

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

**Band:** 6 (1858)

**Artikel:** Sechster Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1859 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

**Autor:** Escher, A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730485>

### **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:** 18.10.2024

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

# Sechster Geschäftsbericht

der

## Direktion der Schweiz. Nordostbahn - Gesellschaft

an die

**den 30. April 1859**

Statt findende

**Generalversammlung der Aktionäre.**



Zürich,

Druck von Drell, Hüßli und Comp.

1859.



## Tit.

Die unterzeichnete Direktion beehrt sich, ihren sechsten das Jahr 1858 umfassenden Geschäftsbericht an= mit der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn=Gesellschaft vorzulegen.

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

#### a) Konzessionen.

Wir haben in dieser Abtheilung vor Allem zu erwähnen, daß sowohl die Bahnlinie Brugg=Marau als die Kraft eines in frühern Geschäftsberichten erwähnten Vertrages von der Schweizerischen Centralbahn=Gesellschaft gebaute Bahnstrecke Marau=Wösch nau in Erfüllung der dießfalls gegenüber dem Kanton Aargau eingegangenen Verpflichtungen mit dem 1. Mai 1858 dem Betriebe übergeben werden konnten. Die Regierung von Aargau hatte an die Bewilligung der Eröffnung der Bahnlinie Brugg=Marau einen Vorbehalt geknüpft, der sich auf die mögliche Gefährdung der in der Nähe der Eisenbahn befindlichen mit Stroh bedeckten Häuser durch den Funkenwurf der Lokomotive bezog. Es ist uns gelungen, diesem Vorbehalte gerecht zu werden, ohne daß die Gesellschaft dadurch zu sehr weit gehenden ökonomischen Opfern veranlaßt worden wäre. Bekanntlich ist der Regierung von Aargau seiner Zeit auf ihr Verlangen eine Kaution von Fr. 50,000 in Werthschriften für die Erfüllung sämtlicher durch die Konzession für die Bahnstrecke Marau=Wösch nau der Nordostbahn=Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen geleistet worden. Nach der Eröffnung dieser Eisenbahnlinie ist uns die Kaution auf unser Begehren zurückerstattet worden.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist bereits mitgetheilt worden, daß und aus welchen Gründen wir es für unsere Pflicht erachtet haben, auf Grundlage der der Nordostbahn=Gesellschaft zugesicherten Ausschlußrechte gegen die Ertheilung einer Konzession für den Bau der sogenannten untern Glattthallinie Einsprache zu erheben. Das Schiedsgericht, welches über diese Einsprache, soweit sie von uns gegenüber dem Kantone Zürich geltend gemacht worden war, zu urtheilen hatte, entschied durch Stichtentscheid des Obmanns zu Ungunsten der Nordostbahn=Gesellschaft. Wenn in's Auge gefaßt wird, daß der Verkehr, welcher einer solchen untern Glattthallinie naturgemäß zufallen würde, nichts weniger als bedeutend wäre und daß, falls ein nach dem natürlichen Gange der Dinge in den Bereich anderer Eisenbahnlinien fallender Verkehr durch das künstliche Mittel der Taxermäßigung auf eine untere Glattthallinie gezogen werden wollte, dieß entweder nicht gelingen würde oder mit den größten Opfern erkaufte werden müßte, so wird wohl die sich immer mehr verbreitende Ansicht, daß eine untere Glattthallinie nicht werde ausgeführt werden oder daß

sie, falls sie auch gebaut würde, der Nordostbahn keinen erheblichen Eintrag werde thun können, kaum als eine unbegründete zu bezeichnen sein. Unter dieser Voraussetzung darf dem erwähnten schiedsgerichtlichen Spruche vom Standpunkte des praktischen Erfolges aus keine allzugroße Tragweite für die Nordostbahn-Gesellschaft beigemessen werden.

Wir hatten auf den Zeitpunkt, mit welchem die Nordost- und die Centralbahn zu unmittelbarem Schienenanschlusse gelangten und in Folge dessen in direkten Personen-, Gepäck- und Waarenverkehr mit einander traten, eine neue Transportordnung aufgestellt und uns dabei mit dem Direktorium der Centralbahn in das erforderliche Einverständnis gesetzt, um die beiderseitigen Transportordnungen in thunlichste Uebereinstimmung zu bringen. Einzelne Vorschriften dieser neuen Transportordnung, wie besonders diejenigen betreffend die Haftpflicht für den Fall der Verspätung, der Beschädigung und des Verlustes beim Waarenverkehre, gaben, obgleich sie schon in der frühern Transportordnung enthalten waren und obschon sie zur Stunde noch in einer Großzahl der an die Schweiz angrenzenden Staaten in unbeanstandeter Gültigkeit sind, zu vielfachen Ausstellungen namentlich des Handelsstandes Veranlassung. Immer bestrebt, Wünschen des Publikums, soweit die uns gegenüber der Gesellschaft obliegenden Pflichten es irgend gestatten, gerecht zu werden, unterwarfen wir die Transportordnung, obgleich sie eben erst erlassen worden war, neuerdings einer Revision. Als wir in dieser Arbeit schon ziemlich weit vorgerückt waren, lud uns die Regierung von Zürich ein, ihr unsere Transportordnung zur Kenntniß zu bringen, damit sie dieselbe „mit den Bestimmungen der Konzessionen vergleichen“ könne. Steht auch den Regierungen nach Mitgabe der im Besitze der Nordostbahn-Gesellschaft befindlichen Konzessionen ein allgemeines Genehmigungsrecht in Betreff der Transportordnung nicht zu, so unterliegt es hinwieder keinem Zweifel, daß dieselben befugt sind, zu untersuchen, ob die Nordostbahn-Gesellschaft in der von ihr aufgestellten Transportordnung innerhalb der konzessionsmäßigen Schranken geblieben sei. Wir übermittelten daher der Regierung von Zürich unsere Transportordnung und knüpften daran die Mittheilung, daß wir schon seit einiger Zeit mit einer neuen Ueberarbeitung derselben beschäftigt seien, nach deren Beendigung wir uns zur Pflicht machen werden, ihr auch die revidirte Transportordnung nachträglich zur Kenntniß zu bringen. Die Revisionsarbeit war eine sehr zeitraubende. Es mußte dabei mit der größten Sorgfalt verfahren werden, damit die neue Transportordnung im Interesse des Publikums und der Unternehmung zu dauerndem Bestande gelangen könne und überdieß hatten wir Schritt für Schritt mit dem Direktorium der Centralbahn die erforderlichen Vereinbarungen zu pflegen, da die beiderseitigen Transportordnungen wieder ebenso sehr aus Rücksichten für das Publikum wie für die Bahnunternehmungen in thunlichsten Einklang gebracht werden sollten und die unsrige überdieß die Grundlage des direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und der Centralbahn, zwischen der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über das Gebiet der Nordostbahn, wie denn auch zwischen den beiden letztern Eisenbahnen zu werden bestimmt war. Die Revision ist nun zu Ende geführt. Die neue Transportordnung enthält in verschiedenen sehr wesentlichen Punkten günstigere Vorschriften für das Publikum, als sie gemäß den Bestimmungen der Konzessionen erforderlich wären. Namentlich übernimmt nach derselben die Gesellschaft die Haftbarkeit für allen Schaden, welcher durch Verspätung, Beschädigung oder Verlust von Waarentransporten herbeigeführt werden sollte, mit der einzigen Beschränkung, daß, wenn eine Fr. 1500 per Zentner übersteigende Garantie in Anspruch genommen werden will, die Waaren mit Personenzügen und somit zur Gültigkeitszeit be-

fördert werden müssen, und daß, was die Verspätung anlangt, außerordentliche Verhältnisse, wie z. B. größere Truppentransporte, Volksfeste u. dgl. vorbehalten bleiben. Unter diesen Umständen glauben wir annehmen zu dürfen, daß sich die neue Transportordnung einer günstigen Aufnahme sowol bei den Regierungen, welche dieselbe mit den Vorschriften der Konzessionen zu vergleichen sich veranlaßt sehen, als auch bei dem Verkehr treibenden Publikum zu erfreuen haben werde.

b) Genehmigung des Trace's der Bahn.

Da das Bahnnetz unserer Gesellschaft demnächst in seinem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann, so wird dieser Abschnitt nunmehr selbstverständlich aus unsern Geschäftsberichten wegbleiben.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen.

Die definitive Gestaltung der Bahnhöfe in Zürich und Winterthur hat unsere Thätigkeit während des Berichtsjahres in besonderem Maße in Anspruch genommen.

Nachdem die Einführung auch der ehemaligen Zürich-Bodensee-Bahn in den Bahnhof von Zürich am Plage und somit die Beibehaltung des letztern von dem Verwaltungsrathe der Nordostbahn beschlossen und von der Regierung von Zürich genehmigt worden war, stellte sich die Unzulänglichkeit des Bahnhofes am Plage in seinem frühern Umfange, namentlich auch in Betreff seiner Längenverhältnisse immer deutlicher heraus und es wurde daher für uns, sollte nicht der Verkehr auf dem hiesigen Bahnhofe zum Nachtheile der Sicherheit und der Bequemlichkeit des Bahnbetriebes im höchsten Grade gehemmt werden, ein unabweisliches Gebot der Nothwendigkeit, auf beförderliche Verlängerung des Bahnhofes Bedacht zu nehmen. Dieß konnte in keiner andern Weise geschehen als dadurch, daß der Bahnhof gewissermaßen über die Sihl hin und noch jenseits der Sihl auf eine erhebliche Länge erstreckt wurde. Behufs Ausführung dieses Planes mußte die Eisenbahnbrücke über die Sihl in bedeutendem Maße erbreitert und überdieß zum Zwecke der Verbindung des äußeren Bahnhofes mit dem innern eine Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über die Sihl hergestellt werden. Wir hatten die Pläne für diese Bauten vor ihrer Inangriffnahme der Regierung von Zürich Behufs Einholung der hohheitlichen Genehmigung vorgelegt. Langwierige Unterhandlungen, welche dießfalls nach verschiedenen Richtungen hin zu pflegen waren, mußten die förmliche Erledigung dieser Angelegenheit geraume Zeit verzögern. Sie erfolgte endlich im Berichtsjahre, nachdem wir eine neue sachbezügliche Eingabe an die hiesige Regierung gerichtet und in derselben unter Beilegung eines die zukünftige Gestaltung des äußern Bahnhofes ausweisenden Spezialplanes namentlich auch hervorgehoben hatten, daß die Vermehrung der über die Sihl hinführenden Geleise eine gleiche Vermehrung der die Hardstraße bei der Eisenbahnbrücke überschreitenden Geleise zur nothwendigen Folge habe und daß dieser letztere Umstand hinwieder die Einverleibung der Hardstraße, soweit sie von den Eisenbahngeleisen überschritten wird, in den Bahnhof im Interesse eines ungehemmten Bahnverkehrs, ganz besonders aber in demjenigen der öffentlichen Sicherheit als sehr wünschbar erscheinen lasse. Die Regierung von Zürich beschloß hierauf am 11. September 1858, der Erbreiterung der Schienenbrücke über die Sihl in Bezug auf Umfang und Konstruktion, ferner der Erbauung der Fahrbrücke unterhalb der Eisenbahnbrücke in gleicher Weise und endlich auch den Dispositionen im sogenannten Vorbahnhofe, wie sie in dem der Regierung vorgelegten Spezialplane enthalten seien, unter mehreren nähern

Bestimmungen die Genehmigung zu erteilen. — Nachdem die Ausdehnung des Bahnhofes in Zürich über die Sihl und die Hardstraße nach dem Sihlfelde in solcher Weise die hohheitliche Sanktion erhalten hat, ist unser Bestreben nunmehr darauf hingerichtet, den Bahnhof Zürich nach allen Seiten hin und somit auch gegen die Straße und den Weg, welche zur Zeit noch über denselben hinführen, besthentlich abzuschließen, wogegen wir volle Bereitwilligkeit an den Tag legen, neben dem der Eisenbahnbrücke entlang führenden Fußstege auch die Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über die Sihl dem öffentlichen Verkehre anheimzugeben und ferner die in Folge des Abschlusses des Bahnhofes unterbrochenen Kommunikationen in anderer Weise angemessen wieder herzustellen. Ein auf diesen Grundlagen beruhender Vertrag ist mit der Stadt Zürich für den Fall, daß dieselben nach allen Seiten hin aufrecht erhalten werden können, bereits abgeschlossen worden. Es ist gegründete Aussicht vorhanden, daß auch von der Gemeinde Außer Sihl ein ähnlicher Vertrag endgültig werde eingegangen werden. Was aber einige im untern Kräuel wohnende Privaten anbetrifft, welche allein noch einem Abkommen in der angedeuteten Weise Hindernisse in den Weg zu legen suchen, so ist es augenscheinlich, daß für dieselben die mit einer Veränderung der Hardstraße verbundenen Nachtheile unendlich viel geringer sind, als die Vortheile, welche ihnen daraus erwachsen müßten, falls die Fahrbrücke über die Sihl dem öffentlichen Verkehre anheim gegeben würde. Abgesehen also von den Gründen des Rechtes, welche Einsprachen von dieser Seite her als unstatthaft erscheinen lassen, dürften sich die letzteren auch vom Standpunkte der Billigkeit aus als durchaus unbegründet darstellen.

Die Zunahme des Verkehres auf dem Bahnhofe in Winterthur, welcher ein wahrer Knotenpunkt von Eisenbahnen geworden ist, macht eine Ausdehnung desselben anlässlich seiner definitiven Gestaltung unbedingt erforderlich. Diese Ausdehnung kann, soll anders die Benugung des Bahnhofes eine möglichst bequeme und in Folge dessen der Verkehr auf demselben ein thunlichst ungehemmter werden, nicht im Sinne der Erbreiterung, sondern nur in demjenigen der Verlängerung des Bahnhofes erfolgen, und die letztere darf hinwieder, sollen die obwaltenden Lokalverhältnisse gebührende Würdigung finden, nur in der Richtung gegen Zürich hin und nicht in derjenigen gegen den Bodensee bewerkstelligt werden. Nachdem die Vorlagen, welche wir der Regierung von Zürich betreffend eine solche den gegenwärtigen Bedürfnissen angepasste Verlängerung und die definitive Gestaltung des Bahnhofes Winterthur, sowie in Betreff der damit zusammenhängenden Straßenverhältnisse gemacht, Einsprachen und Eingaben der verschiedensten Art von Seiten des Stadtrathes Winterthur, des Gemeindrathes Tös und anderer mehr oder weniger Beteiligter zur Folge gehabt hatten und nachdem dadurch weitläufige Verhandlungen, welche zahlreiche Stadien durchlaufen mußten, herbeigeführt worden waren, erteilte endlich am 28. August des Berichtsjahres die Regierung von Zürich dem von uns vorgelegten Projekte der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur unter einigen den Verkehr auf den von Bahngleisen durchschnittenen Straßen schützenden Bedingungen die Genehmigung. Ueber die Bedeutung und Tragweite dieser Bedingungen fanden nachträgliche Erörterungen mit der Regierung statt, welche zu einem befriedigenden Ergebnisse führten, und erst noch in der letzten Zeit wurde einem von dem frühern Plane abweichenden Geleisesysteme für den Bahnhof Winterthur, welchem wir auf Grundlage mittlerweile gemachter Erfahrungen im Interesse eines raschern Dienstes den Vorzug geben zu sollen glaubten, die hohheitliche Genehmigung zu Theil. Sind in Folge dessen die ebenso langwierigen als schwierigen Verhandlungen, zu welchen die Einholung der staatlichen Genehmigung für die definitive Gestaltung des Bahnhofes in Winterthur Veranlassung

gegeben haben, als zu einem gedeihlichen Ziele gelangt anzusehen, so kann nun, wenn nicht wider Verhoffen außer unserer Macht liegende Schwierigkeiten hindernd in den Weg treten, zu der Bauausführung geschritten werden, zu welcher wir Schritt für Schritt nach Maaßgabe des Vorrückens der eben geschilderten Verhandlungen die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen uns zur angelegentlichen Pflicht gemacht haben.

Wir haben uns während des Berichtsjahres mit der Anlage des Bahnhofes Turgi zu beschäftigen gehabt. Wir glaubten voraussetzen zu sollen, daß die ganz überwiegende Mehrzahl derjenigen Passagiere, welche nicht in Turgi einfach im Waggon sitzen zu bleiben und durchzufahren haben werden, aus solchen bestehen dürfte, welche von der Turgi-Waldshut-Linie auf die Turgi-Aarau-Linie oder von der letztern auf die erstere übergehen, und wir beschloffen daher, dieser Eigenthümlichkeit des in Turgi zu gewärtigenden Personenverkehrs Rechnung tragend, das Verwaltungsgebäude zwischen die Hauptgleise der beiden erwähnten Linien zu stellen. In Folge dieser Einrichtung wird jene große Mehrheit der Passagiere, ohne Gleise überschreiten zu müssen, durch die Wartsäle des Verwaltungsgebäudes hindurch von einem Zuge in den andern gelangen können, und nur die weit weniger zahlreichen Reisenden, welche in Turgi auf die Bahn kommen oder sie dort verlassen, werden ihren Weg über die Gleise zu nehmen haben. Die Regierung von Aargau hat dem gemäß der eben besprochenen Hauptdisposition ausgearbeiteten Situationspläne des Bahnhofes Turgi unter Bedingungen, denen zu entsprechen wir keinen Anstand nehmen konnten, die Genehmigung erteilt.

#### d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge.

Die Kreuzung der Landstraße bei Klingnau durch die Eisenbahn hat zu längern Verhandlungen mit der Regierung von Aargau Veranlassung gegeben, als wir sie in unserm letzten Geschäftsbericht glaubten in Aussicht nehmen zu sollen. Es ist nunmehr auch für diesen letzten Straßenübergang der Nordostbahn, für welchen die hochheitliche Genehmigung noch ausstand, dieselbe, wenn auch nicht ohne ein ziemlich bedeutendes Opfer von Seite unserer Gesellschaft, ausgewirkt worden.

