

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 7 (1859)

**Artikel:** Siebenter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahngesellschaft an die den 30. April 1860 statt findende Generalversammlung der Aktionäre  
**Autor:** Escher, A.  
**Kapitel:** 4: Betrieb  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730475>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.02.2025

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

umzugestalten. Es hat daher der Verwaltungsrath auf Antrag der Direktion beschlossen, es sei vom 1. Januar 1860 an über die Verwendung der für den Ausbau der Nordostbahn in Voranschlag genommenen Summe von Frk. 3,250,000 eine Spezialrechnung, sodann aber, immerhin unter Vorbehalt dieser besondern „Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn“, statt der bisherigen „Haupt-“, „Betriebs-“ und „Dividendenrechnung“ nur noch Eine, den jeweiligen Jahresbetrieb der Nordostbahn=Unternehmung umfassende Rechnung zu führen, in der Meinung, daß derselben jeweilen ein die gesammten Aktiven und Passiven der Gesellschaft enthaltender Status beigefügt werden soll. Was den Reservefond anbetrißt, so würde derselbe, falls die von uns vorgeschlagene Statutenveränderung der Generalversammlung beliebt, in Zukunft lediglich als ein Hauptbuchgläubiger mit einem unverzinslichen Guthaben in den Büchern erscheinen. Nichtsdestoweniger wäre aber der Generalversammlung bei Anlaß der jährlichen Rechnungsablage ein besonderer Ausweis über die in dem Bestande des Reserveconto's während des betreffenden Rechnungsjahres eingetretenen Veränderungen vorzulegen. Die auf den 31. Dezember 1859 gestellte Bilanz, welche sich an die eine Beilage zu dem gegenwärtigen Geschäftsberichte bildende Hauptrechnung anschließt, hat eine Fassung erhalten, welche sie dazu eignet, den Uebergang von der bisherigen Form der Rechnungsstellung in die neue zu vermitteln.

## IV. Betrieb.

### 1. Bahnbetrieb.

Mit dem 18. August ist, wie bereits in einem frühern Abschnitte bemerkt, auch die Linie Turgi—Waldbshut, von welchem die 15,2 Kilometer lange Strecke Turgi—Mitte Rhein Eigenthum der Nordostbahngesellschaft ist, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Es hatte sich somit von jenem Tage an das gesammte Netz der Nordostbahn in einer Totallänge von 177,8 oder rund 178 Kilometer im Betriebe befunden. — Die durchschnittliche Kilometerzahl, welche im Berichtsjahr im Betrieb war, beträgt 168,1.

### Einnahmen und Verkehr.

Indem wir hinsichtlich der nähern Details auf die diesem Bericht beigefügten Uebersichtstabellen über die monats- und stationsweisen Einnahmen und Verkehrsergebnisse verweisen, geben wir, behufs einer Vergleichung, nachstehend eine Zusammenstellung der Hauptresultate der beiden letzten Betriebsjahre.

Die Einnahmen haben betragen:

1858.			1859.		
Romanshorn-Narau. Winterthur-Schaffhausen.			Romanshorn-Narau. Winterthur-Schaffhausen. Turgi-Waldshut.		
Fr.	cts.	Prozente.	Fr.	cts.	Prozente.
1,480,188	72	51,92	1,732,319	20	47,89
102,138	80	3,58	102,413	—	2,83
1,676	10	0,06	2,295	37	0,06
44,374	45	1,55	59,662	35	1,65
3,470	87	0,12	7,681	82	0,21
1,135,459	18	39,83	1,593,508	48	44,4
83,739	80	2,94	120,096	93	3,32
2,851,047	92	100	3,617,977	15	100

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:

1. Personen-Transport . . . . .
2. Gepäck= " . . . . .
3. Hunde= " . . . . .
4. Vieh= " . . . . .
5. Equipagen= " . . . . .
6. Güter= " . . . . .

B. Mittelbare Betriebseinnahmen . . . . .

. . . . . Total-Einnahmen . . . . .

	1858.	1859.
Es wurden im Ganzen befördert: Reisende . . . . .	1,116,376	1,261,789
" " " " " Güter . . . . .	Ctr. 3,056,538	Ctr. 4,109,299
Durchschnittliche Tageseinnahme . . . . .	Fr. 7,811. 09	Fr. 9,912. 26
Einnahme-Betreffniß per betriebenen Bahnkilometer . . . . .	" 18,214. 07	" 21,522. 76
" " " Kilometer und per Tag . . . . .	" 49. 90	" 58. 96
" " " Reisenden mit Gepäck . . . . .	" 1. 42	" 1. 45
" " " Centner Güter . . . . .	" —. 37	" —. 38

Aus dem Verkehr stellen sich folgende Durchschnittsziffern heraus:

Auf jeden Betriebstag kommen Reisende . . . . .	3,059	3,457
" " " " Güter in Centnern . . . . .	8,374	11,258
" " Kilometer und Betriebstag kommen Reisende . . . . .	19,6	20,5
" " " " " Güter in Centnern . . . . .	53,5	67
" " Lokomotivkilometer kommen Reisende . . . . .	1,9	1,84
" " " " Güter in Centnern . . . . .	5,2	5,89
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren Kilometer . . . . .	23,8	26,40
Jeder Centner Güter hat im Durchschnitt befahren Kilometer . . . . .	50,8	51,02
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen		
Reisende . . . . .	186,339	198,083
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen		
Güter in Centnern . . . . .	992,060	1,249,027

Die einzelnen Rechnungsrubriken geben uns noch zu folgenden speziellen Bemerkungen Veranlassung:

1) Personen-Transport.

	1858.		1859.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
Die Gesamtzahl der Reisenden vertheilt sich wie folgt:				
a) auf Fahrten zur vollen Normaltare:				
in I., II. und III. Klasse . . . . .	606,516	54,33	689,183	54,62
b) auf Fahrten zu ermäßigter Tare:				
mit Güterzügen . . . . .	63,766	5,70	80,898	6,41
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt . . . . .	339,902	30,45	362,910	28,77
mit Abonnementskarten . . . . .	40,842	3,66	52,432	4,15
Militär- und Polizeitransporte . . . . .	30,088	2,70	39,000	3,09
Pilgerbillete . . . . .	19,880	1,78	26,350	2,09
Schul- und Luftfahrten u. dgl. . . . .	15,382	1,38	11,016	0,87
	<u>1,116,376</u>	<u>100</u>	<u>1,261,789</u>	<u>100</u>

Nach den Wagenklassen:

	1858.		1859.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
I. Klasse . . . . .	9,817	0,88	12,232	0,97
II. Klasse . . . . .	230,149	20,62	317,404	25,15
III. Klasse . . . . .	876,410	78,50	932,153	73,88
	<u>1,116,376</u>	<u>100</u>	<u>1,261,789</u>	<u>100</u>

Von der beförderten Personenzahl haben befahren:

	1858.		1859.	
	Reisende.	Prozente.	Reisende.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden . . . . .	382,845	34,3	438,802	34,78
"   "   " 3 bis 5 1/2 Stunden . . . . .	433,661	38,8	468,301	37,11
"   "   " 6 bis 11 1/2 Stunden . . . . .	236,452	21,2	253,709	20,11
"   "   " 12 bis 17 1/2 Stunden . . . . .	53,865	4,8	88,675	7,03
"   "   " 18 bis 23 1/2 Stunden . . . . .	6,828	0,6	8,181	0,65
"   "   " 24 bis 28 Stunden . . . . .	2,725	0,3	4,121	0,32
	<u>1,116,376</u>	<u>100</u>	<u>1,261,789</u>	<u>100</u>

In unserm letzten Geschäftsbericht haben wir der Reise-Erleichterungen erwähnt, welche wir durch Ausgabe von Sonntags-, Luft- und Rundfahrten-Billets zu ermäßigter Tare nach verschiedenen Richtungen haben eintreten lassen. Im Berichtsjahre sind von uns die erforderlichen Einleitungen getroffen worden, damit für die Zukunft auch im Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen, sowie im Verkehr mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn und über letztere hinaus gegenseitig solche Billete ausgegeben werden können.

