, 4935 Zentner Bregenzer Braunkohlen, 24,162 Zentner Steinkohlen, in einem Kostenaufwande von Frkn. 99,453. 18. — Drückt man im Verhältniß des Wärmeeffektes sämtliche Brennmaterialien in Steinkohlenquantitäten aus, setzt also 1 Kubikfuß Nabelscheiter = 10 Hk Steinkohlen, 1 Kubikfuß Nadelprügel = 8 Hk Steinkohlen, 1 Kubikfuß Buchenholz = 12 Hk Steinkohlen, 16 Hk Bregenzer Braunkohlen = 10 Hk Steinkohlen, so kommt der ganze Brennmaterialverbrauch einer Quantität von 49,676₇₀ Zentnern Steinkohlen gleich. Hierin sind jedoch auch die Anheizungen mit 1,905₈₀ Zentner Kohlen inbegriffen.

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

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

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

		1859.	1860.
Ausgabe für Brennmaterial	per Fahr-Kilometer	Frk. 1. 9	Frk. 1. 11 ₉₀
" " Schmiermaterial	" " "	" —. 4 ₂₁	" —. 3 ₃₀
" " Reparaturen	" " "	" —. 11 ₅₇	" —. 8 ₆₁
Gesamtausgaben . . .	per Fahr-Kilometer	<u>Frk. 1. 24₇₈</u>	<u>Frk. 1. 23₈₁</u>

Der geringe Mehrverbrauch an Brennmaterial gegenüber dem 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 Reserve-Fonds abgesehen wird, einen Zins von 8½ Prozent des in diesem Zweige unserer Unternehmung engagirten Kapitals. Es ist dieses Resultat das günstigste, das seit dem Bestande unserer Dampfboot-unternehmung, welche wir übrigens bekanntlich stetsfort wesentlich als eine Hilfsanstalt der Bahn-unternehmung betrachtet haben, je erzielt worden ist.

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

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

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

Im Bestand der Schiffe ist keine Veränderung eingetreten. Derselbe beträgt 6 Dampfboote, zusammen mit 305 Pferdekraften, und 4 Schleppboote.

Der Personalbestand der Dampfbootverwaltung war am Schlusse des Berichtsjahres folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
- 1 Sekretär,
- 2 Gehülfen (1 für das Bureau in Schaffhausen),
- 1 Bureaudiener,
- 2 Kapitän's,
- 9 Steuermänner und Schleppschifführer,
- 5 Maschinisten,
- 9 Heizer,
- 11 Matrosen,

zusammen 41 Angestellte, 6 weniger als im Vorjahre.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

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