Obgleich die Regierung von Aargau den Plan zu der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Koblenz schon im Frühjahr des Berichtsjahres abschließlich und ohne dabei eine auf die dort befindliche Fähre bezügliche Bedingung aufzustellen, genehmigt hatte, glaubte sie gleichwol in einer Zuschrift vom 8. Oktober 1858 unter Berufung auf die dem Betriebe der Fähre in Folge des Baues der Eisenbahnbrücke drohende Gefahr die auf Kosten der Nordostbahngesellschaft zu bewerkstelligende Verlegung der Fähre an eine unterhalb der Brücke befindliche Stelle bei uns in Anregung bringen und uns um Einreichung dießfälliger Vorschläge angehen zu sollen. Nach Empfang dieses Schreibens beschloffen wir, vorerst von dem Inhalte desselben der Badischen Eisenbahnverwaltung Kenntniß zu geben. Wir hielten uns zu dieser Mittheilung im Hinblick auf den Umstand, daß die Eisenbahnbrücke auf gemeinschaftliche Kosten der Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn-Gesellschaft gebaut wird, für verpflichtet. Im Anfang dieses Jahres wurde uns die Erwiederung zu Theil, daß die Großherzogliche Staatsregierung eine Verlegung der Fähre auf Grundlage eines Gutachtens der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues für unnöthig halte und daß sie daher zu derselben ihre Einwilligung nicht erteilen werde. Bei so bewandten Umständen glaubten wir an die Regierung von Aargau das Gesuch richten zu sollen, sie wolle, da eine



Verlegung der Fähre nur mit Beistimmung beider Uferstaaten bewerkstelligt werden könne, das Großherzogthum aber dieselbe geschehen zu lassen sich weigere, ihre Anregung auf sich beruhen zu lassen. Wir ließen dabei den Umstand nicht unerwähnt, daß die Erbauung der Eisenbahnbrücke unterhalb der Fähre von der Regierung von Aargau genehmigt worden sei, ohne daß damit irgend ein Vorbehalt in Betreff der Fähre verbunden worden wäre und daß die nachträgliche Aufstellung einer solchen Bedingung nicht bloß als verspätet, sondern auch abgesehen hievon im Hinblick auf Bedingungen sehr oneroser Natur, welche an die Guttheißung des Brückenplanes geknüpft worden waren, sowie in Betracht der ganz außerordentlichen, Frk. 400,000 per Kilometer übersteigenden Baukosten der Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein als besonders drückend für die Nordostbahngesellschaft angesehen werden müßte. Wir sind bis zur Stunde ohne Rückantwort auf diese Eingabe geblieben, hoffen aber einer befriedigenden Erledigung derselben entgegenzusehen zu dürfen.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht.

1. Die Beziehungen zu dem Bunde anlangend, haben wir vorerst der Klage zu erwähnen, welche die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bei dem Bundesrathe gegen die Nordostbahn-Gesellschaft in Betreff der Anschlußverhältnisse erhoben hat und deren Schlußbegehren dahin ging, „es wolle der Bundesrath auf die ihm geeignet erscheinende Weise seine hohe und wirksame Verwendung dahin eintreten lassen, daß die Nordostbahngesellschaft 1) einen durchgehenden Güterverkehr zwischen allen Punkten der beiden Bahnen gestatte, ohne daran Bedingungen zu knüpfen, welche der in Art. 13 des Eisenbahngesetzes erwähnten ungleichen Haltung der Tarifsätze zu Ungunsten einmündender Bahnen gleichkommen; 2) ebenso zur Einführung direkter Personen- und Gepäckseine zwischen allen eröffneten und noch zu eröffnenden Stationen beider Bahnen, für welche ein solcher Verkehr irgend nothwendig oder wünschbar erscheint, Hand biete.“ Wir haben in dem letztjährigen Geschäftsberichte der Grundanschauung, welche wir in materieller Beziehung in Betreff der Anschlußverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn hegen, unverholenen Ausdruck verliehen. Wir haben den gegenseitigen internen Verkehr anlangend uns bereit erklärt, zu jeder weiteren Entwicklung desselben ohne alle Einschränkung Hand zu bieten, während wir hinwieder bezüglich des deutsch-schweizerischen Verkehrs nicht glaubten es unterstützen zu sollen, daß sich derselbe auf der Strecke zwischen dem Bodensee und Winterthur statt über die kürzere und ebenere Linie durch den Thurgau, über die längere und steilere St. Gallerlinie bewege und daß somit unserer von Romanshorn nach Winterthur führenden Bahnlinie eine durch die örtlichen Verhältnisse nicht unterstützte, sondern im Widerspruche mit denselben stehende und darum unnatürliche Konkurrenz gemacht werde. An dieser Grundanschauung hielten wir auch nach Anhebung jener Klage der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bei den Conferentialverhandlungen, welche wir noch mit der letztern zu pflegen im Falle waren, fest, da bei diesen Verhandlungen selbstverständlich lediglich der Standpunkt des Vertrages, somit der beiderseitigen freien Willensentschließung eingenommen wurde. Soweit uns dann aber die Beantwortung der dem Bundesrathe eingereichten, auf ein maßgebendes Einschreiten der Bundesgewalt gegen die Nordostbahn-Gesellschaft gerichteten Klage oblag, mußten wir uns vor Allem dazu verpflichtet halten, die

Kompetenz des Bundes in dieser Angelegenheit einer genauern Prüfung zu unterstellen, nicht außer Acht lassend, daß in einem Bundesstaate, welcher die Erbauung der Eisenbahnen ohne irgend welche finanzielle Beihülfe von seiner Seite der Privatthätigkeit anheim giebt, die Eisenbahngesellschaften mit besonderer Sorgfalt darüber zu wachen berufen sind, daß die Bundesgewalt innerhalb derjenigen Schranken bleibe, die ihr in der Gesetzgebung, auf Grundlage welcher sich Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen haben finden lassen, gezogen sind. Diese in gewissenhaftester Weise vorgenommene Untersuchung der Bundesgesetzgebung betreffend das Eisenbahnwesen rief in uns die Ueberzeugung hervor, daß der Bundesgewalt die Kompetenz zu einem maaßgebenden Einschreiten gegen die Eisenbahn-Gesellschaften, wie es in dem Klagbegehren der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nachgesucht wurde, nicht zustehet. Wir betrachteten es als unsere Aufgabe, diese Rechtsanschauung in unserer Beantwortung der Klage einläßlich zu entwickeln und zu begründen. Es scheint uns dies nicht gänzlich mißlungen zu sein; denn der Bundesrath theilte uns unter dem 3. Juni 1858 mit, „er sehe sich nach einläßlicher Prüfung und Würdigung der für und gegen die Klage vorgebrachten „Gründe nicht veranlaßt, von sich aus in dieser Sache maaßgebend einzuschreiten“. An diese Anzeige knüpfte er dann aber die weitere Mittheilung, „daß er mit einem daherigen Gesetzesvorschlage an die Bundesversammlung gelangen werde“. Die Verhandlungen, welche in Folge dieser Vorlage des Bundesrathes im Schooße der Bundesversammlung statt fanden, waren öffentlich und dürfen darum als bekannt vorausgesetzt werden. Die Bundesversammlung beschloß am 30. Juli, „in Erwägung, daß das bestehende Eisenbahngesetz „allen gerechten Anforderungen entspreche und dem Bundesrath die nöthige Kompetenz einräume, um Anstände, wie solche sich erhoben haben, im Interesse des allgemeinen Verkehrs, des öffentlichen Dienstes, „sowie des zweckmäßigsten Bahnbetriebes zu erledigen, in den vom Bundesrath eingebrachten Gesetzesvorschlag „nicht einzutreten.“ Der Bundesrath hinwieder faßte, der von der Bundesversammlung an ihn gerichteten Aufforderung entsprechend, schon am 11. August den Beschluß, „es seien die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, sich wechselseitig den Anschluß in der Weise zu gestatten, daß, so weit solches im Interesse eines „zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheine, durchgehende Wagen für den Güterverkehr, wobei die „Wagen der fahrenden Postbüreau inbegriffen sein sollen, und direkte Personen-, Gepäck- und Waarenexpeditionsscheine zugelassen werden; es haben ferner die Bahnunternehmungen bei der Feststellung der „Fahrtenpläne darauf zu achten, daß in dem Verkehre von Bahngebiet zu Bahngebiet möglichste Uebereinstimmung herrsche; es habe endlich, falls die Bahnunternehmungen sich über die zur Durchführung „dieser Grundsätze nothwendigen nähern Bestimmungen nicht verständigen können, der Bundesrath, falls „die Anstände nicht rein civilrechtlicher Natur seien, zu entscheiden.“ Dieser Beschluß wurde uns von dem Bundesrath vermittelt besonderer Zuschrift zur Kenntniß gebracht. Da der Wortlaut des Beschlusses die Möglichkeit nicht ausschließt, daß die in denselben niedergelegten Grundsätze eine Anwendung finden, welche als eine Verletzung der erworbenen Rechte der Eisenbahngesellschaften anzusehen wäre und den letztern zum Schaden gereichen würde, so glaubten wir, die Notifikation des Beschlusses nicht stillschweigend hinnehmen zu dürfen. Auf der andern Seite schien uns aber auch damals eine geeignete Veranlassung, in Sachen einläßlichere Erörterungen eintreten zu lassen und abschließliche Entscheidungen hervorzurufen, nicht obzuwalten. Unter diesen Umständen beantworteten wir die Notifikation des Bundesrathes am 26. August dahin, „wir „unterlassen es, zur Zeit auf den Inhalt des fraglichen Beschlusses einzutreten, und beschränken uns lediglich

„darauf, die Geneigtheit auszusprechen, fortwährend zu allen Erleichterungen des Verkehrs, welche billiger „Weise von uns erwartet werden können, Hand zu bieten, an diese Erklärung aber für den Fall, daß wider „Erwarten Kraft des erwähnten Beschlusses in die wohl erworbenen Rechte der Nordostbahn-Gesellschaft eingegriffen werden wollte und der Letztern dadurch Schaden zugefügt würde, den Vorbehalt der Geltendmachung der uns zustehenden Rechtsmittel zu knüpfen.“ Seither haben keine weiteren Berührungen zwischen dem Bundesrathe und uns in dieser Angelegenheit stattgefunden.

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrath von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen dürfe, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwerfe. „Um nun ermitteln zu können, inwiefern der Bund in der Lage sein müßte, sei es bezüglich eines „früheren oder des Jahres 1858 von obiger Bestimmung in diesem oder einem anderen Umfange Gebrauch zu machen“, richtete der Bundesrath die Einladung an uns, „über unsere bisherigen Betriebsrechnungen einläßliche „Mittheilungen und insbesondere auch die Schlußrechnung für das Jahr 1858 ihm zugehen zu lassen.“ Wir entsprachen dieser Einladung, indem wir dem Bundesrathe ausführliche Nachweisung darüber gaben, wie von 1853 an, dem Jahre, in welchem die Nordostbahngesellschaft gegründet wurde, bis und mit 1856 statutengemäß ein fester Jahreszins des Aktienkapitales zu 4 %, welcher auf die Baurechnung genommen ward, bezahlt wurde, wie dann im Jahre 1857 zwar eine Statutenabänderung stattfand, Kraft welcher in Zukunft eine Dividende bezahlt werden sollte, welche durch Zusammenrechnung theils des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen unter Abzug der statutengemäß dem Reservefonde einzuverleibenden Quote desselben, theils des der Baurechnung zur Last zu schreibenden zu 4 % zu berechnenden Zinses von denjenigen Summen, welche auf die im Baue begriffenen Linien verwendet worden, ausgemittelt wird und wie in Folge dieser Statutenabänderung für 1857 eine Dividende von 4½ % habe ausbezahlt werden können, wie aber, wenn die Zulässigkeit des Bezuges einer Konzessionsgebühr Seitens des Bundes in Frage stehe, von der den Aktionären ausbezahlten Summe von Frkn. 1,289,227. 63. die darin enthaltene Nettoeinnahme der Dampfboote, auf welche das fragliche Bundesgesetz keine Anwendung finde, und die dem Baukonto zur Last zu schreibenden Zinsen des auf Linien, welche 1857 noch im Baue begriffen waren, verwendeten Kapitals, somit ein Gesamtbetrag von Fr. 217,472. 18. in Abzug komme, in Folge wessen sich dann nur noch eine Dividende von 3,73 % herausstelle, und wie endlich die den Aktionären für das Jahr 1858 ausbezahlte Dividende bloß 3½ % betragen habe. Diese Zahlen scheinen, wie es übrigens nicht wohl anders sein konnte, in dem Bundesrathe die Ueberzeugung hervorgerufen zu haben, daß ihm weder für das Jahr 1858 noch für frühere Jahre das Recht zustehe, eine Konzessionsgebühr von der Nordostbahn-Gesellschaft zu beziehen. Wenigstens ist keinerlei weiteres Ansuchen in Sachen an uns gerichtet worden.

Einen nicht unwichtigen Gegenstand der Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Postdepartemente bildete die Frage der unentgeltlichen Beförderung der Postbeamten auf der Eisenbahn. Während die

Eisenbahnverwaltungen durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen nur zur unentgeltlichen Beförderung des zu einem Posttransporte gehörenden Kondukteurs und der zur Bedienung allfälliger fahrender Postbüreau bestimmten Postangestellten verpflichtet sind, wurde von Seiten des Eidgenössischen Postdepartements das Begehren gestellt, daß außer den bezeichneten Angestellten auch noch sämtliche Beamte der Postverwaltung, welche „zum Zwecke der Instruktion, der Inspektion und Ueberwachung „des Postdienstes die Fahrten in den Bahn-Packwagen oder in den Bahnpostbüreau zeitweise mitzumachen „berufen sind oder speziell damit beauftragt werden, von Entrichtung jeglicher Eisenbahnfahrtaxe befreit „sein sollen.“ Die Bewilligung von Freifahrten in der Ausdehnung, wie sie von dem Postdepartement in Ueberschreitung der durch das angerufene Bundesgesetz gezogenen Schranken beansprucht worden ist, würde faktisch so ziemlich der unentgeltlichen Beförderung des gesammten Postpersonals gleichkommen, wobei überdieß noch Mißbräuche in Aussicht genommen werden müßten. Wir glaubten daher die Freifahrten für die Postbeamten nicht in der Allgemeinheit, in welcher sie verlangt wurden, einräumen zu dürfen. Dagegen haben wir, um auch bei diesem Anlasse unsererseits dem Eidgenössischen Postdepartement gegenüber das möglichste Entgegenkommen zu bethätigen, zu der unentgeltlichen Beförderung der in dem Bundesgesetze namhaft gemachten Postangestellten hinzu nicht allein den sämtlichen Oberbeamten der Eidgenössischen General-Direktion sowie den Kreis-Postdirektoren und Train-Inspektoren, deren Kreise durch die Linien der Nordostbahn berührt werden, persönliche Freikarten zu unbeschränkter Benützung der Bahn zugestellt, sondern uns daneben noch bereit erklärt, auch den zur Kontrollirung der Bahnposten abgeordneten Beamten, welche keine persönliche Freikarte besitzen, die unentgeltliche Fahrt in den Bahnpostwagen unter der Bedingung zu gestatten, daß jeweilen ein je für den einzelnen Fall von der Kreispostdirektion ausgestellter Ausweis über den dießfälligen Dienstauftrag vorgewiesen werde. Es ist uns nun zwar seither eine weitere Kundgebung von Seiten des Eidgenössischen Postdepartements nicht zu Theil geworden. Da aber die gemachten Einräumungen weit über unsere gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen und der Postverwaltung, wie unbedenklich behauptet werden darf, Alles gewähren, was billigerweise verlangt werden kann, so sind wir wohl zu der Erwartung berechtigt, daß das Departement sich dabei beruhigen werde.

Die Anregung, welche wir, wie in unserm leztjährigen Geschäftsberichte gemeldet wurde, bei dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement betreffend Revision des Zollgesetzes, soweit es sich auf den Durchgangszoll bezieht, zu machen uns veranlaßt sahen, hat wenigstens theilweisen Erfolg gehabt. Das Departement und der Bundesrath stimmten der von uns entwickelten Ansicht bei, daß die in dem Zollgesetze enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Erhebung des Transitzolles nicht etwa bloß die einheimischen Eisenbahnunternehmungen zu Gunsten der ausländischen beeinträchtigen, sondern daß sie vor allem auch der Eidgenossenschaft fiskalischen und volkwirthschaftlichen Schaden bringen. Wenn nun aber das Departement und der Bundesrath in ihren Anträgen und die Bundesversammlung in ihrem Beschlusse diesen Uebelständen bloß in Betreff des vom Centner und nicht auch bezüglich des vom Stücke, vom Werthe und von der Zugthierlast erhobenen Transitzolles Abhülfe verschafften, während sie doch in letzterer Beziehung nicht weniger nachtheilig wirken als in ersterer, so hat der Ständerath, das hierin liegende Mißverhältniß nicht außer Acht lassend, dem Bundesrathe aufgetragen, beförderlich sachbezügliche weitere Untersuchungen anzustellen und über das Ergebniß derselben der Bundesversammlung Bericht zu erstatten. — Immer bestrebt,

unserer Eisenbahn einen möglichst erheblichen Transitverkehr zuzuwenden, und von der Ansicht geleitet, daß Anregungen zu diesem Behufe dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement um so willkommener sein müssen, als in diesem Gebiete die Interessen der Bundeskasse und der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in völligem Einklange stehen, richteten wir an das erwähnte Departement das Gesuch, es wolle die Verfügung treffen, daß, wenn Waarenladungen, welche ganze Waggons füllen, auf den Schweizerischen Eisenbahnen von einer zur Transitabfertigung ermächtigten Zollstätte nach der andern durch die Schweiz transitiren, die Verbleiung an den betreffenden Waggons in ihrer Gesamtheit und nicht an den einzelnen, in denselben enthaltenen Collis vorgenommen werden solle. Es schien uns wünschbar, daß die Schweizerischen Eisenbahnlinien den in Betreff des Transites mit ihnen konkurrierenden ausländischen Linien auch in dieser Beziehung gleichgestellt werden. Das Departement hat unserer Anregung durch Aufstellung eines einschlägigen Regulatives in anerkannter Weise Rechnung getragen. — Ein Mittel, den Transit den Schweizerischen Eisenbahnlinien zuzuwenden, ist namentlich auch darin zu finden, daß Räumlichkeiten vorhanden seien, in welchen die transitirenden Güter abgelagert werden können, bis der Empfänger, dem solche Räumlichkeiten vielleicht nicht zur Verfügung stehen, ihrer bedarf, daß die Fristen, während welcher Waaren als Durchgangsgüter angesehen werden, die sogenannten Transitfristen möglichst erstreckt und daß endlich die Gebühren für die Ablagerung der Transitgüter thunlichst ermäßigt werden. Auch in dieser Richtung haben wir uns, was die Nordostbahn anbetrifft, mit dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement ins Vernehmen gesetzt und es wird bei geeignetem beiderseitigem Entgegenkommen, das, da auch hier wieder die Interessen der Bundeskasse und unserer Gesellschaft Hand in Hand gehen, in sichere Aussicht zu nehmen sein dürfte, eine Verständigung wohl nicht ausbleiben. — Gegen den Schluß des Berichtsjahres theilte das Eidgenössische Handels- und Zolldepartement den sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften mit, daß „mit denjenigen Staaten, deren Eisenbahnen nach der Schweiz ausmünden,“ Unterhandlungen gepflogen werden sollen, welche gewisse gegenseitig einzuführende Erleichterungen in der Zollbehandlung bei dem internationalen Güterverkehre zum Zwecke haben. Im Verfolge stellte sich heraus, daß diese Erleichterungen namentlich darin bestehen sollen, daß die Waaren bei ihrer Ankunft an der Grenze nicht zollamtlich behandelt werden müssen, sondern unter gewissen schützenden Bestimmungen entweder nach einer anderen Ausgangsstation oder nach einer Station im Innern, bei welcher sich eine Zollstätte befindet, abgefertigt werden können, wobei es die Meinung hat, daß für die Reiseeffekten ein analoges Verfahren in Anwendung gebracht würde. Das Departement lud mit Rücksicht darauf, daß „die Ausdehnung der fraglichen Zollerleichterungen davon abhängig werde, ob und inwiefern die Schweizerischen Eisenbahngesellschaften sich bei der Sache ebenfalls beteiligen wollen,“ die sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften zu einer Conferenz behufs Behandlung dieser Angelegenheit ein. Nachdem die Conferenz zu zwei verschiedenen Malen zusammengetreten war und schließlich bestimmte sachbezügliche Erklärungen Seitens der verschiedenen Eisenbahngesellschaften verlangt wurden, glaubten wir uns, im Wesentlichen in Uebereinstimmung mit der Anschauungsweise der sämtlichen in der Conferenz vertretenen Gesellschaften, folgender Maaßen auszusprechen zu sollen: „Die Direktion der Nordostbahn hält die Ansicht fest, daß, da Leistungen der Eisenbahngesellschaften zum Zwecke der Erleichterung des Zollbezuges beim internationalen Eisenbahnverkehre in Frage kommen, eine