Im verfloffenen Winter haben wir auch die dritte Wagenklasse beheizen lassen. Es konnte uns zwar nicht entgehen, daß diese Maßregel neben den direkten Ausgaben, welche sie verursacht, noch einen weitem finanziellen Nachtheil durch Verminderung der Benugung der zweiten Wagenklasse bringen werde. Bei der erfreulichen ökonomischen Lage, in welcher sich unsere Unternehmung nunmehr befindet, glaubten wir gleichwohl uns nicht länger abhalten lassen zu sollen, jene Wohlthat auch derjenigen Reisendenklasse zuzuwenden, welche deren Abgang aus leicht erklärlichen Gründen größtentheils noch mehr empfinden mußte, als diejenigen Reisenden, die die beiden ersten Wagenklassen zu benutzen pflegen, und welche überdieß einen so wichtigen Faktor der Alimention unserer Linien bildet. Uebrigens hatte die fragliche Maßregel jedenfalls auch eine Vermehrung der Reisenden im Allgemeinen zur Folge und dürften daher die wirklichen Opfer, die sie unserer Gesellschaft auferlegt, kaum sehr erheblich sein.

Der außerordentlich zahlreiche Besuch, dessen sich das im Monat Juli in Zürich abgehaltene Eidgenössische Schützenfest zu erfreuen hatte, konnte natürlich einer günstigen Rückwirkung auf unsere Betriebseinnahmen nicht verfehlen. Nach einer approximativen Schätzung dürfte die Mehrfrequenz, welche wir diesem Feste zu verdanken haben, auf ca. 75,000 Personen, und die bezügliche Mehreinnahme auf ca. Frk. 112,000 anzuschlagen sein. In dieser mehr zufälligen Einnahme liegt einigermaßen ein Ersatz für den Ausfall, welcher den Einnahmen unserer Gesellschaft im verfloffenen Jahre durch den italienischen Krieg erwachsen ist.

## 2) Güter-Transport.

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

	1859.	
	Güter Ctr.	Proz.
Gilgut . . . . .	119,279	2,90
I. Normalklasse . . . . .	860,408	20,94
II. Normalklasse . . . . .	1,293,132	31,47
I. Wagenladungs-klasse . . . . .	828,853	20,17
II. Wagenladungs-klasse . . . . .	1,007,627	24,52
Total	4,109,299	100

Von denselben haben befahren:

	1858.		1859.	
	Güter Ctr.	Proz.	Güter Ctr.	Proz.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden . . . . .	186,577	6,1	356,875	8,68
" " " 3—5½ Stunden . . . . .	560,488	18,4	636,357	15,48
" " " 6—11½ " . . . . .	1,495,687	48,9	1,580,764	38,47
" " " 12—17½ " . . . . .	596,602	19,5	1,188,899	28,93
" " " 18—23½ " . . . . .	138,422	4,5	157,568	3,84
" " " 24—28 " . . . . .	81,006	2,6	188,836	4,60
Total	3,058,782	100	4,109,299	100

Der Steinkohlen-Verkehr — mit Ausnahme von 6,212 Ctr. Ruhrkohlen, ausschließlich Saarkohlen — ist im Berichtsjahre auf Ctr. 349,227 angestiegen (1858: Ctr. 110,307). Dieser Verkehr, bei welchem unser eigener Bedarf mit Ctr. 88,640 komparirt, ist oben unter der „II. Wagenladungs-Klasse“ inbegriffen. Derselbe vertheilt sich auf die verschiedenen Stationen wie folgt: Romanshorn Ctr. 1,697, Frauenfeld 9,298, Winterthur 47,860, Schaffhausen 6,341, Zürich 234,554, Baden 2,234, Lurgi 504, Brugg 2367, Wildegg 1,632, Transit nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen 42,842. — Wir sind fortwährend bemüht, durch Herbeischaffung guter Qualitäten und Gewährung und Erwirkung möglichst wohlfeiler Transportpreise auf Steigerung des Verbrauches von Steinkohlen in dem Verkehrs-Rayon unseres Bahnnetzes hinzuwirken. Nach Eröffnung der Lurgi—Waldbühler Linie haben wir einige kleinere Bezüge von Ruhrkohlen gemacht, um damit Versuche in der Lokomotiven-Befeurung zu veranstalten. Wir zweifeln auch nicht, daß die Ruhrkohle bei uns sehr bald allgemeinem Eingang finden werde, da sie der Qualität nach als über der Saarkohle stehend erachtet wird und es uns gelungen ist, für dieselbe eine ungefähre Gleichstellung der Preise mit denjenigen der Saarkohle zu erwirken.

### 3) Mittelbare Betriebseinnahmen.

Wie im vorigen Jahre so sind auch jetzt unter Tit. „I. Pacht- und Miethzins“, neben den Pachtzinsen für die an die Postverwaltung und an Privaten vermieteten Lokalitäten und für die Bahnhof-Restaurantionen, die Erträgnisse der Bahnböschungen und die Zinsquoten enthalten, welche von Seiten der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn für die Mitbenutzung der von der Nordostbahn erstellten Bahnhöfe Winterthur und Wallisellen resp. Aarau zu bezahlen sind. Der diesjährige Ertrag der Pacht- und Miethzinsse übersteigt denjenigen vom Jahre 1858 um Frk. 6917. 18. Diese Vermehrung hat ihren Grund namentlich in der Erhöhung der Pachtzinsse für die Restaurantionen und in einigen neu hinzugekommenen Pachtobjekten in Lurgi, Aarau u. — Unter „Tit. II.“ erscheint zum erstenmal eine Einnahme von Frk. 9,082. 78 für Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, welcher indessen eine entsprechende Ausgabe für Benutzung fremder Wagen auf der Nordostbahn im Betrag von Frk. 15,517. 78 gegenübersteht. — Unter „Titel III.“ ist in Folge der Errichtung eines eigenen „Werkstätte-Conto“, dessen an einer andern Stelle dieses Berichts ausführlicher gedacht werden wird, ebenfalls zum erstenmal ein Netto-Ertrag vom Werkstätte-Betrieb mit Frk. 59,571. 72 in Einnahme gebracht. — In Abweichung von dem in den beiden letzten Jahren befolgten Verfahren ist diesmal der Betriebsrechnung nicht eine besondere Quote aus dem Ertrag des allgemeinen Interesse-Conto gutgeschrieben worden, sondern es umfaßt der in der Dividenden-Rechnung figurirende Einnahmeposten des Interesse-Conto, neben dem Ertrag der ausgeliehenen Baugelder, auch den Ertrag der ausgeliehenen Betriebseinnahmen.

