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: 27.11.2025

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

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 'Rilometer).		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 =Cinnahmen	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 Rückfahrt	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

00	San Park	Y . Y . AL	befahren :
21011	penterpen	nanem	Detanten:

riches de marches et la servició de la como		185	69.	180	30 .
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stund	en .	Bentner. 356,875	Prozente. 8,68	3entner. 576,006	Prozente. 9,37
" " " 3 bis 51/2 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 Tarisklassen. Am bedeutendsten 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 Betriebe stehenden ausländischen Bahnen hat. Das mit der Einführung unserer neuen Transportordnung in Anwendung gekommene neue Tax-System für diese Tarisklasse dürste hiezu auch wesentlich beitragen.

Nach ben Stationen betrachtet zeigt sich die größte Vermehrung bei der Station Zürich, beren 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; Wildeg 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 It. 637,594 angestiegen (1859: It. 349,227). In jener Zisser ist unser eigener Bedarf mit It. 135,196 inbegriffen. Auf die einzelnen Stationen vertheilt sich derselbe wie folgt: Zürich It. 400,859, Winterthur 69,663, Schaffhausen 21,955, Frauenfeld 16,424, Wildegg 6,139, Baden 5514, Weinfelden 2676, Brugg 2547, Romanshorn 2234, Aarau 2037, Turgi 1672, Andelssingen 983, Marthalen 732, Siggenthal 727, Bürglen 600, Döttingen 588, Koblenz 572, Rupperseweil 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 herbeizussühren, hatten wir vor einigen Jahren einen Steinkohlenhandel eröffnet. Seither hat sich die Privat=Spekulation auch bei uns auf diesen Handelszweig geworsen und ist nunmehr für den Verschleiß von Steinkohlen in dem Verkehrs-Rayon 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
-	**************************************			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
				Badisc	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 Vo 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	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 ber 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 während des Berichtsjahres außer den regelmäßigen Bahn= zügen die nöthigen Extrazüge zur Beförderung von Personen und namentlich von Gütern ausgeführt.

Die für ben Sommerdienst eingerichteten Schnellzüge bestanden auch mahrend bes Winters auf bem gangen Bahnnege fort.

Ansgaben und Betriebsdienft.

Die Ausgaben betrugen:

18	1859.				18	60.	
(168,1 \$	(168,1 Kilometer.)				(178 R	ilomet	ter.)
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 = Berwaltung (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 = Berwaltung" 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 Rubrit 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 Aubrik "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 Stationsgebäuden 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 Rosten für "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 borquegegangenen 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 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		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 vierrädrige Personenwagen I. Rlaffe mit je 18 Sigplägen,

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

^{*)} 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= sehen 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 eine Lokomotive			
Klaffe 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	fr .		
, 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.				
		7.				Durchschnittliche Achsenzahl per Bug	Di	urchschnittliche 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.		Kubikfuß.	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 gewibmet werbe.

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 bon Bandagen ber. 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 gurudgelegten 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:

		1860.								
Einnahmen	Fr.	683,155.	56	Cts.	8	řr.	740,204.	82	Cts.	
Ausgaben	11	623,583.	84	"		"	682,612.	65	"	
Netto=Ertra	g Fr	. 59,571.	72	Cts.	8	řr.	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	D
au	feinen	Ing	Fr.	3,953. 58	Cts.	Fr.	4,687. 9	9 Cts.
"	"	Bahnkilometer	"	8,584. 52	"	"	9,613. 0	2 "
"	,,	Tag und einen Kilometer	11	23. 51	"	"	26. 3	3 "
"	. "	Lokomotiv=Kilometer	"	2. 28	"	"	2. 3	8 "
"	"	Adsenkilometer . , .	11	0. 08,75	"	"	0. 0	8,72 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 Transportdier	tft.
Abjunkten ber 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 Wager Kontrole	. 4	hülfen u. Frachtbezüger	22
Kontroleure	. 2	Stationseinnehmer u. Gehülfen	33
Kontrole-Gehülfen	. 18	Telegraphisten u. Gehülfen	8
Billetbruder und Abwart		Wagenmeister u. Gehülfen	3
Werkführer		Wagenaufseher u. Wagenwärter	36
Werkstättebuchhalter u. Gehülfen .	. 5	Gepäckträger	16
Materialverwalter	. 1	Arbeiter für Güterverladung	222
Magazindiener u. Abwart	. 4		448
II. Bahnunterhaltung.	53	IV. Fahrdienst.	
Bahningenieure	. 2	Lokomotivführer u. Seizer	45
Bahnaufseher	. 11	Zugführer u. Kondukteure	54 21
Bahnhof= u. Bahnwärter	. 238	Lokomotivpuger u. Wagenwäscher .	
	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 Berficherungefummen betrugen:

Für Gebäude Fr. 2,089,575. Fr. 2,089,575. Fr. 2,089,575. Fr. 2,089,575.	1860. 2,348,175.
" Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen) " 3,485,266. "	2,348,175.
	,,
The state of the s	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	0,769,700.

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	. Frf. 15,721. 15	
	,, 5,958. 67	"	" Betriebstag	7,666. 75	
	35. 44	11	" Tag und Bahnkilometer	. 43. 07	
	3. 44	"	"Lokomotivkilometer .	. , 3. 89	
ij	"	3 - 11	" Wagenachfenkilometer		4

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 Interesse 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.				860.
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	- 7,45
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

1859.				18	360 .	
Frf. 61,243	©ts.	Prozente.	I. Löhnung u. Bekleibung bes Dienstpersonals	Frf. 60,819	©ts. 59	Prozente. 31,13
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	Ganzen befor	dert:				1859.	1860.
P e	rsonen:		~			Anzahl	Anzahl
I	. Klaffe .			•	•	15,185	21,953
II	. Rlasse .		•			45,908	57,319
					-	61,093	79,272

	(-··		S. Begar	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. Hier 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 Reparaturkosten ber Dampsboote 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 Reparaturkoften 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.