„Regulirung der dießfälligen Verhältnisse nur auf dem Wege des Vertrages Statt finden kann. Die Di-  
„rektion der Nordostbahn erklärt sich zum Abschlusse eines derartigen Vertrages unter folgenden Bedingun-  
„gen bereit: Sie gestattet die Gratisbeförderung der Zollwächter auf der Hin- und der Rückreise gegen  
„jedemalige Vorweisung einer von der zuständigen Zollbehörde ausgestellten Legitimationskarte; sie ist auch  
„zur unentgeltlichen Einräumung eines Nachlagers für diese Zollbediensteten auf ihren Stationen geneigt,  
„sofern auf den letztern eine zu diesem Zwecke geeignete Räumlichkeit vorhanden ist. Sie erklärt sich  
„im Fernern geneigt, die Zollbehandlung auf denjenigen im Innern der Schweiz befindlichen Stationen  
„Statt finden zu lassen, welche in Folge beiderseitigen Einverständnisses hiezu werden bezeichnet werden,  
„immerhin übrigens in der Meinung, daß 1) deshalb der Nordostbahngesellschaft keinerlei Neubauten ange-  
„sonnen werden sollen; 2) daß, falls die Anweisung eines Büreaulokals für die Zollverwaltung verlangt  
„würde, hiefür eine angemessene Entschädigung zu verabreichen wäre; 3) daß die der zollamtlichen Behand-  
„lung unterliegenden Waaren in denselben Räumen, beziehungsweise auf denselben Plätzen abgelagert werden  
„könnten, wo die Waaren gleicher Art, welche nicht zu verzollen sind, niedergelegt werden; 4) daß von  
„den zollamtlich zu behandelnden Gütern, gerade wie von den andern, die in der Transportordnung festge-  
„setzte Lagergebühr zu Gunsten der Bahnverwaltung erhoben würde, falls sie länger als 24 Stunden, von  
„dem Zeitpunkte ihrer Ankunft an gerechnet, auf der betreffenden Station liegen bleiben sollten. Indem  
„die Direktion der Nordostbahn ihre Geneigtheit, einen Vertrag auf den eben erwähnten Grundlagen abzu-  
„schließen, ausspricht, geht sie im Uebrigen von der Voraussetzung aus, das Eidgenössische Handels- und  
„Zolldepartement werde ihr in demselben die erforderlichen Garantien dafür zusichern, daß die beabsichtigten  
„Erleichterungen des Zollbezuges gleich sehr auf den Verkehrslinien, welche einen theilweisen Transport zu  
„Wasser nothwendig machen, wie auf denjenigen, bei welchen die Eisenbahnlinien unmittelbar an einander  
„anschließen, soweit wenigstens die Natur des Wassertransportes es irgendwie gestattet, Anwendung finden werden.“

Nicht ohne ein gewisses allgemeineres Interesse ist eine Correspondenz, welche wir im Berichtsjahre in  
Betreff des Transportes von Schießpulver auf unserer Bahn mit den betreffenden Eidgenössischen  
Amtsstellen gepflogen haben. Der Eidgenössische Verwalter des Kriegsmateriales zeigte uns an, daß er beauf-  
tragt sei, Exerzierpatronen für den Truppenzusammenzug in Luzernsteig durch die Eisenbahn zu versenden,  
und erkundigte sich, „ob wir für den Transport dieser Munition weitere Vorsichtsmaßregeln für nöthig  
„erachten“. Wir glaubten diese Anfrage in ihrer grundsätzlichen Tragweite ins Auge fassen und auch bei  
diesem Anlasse vor Allem aus den Rücksichten der öffentlichen Sicherheit beim Bahnbetriebe das größte Ge-  
wicht beilegen zu sollen. Ist zwar durch unsere Transportordnung die Beförderung von Schießpulver auf  
der Bahn ausgeschlossen, so kann dieser Ausschluß selbstverständlich nur unter Vorbehalt der dießfälligen  
gesetzlichen Bestimmungen Gültigkeit haben. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen  
schreibt nun aber vor, es sei jede Eisenbahnverwaltung verpflichtet, Militär, welches im Eidgenössischen Dienste  
steht, sowie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte  
der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen und, wenn es sich um größere Truppenkorps handle,  
nöthigenfalls auch durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern; dabei habe jedoch die Eidgenossenschaft die  
Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuer-  
werk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lehterwähnten

Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. Angesichts dieser Vorschrift des Bundesgesetzes schien uns unsere Aufgabe darin zu bestehen, auf der einen Seite derselben die gebührende Nachsicht zu Theil werden zu lassen, auf der andern Seite aber auch denjenigen Anforderungen gerecht zu werden, welche das auf der Bahn reisende Publikum im Interesse seiner Sicherheit an uns zu stellen befugt ist. Wir erklärten uns also dahin, daß wir Pulver und Kriegsfeuerwerk mit Truppenkorps, falls die zuständige Militärstelle es verlange, abgesehen aber hievon nur mit Extrazügen, welche ausschließlich für diese Transporte bestimmt seien, und nicht mit unsern gewöhnlichen Personen- und Güterzügen befördern werden und daß wir für allen aus solchen Transporten der Bahngesellschaft erwachsenden Schaden im Sinne des Gesetzes vollen Ersatz beanspruchen müssen. Spätere, in mehr indirekter Weise an uns gelangte sachbezügliche Anregungen erledigten wir jeweilen durch Wiederholung der eben mitgetheilten Erklärung.

2. Die Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht, gestatten uns, da die belangreichern Mittheilungen aus diesem Gebiete in andern Abtheilungen Platz zu finden hatten, eine sehr kurze und nur noch ergänzende Berichterstattung.

Im Anschlusse an Petitionen, welche aus dem Aargauischen Seethale und Freiamte an den Großen Rath von Aargau für Herstellung verbesserter Kommunikationen des Seethales mit der Station Ruppertsweil und des Freiamtes mit der Station Wildegg gelangten, glaubten wir, da die Verbesserung der Verbindungsstraßen mit den Stationen immer eine Vermehrung der Bahnfrequenz nach sich zieht, das gleiche Gesuch auch unsererseits an die oberste Landesbehörde des Kantons Aargau richten zu sollen. Wir beriefen uns in unserer Eingabe mit auf den Umstand, daß die Nordostbahn-Gesellschaft für die Bewilligung zu dem Baue der Eisenbahn über Ruppertsweil statt über Lenzburg eine Baarzahlung von Fr. 700,000 leisten mußte, während doch das Tracé über Ruppertsweil den Interessen des gesammten Kantons Aargau und der Schweiz viel besser entsprach, daß unter diesen Umständen jene Geldleistung doch wohl nur die Bedeutung haben konnte, daß vermittelt derselben den Lokalinteressen, welche bei jener Tracéentscheidung allgemeinen Landesinteressen hintangesezt werden mußten, bestthunlicher Ersatz verschafft werden solle und daß, nachdem Lenzburg eine solche Entschädigung durch Verbesserung der Straße nach Wildegg zu Theil geworden, dem Seethale und Freiamte ein Anrecht auf gleiche Berücksichtigung nicht abzuspprechen sein dürfte. Unsere Bittschrift scheint beim Großen Rathe von Aargau vorläufig eine nicht ungünstige Aufnahme gefunden zu haben.

Die Vereinbarung, welche früher mit der Regierung von Aargau betreffend den Bezug des Dhm-geldes auf der Station Brugg getroffen worden ist, wurde auf die Stationen Wildegg und Aarau ausgedehnt und, um einem von der Regierung von Aargau geäußerten Wunsche zu entsprechen, dem von der letztern mit der Centralbahn-Gesellschaft abgeschlossenen den gleichen Gegenstand betreffenden Vertrage angepaßt.

Wir waren wiederholt im Falle, uns an die Regierung von Thurgau zu wenden und sie anzufragen, die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, damit die Wuhrungeu an der Thur in der Nähe der Eisenbahnbrücke rechtzeitig und zweckmäßig ausgeführt, beziehungsweise ergänzt werden.

Im Berichtsjahre ist ein Vertrag mit der Regierung von Thurgau über den Transport des von ihr aus den Württembergischen und Bayerischen Salinen zu beziehenden Salzes von den Hafenplätzen

Ludwigshafen und Lindau nach Gottlieben und Romanshorn und von letzterem Orte nach verschiedenen Thurgauischen Eisenbahnstationen, sowie über die Lagerung der Salzvorräthe in Romanshorn und auf den Zwischenstationen abgeschlossen worden. Der Vertrag bringt Thurgau den Vortheil einer Frachtermäßigung, während er hinwieder der Nordostbahn Transporte zuführt, die ihr bisanhin entgangen sind.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Es liegt uns in diesem Abschnitte vorerst ob, über die weitere Vollziehung des Vertrages, welcher am 26. August 1857 zwischen der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn-Gesellschaft betreffend Herstellung der Verbindungsbahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut abgeschlossen worden ist, Bericht zu erstatten. Wir haben schon in unserm letztjährigen Geschäftsberichte zur Kenntniß bringen können, daß wir den Vertrag sowohl dem Bundesrathe als der Regierung von Aargau vorgelegt haben, daß uns von Seite des Bundesrathes die Erwiderung, „er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes enthalte, gegen die Ausführung desselben nichts einzuwenden und er beschränke sich somit darauf, „von dem Vertrage Vormerkung zu nehmen,“ und hinwieder von Seite der Regierung von Aargau die Rückantwort, sie habe „auch von dem Standpunkte der kantonalen Interessen aus gegen den Vertrag nichts einzuwenden“, zu Theil ward, und daß dann auf Grundlage dieser Erklärungen die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Vertrage statt gefunden habe. War der Vertrag in Folge dessen in jeder Beziehung rechtsbeständig geworden, so mußte es uns nicht wenig befremden, von dem Bundesrathe die Mittheilung zu erhalten, daß der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen und das Gründungskomite für die untere Glattthalbahn in Bülach mit dem Gesuche an ihn gelangt seien, er wolle jenem Vertrage die Ratifikation verweigern, weil derselbe eine Bestimmung enthalte, nach welcher andere Linien von der direkten Verbindung mit Baden ausgeschlossen seien. Vom Bundesrathe um unsere Vernehmlassung in Sachen angegangen, glaubten wir uns über die Unrichtigkeit der erhobenen Einwendung nicht verbreiten, sondern ausschließlich nachweisen zu sollen, daß ein Eintreten auf das Gesuch schon mit Rücksicht darauf, daß diese Angelegenheit zu gänzlicher Erledigung gediehen sei, als durchaus unstatthaft erscheine. Die Erwiderung des Bundesrathes an die Reklamanten ging dahin, „der fragliche „Vertrag sei ihm seiner Zeit vorgelegt worden und er habe nach Prüfung desselben ohne Ratifikationsformlichkeiten einfach erklärt, daß er gegen die Ausführung der Uebereinkunft keine Einwendung zu machen habe, „da sie nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes enthalte; bei dieser Sachlage könne er „daher nicht einem Gesuche Folge geben, welches dahin gehe, dem Vertrage die Ratifikation gar nicht oder „nur unter gewissen Bedingungen zu ertheilen; übrigens sei durch den Beschluß des Bundesrathes „der Ausführung des Staatsvertrages mit Baden v. J. 1852 und der Kompetenz der Eidgenössischen „Behörden in keiner Weise vorgegriffen und sollten später wirkliche Konfliktfälle eintreten, so hätten alsdann „die zuständigen Behörden das Maaßgebende zu verfügen.“ Da der Bundesrath uns von dem Inhalte seiner Erwiderung an die Reklamanten Kenntniß zu geben sich veranlaßt sah, so hielten wir es für ange-



messen, rückantwortlich „die der Nordostbahn-Gesellschaft in Sachen zustehenden Rechte in jeglicher Richtung „bestens zu verwahren“. — Gemäß dem in Rede stehenden Vertrage soll die Verbindungsbahn Turgi-Waldshut spätestens mit 1. Mai 1860 dem Betriebe übergeben werden. Nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten auf dieser Bahnstrecke läßt sich annehmen, daß längstens mit Vollendung der Eisenbahnbrücke über den Rhein, des größten Bauwerkes der Linie, auch die sämtlichen übrigen Bauten zu Ende geführt sein werden. Die Großherzoglich Badische Oberdirektion des Straßen- und Wasserbaues, unter deren Leitung die Brücke über den Rhein ausgeführt wird, hofft, dieselbe schon bis 1. August laufenden Jahres dem Betriebe übergeben zu können und es darf somit die Eröffnung der ganzen Bahnstrecke Turgi-Waldshut bereits auf diesen nahen Zeitpunkt in Aussicht genommen werden. Da für die von Turgi bis zu der Rheinbrücke reichende Bahnstrecke, deren Bau der Nordostbahn-Gesellschaft obliegt, noch näher gerückte Vollendungstermine aufgestellt sind, so hatten wir uns die Frage vorzulegen, ob nicht die Bahnstrecke Turgi-Koblentz vorerst partiell dem Betriebe übergeben werden solle. Wir verneinten unter Zustimmung des Verwaltungsrathes diese Frage, da jenes Bruchstück doch nicht viel früher als die ganze Linie dem Verkehre hätte anheimgegeben werden können und da solche partielle Bahneröffnungen neben andern Uebelständen namentlich auch denjenigen mit sich bringen, daß die unausweichlichen provisorischen Bauten an den zeitweiligen Endstationen unverhältnißmäßige Kosten veranlassen. — Der Vertrag, über dessen weitere Vollziehung wir Bericht erstatten, schreibt vor, daß die Badische Eisenbahnverwaltung auch die für den Betrieb der Nordostbahn in dem Bahnhofe zu Waldshut erforderlichen Lokalitäten und Einrichtungen herzustellen und der Nordostbahn-Gesellschaft unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen habe. Die Unterhandlungen, welche betreffend die Ausführung definitiver Bauten zum Zwecke der Erfüllung dieser Vertragsbestimmung mit der Badischen Oberdirektion des Straßen- und Wasserbaues zu pflegen sind, befinden sich in bestem Gange.

Den Kreis der Eisenbahnunternehmungen anlangend, mit welchen sich die unsrige auf Grundlage von Unterhandlungen, die entweder früher schon zum Abschlusse gediehen oder im Berichtsjahre durchgeführt, beziehungsweise angebahnt worden sind, in direktem Verkehre befindet und mit welchen Verträge betreffend das Durchlaufen der Güterwagen oder ganzer Züge von einer Bahn auf die andere abgeschlossen worden sind, haben wir vorerst zu erwähnen, daß mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft Verträge betreffend Einrichtung eines direkten Verkehrs sowie über das Durchlaufen der Güterwagen und ganzer Züge abgeschlossen sind, deren wir theilweise schon in dem letztjährigen Geschäftsberichte Erwähnung thun konnten. Wir stehen gegenwärtig mit dem Direktorium der Centralbahn betreffend einige in diesen Verträgen anzubringende Modifikationen, welche sich auf Grundlage der mittlerweile gemachten Erfahrungen als notwendig herausgestellt haben, in Unterhandlung. — Mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen sind in neuerer Zeit Verträge betreffend Einführung eines direkten Personen- Gepäck- und Waarenverkehrs, sowie bezüglich des Durchlaufens der Güterwagen auf ähnlichen Grundlagen, wie es früher mit der Centralbahn-Gesellschaft geschehen ist, förmlich abgeschlossen worden. Schon geraume Zeit vorher sind in Folge von Anerbietungen, welche wir der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen machten, die Vorschriften dieser Verträge faktisch zur Ausübung gebracht worden. — Die mit der Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten

abgeschlossenen, schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten Verträge über direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Staatsbahn und betreffend gemeinschaftliche Besorgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen sind, abgesehen von einigen untergeordneten Modifikationen, im Wesentlichen in unverändertem Bestande geblieben. — Die Unterhandlungen, welche wir gemäß einer in unserm vorjährigen Geschäftsbericht niedergelegten Mittheilung mit der Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten betreffend Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Eisenbahnen angeknüpft hatten, sind mittlerweile dahin gediehen, daß der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen diesen beiden Bahnen mit dem 1. August des Berichtsjahres ins Leben getreten ist, während in Betreff der Einführung eines direkten Güterverkehrs ein Abschluß noch nicht erzielt werden konnte. — Die Direktion der Badischen Verkehrsanstalten sprach den Wunsch gegen uns aus, wir möchten schon vor Eröffnung der Verbindungsbahn Turgi-Waldshut, welche vertragsgemäß die Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn zur Folge haben wird, zur Einführung eines direkten Waarenverkehrs zwischen den beiderseitigen Bahnen in der Weise Hand bieten, daß die Badische Eisenbahnverwaltung den Transport der Güter zwischen Baden und Waldshut mittelst gewöhnlicher Fuhrwerke besorgen und sich dabei auf den Standpunkt stellen würde, wie wenn die Badische Bahn bis Baden reichte und die Uebergabe der Güter von der Badischen Verwaltung an die Nordostbahn-Gesellschaft und umgekehrt in Baden stattfände. Wir glaubten diesem Ansuchen um so eher entsprechen zu sollen, als wir uns nicht verhehlten, daß Gütertransporte, welche auf diese Weise wenigstens einem Theile der Nordostbahn gesichert werden, sonst sehr leicht mit gänzlicher Umgehung unserer Bahn nach Zürich und Winterthur gelangen könnten. Der Verwaltungsrath gab seine Zustimmung zu dieser Anschauungsweise dadurch zu erkennen, daß er einem von uns mit der Direktion der Badischen Verkehrsanstalten abgeschlossenen sachbezüglichen Vertrage seine Genehmigung erteilte. — Endlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß der im Frühling des Berichtsjahres eingeführte direkte Personen- Gepäck- und Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und der Schweizerischen Westbahn, welcher durch die Centralbahn und die Dampfschiffahrt auf den Juraseen vermittelt wird, fortbesteht, daß nun auch ein direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Nordostbahn und der Französischen Ostbahn über das Gebiet der Centralbahn hin eingerichtet ist, daß im Laufe des Berichtsjahres der zwischen der Württembergischen Staatsbahn und der Nordostbahn bestehende direkte Personen- Gepäck- und Waarenverkehr auf die Centralbahn über das Gebiet der Nordostbahn hin ausgedehnt worden ist und daß wir eben damit beschäftigt sind, die gleiche Erweiterung des zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Bahnen bestehenden direkten Verkehrs herbeizuführen. Wir glauben auch schließlich noch besonders hervorheben zu dürfen, daß in Folge unsererseits erfolgter Anregungen ein direkter Personen- Gepäck- und Güterverkehr zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Centralbahn unter Durchlaufen der beiderseitigen Güterwagen und ebenso ein direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Französischen Ostbahn ins Leben getreten ist.