Verkehr mit andern Bahnen. Wir geben nachstehend noch einen nähern Ausweis über die im durchgehenden direkten Verkehr nach und von andern Bahnunternehmungen, sowie im Transit über unsere Bahn beförderten Personen und Güter:

1858.				I. Reisende:				1859.						
Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl	
245	41,813	46,867	88,680	Centralbahn . . . . .	365	59,792	62,994	122,786						
"	2,068	1,755	3,823	Westbahn . . . . .	"	3,796	4,514	8,310						
Vereinigte Schweizerbahnen:														
365	20,303	21,451	41,754	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	"	23,175	22,583	45,758						
"	44,719	47,191	91,910	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	"	58,117	59,155	117,272						
"	1,818	532	2,350	K. Württemberg. Staatsbahn . . .	"	1,699	551	2,250						
153	644	206	850	K. Bayerische Staatsbahn . . . . .	"	1,042	464	1,506						
—	—	—	—	Großh. Bad. Staatsbahn . . . . .	136	12,763	11,814	24,582						
—	—	—	—	Franz. Ostbahn . . . . .	306	231	258	489						
Transit über die Nordostbahn:														
Centralbahn—Verein. Schweizerbahnen:														
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	365	2,548	3,016	5,564						
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	306	959	1,494	2,453						
—	—	—	—	Centralbahn—Württemb. Staatsb. .	365	88	50	138						
—	—	—	—	Centralbahn—Bayer. Staatsbahn .	"	18	25	43						
Westbahn—Verein. Schweizerbahnen:														
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	"	5	5	10						
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	"	—	1	1						
Franz. Ostbahn—Verein. Schweizerbahnen:														
—	—	—	—	a) St. Galler- und Rheinthallinie .	306	67	51	118						
—	—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	"	1	—	1						
<hr/>					<hr/>				<b>Total</b>		<hr/>			
	111,365	118,002	229,367			164,306	166,975	331,281						

1858.				II. Güter.				1859.						
Betriebs- tage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.		Betriebs- tage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.		Betriebs- tage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.	
245	245,949	644,775	890,724	Centralbahn . . . . .	365	397,018	1,117,769	1,514,787						
"	9,639	2,360	11,999	Westbahn . . . . .	"	25,433	6,680	32,113						
Vereinigte Schweizerbahnen:														
153	6,479	15,384	21,863	a) St. Galler. u. Rheinthallinie .	"	82,921	56,085	139,006						
365	72,936	30,498	103,434	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie	"	175,702	87,513	263,215						
—	—	—	—	K. Württemb. Staatsbahn . . . . .	184	875	8,860	9,735						
47	90	4,207	4,297	Großh. Badische Staatsbahn:										
				(vom 1. Jan. bis 17. Aug.)	229	5,646	30,631	36,277						
				( " 18. Aug. " 31. Dezbr.)	136	15,046	90,221	105,267						
<hr/>					<hr/>				<b>Total</b>		<hr/>			
	335,003	693,017	1,028,020	. . . Uebertrag . . .		702,641	1,397,759	2,100,400						

1858.				1859.			
Betriebs- tage.	nach Str.	von Str.	Total Str.	Betriebs- tage.	nach Str.	von Str.	Total Str.
335,003	693,017	1,028,020		702,641	1,397,759	2,100,400	
Uebertrag . . .							
Transit über die Nordostbahn:							
Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:							
—	—	—	a) St. Galler- u. Rheinthallinie .	306	53,195	35,485	88,680
—	—	—	b) Glattthal-, Linth- u. Churerlinie "	108,622	26,802	135,424	
335,003	693,017	1,028,020	<b>Total</b>	864,458	1,460,046	2,324,504	

Bahnzüge. Im abgewichenen Jahre wurden auf den verschiedenen Bahnstrecken der Nordostbahn folgende regelmäßige Bahnzüge unterhalten:

Vom 1. Januar an:

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

Vom 1. Juni an:

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

Vom 18. August (Eröffnung der Linie Lurgi—Waldbshut) an trat in dem Bestand der Züge von Zürich in westlicher Richtung folgende Aenderung ein:

Zwischen Zürich und Aarau . . . . .	6	Züge täglich (5 Personenzüge und 1 Güterzug)
" Lurgi und Waldbshut . . . . .	4	" " " " " )

Vom 15. Oktober an:

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

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



## Ausgaben und Betriebsdienst.

### Ausgaben.

1858.				1859.		
Romanshorn-Narau. Winterthur-Schaffhausen.				Romanshorn-Narau. Winterthur-Schaffhausen. Lurgi-Mitte Rhein.		
Frk.	Cts.	Prozente.		Frk.	Cts.	Prozente.
72,013	54	5,69	I. Betriebsverwaltung . . . . .	82,518	89	5,71
351,115	49	27,74	II. Unterhaltungskosten . . . . .	306,046	71	21,21
837,545	92	66,18	III. Transportkosten . . . . .	1,048,506	49	72,67
4,935	24	0,39	IV. Telegraphen . . . . .	5,987	24	0,41
1,265,610	19	100	. . . . . Total-Ausgaben . . . . .	1,443,059	33	100

Die einzelnen Rubriken geben uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

I. „Betriebsverwaltung“. Während in den frühern Jahren die Gehalte der Direktion und des Administrations-Personals mit ungefähr einem Drittheil in obige Rubrik aufgenommen worden waren, ist diese Quote für das abgelaufene Jahr mit Rücksicht auf den vorgerückteren Stand des Baues angemessen erhöht worden. Ueberdies fand auch in diesem Jahre in Folge der durch die Eröffnung der Bahnstrecke Lurgi—Waldshut eingetretenen Ausdehnung des Bahnnetzes und der Einführung des direkten Personen- und Waaren-Verkehrs mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn eine entsprechende Vermehrung des Personals der Betriebs-Controle Statt.

Die Vermehrung der „Druckkosten“, welche beinahe den doppelten Betrag gegenüber dem Jahre 1858 erreichten, hängt mit der Anschaffung neuer Formulare und überhaupt mit dem vermehrtem Gebrauch von Impressen, der in dem Berichtsjahre nöthig war, zusammen.

In der Rubrik „Verschiedenes“ ist wiederum die Prämie für die Versicherung des Mobiliars, der Gebäude etc. mit Frk. 5,065. 80 enthalten.

Die einzelnen Versicherungssummen betragen:

	1858.	1859.
Für Gebäude . . . . .	Frk. 1,681,800. —	Frk. 2,089,575. —
„ Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	„ 3,224,466. —	„ 3,485,266. —
„ Brennmaterial- und Magazinvorräthe . . . .	„ 762,965. —	„ 761,700. —
„ Transportgüter, in den Schuppen lagernd . .	„ 1,090,000. —	„ 1,234,000. —
„ Mobiliar in den Stations-Gebäuden und Werkstätten . . . . .	„ 501,942. —	„ 554,236. —
Total	Frk. 7,261,173. —	Frk. 8,124,777. —

Die Versicherungssumme für die in den Wagen verladene und im Transporte begriffenen Güter beträgt Frk. 1,000,000 und es ist die hiefür bezahlte Prämie mit Frk. 2,169. 17 in der Rubrik „III. 2 Gütertransport“ enthalten.

II. „Unterhaltungskosten“. In dieser Rubrik ist gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine namhafte Verminderung (im Betrage von Frk. 45,068. 78) eingetreten, welche größtentheils den geringern Unterhaltungskosten der Bahn zuzuschreiben ist.

Während in dem Titel „Besoldung des Bahnpersonals“, hauptsächlich in Folge der Betriebs-Eröffnung auf der Bahnstrecke Lurgi—Mitte Rhein, eine Vermehrung der Ausgaben von Frk. 167,779. 83 auf Frk. 186,619. 75 eingetreten ist und auch die „Bekleidungskosten des Bahnpersonals“ durch die in diesem Jahre statt gehabte theilweise Erneuerung der Dienstkleidungen von Frk. 4,026. 68 auf Frk. 12,366. 26 angewachsen sind, bemerken wir, wie so eben erwähnt wurde, eine erfreuliche Abnahme der Kosten für den Unterhalt der Bahn selbst. Diese sind, so weit sie den Bahnkörper betreffen, gegenüber dem Jahre 1858 von Frk. 11,692. 62 auf Frk. 10,418. 31, für die Kunstbauten von Frk. 10,212. 95 auf Frk. 4,038. 14 und für den Oberbau von Frk. 93,553. 84 auf Frk. 47,270. 40 herabgesunken. Diese namhafte Reduktion rührt größtentheils von der allmählig eingetretenen Konsolidirung des Bahnkörpers her, die ihrerseits wieder eine Verminderung der Arbeiten an dem Schienengeleise zur Folge hatte. Auch auf der Linie Zürich—Baden betragen die Erneuerungskosten für Schienen und Schwellen im Berichtsjahre nur Frk. 14,916. 38, d. h. Frk. 9,800. 42 weniger als im Jahre 1858.

Die Unterhaltungskosten der neuen Bahnstrecke Lurgi—Mitte Rhein werden, wie dieses auch bei den frühern neuen Linien geschah, als Vollendungsarbeiten des Baues betrachtet und für die Dauer eines Jahres (vom Zeitpunkte der Betriebs-Eröffnung auf jener Linie an) dem Bau-Konto berechnet.

In den „Unterhaltungskosten der Gebäude“ sind in dem Berichtsjahre einige Ersparnisse erzielt worden, während die Kosten des Unterhalts der Bahn- und Bahnhöfe-Ausstattungen, des Mobiliars und der Geräthschaften zc. keine wesentlichen Veränderungen erlitten haben.

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

	<b>1858.</b>	<b>1859.</b>
1) Personen- zc. und Gepäcktransport . . . . .	Frk. 228,913. 65	Frk. 296,596. 05
2) Gütertransport . . . . .	„ 176,629. 41	„ 276,278. 73
3) Zugkraftskosten . . . . .	„ 432,000. 86	„ 475,631. 71
Total	Frk. 837,545. 92	Frk. 1,048,506. 49

Die vermehrten Ausgaben auf dem Titel „1. Personen- zc. und Gepäcktransport“ hängen theils mit der durch die längere Bahnstrecke nöthig gewordenen Vermehrung des Stations- und Fahrpersonals, theils mit bedeutendern Billet- und Druckkosten, namentlich für die bei jeder Aenderung der Fahrordnung der Bahnzüge erscheinenden Fahrtenpläne, zusammen. Die hauptsächlichste Vermehrung enthält der Titel: „e. Unterhalt der Personen- zc. und Gepäckwagen“, wofür im Jahre 1858

Frk. 25,769. 26, im Berichtsjahre dagegen Frk. 60,351. 92 in Rechnung kamen. Zur Erklärung dieses auffallenden Unterschiedes müssen wir indessen bemerken, daß in der für das Jahr 1859 angeführten Summe nicht bloß die wirklichen Auslagen der Werkstätte für Löhne, Material u. s. w., welche auf den Unterhalt der Personen= u. und Gepäckwagen verwendet wurden, enthalten sind, sondern daß dieselbe im Weiteren entsprechende Provisions=Zuschläge in sich begreift, welche die Werkstätte für ihre Arbeiten auf Grundlage sachbezoglicher Beschlüsse der Direktion für allgemeine Kosten u. s. w. bezieht. Da nun ein Theil dieser Provisions=Zuschläge als Netto=Ertrag der Werkstätte unter den Einnahmen mit einem Betrage von Frk. 59,571. 72 aufgeführt ist, so findet dadurch selbstverständlich eine wesentliche Reduktion der für Unterhalt der Personen= u. und Gepäckwagen (III. 1. e), sowie der Güterwagen und Fahrrequisiten (III. 2. e) und für Reparaturen an Lokomotiven und Tendern (III. 3. g) verausgabten Summen Statt.

Auch bei dem Titel „2. Gütertransport“ begegnen wir nicht unwesentlichen Vermehrungen einzelner Ausgabeposten. Während hier ebenfalls ein zahlreicheres Personal theils auf den Stationen, namentlich in den größern Güterexpeditions=Bureaux, theils beim Fahrdienst verwendet werden mußte, vermehrten sich gleichzeitig die Ausgaben für Druckkosten der Formulare u. s. w., namentlich in Folge der Eröffnung des direkten Güterverkehrs mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn, in nicht geringem Maße. Die Kosten für den „Unterhalt der Güterwagen und der Fahrrequisiten“, welche im Jahre 1858 Frk. 16,281. 59 betrug, sind in der Rechnung über das Berichtsjahr mit einem Betrage von Frk. 54,620. 44 aufgeführt. Indessen müssen wir auch hier bemerken, daß die oben erwähnten Provisions=Zuschläge der Werkstätte in dieser Summe ebenfalls inbegriffen und daß daher diese Ausgaben für den Unterhalt der Güterwagen, weil jene Zuschläge hinwiederum als Netto=Ertrag der Werkstätte in den Einnahmen erscheinen, in Wirklichkeit namhaft geringer sind.

Sowohl beim Titel „1. Personen= und Gepäcktransport“, als auch bei „2. Gütertransport“ betrug die Ausgaben für „Del und Schmiere“ (1. h u. 2. f) während des Berichtsjahres weniger, als in dem vorausgegangenen Jahre hierfür verausgabt worden war. Dagegen beliefen sich die Kosten für die „Benutzung fremder Wagen“ auf dem Gebiete der Nordostbahn im Jahre 1859 auf zusammen Frk. 15,517. 78, wovon jedoch, wie schon früher erwähnt worden ist, Frk. 9,082. 78 als Vergütung, welche uns von fremden Bahnverwaltungen für Benutzung von Nordostbahn=Wagen auf ihren resp. Bahngebieten geleistet worden ist, in Abzug zu bringen sind.