Konnten die Unterhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Einrichtung eines direkten Verkehrs und bezüglich des Durchlaufens der Wagen zu Ende geführt werden, so sind hinwieder andere betreffend die Mitbenutzung der Bahnhöfe von Winterthur und Wallisellen, sowie

dann auch der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zur Zeit noch schwebend. — Die Unterhandlungen betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur waren schon im Frühsommer des Berichtsjahres so weit gediehen, daß ein von unserer Seite auf Grundlage wiederholter Konferenzialverabredungen ausgearbeiteter Entwurf zu einem sachbezüglichen Vertrage der Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen mitgetheilt werden konnte. Obschon nun mittlerweile eine Einigung namentlich auch über die Quote, mit welcher sich die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen an der Verzinsung des auf den Bahnhof Winterthur verwendeten Kapitals und an den Kosten der Besorgung des Dienstes auf dem Bahnhofe zu betheiligen hat, noch nicht erzielt worden ist, so geben wir uns doch der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß auch die Unterhandlungen betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur in einer Verständigung ihren Abschluß finden werden. — Die den Bahnhof Wallisellen beschlagenden Unterhandlungen sind einfacherer Natur und es hat zwischen den Abordnungen der beiderseitigen Gesellschaften in Betreff aller wesentlicher Punkte bereits eine vorläufige Vereinbarung stattgefunden, die wohl nur noch in die Form eines abschließlichen Vertragsentwurfes gebracht werden muß, um auch diesen Theil der Unterhandlungen zu einem erspriechlichen Ziele zu führen. — Von besonderer Wichtigkeit sind endlich die in Betreff der Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen obschwebenden Unterhandlungen. Deshalb sowie um des Interesses willen, das sie besonders auch in den dabei betheiligten Landesgegenden finden dürften, glauben wir etwas einläßlicher auf dieselben eintreten zu sollen. In einer unter dem 23. Februar 1858 an uns gerichteten Zuschrift sprach der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen „seine Ansicht dahin aus, daß er sich bei dem Umstande, „daß der Wagenwechsel und die Umladung in Wallisellen wegen der geringen Entfernung dieser Station von „Zürich ganz besonders unbequem sei und daß die in einer ziemlich unbewohnten und der Entwicklung eines „irgend bedeutenden Verkehrs nicht günstigen Gegend gelegene Durchgangstation Wallisellen kaum als Endpunkt „der Glattthallinie werde betrachtet werden können, sondern daß als solcher offenbar und folgerichtig nur Zürich „selbst angesehen werden müsse, zu dem Begehren der Gestattung durchgehender Fahrten für Personen und „Güter über Wallisellen nach und von Zürich, immerhin gegen angemessene Vergütung, berechtigt glaube,“ weshalb er uns „um unsere beförderliche Rückäußerung, ob wir hiemit einverstanden und ob wir bereit „seien, die Sache auf dem Konferenzwege zu behandeln, ersuche.“ Unsere Erwiderung ging dahin, „daß, wenn „wir entschieden in Abrede stellen müssen, daß der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen ein derartiges „Recht zustehet, und wenn wir diese unsere Anschauungsweise für dermaßen selbstverständlich ansehen, daß wir „eine Begründung derselben für überflüssig halten müßten und daher unterlassen, hinwieder von uns aner- „kannt werde, daß für uns unter Umständen Konvenienz vorliegen könnte, zu einer Einrichtung, wie sie an- „gestrebt werde, Hand zu bieten.“ Dabei wiesen wir übrigens schon von vornherein darauf hin, „daß wir „bei daherigen Verhandlungen den natürlichen Zusammenhang, welcher zwischen einer derartigen Einräumung „und dem Vorgehen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in Betreff der Herstellung anderweitiger Fortsetzungen ihrer Linien bestehe, vor allem aus ins Auge zu fassen im Falle wären.“ Bei den Konferenzen, welche Ende Mai und Anfangs Juni des Berichtsjahres zwischen Delegirten der beiderseitigen Gesellschaften stattfanden und in welchen namentlich die schon erwähnten Unterhandlungen bezüglich der Mitbe-

nutzung des Bahnhofes Winterthur durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gefördert wurden, drang unsere Abordnung, unter Hervorhebung der Wünschbarkeit einer Verständigung über die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen vom Standpunkte der Verkehrsinteressen aus, auf Fortsetzung der Konferenzen namentlich auch Behufs Verhandlung dieses wichtigen Punktes. Es wurde dann auch wirklich beschlossen, eine weitere Konferenz zu dem angegebenen Zwecke abzuhalten und auf dieselbe sachbezügliche Instruktionen der beiderseitigen Gesellschaftsbehörden einzuholen. Die Abordnung der Vereinigten Schweizerbahnen erklärte sich aber wiederholt verhindert, einer solchen Konferenz beizuwohnen. Mittlerweile war im Anfange des Monats Juli von Mitgliedern des in Paris residirenden Comité's der Vereinigten Schweizerbahnen durch eine Mittelsperson das Ansuchen an uns gerichtet worden, wir möchten diesem Comité die Anerbietungen zur Kenntniß bringen, welche wir betreffend die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in die Instruktion an unsere Abordnung zu jener verabredeten weiteren Konferenz niedergelegt hätten. Wir entsprachen diesem Wunsche sofort bereitwillig, ohne daß unsere Eröffnungen zu dortseitigen Erwiderungen Veranlassung gegeben hätten. Nur der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen äußerte in einer unter dem 17. Juli an uns gerichteten Zuschrift sein im Hinblick auf die angeführten Thatsachen wohl nicht begründetes Befremden darüber, daß wir, indem wir jene Mittheilung dem Parisercomité gemacht, ihn gewissermaßen umgangen hätten, und knüpfte an diese Ausstellung die Erklärung, daß er, bevor die Bundesversammlung über den ihr vorgelegten Entwurf zu einem Nachtragsgesetze betreffend die Eisenbahnen entschieden haben werde, zu einer Fortsetzung der Unterhandlungen nicht Hand bieten könne. Dieser Entscheid erfolgte am 30. Juli. Am 23. August sodann theilte uns der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen unter Berufung auf seine Zuschrift vom 17. Juli mit, „er werde binnen Kurzem im Falle „sein, uns sachbezügliche Mittheilungen zugehen zu lassen.“ Als diese aber gleichwohl fortwährend ausblieben, und die Eröffnung der Linthlinie durch die Presse in nahe Aussicht gestellt wurde, sahen wir uns genöthigt, in einer am 3. October an den Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen gerichteten Zuschrift vorerst einen Rückblick auf die in Sachen stattgehabten Verzögerungen zu werfen und sodann schließlich zu erklären, „daß wir bei dieser Sachlage lediglich darauf angewiesen seien, auf der einen Seite die endliche Abhaltung „der schon Anfangs Juni beschlossenen Konferenz Behufs Erzielung einer Verständigung über die Einrichtung „der Station Wallisellen sowie über die Vermittlung des Verkehrs zwischen der Glattthal- und der Nordost- „bahn im Allgemeinen und den Transport der in Wallisellen von der Glattthallinie auf die Nordostbahn „oder von der letztern auf die erstere übergehenden Reisenden namentlich auch auf der Bahnstrecke Wallisellen- „Zürich im Besondern neuerdings und nachdrücklich in Vorschlag zu bringen, auf der andern Seite aber auch „alle und jede Verantwortlichkeit für die Inkonvenienzen, welche aus der ohne unsere Schuld, ja entgegenun- „fern fortgesetzten Anregungen stattfindenden Verzögerung der dießfalls erforderlichen Vereinbarungen für das „Publikum entstehen dürften, des Bestimmtesten von uns abzulehnen.“ In Folge dieser Zuschrift erklärte nun der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen, „mit uns über die sämtlichen berührten Punkte in „Konferenzverhandlungen treten zu wollen,“ worauf dann endlich am 16. October die längst verabredete Konferenz stattfand. In dieser Konferenz wiederholten wir die Anerbietungen betreffend Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen,

welche wir schon Anfangs Juli in der angegebenen Weise dem Parisercomité mitzutheilen veranlaßt worden waren. Es wurden dieselben durchgesprochen und unsererseits in Berücksichtigung erfolgter Ausstellungen modifizirt. Die Schlußverabredung an der Konferenz ging dahin, daß nach einer noch vorzunehmenden Actenvervollständigung die Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen den hierseitigen Delegirten zu erklären habe, ob sie im Allgemeinen auf Grundlage der von uns gemachten Anerbietungen in weitere Unterhandlungen einzutreten geneigt sei, wobei es die Meinung habe, daß, wenn diese Erklärung im bejahenden Sinne abgegeben werde, dann von der hierseitigen Abordnung ein bis in alle Einzelheiten gehender Vertragsentwurf ausgearbeitet werden solle. Nachdem die Actenvervollständigung am 3. November stattgefunden hatte, gab die Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen der unsrigen am 23. Dezember die Erklärung ab, „daß sie grundsätzlich und im Allgemeinen ganz bereit sei, auf Grundlage der in der Konferenz vom 16. Oktober gepflogenen Besprechung und unsererseits gemachten Propositionen eine definitive Vereinbarung mit uns zu erzielen.“ Unsere Abordnung arbeitete nun verabredetermaßen einen Vertragsentwurf aus und übermittelte denselben unter dem 18. März abhin den dortseitigen Delegirten. Wir glauben die wesentlichsten Bestimmungen dieses Entwurfes um so unbedenklicher in unsern Geschäftsbericht aufnehmen zu sollen, als die Hauptgrundlagen unserer sachbezüglichen Anerbietungen schon längst, wenn auch theilweise entstellt, in die Oeffentlichkeit gedrungen sind. Die wichtigsten Artikel des Vertragsentwurfes sind folgende: „Die Nordostbahn = Gesellschaft räumt der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen das Recht der Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen = Zürich und des Bahnhofes Zürich Behufs Vermittlung desjenigen Verkehrs ein, welcher auf der Bahnlinie Chur — Glarus — Wallisellen an letzterem Orte anlangt, dort von den Vereinigten Schweizerbahnen auf die Nordostbahn übertritt und nach Zürich, beziehungsweise über Zürich hinaus geht oder welcher sich in der entgegengesetzten Richtung bewegt. Ueberall, wo in dem Vertrage von einer Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen = Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Rede ist, soll darunter eine Mitbenutzung ausschließlich zur Vermittlung des in diesem Artikel bezeichneten Verkehrs verstanden sein“ . . . „Damit die Bahnstrecke Wallisellen = Zürich durch die zwei kontrahirenden Gesellschaften neben einander in einer beiderseits thunlichst ungehemmten Weise betrieben werden könne, verpflichtet sich die Nordostbahn = Gesellschaft, noch vor der Einführung des Fahrtenplanes für den Sommer 1859 auf jener Bahnstrecke das zweite Geleise zu legen, wobei es die Meinung hat, daß dann das eine Geleise für die von Wallisellen nach Zürich und das andere für die in der umgekehrten Richtung sich bewegenden Züge der beiden Gesellschaften benutzt werden soll“ . . . „Die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen erstreckt sich auf den ganzen inneren und äußeren Bahnhof mit Ausnahme derjenigen Bestandtheile, welche ausschließlich für den Dienst der einen oder der andern der beiden kontrahirenden Gesellschaften bestimmt sind. (Diese Bestandtheile werden nun in dem Vertragsentwurfe der Reihe nach aufgeführt.)“ . . . „Die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen schließt in sich, daß das auf demselben angestellte Dienstpersonal der Nordostbahn auch die gesammten zur Bedienung der Bahnzüge der Vereinigten Schweizerbahnen erforderlichenrichtungen, worunter jedoch die Reinigung des Betriebsmaterials, die Vornahme von Reparaturen an demselben, die sämmtlichen Manipulationen mit dem Brennmaterial und das Fassen von Wasser für die Lokomotiven nicht verstanden sein sollen, besorgt“ . . . „Die Nordostbahn = Gesellschaft verpflichtet sich, der Gesellschaft der Verei-

„nigten Schweizerbahnen ein Grundstück abzutreten, beziehungsweise für dieselbe ein Grundstück zu erwerben, welches, an den Bahnhof in Zürich in seiner jetzigen Begrenzung unmittelbar anstoßend, zur Herstellung der ausschließlich für den Dienst der Vereinigten Schweizerbahnen bestimmten Gebäude, Materialablagerungsplätze u. s. w. zu benutzen, dabei übrigens in den Bereich des Bahnhofes, wenn auch als eine besondere Abtheilung desselben, zu ziehen ist. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hat der Nordostbahn-Gesellschaft die Auslagen zu ersetzen, welche der Letztern um dieses Grundstückes willen erlaufen sind oder noch erlaufen werden“ . . . „Die Planirung der ausschließlich für den Dienst der Vereinigten Schweizerbahnen bestimmten Abtheilung des Bahnhofes Zürich sowie die Herstellung und Unterhaltung der Gebäude und Gegenstände des Oberbaues auf derselben werden der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anheimgegeben“ . . . „Unter Vorbehalt der der Nordostbahn-Gesellschaft Kraft ihrer allgemeinen und besondern Vorschriften für das Dienstpersonal zustehenden Disziplinargewalt ist die Anstellung, Besoldung und Entlassung des Personales, welches den Dienst auf der ausschließlich von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen benutzten Abtheilung des Bahnhofes Zürich zu versehen hat, Sache der Letztern Gesellschaft“ . . . „Der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen steht die Aufstellung eines beliebigen Fahrtenplanes für ihre auf der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich sich bewegenden Bahnzüge zu. Es ist derselbe jedoch dem Fahrtenplane der Nordostbahn in der Art anzupassen, daß der letztere durch den erstern in keiner Weise gestört wird. Jedenfalls soll durch den Fahrtenplan für die Vereinigten Schweizerbahnen die Abfahrt der Bahnzüge der Letztern von Zürich, beziehungsweise Wallisellen jeweilen mindestens eine Viertelstunde vor oder nach der Abfahrt der in gleicher Richtung mit jener sich bewegenden Züge der Nordostbahn festgesetzt werden“ . . . „Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen ist auch zur Anordnung von Extrazügen auf der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich berechtigt. Für die Ausführung von solchen ist jedoch jeweilen im einzelnen Falle die Bewilligung der Bahnhof=Inspektion Zürich nachzusuchen, welche sie zu erteilen verpflichtet ist, wenn nicht Rücksichten der Sicherheit oder eines ungehemmten Betriebes der Nordostbahn im Wege stehen“ . . . „Die Taxen, welche auf der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich für den Transport derjenigen Personen, Waaren u. s. w., die in Wallisellen von den Vereinigten Schweizerbahnen auf die Nordostbahn oder von der Letztern auf die erstern übergehen, bezogen werden, fallen in ihrem ganzen Umfange der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu“ . . . „Die Taxen für den Transport von Personen, welche sich von Zürich nach Derlikon oder nach Wallisellen oder von Derlikon nach Wallisellen begeben oder diese drei Distanzen in der umgekehrten Richtung zurücklegen und welche sich zu dem Ende hin der Bahnzüge der Vereinigten Schweizerbahnen bedienen sollten, fallen der Nordostbahn-Gesellschaft zu, ohne daß die Letztere der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für den Transport solcher Personen eine Entschädigung zu leisten hätte“ . . . „Der Betrag der Taxen für die Transporte der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich wird, soweit die Taxen dieser Gesellschaft zufallen, von der Letztern nach Belieben, immerhin jedoch unter Beachtung der diesfalls bestehenden konzeptionsgemäßen Verpflichtungen, festgesetzt“ . . . „Der von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen Zürich und des Bahnhofes Zürich zu bezahlende Pachtzins besteht in den nachfolgenden Leistungen: „1) Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bezahlt der Nordostbahn-Gesellschaft einen zu 5% berechneten jährlichen Zins des vierten Theiles des jeweiligen für die Bahnstrecke Wallisellen-Zürich verwendeten Bau-

„Kapitales \*). Diese Bahnstrecke fällt von der letzten Zürichwärts gelegenen Weiche des Bahnhofes Wallisellen bis zu der ersten gegen Wallisellen hin liegenden Weiche des Bahnhofes Zürich in Berechnung; „2) die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bezahlt der Nordostbahn-Gesellschaft einen zu 5 % berechneten jährlichen Zins des sechsten Theils des jeweiligen auf den Bahnhof Zürich, soweit er von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen mitbenutzt wird, verwendeten Baukapitales \*\*); 3) die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen theiligt sich mit denselben Quoten an den Kosten der Unterhaltung der Bahnstrecke Wallisellen = Zürich und des Bahnhofes Zürich, soweit sie den letztern mitbenutzt, wie sie auch, falls der gegenwärtige Vertrag im Verfolge aufgehoben werden sollte, für den dannzumaligen durch Abnutzung (dépérissement) entstandenen Minderwerth der Bahnlinie Wallisellen-Zürich und der von ihr mitbenutzten Bestandtheile des Bahnhofes Zürich in dem gleichen Verhältnisse Ersatz zu leisten hat; „4) die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen theiligt sich endlich mit den gleichen Quoten an den Besoldungen und Löhnen des für die Bewachung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich, sowie für die Bedienung der Station Derlikon und des Bahnhofes Zürich angestellten Personales, soweit das letztere nicht ausschließlich für den Dienst der Nordostbahn oder der Vereinigten Schweizerbahnen bethätigt ist. Diese Bestimmung findet für den Fall, daß besondere Lokomotiven zur Besorgung des Dienstes auf dem Bahnhofe in Zürich verwendet werden, auf die darüber erlaufenden Kosten analoge Anwendung“ . . „Der Vertrag tritt sofort in Kraft und mit der Einführung des Sommerfahrtenplanes für 1859 in Wirksamkeit. Er ist 5 Jahre lang, von dem Zeitpunkte des Abschlusses desselben an gerechnet, unaufkündbar. „Nach Ablauf dieses Zeitraumes kann er von beiden Kontrahenten jederzeit unter Beobachtung einer Kündungsfrist von einem halben Jahre aufgekündigt werden. Der Nordostbahn-Gesellschaft steht dieses Kündungsrecht auch innerhalb jener 5 Jahre zu, falls die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen eine oder beide ihrer in die Nordostbahn ausmündenden Linien über dieselbe hinaus selbst ausdehnen oder die Erbauung solcher Eisenbahnen ihrerseits unterstützen würde. Sollte die Nordostbahn-Gesellschaft von dem ihr unter der ebenerwähnten Voraussetzung eingeräumten Kündungsrechte Gebrauch zu machen in den Fall gesetzt werden oder würde die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nach Ablauf der 5 Jahre den gegenwärtigen Vertrag kündigen, so wäre die Nordostbahn-Gesellschaft berechtigt, von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen Rückerstattung der auf die Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich verwendeten Kosten zu verlangen, wogegen die Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, aus welchen dasselbe besteht, der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen Behufs sofortiger Entfernung zur Verfügung zu stellen wären. Würde hinwieder die Nordostbahn-Gesellschaft nach Ablauf der 5 Jahre diesen Vertrag aufkünden, so hätte sie für die Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich keine Entschädigung zu beanspruchen, dagegen das von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für Herstellung der zu ihrem

---

\*) Der Vertragseutwurf stellt sich hiebei auf den Standpunkt, daß über die Bahnstrecke Wallisellen-Zürich der Verkehr von 4 Linien, nämlich derjenigen von Schaffhausen, von Romanshorn, von Nordschach und von Chur-Glarus, vermittelt werde.