Unter dem Titel: „3. Zugkraftskosten“ hat in den Rubriken „d. Brennmaterial“ eine Vermehrung der Ausgaben von Frk. 222,686. 39 auf Frk. 239,670. 17 (wovon indessen nur Frk. 224,736. 53 auf die Beförderung der Bahnzüge und der Rest auf die Heizung der Bahnhof= und Reserve=Maschinen verwendet wurden) und „g. Reparaturen an Lokomotiven und Tendern“ von Frk. 47,294. 67 auf Frk. 66,388. 60 Statt gefunden. Letztere Vermehrung hat ihren Grund in der Hinzurechnung der oben angeführten Provisions=Zuschläge der Werkstätte. Die Kosten für Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen (3. h) betragen Frk. 13,294. 10 gegenüber Frk. 17,203. 48 im vorausgegangenen Jahre und weisen demnach eine Ersparniß von Frk. 3,909. 38 auf, welche namentlich mit dem geringeren Holzverbrauche im Zusammenhange steht.

Wir knüpfen hieran folgenden Ausweis über die Leistungen und den Unterhalt des Transportmaterials — der Lokomotiven und Wagen — sowie über den Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial:

Am Schlusse des Berichtsjahres (31. Dezember 1859) war der Stand des Transportmaterials folgender:

A. Lokomotiven.

Die Zahl der Lokomotiven blieb auch im letzten Jahre unverändert. Dieselben bestehen, wie dieses in unserm Berichte über das Jahr 1858 näher nachgewiesen ist, außer den 4 ältern von der ehemaligen Nordbahn übernommenen und lediglich für den Bahnhofsdienst verwendbaren Lokomotiven, aus:

	Stück
Klasse A Schnellzug=Lokomotiven . . . . .	3
„ B Personenzug= „ . . . . .	16
„ C Güterzug= „ . . . . .	7
Zusammen	26
Dazu obige ältere Lokomotiven	4
Total	30

B. Wagen.

	1858.	1859.
1. Personenwagen . . . . .	104	114
mit Achsen . . . . .	332	372
„ Sitzplätzen I. Klasse . . . . .	234	274
„ „ II. „ . . . . .	1,691	1,811
„ „ III. „ . . . . .	3,132	3,692
Total der Sitzplätze	5,057	5,777
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse . . . . .	15, <sub>23</sub>	15, <sub>52</sub>
2. Güterwagen . . . . .	341	401
mit Achsen . . . . .	766	886
„ einer Tragkraft von . . . . . Zentner	56,960	66,400

Die Güterwagen bestehen aus folgenden Gattungen:

- |                           |                                  |
|---------------------------|----------------------------------|
| 18 achträdige Gepädwagen, | 24 achträdige Güterwagen,        |
| 45 vierrädige Viehwagen,  | 305 vierrädige „                 |
| 3 vierrädige Pferdewagen, | 6 vierrädige Torfmunitionswagen. |

Vertheilt man dieses Transportmaterial auf die ganze Linie der Nordostbahn, so ergibt sich folgendes Resultat:

Von den für den regelmäßigen Betrieb verwendbaren 26 Lokomotiven fällt je 1 auf 6,<sub>85</sub> Kilometer; es trifft im Fernern:

Auf je eine Lokomotive	48,4	Wagenachsen,
"    "    einen Kilometer	2,09	Personenwagenachsen,
"    "    "    "    "	5,00	Güterwagenachsen.

Ueber die Leistungen unsers Transportmaterials sind wir im Falle folgenden Aufschluß zu geben:

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1858.		1859.	
	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive
Klasse A	61,962 Kilom.	20,654 Kilom.	75,277 Kilom.	25,092 Kilom.
"    B	332,619 "	20,788 "	382,343 "	23,896 "
"    C	194,530 "	27,790 "	174,180 "	24,882 "
Total	589,111 "	22,658 "	631,800 "	24,300 "

Im Durchschnitt wurden somit im Laufe des Berichtsjahres von jeder Lokomotive 1642 Kilometer mehr zurückgelegt als im vorausgegangenen Jahre. Ueberdies stieg die durchschnittlich von einer Lokomotive beförderte Achsenzahl von 21,4 im Jahre 1858 auf 26,8 Achsen im Jahr 1859, was einer Vermehrung der Leistungen um 25 % gleichkömmt.

Die Gesamtzahl der beförderten Wagen, auf Achsenkilometer reduziert, vertheilt sich auf die verschiedenen Lokomotiv-Klassen wie folgt:

		Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.
Bei der Klasse A	1,271,654	16,9
"    "    "    B	8,795,630	23,0
"    "    "    C	6,654,658	38,2
Total	16,721,942	26,5

Der Verbrauch an Brennmaterial vertheilt sich folgendermaßen auf die drei Klassen der Lokomotiven:

	Holz.		Torf.		Steinkohlen.	
	1858.	1859.	1858.	1859.	1858.	1859.
	Kubikfuß.	Kubikfuß.	Kubikfuß.	Kubikfuß.	Zentner.	Zentner.
Klasse A	63,966	1,440	—	—	1,426	9,578
"    B	266,036	39,903	226,932	380,616	4,466	25,270
"    C	199,185	7,004	—	—	20,872	35,136
Total Kubiff.	529,187	48,374	Kbiff. 226,932	380,616	Ztr. 26,674	69,984

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

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

	Holz.		Torf.		Steinkohlen.	
	per Kilometer.		per Kilometer.		per Kilometer.	
	1858.	1859.	1858.	1859.	1858.	1859.
Klasse A	Kbßß. 1,24	1,17	oder Kbßß. —	—	oder Hß 13,68	12,93
" B	" 1,42	1,37	" " 2,04	1,99	" " 15,72	15,12
" C	" 2,00	1,87	" " —	—	" " 22,04	20,60

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

Klasse A	. . .	Hß 0,764	per Achsenkilometer
" B	. . .	" 0,654	" "
" C	. . .	" 0,539	" "

Hinsichtlich des Brennmaterialverbrauchs betragen daher die Beförderungskosten einer Achse in den Personenzügen 21,2%, in den Schnellzügen 41,7% mehr als in den Güterzügen.

Aus der weiter oben enthaltenen Uebersicht über den Verbrauch der drei verschiedenen Brennmaterial-Gattungen geht hervor, daß im Jahre 1859 480,813 Kubikfuß Holz weniger, dagegen 153,684 Kubikfuß Torf und 43,220 Ztr. Steinkohlen mehr verbraucht worden sind, als im vorausgegangenen Jahre. Ueber die weitere Lieferung von Brennholz und über die Ergänzung der Torfvorräthe sind auch im verflossenen Jahre keine neuen Verträge abgeschlossen worden. Der Rest des Brennholzes ist im Laufe des Berichtsjahres, wie dieses im letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellt wurde, unter günstigen Preisverhältnissen veräußert worden und es ist der dießfällige Vorrath nunmehr auf dasjenige Quantum reduziert, welches nach annähernder Berechnung in den nächsten zehn Monaten zur Anheizung der Lokomotiven und zur Ofenfeuerung der Stations- und Bureau-Lokale erforderlich sein wird.

Der durch die Betriebs-Eröffnung auf der Bahnstrecke Lurgi—Mitte Rhein erzielte direkte Anschluß an die Großherzoglich Badische Staatsbahn gab uns, wie in einem andern Theile dieses Berichtes näher mitgetheilt ist, Veranlassung, Versuche mit der Anwendung von Kohlen aus dem Ruhrbecken zur Heizung der Lokomotiven anzustellen. Die hiebei erzielten Resultate haben uns bereits veranlaßt, für den Bedarf des laufenden Jahres Bestellungen von größerem Belange zu machen.