\*\*) In dem Vertragseutwurfe wird hiebei von der Annahme ausgegangen, daß der Bahnhof Zürich außer den 4 in der vorigen Anmerkung aufgeführten Verkehrslineen noch die 2 weiteren Zürich-Waldschut und Zürich-Marau, wenn auch die beiden letztern eine Strecke weit nur Eine Linie bilden, zu bedienen bestimmt sei.

„ausschließlichen Gebrauche dienenden Gebäulichkeiten, Materialablagerungsplätze u. s. w. erkaufte Areal gegen „Erfaz des dafür bezahlten Kaufpreises, sowie die auf demselben hergestellten Gebäude und Gegenstände des „Oberbaues sammt Zubehörenden, gegen Vergütung des dannzumaligen Werthes derselben zu übernehmen.“ Wir sind nunmehr einer rückantwortlichen Erklärung über diesen Vertragsentwurf Seitens der Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gewärtig.

### III. Capitalbeschaffung.

Nachdem gegen den Schluß des Berichtsjahres verschiedene noch schwebende Baufragen von erheblicher finanzieller Tragweite hatten zur Erledigung gebracht werden können und da uns nun zum Theile in Folge dessen in Betreff der sämtlichen noch nicht zu Ende geführten oder erst noch in Angriff zu nehmenden Bauten unserer Unternehmung verbindliche Uebernahmeverträge von Unternehmern oder doch genauer ausgearbeitete Kostenvoranschläge vorgelegt werden konnten, sahen wir uns in die Lage gesetzt, auf zuverlässigern Grundlagen, als es früher nie der Fall sein konnte, eine Zusammenstellung des für die gänzliche Vollendung der Nordostbahn erforderlichen Kapitales zu veranstalten. Die Anfertigung einer solchen Zusammenstellung erschien aber um so dringlicher, als die Konjunkturen für die Aufnahme eines Schlußanlehens sich äußerst vortheilhaft gestalteten und darum, sollte der günstige Augenblick nicht unbenutzt verstreichen, die erforderlichen Einleitungen zum Abschlusse des Anlehens, wozu die Feststellung seines Betrages vor Allem gehörte, ohne Verzug zu treffen waren. Ein von uns angefertigtes und auch dem Verwaltungsrathe vorgelegtes Tableau ergab, daß, falls weitere Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich auf spätere Zeit verschoben werden, was als durchaus thunlich und auch in mehrfacher Beziehung als zweckmäßig erscheint, noch ein Schlußanleihen von Fr. 2,970,029 oder in runder Summe von 3 Millionen Franken aufgenommen werden müsse. Dabei heben wir hervor, daß in dieses Tableau theils eine Summe von Frk. 500,000 für „Unvorhergesehenes“, wozu noch Frk. 29,971, um welche der Betrag des Anlehens zum Zwecke der Abrundung der zu entlehrenden Summe erhöht wurde, hinzuzurechnen sind, theils eine Position von Fr. 352,000 für „Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich“ für den Fall des Abschlusses des von uns der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anerbötenen Vertrages betreffend Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich aufgenommen wurde, worin zum größten Theile die Erklärung dafür zu finden ist, daß der Schlußbedarf der Nordostbahn-Unternehmung nunmehr auf 3 Millionen Franken angeschlagen wird, während der letztjährige Geschäftsbericht bloß 2 Millionen in Aussicht nahm. Der Verwaltungsrath beschloß auf unsern Vorschlag dann wirklich, ein Schlußanleihen im Betrage von 3 Millionen Frkn. pari und zu 4½ % verzinslich aufzunehmen, wobei es die Meinung haben sollte, daß vermittelt desselben der gänzliche Ausbau des Nordostbahnnetzes zu bewerkstelligen und nur die Ausführung weiterer Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich einer spätern Zeit vorzubehalten sei, und ebenso trat der Verwaltungsrath unserm Antrage bei, das Anleihen mit Rücksicht auf den verhältnißmäßig geringen Betrag der zu entlehrenden Summe und im Hinblick auf die günstigen Konjunkturen, die damals obwalteten, nicht zu fester Uebernahme zu begeben, sondern einfach auf dem Bureau der Nordostbahn und ferner gegen Zusicherung der üblichen Provision von ½ % für Entgegennahme der Zeichnungen bei verschiedenen Geldinstituten und Bankhäusern zu freier Unterzeichnung



öffentlich aufzulegen. Statt der verlangten 3 Millionen Franken wurden Frs. 6,529,000 gezeichnet, so daß eine Reduktion der erfolgten Subscriptionen nothwendig wurde, welche nach den schon bei den frühern Anleihen der Nordostbahn in Anwendung gebrachten Grundsätzen bewerkstelligt ward. Dieses Ergebnis durften wir als einen in der untrüglichen Weise geleisteten und darum um so ermunternden Beweis für das Vertrauen, welches das Publikum in die Solidität unserer Unternehmung setzt, begrüßen. Wir erwähnen noch, daß der Betrag der für die Aufnahme dieses letzten Anleihe von uns bezahlten Provisionen sich auf die geringe Summe von Frk. 13,547. 50 beläuft.

Werfen wir zum Schluß noch einen Blick auf die gesammte Finanzlage der Nordostbahn-Unternehmung, wie sie sich nunmehr endschafflich gestalten dürfte, so stellt sich folgendes Ergebnis heraus:

Das Actienkapital beträgt in 57,416 volleinbezahlten Actien . . . . .	Fr. 28,708,000. —
Das Obligationenkapital beträgt	
an 5prozentigen Obligationen . . . . .	Fr. 17,100,000
an 4½ „ „ . . . . .	„ 3,000,000
an 3 „ „ . . . . .	„ 817,950
	<hr/>
	Fr. 20,917,950. —
Das für den Ausbau des Nordostbahnnetzes (abgesehen von weiteren Hochbauten auf dem Bahnhofe in Zürich) erforderliche Actien- und Obligationenkapital beläuft sich also auf . . . . .	Fr. 49,625,950. —
Wird von der letztern Summe der ungefähre Betrag der von andern Eisenbahnverwaltungen vertragsgemäß an die Nordostbahn-Gesellschaft zu 5 % zu verzinsenden oder derselben zu ersetzenden Quoten des von dieser Gesellschaft für Bahnhöfe und Doppeldämme, welche von jenen Verwaltungen mitbenutzt werden, in vollem Umfange ausgelegten Kapitals mit . . . . .	Fr. 1,300,000
und der Kostenbetrag der Dampfschiffe der Nordostbahn, welcher sich gemäß der auf 31. Dezember 1858 abgeschlossenen Hauptrechnung auf . . . . .	„ 817,357
beläuft, somit im Ganzen . . . . .	<hr/>
abgezogen,	Fr. 2,117,357. —
und wird die restirende Summe von . . . . .	Fr. 47,508,593. —
auf die 178 Kilometer, aus welchen das gesammte Netz der Nordostbahn besteht, vertheilt, so stellen sich die Baukosten der letztern per Kilometer auf Fr. 266,902.	
Wollte aber, wohl nicht ganz richtiger Weise, zu den Baukosten der Eisenbahn der Kostenbetrag der Dampfschiffe mit . . . . .	Fr. 817,357. —
hinguzurechnet werden, so würde die in Folge dessen sich ergebende Summe von . . . . .	Fr. 48,325,950. —
auf die 178 Kilometer des Nordostbahnnetzes vertheilt, einen Kostenbetrag per Kilometer von Fr. 271,494 herausstellen.	<hr/>
	Uebertrag: Fr. 48,325,950. —

Uebertag: Fr. 48,325,950. —

Sollte überdieß noch für die weitem Hochbauten auf dem Bahnhofe in Zürich, deren Ausführung auf spätere Zeit verschoben wird, eine Summe in Ansatz gebracht werden wollen und würde als dieselbe ein vorläufig angefertigter Kostenvoranschlag, an dem sich aber nach unserm Dafürhalten sehr erhebliche Ersparnisse machen lassen werden, im Betrag von . . . . . „ 850,000. —  
angenommen, so würde die in solcher Weise neuerdings vermehrte Summe von . Fr. 49,175,950. —  
auf die 178 Kilometer unserer Bahn vertheilt, die Baukosten per Kilometer auf Fr. 276,269 stellen.

Am Schlusse dieser Darstellung der Finanzlage unserer Unternehmung glauben wir noch darauf aufmerksam machen zu sollen, daß 5prozentige Obligationen der Nordostbahn-Gesellschaft im Betrage von Fr. 7,100,000 schon nach Umfluß von ein Paar Jahren gekündet werden können und daß die dannzumalige Beschaffung dieser Summe zu einem niedrigeren Zinsfuße wohl in sichere Aussicht genommen werden darf. Ebenso lassen wir hier nicht unerwähnt, daß sich unsere Unternehmung, obgleich noch in der Periode des Baues begriffen, bereits im Besitze eines Reservefondes befindet, der sich mit 31. Dezember 1858 auf die freilich noch nicht sehr hohe Summe von Fr. 140,561. 94 beläuft.

Noch erübrigt uns, in dieser Abtheilung zu erwähnen, daß der von den Gebrüdern Rothschild in Paris gegen uns angehobene die Begebung einer gewissen Anzahl von Nordostbahnaktien betreffende Prozeß bis zur Stunde noch nicht ausgetragen ist.

## IV. Betrieb.

### 1. Bahnbetrieb.

Die gegen den Schluß des Jahres 1857 ausgebrochene große Handelskrisis, deren lähmende Wirkungen auf Handel und Verkehr weit in das Jahr 1858 herüberreichte, hat auf die letztjährigen Betriebsergebnisse unserer Unternehmung einen höchst nachtheiligen Einfluß ausgeübt, welcher um so empfindlicher verspürt werden mußte, als auch der Getreideverkehr, der sonst einen nicht unerheblichen Faktor für die Alimentation unserer Linien bildet, während des letzten Jahres sehr darnieder gelegen hatte. Zwar stellt sich nichtsdestoweniger die kilometrische Brutto-Einnahme etwas höher als diejenige des Vorjahres; allein dieses Ergebniß ist hauptsächlich der am 1. Mai v. J. erfolgten Eröffnung der Strecke Brugg-Aarau zu verdanken, durch welche das Netz der Nordostbahn in unmittelbare Verbindung mit den Linien der Schweizerischen Centralbahn von Aarau nach Basel, Biel, Bern und Luzern gebracht worden ist. Wesentlich in Folge jener Ausdehnung unseres Bahnbetriebes und der Herstellung direkter Bahnanschlüsse in westlicher Richtung haben sich von der Mitte des Berichtsjahres an die Betriebseinnahmen beträchtlich gehoben, und wir befreuen uns, durch nachstehende vergleichende Ziffern konstatiren zu können, daß der Verkehr auf unserer Bahn nunmehr in einem Wachsthum begriffen ist, welcher zu den erfreulichsten Erwartungen für die Zukunft berechtigt:

Brutto-Ertrag per Kilometer:		1857.	1858.	Differenz
				1858.
I. Quartal	. . . . .	Frk. 3,562. 74	Frk. 2,611. 59	— 27 Prozente.
II. "	. . . . .	" 4,560. 21	" 4,233. 93	— 7 "
III. "	. . . . .	" 5,345. 60	" 6,229. 83	+ 16½ "
IV. "	. . . . .	" 3,685. 36	" 4,366. 37	+ 18½ "
		<b>1858.</b>	<b>1859.</b>	<b>1859.</b>
Januar	. . . . .	Frk. 850. 70	Frk. 1,256. 66	+ 47½ Prozente.
Februar	. . . . .	" 813. 07	" 1,242. 31	+ 52 "
März	. . . . .	" 946. 75	" 1,555. 96	+ 64 "

Nach dieser allgemeinen Vorbemerkung können wir auf die Betriebsergebnisse im Einzelnen übergehen.

Die Betriebsrechnung vom Jahr 1858 umfaßt das Ergebnis des Bahnbetriebs auf den Bahnstrecken Romanshorn — Brugg und Winterthur — Schaffhausen, mit einer Länge von 144,4 Kilometer, vom ganzen Jahr 1858 und der neu eröffneten Bahnstrecke Brugg — Aarau, mit einer Länge von 18,2 Kilometer, vom 1. Mai bis 31. Dezember.

### Einnahmen und Verkehr.

Ueber die monatlichen und stationsweisen Einnahmen und Verkehrsergebnisse sind diesem Berichte besondere Uebersichtstabellen angehängt. Indem wir bezüglich der nähern Details auf dieselben verweisen, beschränken wir uns hier darauf, Behufs einer Vergleichung die Hauptresultate der beiden letzten Betriebsjahre herauszuheben.

#### Einnahmen.

1857.				1858.		
Romanshorn-Brugg. Winterthur-Schaffhausen.				Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen.		
Frk.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Frk.	Cts.	Prozente.
1,179,524	65	49,05	1. Personen-Transport . . . . .	1,480,188	72	51,92
82,541	20	3,43	2. Gepäck= " . . . . .	102,138	80	3,58
26,675	65	1,11	3. Hunde= " . . . . .	1,676	10	0,06
3,441	72	0,14	4. Vieh= " . . . . .	44,374	45	1,55
1,034,596	78	43,03	5. Equipagen= " . . . . .	3,470	87	0,12
77,669	62	3,24	6. Güter= " . . . . .	1,135,459	18	39,83
2,404,449	62	100	B. Mittelbare Betriebseinnahmen . . . . .	83,739	80	2,94
			. . . . . Total = Einnahmen . . . . .	2,851,047	92	100

	<b>1857.</b>	<b>1858.</b>
Es wurden im Ganzen befördert: Reisende . . . . .	940,208	1,116,376
" " " " " Güter . . . . .	Ctr. 2,851,928	3,056,538
Die durchschnittliche Tages-Einnahme war . . . . .	Fr. 6,587. 53	Fr. 7,811. 09
Einnahme-Betreffniß per betriebenen Bahnkilometer . . . . .	" 17,890. 25	" 18,214. 07
" " " Kilometer und per Tag . . . . .	" 49. 01	" 49. 90
" " " Reisenden mit Gepäck . . . . .	" 1. 34	" 1. 42
" " " Zentner Güter . . . . .	" — 36	" — 37

Aus dem Verkehr stellen sich folgende Durchschnittsziffern heraus:

Auf jeden Betriebstag kommen Reisende . . . . .	2,575	3,059
" " " " Güter in Zentnern . . . . .	7,813	8,374
" " Kilometer und Betriebstag kommen Reisende . . . . .	19, <sub>1</sub>	19, <sub>6</sub>
" " " " " Güter in Zentnern . . . . .	58, <sub>1</sub>	53, <sub>5</sub>
" " Lokomotivkilometer kommen Reisende . . . . .	1, <sub>8</sub>	1, <sub>9</sub>
" " " " Güter in Zentnern . . . . .	5, <sub>4</sub>	5, <sub>2</sub>
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren Kilometer . . . . .	22, <sub>6</sub>	23, <sub>8</sub>
Jeder Centner Güter hat im Durchschnitt befahren Kilometer . . . . .	50, <sub>6</sub>	50, <sub>8</sub>
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen Reisende . . . . .	174,568	186,339
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen Güter in Zentnern . . . . .	1,160,263	992,060

Mit Beziehung auf die einzelnen Rechnungs-Kubriken haben wir noch folgende spezielle Bemerkungen zu machen:

1) Personen-Transport.

Die Gesamtzahl der Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	<b>1857.</b>		<b>1858.</b>	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
a) auf Fahrten zur vollen Normaltare:				
in I. II. und III. Klasse . . . . .	504,888	53, <sub>70</sub>	606,516	54, <sub>33</sub>
b) auf Fahrten zu ermäßigter Tare:				
mit Güterzügen . . . . .	59,034	6, <sub>28</sub>	63,766	5, <sub>70</sub>
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt . . . . .	266,478	28, <sub>34</sub>	339,902	30, <sub>45</sub>
mit Abonnementskarten . . . . .	24,047	2, <sub>56</sub>	40,842	3, <sub>66</sub>
Militair- und Polizeitransporte . . . . .	46,947	4, <sub>99</sub>	30,088	2, <sub>70</sub>
Pilgerbillete . . . . .	15,270	1, <sub>63</sub>	19,880	1, <sub>78</sub>
Schul- und Lustfahrten u. dgl. . . . .	23,544	2, <sub>50</sub>	15,382	1, <sub>38</sub>
	<hr/> 940,208	100	<hr/> 1,116,376	100

	1857.		1858.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
I. Klasse . . . . .	7,085	0,75	9,817	0,88
II. Klasse . . . . .	180,668	19,22	230,149	20,62
III. Klasse . . . . .	752,455	80,03	876,410	78,50
	<u>940,208</u>	<u>100</u>	<u>1,116,376</u>	<u>100</u>

Von der beförderten Personenzahl haben befahren:

	1857.		1858.	
	Reisende.	Prozente.	Reisende.	Prozente.
Eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden . . . . .	306,848	32,6	382,845	34,5
" " " 3 bis 6 Stunden . . . . .	364,983	38,6	433,661	38,8
" " " 6 bis 12 Stunden . . . . .	180,467	19,2	236,452	21,2
" " " 12 bis 18 " . . . . .	83,571	8,9	53,865	4,8
" " " 18 bis 24 " . . . . .	4,339	0,5	6,828	0,6
" " " 24 bis 28 " . . . . .	—	—	2,725	0,3
	<u>940,208</u>	<u>100</u>	<u>1,116,376</u>	<u>100</u>

Während der eigentlichen Reisesaison sind sowohl im internen Verkehre der Nordostbahn als auch im durchgehenden Verkehre nach und von der Centralbahn sogenannte Sonntagsbillete zu sehr ermäßigten Tarifen für die Fahrt auf bestimmten Bahnstrecken ausgegeben worden. Außerdem haben wir in Gemeinschaft mit dem Direktorium der Centralbahn ein Regulativ betreffend Tarifiermäßigungen für Gesellschafts- und Schulfahrten aufgestellt, das im internen und im durchgehenden Verkehre der beiden Bahnen Anwendung gefunden hat. Endlich glauben wir hier noch der stattgehabten Einführung von Rundfahrten zu herabgesetzter Tare: a) von Paris über Troyes, Basel, Luzern, Zürich, Romanshorn, Schaffhausen, Zürich, Narau, Basel, Baden=Baden und Straßburg nach Paris und b) von Lyon über Genf, Zürich, Basel und Paris nach Lyon erwähnen zu sollen. Alle diese Reiseerleichterungen wurden von Seiten des Publikums beifällig aufgenommen und hatten sich auch eines befriedigenden finanziellen Erfolges zu erfreuen.

2) Güter = Transport. Von den beförderten Gütern haben befahren:

	1858.	
	Güter Ctr.	Prozente.
Eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden . . . . .	186,577	6,1
" " " 3 bis 6 Stunden . . . . .	560,488	18,4
" " " 6 bis 12 " . . . . .	1,495,687	48,9
" " " 12 bis 18 " . . . . .	596,602	19,5
" " " 18 bis 24 " . . . . .	138,422	4,5
" " " 24 bis 28 " . . . . .	81,006	2,6
	<u>3,058,782</u>	<u>100</u>

Aus der stationsweisen Uebersicht der Betriebsergebnisse des letzten Jahres geht hervor, daß beim Güterverkehre namentlich die Station Romanshorn einen sehr bedeutenden Ausfall erlitten hat, indem die Zentnerzahl der abgefertigten Güter, welche im vorangegangenen Jahre 948,960 betragen hatte, im Berichtsjahr auf 577,743 zurückgegangen ist. Zu diesem sehr ungünstigen Ergebnisse hat insbesondere die lange andauernde Stockung des Getreidehandels mitgewirkt.

Seit der Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung zwischen Zürich und Basel haben wir auch dem Steinkohlen-Verkehr, welcher für unsere Unternehmung in zweifacher Beziehung, nach der Seite der Verwohlfeilerung des Brennmaterials und nach der Seite der Vermehrung der Bahntransporte, eine große Bedeutung erlangen dürfte, fortwährend eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Namentlich waren wir darauf bedacht, Steinkohlenvorräthe nicht bloß für unsern eigenen Bedarf, sondern auch zur Wiederabgabe an größere industrielle Etablissements anzukaufen. Unsere Materialverwaltung wird zwar durch diesen Steinkohlenhandel sehr stark in Anspruch genommen, allein wir glaubten uns desselben um so weniger entschlagen zu sollen, als er uns das Mittel gewährt, den Kohlenkonsumenten gute Qualitäten zu mäßigen Preisen zu verschaffen und hiedurch darauf hinzuwirken, daß dieses Brennmaterial auch bei uns desto schneller allgemeiner Eingang findet. Eine gehörige Entwicklung des Steinkohlenverkehrs in der Richtung nach und über Zürich ist jedoch wegen des Abgangs eines direkten Anschlusses der Schweizerischen Centralbahn an die Französische Ostbahn in Basel zur Zeit noch außerordentlich erschwert. Indessen wird die Beseitigung dieser Lücke innerhalb Jahresfrist erfolgen. Ueberdies dürften nach Eröffnung unserer Linie Waldshut-Turgi sich die Transportpreise von Mannheim und dem Rhein her so billig stellen, daß zu erwarten steht, daß alsdann auch von dieser Richtung her Kohlenbezüge möglich sein werden. Aus den nachfolgenden Zahlenangaben darf man wohl unbedenklich den Schluß ziehen, daß der Steinkohlenverbrauch auch bei uns größere Proportionen annehmen werde, sobald sich die Preisverhältnisse etwas günstiger gestalten:

Steinkohlen-Sendungen von Basel nach:

	Romanshorn.	Frauenfeld.	Winterthur.	Schaffhausen.	Zürich.	Baden.	Brugg.	Wildeggen.	Total.
<b>1858.</b>	Str.	Str.	Str.	Str.	Str.	Str.	Str.	Str.	Str.
Mai . . .	—	125	951	82	2,603	—	160	—	3,921
Juni . . .	—	140	1,426	209	5,606	—	441	263	8,085
Juli . . .	128	—	3,069	110	7,074	87	146	—	10,614
August . .	—	130	3,684	473	11,538	—	204	90	16,119
September .	—	—	2,129	479	13,059	16	613	93	16,389
Oktober . .	—	226	1,452	354	12,999	—	218	—	15,249
November .	—	681	1,520	229	14,738	188	197	86	17,639
Dezember .	—	813	2,855	—	18,533	—	90	—	22,291
<b>1859.</b>									
Januar . .	—	489	3,590	972	23,453	20	131	234	28,889
Februar . .	—	729	3,247	403	25,179	—	212	7	29,777
März . . .	117	1,031	2,757	581	30,228	451	439	285	35,889
<b>Total in 11 Monaten</b>	<b>245</b>	<b>4,364</b>	<b>26,680</b>	<b>3,892</b>	<b>165,010</b>	<b>762</b>	<b>2,851</b>	<b>1,058</b>	<b>204,862</b>

Hierbei ist zu bemerken, daß von den nach Zürich gegangenen Kohlen im Gesamtbetrage von 165,010 Etrn. ein Quantum von ungefähr 60,000 Etrn. für unsern eigenen Gebrauch bestimmt war.

3) **Mittelbare Betriebseinnahmen.** In Position „I. Pacht- und Mietzinsse“ sind sowohl die Zinsquoten, welche von Seiten der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn für die Mitbenutzung der von der Nordostbahn erstellten Bahnhöfe Winterthur und Wallisellen resp. Marau zu bezahlen sind, als die Pachtzinsse für die an die Postverwaltung vermieteten Lokalitäten und für die Bahnhof = Restaurationen, sowie endlich die Erträgnisse der Bahnböschungen enthalten. In Position: „III. Zufälliges“ ist ein Interessen-Betreffniß im Betrage von Fr. 13,385 für zeitweilig ausgeliehene Betriebseinnahmen verrechnet, welches Betreffniß aus dem allgemeinen Interessen-Konto ausgeschieden wurde. Derselben erscheint in dieser Rubrik ein Einnahme-Posten von Fr. 26,000 herrührend von Provisionszuschlägen auf Arbeiten, welche im Berichtsjahre von der eigenen, der Betriebsverwaltung und Betriebsrechnung zugetheilten, technischen Werkstätte für die Bauverwaltung geliefert werden konnten.

**Verkehr mit andern Bahnen.** Wir geben in Folgendem noch einen nähern Nachweis über die im durchgehenden, direkten Verkehr nach und von andern Bahnunternehmungen im Berichtsjahre beförderten Personen und Güter:

I. Reisende:

	Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
1) Vereinigte Schweizerbahnen:				
a) St. Galler- und Rheinthallinie . . . . .	365	20,303	21,451	41,754
b) Glattthallinie . . . . .	„	44,719	47,191	91,910
2) Schweizerische Centralbahn . . . . .	245	41,813	46,867	88,680
3) Schweizerische Westbahn . . . . .	„	2,068	1,755	3,823
4) Königl. Württembergische Staatsbahn . . . . .	365	1,818	532	2,350
5) Königl. Bayerische Staatsbahn . . . . .	153	644	206	850
<b>Total</b>		<b>111,365</b>	<b>118,002</b>	<b>229,367</b>

II. Güter:

	Betriebstage.	nach Etr.	von Etr.	Total Etr.
1) Vereinigte Schweizerbahnen:				
a) St. Galler- und Rheinthallinie . . . . .	153	6,479	15,384	21,863
b) Glattthallinie . . . . .	365	72,936	30,498	103,434
2) Schweizerische Centralbahn . . . . .	245	245,949	644,775	890,724
3) Schweizerische Westbahn . . . . .	„	9,639	2,360	11,999
4) Großherzoglich Badische Staatsbahn . . . . .	47	90	4,207	4,297
<b>Total</b>		<b>335,093</b>	<b>697,224</b>	<b>1,032,317</b>

Zu theilweiser Erläuterung des vorstehenden Nachweises ist beizufügen:

- a) Königl. Württembergische Staatsbahn. Der Güterverkehr nach und von dieser Bahn wird durch die beiderseitigen Agenturen in Romanshorn und Friedrichshafen vermittelt, weshalb in den Ausweisen über den externen Verkehr keine Angaben über den Güterverkehr nach und von Württemberg vorkommen.
- b) Großherzoglich Badische Staatsbahn. Der weitaus größte Theil der Güter, welche sich von Waldshut her in der Richtung nach und über Zürich und umgekehrt bewegen, wird ungeachtet der Einführung eines direkten Verkehrs mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung noch immer durch Privat=Expeditoren vermittelt und durch diese von Säckingen oder Waldshut her in Brugg oder Baden auf unsere Bahn gegeben oder umgekehrt.
- c) Vereinigte Schweizerbahnen. St. Galler= und Rheinthallinie. Die im Berichtsjahre, außer den im direkten Verkehre beförderten, in Winterthur nach und von den Vereinigten Schweizerbahnen abgefertigten Güter belaufen sich auf 342,799 Ctr. gegen 262,833 Ctr. des Jahres 1857. Die eingetretene Vermehrung ist vornehmlich auf Rechnung der am 1. Juli 1858 erfolgten Eröffnung der Linie Rheineck=Chur zu setzen, zumal von diesem Zeitpunkte an auch der Güterverkehr zwischen Zürich und Chur größtentheils über die Linie Winterthur=Norschach=Chur geleitet wurde.

Bahnzüge. Während des abgelaufenen Jahres wurden auf den verschiedenen Bahnstrecken der Nordostbahn folgende regelmäßige Bahnzüge unterhalten:

Vom 1. Januar an:

Zwischen Zürich und Winterthur . . .	5 Züge täglich (4 Personenzüge und 1 Güterzug)
„ Winterthur und Romanshorn . . .	4 „ „ (3 „ „ 1 „ )
„ Winterthur und Schaffhausen . . .	3 „ „
„ Zürich und Brugg . . . . .	4 „ „

Vom 1. — 15. Mai wurden die Züge zwischen Zürich und Brugg bis Aarau ausgedehnt, wobei dieselben gleichzeitig um einen Zug vermehrt wurden.

Vom 15. Mai an:

Zwischen Zürich und Winterthur . . .	7 Züge täglich (6 Personenzüge und 1 Güterzug)
„ Winterthur und Romanshorn . . .	5 „ „ (4 „ „ 1 „ )
„ Winterthur und Schaffhausen . . .	4 „ „ , vom 1. Juli an
	5 „ „
„ Zürich und Aarau . . . . .	5 „ „ (4 Personenzüge und 1 Güterzug)

Vom 15. October 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 „ )

Für die Beförderung von Personen, soweit solches nöthig war oder verlangt wurde, sowie namentlich von Waaren wurden außer den oben angeführten regelmäßigen Bahnzügen nach Bedarf die nöthigen Extrazüge veranstaltet.



**Ausgaben und Betriebsdienst.**

**Ausgaben.**

1857.				1858.		
Romanshorn-Brugg. Winterthur-Schaffhausen.				Romanshorn-Aarau. Winterthur-Schaffhausen.		
Fr.	Stk.	Prozente.		Fr.	Stk.	Prozente.
57,308	—	5,87	I. Betriebsverwaltung . . . . .	72,013	54	5,69
246,583	96	25,27	II. Unterhaltungskosten . . . . .	351,115	49	27,74
671,838	42	68,86	III. Transportkosten . . . . .	837,545	92	66,18
—	—	—	IV. Telegraphen . . . . .	4,935	24	0,39
975,730	38	100	. . . . . Total = Ausgaben . . . . .	1,265,610	19	100

Ueber die verschiedenen Rubriken sind wir im Falle folgende nähere Aufschlüsse zu ertheilen:

„I. Betriebsverwaltung“. In dieser Rubrik sind die Befoldungen der Mitglieder der Direktion und der höhern Beamten der Centralverwaltung in den gleichen Verhältnissen wie in den frühern Rechnungen enthalten. Die eingetretene Vermehrung der Ausgaben für Gehalte des Administrationspersonals findet ihren Grund in der weitem Ausdehnung des Bahnbetriebes durch die Eröffnung der Bahnstrecke Brugg-Aarau und in der mit diesem Zeitpunkte erfolgten Einrichtung eines direkten Personen- und Waarenverkehrs nach der Central- und Westbahn, welcher eine entsprechende Vermehrung des Personals bei der Betriebs-Controle nothwendig machte.

In der Rubrik „V e r s c h i e d e n e s“ ist der an das Organisations-Komitee des eidgenössischen Sängerverfestes in Zürich geleistete Beitrag von Fr. 3000 und die für die Versicherung des Mobiliars und der Gebäude bezahlte Prämie mit Fr. 5,554. 75 enthalten.

Die ganze Versicherungssumme beträgt

Für Gebäude . . . . .	Fr. 1,681,800 —
„ Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen) . . . . .	„ 3,224,466 —
„ Brennmaterial- und Magazinvorräthe . . . . .	„ 762,965 —
„ Transportgüter in den Schuppen lagernd . . . . .	„ 1,090,000 —
„ Mobiliar in den Stationsgebäuden und den Werkstätten . . . . .	„ 501,942 —
	<b>Total Fr. 7,261,173 —</b>

Die in den Wagen verladenen und im Transport begriffenen Güter sind mit einer Summe von Fr. 750,000 versichert.

„II. Unterhaltungskosten“. Die in dieser Rubrik eingetretene Vermehrung gegenüber derjenigen des vorausgegangenen Jahres von Fr. 246,583. 96 auf Fr. 351,115. 49 rührt lediglich von der im Berichtsjahre betriebenen längern Bahnstrecke und der in Folge dessen nöthig gewordenen Vermehrung des Bahnaufsichtspersonals her.

Mit Ausnahme der neuen Bahnstrecke Brugg—Aarau, deren Unterhaltungskosten als Vollendungsarbeiten des Baues gemäß dem auch bei den frühern neuen Bahnstrecken beobachteten Verfahren, bis 31. Dezember dem Baukonto berechnet wurden, sind die Kosten der Unterhaltung der ganzen Bahnlinie dem Betriebe belastet worden. Auch in diesem Jahre, wie in den vorausgegangenen, fällt der wesentlichste Posten auf die Bahnstrecke Zürich—Baden, auf welcher allein die Auswechslung von 4390 Stück Stoß- und Zwischenschwellen einen Kostenaufwand von Fr. 24,716. 70 in Anspruch genommen hat.

„III. Transportkosten.“ Die Ausgaben unter diesem Titel zeigen gegenüber dem vorausgegangenen Jahre in den verschiedenen Abtheilungen folgende Vermehrung:

	1857.	1858.
1. Personen- Gepäck- Equipagen- und Viehtransport	Fr. 186,160. 10	Fr. 228,913. 65
2. Gütertransport . . . . .	„ 172,157. 62	„ 176,629. 41
3. Zugkraftskosten . . . . .	„ 313,520. 70	„ 432,000. 86
	Fr. 671,838. 42	Fr. 837,545. 92

Während die Ausgaben in der Rubrik „2. Gütertransport“ beinahe unverändert geblieben sind, ist durch die Eröffnung der längern Bahnstrecke die Gehaltsauslage für das Stations- und Fahrpersonal in der Rubrik „1. Personentransport“ um nahezu Fr. 32,000 vermehrt worden. Die weitere Ausgabedifferenz in dieser Rubrik vertheilt sich auf die Unterrubriken: b, Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung; c, Unterhalt der Personen- und Gepäckwagen und h, Del und Schmiere. Die hauptsächlichste Vermehrung ist in dem Titel „3. Zugkraftskosten“ enthalten und zwar mit Fr. 26,251. 45 für die Belohnung des zahlreichern Maschinenpersonals, mit Fr. 67,222. 60 für das Brennmaterial und mit Fr. 18,939. 51 für die Reparaturen an Locomotiven und Tendern.

Ueber die Leistungen und den Unterhalt unsers Transportmaterials — Locomotiven und Wagen — sowie über den Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial können wir folgenden Ausweis geben:

Der Stand unsers Transportmaterials war am 31. Dezember 1858 folgender:

**A. Locomotiven.**

Die Zahl der Locomotiven hat im Laufe des Berichtsjahres keinerlei Veränderung erlitten. Dieselben bestehen aus:

	Stück.
1. Personenzugmaschinen.	
Aus der vormaligen Kessler'schen Fabrik in Karlsruhe (von der ehemaligen Nordbahn übernommen) . . . . .	4
Von J. v. Maffei in München . . . . .	12
„ Escher, Wyß und Comp. in Zürich . . . . .	2
„ der Maschinenbaugesellschaft in Karlsruhe (von der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft übernommen) . . . . .	2
2. Schnellzugmaschinen.	
Von J. von Maffei in München . . . . .	3
3. Güterzugmaschinen.	
Von J. von Maffei in München . . . . .	7
<b>Total</b>	<b>30</b>

Die vier ältern kleinen Lokomotiven der ehemaligen Kehler'schen Fabrik in Karlsruhe werden nur für Erd- und Kiestransporte und für den Bahnhofsdienst in Zürich verwendet.

B. Wagen.		1857.	1858.
1. Personenwagen . . . . .		101	104
mit Achsen . . . . .		320	332
" Sitzplätzen I. Klasse . . . . .		180	234
II. " . . . . .		1,598	1,691
III. " . . . . .		3,132	3,132
	Total der Sitzplätze:	4,910	5,057

Auf eine Wagenachse fallen durchschnittlich 15,23 Sitzplätze.

2. Güterwagen . . . . .	313	401
mit Achsen . . . . .	700	766
" einer Tragkraft von . . . . . Zentner	52,160	56,960

Die Güterwagen zerfallen in folgende Gattungen:

18 achträdige Gepäckwagen,	24 achträdige Güterwagen,
45 vierrädige Viehwagen,	245 vierädige "
3 vierrädige Pferdewagen,	6 vierrädige Torfmunitionswagen.

Das vorhandene Transportmaterial vertheilt sich folgendermaßen auf die ganze im Betriebe befindliche Bahnlinie:

Es trifft von den 26 für den regelmäßigen Dienst verwendbaren Lokomotiven je eine auf 1,32 Stunde oder 6,25 Kilometer;

auf je eine Lokomotive fallen	42,23 Wagenachsen,
" " " Bahnstunde kommen	9,62 Personenwagenachsen,
" " " " " "	22,20 Güterwagenachsen,
" " " einen Kilometer "	2,04 Personenwagenachsen,
" " " " " "	4,71 Güterwagenachsen.

Die 26 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	Stunden		Kilometer	
	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive	im Ganzen	trifft auf eine Lokomotive
in Schnellzügen	12,908,8	4,302,9	61,962	20,654
in Personenzügen	69,295,7	4,331	332,619	20,788
in Güterzügen	40,527,2	5,789,6	194,530	27,790
<b>Total</b>	122,731,7	4,720,4	589,111	22,658

Der von den vier kleinen Lokomotiven beim Bahnhofsdienste und für Materialtransporte zurückgelegte Weg entspricht einer Länge von 8,608,9 Stunden oder 41,322 Kilometer und es trifft sonach auf eine derselben 2,152,2 Stunden oder 10,330 Kilometer.

Der Brennmaterialverbrauch vertheilt sich auf die verschiedenen Gattungen der Lokomotiven und Bahnzüge wie folgt:

Es wurden verbraucht:

	Holz Kubikfuß.	Torf Kubikfuß.	Steinkohlen Zentner.
in Schnellzügen . . . . .	63,966	—	1,426
in Personenzügen . . . . .	266,036	226,932	4,466
in Güterzügen . . . . .	199,185	—	20,872
im Bahnhofdienst und Materialtransport . . . . .	47,930	—	—
	<u>Total Kubikfuß 577,117</u>	<u>Kbfb. 226,932</u>	<u>Ztr. 26,764</u>

im Werthbetrage von zusammen Fr. 225,987. 87.