Der Verbrauch von Schmiermaterial betrug für die Lokomotiven an Schmieröl und Talg 18,854 Pfd., mit einem Kostenaufwand von Frk. 11,315. 13. Es ist somit auch in dieser Richtung, ungeachtet der größeren Leistungen der Lokomotiven, gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine etwelche Ersparniß erzielt worden.

An Putzmaterialien war ein Aufwand von zusammen Frk. 4,453. 18 erforderlich.

Die Reparaturen an Lokomotiven und Tendern sind ohne Ausnahme in den Werkstätten der Verwaltung vorgenommen worden und es betrug der dießfällige Kostenaufwand, abzüglich der in der Rechnung enthaltenen Provisionszuschläge der Werkstätte, Frk. 36,748. 54.

Die im Bahnhof- und Materialtransport-Dienste verwendeten Lokomotiven haben im Berichtsjahre einen 42,924 Kilometern gleichkommenden Weg zurückgelegt, wozu 2,540 Kubikfuß Holz und 5,731 Ztr.

Steinkohlen nebst 1,884 Pfd. Schmiermaterial mit einem Gesamt-Verthbetrage von Frk. 16,520. 29 verwendet wurden. Die Reparaturkosten belaufen sich auf zusammen Frk. 2,055. 55. Der tägliche Kostenaufwand für diese Lokomotiven beträgt daher Frk. 50. 89.

Die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben für einen durch die Lokomotiven zurückgelegten Kilometer ergibt in Vergleichung mit dem Jahre 1858 folgenden Verbrauch:

	1858.	1859.
an Brennmaterial . . . . .	Frk. 0.35, <sub>8</sub> per Kilom.	Frk. 0.35, <sub>5</sub> per Kilom.
an Schmiermaterial . . . . .	" 0.01, <sub>8</sub> "	" 0.01, <sub>8</sub> "
an Reparaturkosten (abzüglich der Provi- sionszuschläge) . . . . .	" 0.07, <sub>5</sub> "	" 0.05, <sub>8</sub> "

Da die Gesamt-Ausgabe in der Rubrik „3. Zugkraftskosten“ sich auf Frk. 475,631. 71 beläuft, so ergibt sich hieraus in Vergleichung mit dem früheren Jahre folgende Ausgabe:

	1858.	1859.
Auf einen zurückgelegten Lokomotiv-Kilometer . . . . .	Frk. 0.68, <sub>52</sub>	Frk. 0.75, <sub>28</sub>

Wir bemerken indessen auch hier, daß diese Vermehrung im Berichtsjahre, wie schon mehrmals angeführt wurde, lediglich von der Berechnung der Provisions-Zuschläge für die Werkstätte herrührt.

Ueber die Leistungen der Wagen geben folgende Zahlen Aufschluß:

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

1. Personenzüge		Achsenkilometer.
auf der Nordostbahn . . . . .	:	5,354,501
auf fremden Bahnen . . . . .		1,188,461
		<hr/>
		Total 6,542,962
2. Güterzüge		
auf der Nordostbahn . . . . .		7,358,990
auf fremden Bahnen . . . . .		2,590,166
		<hr/>
		Total 9,949,156
Sämmtliche Wagen durchliefen demnach		
auf der Nordostbahn . . . . .		12,713,491
auf fremden Bahnen . . . . .		3,778,627
		<hr/>
		Zusammen 16,492,118

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

1. Von einem Personenzuge . . . . .	Kilom. 14,598
2. Von einem Güterzuge . . . . .	" 10,199
3. Von einer Personenzugachse . . . . .	" 17,588
4. Von einer Güterzugachse . . . . .	" 11,229

Wir bemerken hier beiläufig, daß von Wagen fremder Bahnverwaltungen (Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Großherzoglich Badische Bahn) im Berichtsjahre 3,989,458 Achsenkilometer auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

Der Verbrauch an Schmieröl betrug für die Personen- und Güterwagen 17,177 Pfd. im Werthbetrage von Frk. 10,342. 79 oder

	1858.	1859.
für den Achsenkilometer . . . . .	0,09 Cent.	0,06 Cent.

Mit 1 Pfd. Schmiere wurden 972,43 Achsenkilometer zurückgelegt

Die Unterhalts- und Reparaturkosten der Personen- und Güterwagen beliefen sich auf folgende Summen, in welchen die Provisionszuschläge der Werkstätte nicht inbegriffen sind:

für Personenwagen . . . . .	Frk. 25,575. 54
für Güterwagen . . . . .	„ 20,578. 35
für allgemeine Reparaturen (der Räder u., Reinigung der Wagen) . . . . .	„ 12,372. 89
Total	Frk. 58,526. 78

	1858.	1859.
oder für einen zurückgelegten Kilometer . . . . .	0,33 Cent.	0,35 Cent.

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

	1858.	1859.
Auf einen Tag . . . . .	Frk. 3,467. 42	Frk. 3,953. 58
„ „ Bahnkilometer . . . . .	„ 8,085. 41	„ 8,584. 52
„ „ Tag und einen Kilometer . . . . .	„ 22. 15	„ 23. 51
„ „ Lokomotiv-Kilometer . . . . .	„ 2. 14	„ 2. 28
„ „ Achsenkilometer . . . . .	„ 0. 10,05	„ 0. 08,75

Werkstätte. Sämmtliche für die Reparaturen des Betriebs-Materials — Lokomotiven und Wagen — sowie der zum Oberbau gehörenden Vorrichtungen — Hebkrahnen, Drehscheiben, Weichen und Kreuzungen — erforderlichen Arbeiten wurden in der eigenen Werkstätte in Zürich ausgeführt. Ueberdies wurde derselben auch die Anfertigung der für die neue Bahnstrecke Turgi—Mitte Rhein benötigten Oberbau-Materialien sowie mehrerer Drehscheiben für die Bahnhöfe Zürich und Winterthur übertragen. Die Filialwerkstätte in Romanshorn konnte im Laufe des Berichtsjahres der Art beschränkt werden, daß sie jetzt nur noch diejenigen Einrichtungen enthält, welche zur Vornahme der an den Dampfbooten und an den in Romanshorn selbst stationirten Lokomotiven erforderlichen Kleinern Reparaturen nöthig sind. Ein Theil der daselbst vorhanden gewesenen Werkzeuge wurde nach Zürich versetzt und das Personal angemessen reduziert.

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

Ueber den Werkstättebetrieb wird nunmehr eine besondere Rechnung geführt. Nach derselben beliefen sich die Einnahmen der Werkstätte im Jahre 1859 auf Frk. 683,155. 56; die Ausgaben betragen



Frk. 623,583. 84, wonach sich ein Netto-Ertrag der Werkstätte von Frk. 59,571. 72 herausstellt, welcher von den auf dem Material und den Arbeitslöhnen erhobenen Provisions-Zuschlägen herrührt. Das auf die Werkstätte-Gebäude und die innere Einrichtung derselben verwendete Kapital von Frk. 782,977 wurde demnach im verflossenen Jahre durch obigen Netto-Ertrag mit 7,6 % verzinnt.