Der durchschnittliche Verbrauch an Brennmaterial stellt sich bei den verschiedenen Arten von Bahnzügen auf eine Stunde und auf einen Kilometer berechnet, wie folgt:

	Holz.		Torf.		Steinkohlen.	
	Stunde.	Kilometer.	Stunde.	Kilometer.	Stunde.	Kilometer.
in Schnellzügen	Kbfb. 5,96	Kbfb. 1,24	Kbfb. —	Kbfb. —	tk 65,56	tk 13,68
in Personenzügen	„ 6,86	„ 1,42	„ 9,80	„ 2,04	„ 75,46	„ 15,72
in Güterzügen	„ 9,62	„ 2,00	„ —	„ —	„ 105,82	„ 22,04

Die in unserm letztjährigen Berichte ausgesprochenen Hoffnungen auf eine günstigere Gestaltung der Brennmaterialpreise sind zum großen Theile in Erfüllung gegangen. Nicht nur sind die Ergebnisse der Torffeuerung im Berichtsjahre in Folge besserer Magazinirung und sorgfältigern Transportes des Torfes erheblich günstiger ausgefallen, als im vorausgegangenen Jahre, sondern die Eröffnung des Schienenweges bis Basel hat auch den Bezug von Steinkohlen unter beziehungsweise günstigen Preisverhältnissen möglich gemacht.

Während im Jahre 1857 die Torffeuerung auf je eine Wegstunde mit 10,38 Kubikfuß oder Fr. 1. 71 in Rechnung fiel, so ist der Verbrauch dieses Materials im Berichtsjahre bis auf 9,80 Kubikfuß und der Kostenaufwand auf Fr. 1. 53 auf je eine Wegstunde berechnet herabgesunken. Noch günstiger gestalteten sich aber die unmittelbar nach Eröffnung des Bahntransportes zwischen Basel und Zürich angeordneten Versuche der Verwendung von Steinkohlen aus dem Saarbecken zur Feuerung der Lokomotiven, welches Brennmaterial, zuerst nur bei einigen Güterzugmaschinen verwendet, bis gegen den Schluß des Jahres vollständig an die Stelle des Holzes trat.

Die zuerst im Monat Juni in Verbrauch gekommene Kohlenqualität, welche bis Bahnhof Zürich auf die Maschine geliefert auf Fr. 2. 08 per Zentner zu stehen kam, lieferte ungeachtet der Neuheit dieses Brennstoffes für einen Theil des Dienstpersonals so erhebliche Vortheile gegenüber dem Holzverbrauch, daß wir diese neue Feuerung zunächst auf sämtliche Güterzugmaschinen und sodann im Monat Oktober auf alle übrigen Maschinen mit Ausnahme derjenigen 7 Stücke, welche für die Torffeuerung eingerichtet sind, ausdehnen konnten.

Die mit der Kohlenheizung gewonnenen Resultate sind nun folgende:

Mit 11 tk Kohle wurde der gleiche Wärmeeffekt wie mit 1 Kubikfuß Holz erzielt. Der Zentner Steinkohle ist mit Fr. 2. 08 bis auf die Maschine geliefert, zu berechnen, wogegen der Kubikfuß Nadelholz bis zur Ab-

gabe an die Lokomotive auf Grundlage der im Jahr 1857 abgeschlossenen Holzlieferungsverträge, inklusive des Zins- und Lagerungsverlustes und sämtlicher Spesen, im Bahnhofe Zürich auf 26 Cents. zu stehen kam. Ein Klafter Nadelholz von 108 Kubikfuß im Kostenbetrage von Fr. 28. 08 entspricht sonach einem Kohlenge- wichte von 1,188 H oder einem Werthbetrage von Fr. 24. 71., so daß sich eine Kostenersparniß von Fr. 3. 37 oder 11,3 Prozent ergibt. Bei weitem Versuchen ist es auch gelungen, dem starken Auswurfe des Kohlen- kleins durch das Kamin zu begegnen und nachdem mit dem Beginne des laufenden Jahres noch bessere, wenn auch etwas theurere Kohlenqualitäten zur Verwendung gekommen sind, so glauben wir noch günstigere Ergebnisse für das laufende Jahr in Aussicht stellen zu dürfen.

Von der Feuerung mit Coaks, theils allein und theils gemischt mit Kohlen, glaubten wir auch abgesehen von dem ungünstigern Kostenverhältniß um so mehr Umgang nehmen zu sollen, als den neuern Erfahrungen gemäß die stärkere Abnutzung der Feuerflächen der Lokomotiven hauptsächlich der Coaksfeuerung beigemessen werden muß, diese Nachtheile bei der ausschließlichen Kohlenfeuerang aber weit weniger hervortreten. Bis zur Stunde hat sich bei unsern Lokomotiven in Folge der Einführung der Kohlenheizung eine vermehrte Ab- nutzung nicht bemerkbar gemacht.

In Folge dieser günstigen Resultate der Steinkohlenheizung ist selbstverständlich der weitere Ankauf von Brennholz eingestellt worden. Die noch vorhandenen Borräthe werden nach und nach wieder veräußert und zwar zu Preisen, bei welchen nebst dem vollen Ersatz der Ankaufs-, Zins- und Lagerungskosten noch eine entsprechende Transporttarge erzielt wird.

An Schmiermaterial sind für die sämtlichen Lokomotiven H 16,688 Schmieröl und Talg im Werthbetrage von Fr. 11,101. 56 verwendet worden.

Die Kosten der an den Lokomotiven und Tendern vorgenommenen Reparaturen, welche sämtlich, in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt wurden, betragen Fr. 47,294. 67.

Die durchschnittliche Berechnung dieser Ausgaben für eine durch die Lokomotiven durchlaufene Wegstunde oder Kilometer, wobei die Leistungen der Bahnhoflokomotiven ebenfalls hinzugerechnet werden, ergibt fol- genden Verbrauch:

	für die Wegstunde	für den Kilometer
an Brennmaterial . . . . .	Fr. 1. 69.	Fr. 0. 35.
an Schmiermaterial . . . . .	" 0. 08,4	" 0. 01,7
an Reparaturkosten . . . . .	" 0. 36.	" 0. 07,5
	<u>Fr. 2. 13,4</u>	<u>Fr. 0. 44,2</u>

Die Gesamtausgabe in der Rubrik „3. Zugkraftskosten“ mit Fr. 432,002. 86 beträgt

	<b>1857.</b>	<b>1858.</b>
auf eine zurückgelegte Lokomotiv-Wegstunde . . . . .	Fr. 2. 84,33	Fr. 3,28,92
und auf einen Lokomotiv-Kilometer . . . . .	" 0. 59,34	" 0,68,52

Von den Wagen wurden zurückgelegt:

	Wegstunden.	Kilometer.	Achsenstunden.	Achsenkilometer.
Personenwagen . . . . .	289,952	1,391,769	1,139,148	5,463,110
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	575,805	2,763,864	1,484,409	7,125,163
Total	<u>865,757</u>	<u>4,155,633</u>	<u>2,623,557</u>	<u>12,588,273</u>

Von den Personenwagen hat jede Achse durchschnittlich 3,431 Wegstunden oder 16,455 Kilometer und von den Gepäck- und Güterwagen jede Achse durchschnittlich 1,937 Wegstunden oder 9,301 Kilometer zurückgelegt.

Die für den Unterhalt und die Reparatur der Personen- und Güterwagen aufgelaufenen Kosten betragen, nach Abzug der für Wagenrequisite erwachsenen Ausgaben, Fr. 41,950. 85 oder durchschnittlich, auf eine Wagenachse berechnet und auf 2,623,557 Achsenstunden (resp. 12,588,273 Achsenkilometer) reduziert,

	1857.	1858.
auf eine zurückgelegte Wegstunde . . . . .	1,34 Cents.	1,59 Cents.
„ einen zurückgelegten Kilometer . . . . .	0,27 „	0,33 „

Für die Personen- und Güterwagen wurden 16 17,924 Schmieröl verbraucht im Werthbetrage von Fr. 11,873. 60 oder

	1857.	1858.
für die Achsenstunde . . . . .	0,39 Cents.	0,45 Cents.
und für den Achsenkilometer . . . . .	0,08 „	0,09 „

Die Gesamtausgabe des Bahnbetriebs auf die durchschnittliche Länge von 156,53 Kilometer beträgt Fr. 1,265,610. 19 oder

	1857.		1858.
Fr. 2,673. 23 auf einen Tag . . . . .		Fr. 3,467. 42	
„ 7,259. 89 „ „ Bahnkilometer . . . . .		„ 8,085. 41	
„ 19. 89 „ „ Tag und einen Kilometer „ . . . . .		„ 22. 15	
„ 1. 85 „ „ Lokomotivkilometer . . . . .		„ 2. 14	
„ 0. 08,63 „ „ Achsenkilometer . . . . .		„ 0. 10,05	

**Werkstätte.** Im Laufe des Berichtsjahres konnten die neu erstellten Werkstätten im Vorbahnhofe in Zürich bezogen und die verschiedenen Hilfsmaschinen und Werkzeuge in denselben zum größern Theile benutzt werden. In Folge dessen wurden nicht nur fast alle Reparaturen der Oberbaumaterialien und des Transportmaterials in diesen Werkstätten ausgeführt, sondern wir sahen uns überdieß veranlaßt, denselben auch eine Anzahl von Arbeiten, wie kleinere Eisenbrücken, Schotterwagen, Kreuzungen, Weichen zc. für die noch im Bau begriffene neue Bahnstrecke Turgi — Waldshut zur Ausführung zu übertragen. Der Kostenbetrag dieser letztern Arbeiten, einschließlich eines Fr. 26,000 betragenden Provisionszuschlags, welcher in der betreffenden Quote der allgemeinen Administrationskosten der Werkstätte besteht, ist mit Fr. 141,202. 62 dem Baukonto belastet, die Provision aber der Bahnbetriebsrechnung gutgeschrieben worden.

Die Hauptwerkstätte in Zürich und die Filialwerkstätte in Romanshorn stehen unter der Aufsicht und Leitung des Maschinenmeisters und dreier Werkführer. Die durchschnittliche Zahl der in der erstern beschäftigten Arbeiter beträgt 132, die Zahl der Arbeiter in der Filialwerkstätte Romanshorn 22. Letztere ist in Folge der Vollendung der Hauptwerkstätte in Zürich wesentlich beschränkt worden und soll noch weiter auf das Maaß des dringendsten Bedürfnisses für die Vornahme der laufenden kleinern Reparaturen an den dort stationirenden Lokomotiven und Dampfbooten reduziert werden.

Da die Hauptwerkstätte erst nach Ablauf von 1859 ein volles Jahr in ihrem ganzen Umfange in Thätigkeit gewesen sein wird, so ist auch eine genauere Beurtheilung ihrer Wirksamkeit und Leistungen nicht vor Verfluß dieses Jahres möglich.

**Telegraphen.** Zu den auf den Stationen Romanshorn, Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur, Andelfingen, Schaffhausen, Wallisellen, Zürich (Bahnhof), Baden und Brugg befindlichen Telegraphen-Apparaten sind im Laufe des Berichtsjahres auf dem Centralbureau der Gesellschaft im Grünenhof in Zürich und auf den Stationen Aarau und Wildegg Telegraphen errichtet worden, so daß gegenwärtig im Ganzen 13 Telegraphenstationen auf der Nordostbahn bestehen, zwischen welchen die Ankunft und der Abgang der Bahnzüge regelmäßig signalisirt wird. Ueberdieß wurden im Ganzen 16,277 bahndienstliche Depeschen gewechselt, wovon der Telegraphenstation Zürich 5,941 zufallen. Zur Bedienung des Telegraphen sind 36 Angestellte, Einnehmer und Gepäckpedienten, befähigt worden.

**Personal-Verstand.** Abgesehen von der nöthig gewordenen Vermehrung sind erhebliche Veränderungen bei dem Administrationspersonal im Laufe des Betriebsjahres nicht eingetreten. Der Stand des Bahnbetriebspersonals war am Schlusse des Rechnungsjahres folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		III. Transportdienst.	
Revisor nebst Gehülfe . . . . .	2	Bahnhofsvorstände und deren Gehülfen . . . . .	10
Kontrolleur . . . . .	1	Einnehmer, Gepäckpedienten und Gehülfen . . . . .	20
Kontrolle-Gehülfen . . . . .	12	Güterpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezügler . . . . .	60
Billetdrucker und Abwart . . . . .	2	Portiers, Abwärter und Nachtwächter . . . . .	22
Maschinenmeister . . . . .	1	Stationseinnehmer und Gehülfen . . . . .	30
Werkführer . . . . .	3	Telegraphisten und Gehülfen . . . . .	4
Werkstättebuchhalter und Gehülfen . . . . .	5	Wagenmeister . . . . .	1
Materialverwalter . . . . .	1	Wagenwärter . . . . .	23
Magazinverwalter und Gehülfen . . . . .	5	Gepäckträger . . . . .	17
Magazindiener . . . . .	4	Arbeiter für Güterverladung . . . . .	160
	<b>36</b>		<b>347</b>
II. Bahnunterhaltung.		IV. Fahrdienst.	
Bahningenieure . . . . .	2	Locomotivführer und Heizer . . . . .	38
Bahnauffeher . . . . .	10	Zugführer und Kondukteure . . . . .	38
Bahnhof- und Bahnwärter . . . . .	224	Locomotivpußer und Tagelöhner . . . . .	18
	<b>236</b>		<b>94</b>

im Ganzen **713** Angestellte (ausschließlich der oben erwähnten Werkstättearbeiter). Die Zahl der Angestellten, auf einen Kilometer berechnet, beträgt demnach 4,38.

**Unfälle.** Zu unserm Bedauern haben wir auch in diesem Jahre wieder die Verunglückung einiger unserer Angestellten zu melden. Am 2. August wurde auf der Station Sulgen ein Weichenwärter vom Zuge ergriffen und starb kurze Zeit nachher in Folge der dabei erlittenen Beschädigungen. Am 30. gleichen Monats fiel ein Kondukteur zwischen Schinznach und Wildegg vom Zuge und wurde vom letztern überfahren. Endlich

ist am 29. September bei Rapperswil ein Bahnwärter, welcher unmittelbar vor der Durchfahrt des Zuges das Bahngleise überschreiten wollte, von der Lokomotive erfasst und überfahren worden. Soweit die Ursachen dieser Unglücksfälle noch ermittelt werden konnten, müssen dieselben ausschließlich der Unvorsichtigkeit der Betreffenden zugeschrieben werden. Den Hinterlassenen dieser Verunglückten wird aus der hiefür bestehenden Kasse die statutengemäße Unterstützung verabreicht.

Einige Verspätungen der Bahnzüge in Folge unwesentlicher Beschädigungen der Lokomotiven ausgenommen, sind keinerlei Störungen des Bahnbetriebes oder Unfälle, die die Reisenden betroffen hätten, vorgekommen. Wir befreuen uns um so mehr, dessen Erwähnung thun zu können, als namentlich über die Dauer des eidgenössischen Sängersfestes in Zürich der außerordentliche Zudrang von Reisenden eine Mehrzahl von Extrazügen von Zürich aus in beiden Richtungen der Bahn bis spät in die Nacht erforderlich machte.

Noch haben wir zu erwähnen, daß am 11. Mai ein Mädchen, das sich zwischen Sulgen und Amriswil bei Nachtzeit auf dem Bahngleise befand, durch den Bahnzug ergriffen und getödtet worden ist. Ein Verschulden fällt dem Dienstpersonal nicht zur Last.

### Finanz-Ergebniß.

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben ergibt folgendes Resultat:

<b>1857.</b>			<b>1858.</b>	
Fr. 2,404,449. 62	.	Einnahmen	.	Fr. 2,851,047. 92
" 975,730. 38	.	Ausgaben	.	" 1,265,610. 19
Fr. 1,428,719. 24	.	Reinertrag im Ganzen	.	Fr. 1,585,437. 73
—				
% 59,4	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahmen			% 55,6
—				
Fr. 10,630. 35	"	per Bahnkilometer		Fr. 10,128. 65
" 3,914. 30	"	" Betriebstag		" 4,343. 66
" 29. 12	"	" Tag und per Bahnkilometer		" 27. 75
" 2. 70	"	" Zug und per Kilometer		" 2. 69

### 2. Dampfschiffahrt-Betrieb.

In dem Bestande unserer Schiffe ist im Laufe des Berichtsjahres eine Veränderung nicht eingetreten. Derselbe besteht aus sechs Dampfbooten, zusammen mit 305 Pferdekraften, und 4 Schleppbooten.

Mit diesen Booten wurden auch im Berichtsjahre regelmäßige tägliche ein- oder mehrmalige Fahrten ausgeführt: a) zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseuferplätzen; b) zwischen Romanshorn und Friedrichshafen und c) zwischen Romanshorn und Lindau.

Ueber das letztjährige Rechnungsergebniß unsers Dampfbootbetriebs, welches einen Bestandtheil unserer Bahnbetriebsrechnung bildet, geben wir in Folgendem eine nähere Zusammenstellung und stellen derselben Behufs Vergleichung die Rechnungs-Resultate des Vorjahres gegenüber:



**Einnahmen.**

1857.				1858.		
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.
148,538	53	46,34	I. Personen-Transport . . . . .	120,830	97	49,12
142,070	16	44,29	II. Güter= " . . . . .	93,902	16	38,17
6,177	49	1,92	III. Vieh= " . . . . .	7,250	91	2,95
669	17	0,21	IV. Equipagen= " . . . . .	119	65	0,05
18,343	66	5,72	V. Post= " . . . . .	20,066	19	8,16
4,960	12	1,55	VI. Schlepp= und Flößerlöhne und Verschiedenes	3,827	49	1,55
320,759	13	100	. . . . . Total = Einnahmen . . . . .	245,997	37	100

**Ausgaben.**

1857.				1858.		
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.
70,731	15	26,19	I. Löhnung und Bekleidung des Dienstpersonals	63,096	98	30,36
2,353	33	0,87	II. Bureau-Bedürfnisse . . . . .	1,851	48	0,89
132,735	03	49,16	III. Brennmaterial . . . . .	98,813	25	47,55
13,918	93	5,16	IV. Schiffspeise . . . . .	11,434	55	5,50
19,696	47	7,29	V. Unterhalt und Reparaturen . . . . .	20,163	04	9,71
29,831	64	11,05	VI. Hafengebühren, Zölle u. dgl. . . . .	10,754	55	5,17
742	92	0,28	VII. Miethzinse und Verschiedenes . . . . .	1,691	87	0,82
270,009	47	100	. . . . . Total = Ausgaben . . . . .	207,805	72	100

**Finanz-Ergebnis.**

1857.			1858.	
Fr. 320,759.	13	Gesamt = Einnahme . . . . .	Fr. 245,997.	37
" 270,009.	47	Gesamt = Ausgabe . . . . .	" 207,805.	72
Fr. 50,749.	66	Reinertrag . . . . .	Fr. 38,191.	65

Es wurden im Ganzen befördert:

	1857.	1858.
	Anzahl.	Anzahl.
Personen:		
I. Klasse . . . . .	22,896	16,530
II. Klasse . . . . .	69,678	47,623
<b>Total . . . . .</b>	<b>92,574</b>	<b>64,153</b>

Güter:	1857.	1858.
	Centner.	Centner.
Güter aller Art . . . . .	360,882	259,539
Getreide . . . . .	317,194	69,809
Total . . . . .	678,076	329,348

Im Ganzen wurden 3212 Fahrten ausgeführt und in 6,114,7 Zeitstunden 22,385,4 Schweizerstunden zurückgelegt (1857: mit 4433 Fahrten in 8014,2 Zeitstunden 27,140,8 Schweizerstunden).