**Telegraphen.** Im Laufe des Berichtsjahres ist zu den auf den Stationen Romanshorn, Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur, Andelfingen, Schaffhausen, Wallisellen, Zürich (Bahnhof und Grünenhof), Baden, Brugg, Wildegg und Narau vorhandenen Telegraphen-Apparaten eine neue Telegraphen-Station auf dem Bahnhofe Lurgi hinzugekommen, welche gleichzeitig mit dem Bahndienste auf der Strecke Lurgi—Mitte Rhein beziehungsweise Waldshut eröffnet wurde und mit der Großherzoglich Badischen Telegraphenlinie in Waldshut verbunden ist. Im Ganzen sind gegenwärtig 14 Telegraphen-Büreaux mit 20 Apparaten für den Bahndienst eröffnet. Die Zahl der zur Bedienung des Telegraphen befähigten Angestellten (Telegraphisten, Einnehmer und Gepäck-Expedienten) auf sämtlichen Büreaux beträgt 36. Außer den regelmäßigen Anzeigen über den Abgang und die Ankunft der Bahnzüge wurden im Laufe des Berichtsjahres vermittelt des Telegraphen im Ganzen 19,082 bahndienstliche Depeschen (gegenüber 16,277 im Jahre 1858) befördert, wovon mehr als der dritte Theil auf die beiden Telegraphenbüreaux in Zürich (Bahnhof und Grünenhof) fällt.

**Personal = Bestand.** Außer der durch die Eröffnung der Bahnstrecke Lurgi — Mitte Rhein nöthig gewordenen Vermehrung des Bahnbetriebs = Personals sind keine erheblichen Veränderungen in dem Personalbestand eingetreten. Derselbe war am Schlusse des Berichtsjahres folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.	III. Transportdienst.
Revisor nebst Gehülfe . . . . . 2	Bahnhofsvorstände und deren Gehülfen . . . . . 11
Kontroleur . . . . . 1	Einnehmer, Gepäckexpedienten u. Gehülfen . . . . . 21
Kontrolle-Gehülfen . . . . . 13	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger . . . . . 61
Billetdrucker und Abwart . . . . . 2	Portiers, Abwärte und Nachtwächter . . . . . 18
Maschinenmeister und Zeichner . . . . . 2	Stationseinnehmer und Gehülfen . . . . . 33
Werkführer . . . . . 3	Telegraphisten und Gehülfen . . . . . 5
Werkstättebuchhalter und Gehülfen . . . . . 6	Wagenmeister und Gehülfe . . . . . 2
Materialverwalter . . . . . 1	Wagenkontroleure . . . . . 4
Magazinverwalter und Gehülfen . . . . . 5	Wagenaufseher und Wagenwärter . . . . . 33
Magazindiener und Abwart . . . . . 4	Gepäckträger . . . . . 17
<b>39</b>	Arbeiter für Güterverladung . . . . . 145
	<b>350</b>
II. Bahnunterhaltung.	IV. Fahrdienst.
Bahnningenieure . . . . . 2	Lokomotivführer und Heizer . . . . . 38
Bahnaufseher . . . . . 11	Zugführer und Kondukteure . . . . . 41
Bahnhof- und Bahnwärter . . . . . 238	Lokomotivputzer und Tagelöhner . . . . . 15
<b>251</b>	<b>94</b>

im Ganzen 734 Angestellte, in welcher Zahl jedoch die oben unter dem Titel „Werkstätte“ angeführten Werkstättearbeiter nicht inbegriffen sind. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die Zahl der Angestellten per Kilometer 4,12.

Unfälle. Auch im Laufe des verflossenen Jahres sind leider wieder mehrere Unglücksfälle vorgekommen, die indessen ohne Ausnahme nur der eigenen Unvorsichtigkeit der betreffenden Personen selbst, nicht dem Verschulden unserer Angestellten zugeschrieben werden müssen. Am 13. März sprang ein Passagier, welcher während der Fahrt seinen Hut verloren hatte, unterhalb Baden aus dem in raschem Laufe befindlichen Bahnzuge und fand dabei seinen Tod. Am 6. Juli wurde ein in der Nähe von Müllheim unmittelbar vor dem herannahenden Bahnzuge über die Bahn springender Bahnwärter von der Lokomotive ergriffen und getödtet. Derselbe Unfall wiederholte sich am 25. gl. Mts. zwischen Schinzach und Wilbegg, wo ein 70jähriger Landmann ebenfalls von dem Bahnzuge überfahren wurde. Am 28. Juli wurde ein Briefbote, welcher sich auf der Station Hettlingen zur Empfangnahme der Postsendung dem Zuge genähert hatte, bevor derselbe still hielt, von den Wagen erfasst und erdrückt. Am 20. Oktober wurde auf der Station Turgi ein Kondukteur, welcher den Zug besteigen wollte, als dieser schon im Laufe war, und dabei ausglitschte, der Art verletzt, daß er einige Zeit nachher starb. Endlich wurde am 7. Dezember ein Mann, welcher auf der Bahn gelaufen war und ungeachtet wiederholter Abweisungen wieder auf dieselbe zurückkehrte, bei Dietikon von einem Bahnzuge ergriffen und getödtet. Die Hinterlassenen der verunglückten Angestellten der Unternehmung beziehen die statutenmäßigen Beiträge aus der Unterstützungskasse.

Sonst sind, abgesehen von einigen Bahnzugsverspätungen wegen Beschädigungen an Lokomotiven, im Laufe des Berichtsjahres keine Störungen des Bahnbetriebes oder Unfälle, welche das die Bahn benutzende Publikum betroffen hätten, vorgekommen. Auch während der Dauer des eidgenössischen Freischießens in Zürich (3.—12. Juli), während dessen eine ganz ungewöhnliche Vermehrung der Personenfrequenz eingetreten war, die ihrerseits wieder die Anordnung von Extra- und Ergänzungszügen zur Folge hatte, wurde der Bahnbetrieb ohne irgend welche Störung vollzogen, worüber wir uns um so mehr freuen konnten, als namentlich das Stations- sowie das Fahr- und Zugpersonal während jenes zehntägigen Personenandrangs in außergewöhnlicher Weise in Anspruch genommen war. —

### Finanzergebniß.

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben ergibt folgendes Resultat:

<b>1858.</b>			<b>1859.</b>	
Frk. 2,851,047. 92	.	Einnahmen	.	Frk. 3,617,977. 15
„ 1,265,610. 19	.	Ausgaben	.	„ 1,443,059. 33
<u>Frk. 1,585,437. 73</u>				<u>Frk. 2,174,917. 82</u>
% 55,6	Reinertrag, in Prozenten der Brutto-Einnahmen			% 60,1
Frk. 10,128. 65	Reinertrag per Bahnkilometer			Frk. 12,938. 23
„ 4,343. 66	„ „ Betriebstag			„ 5,958. 67
„ 27. 75	„ „ Tag und Bahnkilometer			„ 35. 44
„ 2. 69	„ „ Lokomotivkilometer			„ 3. 44

## 2. Dampfschiffahrts = Betrieb.

Wir haben auch im Berichtsjahre regelmäßige tägliche ein- oder mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) Zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseeuferplätzen, b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, c) zwischen Romanshorn und Lindau resp. Bregenz, d) zwischen Romanshorn und Konstanz, und e) zwischen Romanshorn und Norschach. — Mit Rücksicht auf die seit der Eröffnung der Winterthur-Schaffhauser-Linie und der Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen Basel und dem Bodensee eingetretene erhebliche Verminderung der Personen- und Waarenfrequenz auf der Rheinroute haben wir uns genöthigt gesehen, im Berichtsjahre auch während des Sommerdienstes die Dampfbootverbindung zwischen Schaffhausen einer- und Konstanz und den übrigen Bodenseeplätzen andererseits auf eine tägliche Hin- und Rückfahrt zu beschränken, welche abwechselnd von Dampfbooten unserer Gesellschaft und von solchen der Dampfboot-Aktiengesellschaft in Lindau ausgeführt wird.

Ueber das letztjährige Rechnungsergebniß des Dampfbootbetriebs, welches einen Bestandtheil unserer Bahnbetriebsrechnung bildet, geben wir in Folgendem eine Zusammenstellung, der wir behufs Vergleichung gleichzeitig die Rechnungsergebnisse des Vorjahres gegenüberstellen:

### Einnahmen.

1858.				1859.		
Frk.	Cts.	Prozente.		Frk.	Cts.	Prozente.
120,830	97	49,12	I. Personen-Transport . . . . .	112,578	63	46,95
93,902	16	38,17	II. Güter= " . . . . .	99,134	52	41,31
7,250	91	2,95	III. Vieh= " . . . . .	8,289	15	3,45
119	65	0,05	IV. Equipagen= " . . . . .	432	64	0,18
20,066	19	8,16	V. Post= " . . . . .	17,419	49	7,26
3,827	49	1,55	VI. Schlepp- und Flößerlöhne und Verschiedenes	1,957	67	0,82
245,997	37	100	. . . . . Total-Einnahmen . . . . .	239,812	10	100

### Ausgaben.

1858.				1859.		
Frk.	Cts.	Prozente.		Frk.	Cts.	Prozente.
63,096	98	30,36	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	61,243	13	30,94
1,851	48	0,89	II. Bureau-Bedürfnisse . . . . .	1,337	86	0,67
98,813	25	47,55	III. Brennmaterial . . . . .	101,388	95	51,22
11,434	55	5,50	IV. Schiffspeise . . . . .	6,383	93	3,23
20,163	04	9,71	V. Unterhalt und Reparaturen . . . . .	17,591	72	8,89
10,754	55	5,17	VI. Hafengebühren, Bölle u. dgl. . . . .	8,962	81	4,53
1,691	87	0,82	VII. Mietzins und Verschiedenes . . . . .	1,024	53	0,52
207,805	72	100	. . . . . Total-Ausgaben . . . . .	197,932	93	100

**Finanzergebniß.**

<b>1858.</b>			<b>1859.</b>	
Fr. 245,997.	37	Gesamt-Einnahme	Fr. 239,812.	10.
" 207,805.	72	Gesamt-Ausgabe	" 197,932.	93.
<u>Fr. 38,191.</u>	<u>65</u>	Reinertrag	<u>Fr. 41,879.</u>	<u>17.</u>

Es wurden im Ganzen befördert:

	<b>1858.</b>	<b>1859.</b>
<b>Personen:</b>	Anzahl.	Anzahl.
I. Klasse	16,530	15,185
II. Klasse	47,623	45,908
<b>Total</b>	<u>64,153</u>	<u>61,093</u>
 	 <b>1858.</b>	 <b>1859.</b>
<b>Güter:</b>	Centner.	Centner.
Güter aller Art	259,539	286,140.
Getreide	69,809	39,940.
<b>Total</b>	<u>329,348</u>	<u>326,080.</u>

Es wurden im Berichtsjahre im Ganzen 20,287,7 Schweizerstunden in 5,805 Zeitstunden, in einer Zeitstunde demnach ein Weg von 3,49 Schweizerstunden zurückgelegt (1858: 22,385,4 Schweizerstunden in 6,114,7 Zeitstunden).

Der Verbrauch an Brennmaterial betrug 256,262 Kubikfuß Holz, 26,145 Ctr. Braunkohlen und 12,925 Ctr. Steinkohlen im Gesamt-Verthetrage von Frf. 105,843. 91 gegenüber Frf. 98,813. 25 im Jahre 1858.

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

Die Ausgaben für Reparaturen der Dampfboote und der Schleppschiffe, sowie der übrigen Requi- siten betragen im Berichtsjahre (einschließlich der Provisions-Zuschläge der Werkstätte) Frf. 18,350. 95.

Auf eine zurückgelegte Wegstunde kömmt:

	<b>1858.</b>	<b>1859.</b>
ein Brutto-Einnahme-Betreffniß von	Frf. 10. 99	Frf. 11. 82
" Ausgaben-Betreffniß von	" 9. 28	" 9. 75
" Netto-Einnahme-Betreffniß von	" 1. 71	" 2. 06

Bestand der Schiffe: 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,
3 Kapitän's,
9 Steuermänner und Schleppschifführer,
4 Maschinisten,
10 Heizer,
16 Matrosen,
zusammen 47 Angestellte.

### Unterstützungs- und Krankenkassa.

Am 31. Dezember 1859 betrug der Aktivsaldo der Unterstützungskassa der (Eisenbahn- und Dampfschiff-) Angestellten der Gesellschaft Frk. 85,965. 59, der Aktivsaldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 4,328. 49. Erstere zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Vorschlag von Frk. 18,514. 91, letztere einen solchen von Frk. 470. 54. Die im Berichtsjahre geleisteten Zahlungen der Unterstützungskassa belaufen sich auf Frk. 1,902. 57, diejenigen der Krankenkassa auf Frk. 5,589. 61.

## V. Bahnbau.

### A. Beschreibung des Eisenbahnnetzes.

Nachdem wir in früheren Geschäftsberichten die Beschreibung der Linien der Nordostbahn im Einzelnen gegeben haben, lassen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung der Hauptverhältnisse folgen.

#### I. Länge der Bahnstrecken.

Bezeichnung der Linien.	Länge					
	der Bahnstrecken im Ganzen			der doppelspurigen Bahnstrecken		
	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.	in Stunden.	in Fußen.	in Kilometern.
Romanshorn—Winterthur . . .	11,74	187,770,4	56,337	.	.	.
Winterthur—Schaffhausen . . .	6,29	100,606,8	30,182	.	.	.
Winterthur—Zürich . . . . .	5,44	87,066,8	26,120	5,44	87,066,8	26,120
Zürich—Lurgi . . . . .	5,85	93,578,1	28,073	5,85	93,578,1	28,073
Lurgi—Narau . . . . .	4,54	72,717,6	21,815	4,54	72,717,6	21,815
Lurgi—Mitte Rhein (bei Coblenz.) . . . . .	3,18	50,918,6	15,276	3,18	50,918,6	15,276
Summa . . . . .	37,04	592,658,3	177,803	19,01	304,281,1	91,283
Mitte Rhein—Waldshut . . . (Badische Strecke.)	0,36	5,798,4	1,739	0,36	5,798,4	1,739
Total . . . . .	37,40	598,456,7	179,542	19,37	310,079,5	93,023