An Brennmaterial wurden 546,568 Kubikfuß Holz und 13,089 Zentner Braunkohlen verbraucht in einem Gesamtwert von Fr. 98,813. 25. Der Brennmaterial-Konsum des Vorjahres betrug 686,493 Kubikfuß Holz und 575 Ztr. Braunkohlen in einem Gesamtwert von Fr. 132,735. 03. Es stellt sich somit für eine zurückgelegte Wegstunde ein Brennmaterial-Verbrauch heraus

1857 von Fr. 4. 89

1858 von Fr. 4. 41

Auf eine zurückgelegte Wegstunde kömmt:	1857.	1858.
ein Brutto-Einnahme-Betreffniß von . . . . .	Fr. 11. 81	Fr. 10. 99
ein Ausgaben-Betreffniß . . . . .	„ 9. 94	„ 9. 28
ein Netto-Einnahme-Betreffniß . . . . .	„ 1. 87	„ 1. 71

Die Mindereinnahme auf dem Personentransport gegenüber dem Vorjahre findet ihre Erklärung größtentheils in der geringern Zahl von Fahrten, die während des Berichtsjahres ausgeführt wurden. Die bedeutende Mindereinnahme auf dem Gütertransport muß dagegen hauptsächlich der vorjährigen allgemeinen Handelsstörung und ganz besonders derjenigen im Getreidegeschäft zur Last geschrieben werden, was am deutlichsten aus der Thatsache erhellt, daß im Jahr 1858 von unsern Schiffen 247,385 Zentner (454 Prozent) weniger Getreide befördert worden sind, als im Jahr 1857.

Im Laufe des gegenwärtigen Jahres haben wir auch auf den Dampfbooten der Gesellschaft Versuche hinsichtlich der Beheizung mittelst Saarkohlen vornehmen lassen. Wenn auch, namentlich wegen des mit der längern Bahnstrecke Basel-Romanshorn zusammenhängenden höhern Frachtbetrages und des dadurch vermehrten Kostenpreises die direkten Vortheile, welche hiebei erzielt werden können, hinter den sich bei der Lokomotivheizung ergebenden zurückstehen dürften, so zweifeln wir dennoch nicht, daß die Einführung dieses Heizmaterials auf den Bodensee-Dampfbooten eine wesentliche Reduktion der dortigen Brennholzpreise zur Folge haben werde, welche es auf der andern Seite, wie wir hoffen, um so eher ermöglichen wird, namhafte Quantitäten von Brennholz auf unserer Bahn in die Schweiz einzuführen.

Angesichts der in unserer Dampfbootunternehmung engagirten Kapitalsumme kann das Netto-Resultat des Dampfbootbetriebs keineswegs als ein befriedigendes bezeichnet werden. Da indeß ganz ausnahmsweise ungünstige Handelskonjunkturen davon die Schuld tragen, so darf wohl von der Wiederkehr normaler Verhältnisse auch für diesen Zweig unserer Unternehmung ein Aufschwung gehofft werden. Es mag übrigens hier am Platze sein, zu erinnern, daß wir die Dampfbootunternehmung stetsfort wesentlich als eine Hilfsanstalt der Bahnunternehmung betrachten.

Am Schluß des Berichtsjahres war der Personal=Bestand der Dampfsbootverwaltung folgender:

- 1 Dampfsbootverwalter,
- 2 Kontroleure,
- 5 Kapitäns,
- 9 Steuermänner und Schleppschiffführer,
- 5 Maschinisten,
- 5 Heizer.
- 17 Matrosen und Schiffsjungen,

Zusammen **44** Angestellte.

#### **Unterstützungs- und Krankenkasse.**

Am 31. Dezember 1858 betrug der Aktiv=Saldo der Unterstützungskasse der (Eisenbahn= und Dampfschiff=) Angestellten der Gesellschaft Fr. 67,450. 68, (wovon Fr. 12,679. 35 unter „Sconto=Geschäft“ und Fr. 54,771. 33 unter den „Passiven“ gebucht sind); der Aktiv=Saldo der Krankenkasse der Arbeiter Fr. 3857. 95. Erstere erzeigt gegenüber dem Vorjahr einen Vorschlag von Fr. 18,205. 75, letztere einen Rückschlag von Fr. 124. 14. — Die im Berichtsjahr geleisteten Zahlungen der Unterstützungskasse belaufen sich auf Fr. 1,311. 02, diejenigen der Krankenkasse auf Fr. 6,494. 84.

### **V. Bahnbau.**

#### **A. Beschreibung des Eisenbahn-Netztes.**

Wir haben im Geschäftsberichte für das Jahr 1857 die, in unsern frühern Geschäftsberichten begonnene, Beschreibung der Eisenbahn=Linien der Nordostbahn durch Hinzufügung der Beschreibung der Eisenbahn=Linien von Zürich bis Narau (Wöschnau) und von Turgi bis Waldshut vervollständigt, und verweisen daher hier auf jene frühern Geschäftsberichte und die denselben beigegebenen Karten und Längen=Profile.

#### **B. Die während des Berichtsjahres ausgeführten Bauten.**

Ueber die, während des gegenwärtigen Berichtsjahres, ausgeführten, Arbeiten und Bauten haben wir folgendes anzuführen:

a. Technische Vorarbeiten. Diese waren schon im letzten Berichtsjahre vollständig beendet worden.

b. Expropriation. Diese war schon zu Ende des Jahres 1857 in einigen Gemeinden der Bahnstrecke Turgi=Koblentz vollzogen, und ist nunmehr im Berichtsjahre, mit Ausnahme des neuen Güterbahnhofes in Winterthur, sowie einiger Fälle auf der Linie Turgi=Koblentz, welche theils noch von der Schatzungskommission zu behandeln, theils vor das Bundesgericht gezogen sind, auf dem ganzen Gebiete der Nordostbahn durchgeführt.

c. Unterbau. Der Bau der steinernen Brücke über die Limmat bei Turgi wurde in der Art befördert, daß die Gewölbe derselben noch im Berichtsjahre geschlossen werden konnten, und zur Vollendung der Brücke nunmehr nur noch die Herstellung der Stirnmauern und Gurtgestimse, sowie die wasserdichte Abdeckung der Gewölbe übrig ist. Auch das Gewölbe der Brücke über die Surb bei Döttingen wurde im Berichtsjahre

noch geschlossen, und die steinernen Widerlager des Viaductes über die Poststraße nach Koblenz in Döttingen wurden vollendet, so daß an demselben nur noch das Legen der Fahrbahn übrig ist, welche aus einer Blechbalken-Konstruktion besteht, die, gleichwie diejenigen einiger anderer kleinerer Brückchen dieser Bahnstrecke, in der Reparatur-Werkstätte der Nordostbahn in Zürich gefertigt worden sind und versetzt werden können, sobald das Legen der Schienen auf der Bahn soweit vorgerückt sein wird, daß der Transport dieser Eisen-Konstruktionen bis zur Baustelle auf der Bahn selbst und mittelst der Lokomotive vorgenommen werden kann.

Der Tunnel bei Koblenz ist, begünstigt durch die Weichheit des anstehenden Gesteins und in Folge eines sehr zweckmäßigen und energischen Geschäftsbetriebes der Unternehmer, in ungewöhnlich kurzer Zeit durchbrochen und noch im Berichtsjahre vollständig eingewölbt worden, mit Ausnahme des Tunnelportals auf der südwestlichen Seite, dessen Erstellung bis zum Wiedereintritte der günstigen Jahreszeit verschoben werden mußte.

Der größte Theil der Erdarbeiten auf der Bahnstrecke Turgi-Rhein wurde im Laufe des Berichtsjahres erstellt.

d. Hochbau. Auf dem Bahnhofe Aarau wurden die Hochbau-Arbeiten in der Weise gefördert, daß der Güterschuppen mit den am südlichen Ende desselben angebrachten provisorischen Verwaltungs-Räumlichkeiten, sowie auch die Wasserstation und die Lokomotiven-Remise gleichzeitig mit der Eröffnung des Bahnbetriebes bis Aarau und etwas später auch die Wagenremise dienstbereit erstellt waren. Die Einsteighalle und das Verwaltungsgebäude kamen im Laufe des Herbstes unter Dach und letzteres wird nun in den nächsten Monaten vollendet werden, so daß im Laufe des Sommers die provisorischen Lokale verlassen und die definitiven im Verwaltungsgebäude bezogen werden können.

Auf dem Bahnhof Frauenfeld ist das Verwaltungsgebäude unter Dach gebracht worden. Dasselbe schreitet nun seiner Vollendung entgegen und wird im Laufe des Sommers ebenfalls bezogen werden können.

Auf der Station Turgi, welche in Folge des Anschlusses der Linie Turgi-Waldshut zu einem hinreichend geräumigen Bahnhofe erweitert wurde, werden ein Verwaltungsgebäude, ein kleiner Güterschuppen, eine Lokomotiven- und eine Wagen-Remise errichtet. Das erstere wurde noch im Berichtsjahre theilweise unter Dach gebracht, von der Lokomotiv-Remise das Fundament erstellt.

Die Stationen Siggenthal und Döttingen erhalten kleine Stationsgebäude mit angebauten Güterschuppen, von welchen ebenfalls die Fundamente gelegt wurden. Auf der Station Koblenz, welche einen absonderten Güterschuppen erhält, wurde das Stationsgebäude unter Dach gebracht.

Bei der raschen Förderung der an tüchtige Unternehmer veraccordirten Hochbauten der Linie Turgi-Koblenz ist Aussicht vorhanden, daß dieselben bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Bahnbetriebes, der Hauptsache nach, vollendet werden.

e. Oberbau. In Betreff der Disposition der Geleise auf dem Bahnhof Turgi wird auf das in der I. Abtheilung unsers Berichtes Gesagte verwiesen. Auf diesem Bahnhofe wird eine Drehscheibe, sowie eine in Verbindung mit der Lokomotiv-Remise stehende Wasserstation angebracht. Die Stationen Siggenthal, Döttingen und Koblenz erhalten Ausweich-Geleise und zugleich kurze Gütergeleise.

Die Schienen sind auf der Linie Turgi-Rhein im Berichtsjahre auf ungefähr zwei Dritttheile der ganzen Strecke gelegt worden; im Anstande mußte das Legen des Oberbaues namentlich noch bleiben bei Döttingen und Koblenz, wo die Auffüllung der hohen Dämme sich noch im Rückstande befand.

Mit dem Anschlusse der Nordostbahn an die Centralbahn in Marau sind auf der Station Brugg der provisorische zweite Güterschuppen, die provisorische Lokomotiv-Kemise, die Drehscheibe und eine Anzahl Geleise entbehrlich geworden, welche nunmehr Behufs anderweitiger Verwendung beseitigt werden sollen.

f. Betriebsmittel. Die Aufzählung des Bestandes unserer Lokomotiven und Wagen ist in der obigen Abtheilung für den Betrieb enthalten. Theils zur Ergänzung unseres Betriebsmaterials theils zur Deckung des Bedarfs für die neue Bahnstrecke Turgi-Waldshut haben wir über die Lieferung folgender Wagen Verträge abgeschlossen:

3 achträdige Personenwagen I. und II. Klasse,

7 " " III. Klasse,

40 geschlossene vierrädige Güterwagen,

20 offene vierrädige Güterwagen.

Die Termine zur Ablieferung der Personenwagen sind in der Art vorgerückt worden, daß dieselben schon für das eidgenössische Schützenfest, wo voraussichtlich ein außergewöhnlich großer Wagenbedarf eintreten wird, verwendet werden können. Die Ablieferung der Güterwagen hat bis im Monat Juni vollständig zu erfolgen.

Eine Vermehrung der Lokomotiven halten wir mit Rücksicht darauf, daß sich gegenwärtig unsere sämtlichen Lokomotiven in vollständig dienstfähigem Zustande befinden und deren Beschaffenheit überhaupt wesentliche Reparaturen nicht vorsehen läßt, für die nächste Zeit nicht nothwendig, sondern hoffen, mit den vorhandenen 30 Stück für den Dienst auf der ganzen Nordostbahn, inclusive der neuen Strecke Turgi — Waldshut, einstweilen ausreichen zu können.

g. Technisches Personal. Im Laufe des Berichtsjahres haben weitere Reduktionen des technischen Personals stattgefunden, und es werden dieselben nach Maassgabe der Vollendung der Bauten weiter fortgesetzt werden.

h. Eröffnung der Bahn. Gemäß dem Stande der Bau-Arbeiten und Lieferungen wäre es ohne Zweifel möglich geworden, die Bahnstrecke Turgi — Koblenz bis zum 1. Mai d. J. als dem affordirten Termine zu vollenden; nach den in der I. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes gemachten Mittheilungen nehmen wir die Eröffnung derselben auf den 1. August d. J. in Aussicht.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

Direktion. Der ordentlichen Generalversammlung des Berichtsjahres, in welcher Erneuerungs- und Ergänzungswahlen in die Direktion zu treffen waren, vorgängig beschloß der Verwaltungsrath, „1) es sollen „mindestens drei Mitglieder der Direktion ihren Wohnsitz in Zürich haben und neben ihren dießfälligen Obliegenheiten keinen andern Beruf ausüben, es wäre denn, daß sie von dem Verwaltungsrathe in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse hiezu ermächtigt würden; 2) es solle jedem dieser drei Mitglieder durch „die Geschäftsordnung ein bestimmter Geschäftskreis zugetheilt werden.“ Die Generalversammlung wählte dann an die Stelle des sel. Herrn Oberst Pestalozzi, des Herrn Präsidenten Dr. Kern, welcher um seine

Entlassung eingekommen war, und des Herrn Nationalrath Hüni-Stettler, welcher in Erneuerung fiel, sich aber eine Wiederwahl verbat, die Herren Postdirektor G. Stoll, Betriebsdirektor G. Fr. Schweizer und Ständerath Ed. Häberlin aus Thurgau zu Mitgliedern der Direktion. Nachdem die letztere in Folge dieser Wahlen wieder vollständig besetzt war, wurden in Vollziehung des Eingangserwähnten Beschlusses des Verwaltungsrathes drei Departemente aufgestellt, jedem derselben ein bestimmter Geschäftskreis zugewiesen und ihre Besorgung den Herren Präsident Dr. Escher, Direktor Stoll und Direktor Schweizer übertragen.

Verwaltungsrath. Aus dieser Behörde schieden während des Berichtsjahres ihr bisheriger Präsident, Herr Martin Escher-Hess, welcher, in Erneuerung fallend, eine Wiederwahl ablehnte, und Herr alt Regierungsrath Dr. Sulzer, welcher um seine Entlassung einkam. An vakante Stellen im Verwaltungsrathe wurden neu gewählt: Die Herren Nationalrath Hüni-Stettler, Landammann Hanauer in Aarau, alt Regierungsrath Dr. Rüttimann und Regierungspräsident Dr. Keller in Frauenfeld. — Der Verwaltungsrath ertheilte Herrn M. Rüscher die von ihm nachgesuchte Entlassung von der Stelle eines Rechnungsrevisors unter Verdankung geleisteter Dienste und ernannte zu seinem Nachfolger Herrn H. Cramer von Volklen, gewesenen Staatsrechnungsrevisor.

Die Direktion behandelte in 239 Sitzungen 3109 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 6 Sitzungen 34 Geschäfte.

---

Am Schlusse des Berichtes über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1858 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. April 1859.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft,**

Der Präsident:

**Dr. A. Escher.**



# U e b e r s i c h t

der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1858.

Nach den Stationen.

	1857.				1858.						
	Betriebs- tage.	Per- sonen. Abge- gangen.	Gepäck. Abge- gangen.	Güter. Abge- gangen.	Betriebs- tage.	Per- sonen. Abge- gangen.	Güter & Gepäck. Abge- gangen.	Equi- pagen. Abge- gangen.	Vieh & Hunde. Abge- gangen.	Ertrag.	
										Centner.	Centner.
<b>Romanshorn</b> . . . . .	365	22,852	3,232	948,690	365	22,956	577,743	1	567	352,027	49
Amrisweil . . . . .	"	12,505	4,082	22,852	"	12,791	19,101	—	662	25,100	71
Sulgen . . . . .	"	10,128	3,625	6,737	"	9,013	9,367	—	297	16,037	81
Birglen . . . . .	"	5,137	3,009	22,472	"	5,726	27,104	—	348	13,301	26
Weinfelden . . . . .	"	18,476	2,852	17,669	"	20,678	17,366	—	739	29,713	53
Märstetten . . . . .	"	8,441	2,576	25,009	"	8,214	19,026	—	506	16,494	54
Mühlheim . . . . .	"	7,100	563	—	"	8,427	769	—	22	7,629	37
Felben . . . . .	"	5,409	910	49,926	"	5,476	34,475	—	448	15,594	31
<b>Frauenfeld</b> . . . . .	"	39,151	1,942	98,582	"	36,331	76,142	—	673	64,714	38
Zolikon . . . . .	"	6,822	361	6,524	"	7,728	5,726	—	184	7,732	76
Wiesendangen . . . . .	"	6,267	136	702	"	6,492	1,075	—	89	4,591	27
<b>Winterthur</b> . . . . .	"	121,511	5,895	212,618	"	124,711	223,918	74	3,868	237,839	65
Hettlingen . . . . .	245	2,231	80	—	"	2,698	115	—	28	2,183	45
Henggart . . . . .	"	3,344	146	—	"	4,866	328	—	27	4,037	40
Mudersingen . . . . .	"	18,143	3,592	24,071	"	17,611	37,734	2	991	31,102	97
Marthalen . . . . .	"	6,653	3,622	5,377	"	7,796	9,375	—	242	10,623	09
Dachsen . . . . .	"	12,633	450	295	"	12,962	3,048	—	82	15,599	81
<b>Schaffhausen</b> . . . . .	"	48,752	3,942	218,864	"	45,910	389,970	33	1,334	232,106	68
Kemptthal . . . . .	365	4,527	411	2,616	"	5,280	5,474	—	130	4,521	14
Effretikon . . . . .	"	13,894	1,844	3,531	"	13,311	12,321	—	369	12,459	25
Wallisellen . . . . .	"	13,505	527	3,273	"	17,093	6,943	—	125	14,001	81
Derlikon . . . . .	"	14,396	7,232	7,045	"	17,152	18,565	—	53	9,723	97
<b>Zürich</b> . . . . .	"	281,900	27,325	361,776	"	311,535	456,564	131	3,508	701,475	13
Altstätten . . . . .	"	6,900	60	—	"	9,791	97	—	21	3,611	18
Schlieren . . . . .	"	12,283	271	—	"	13,578	365	—	32	6,883	98
Dietikon . . . . .	"	16,028	1,894	504	"	15,748	8,654	1	52	13,485	36
Kilwangen . . . . .	"	4,196	104	—	"	5,305	188	—	13	3,350	45
<b>Baden</b> . . . . .	"	77,421	4,793	65,448	"	82,369	56,643	6	508	102,662	86
Turgi . . . . .	"	10,155	646	15,517	"	18,045	14,398	—	36	16,843	78
Brugg . . . . .	"	73,214	14,003	718,521	"	51,093	306,240	14	732	140,748	05
Schinznach . . . . .	—	—	—	—	245	13,085	728	—	20	10,165	21
Wildegg . . . . .	—	—	—	—	"	19,916	20,475	—	112	18,127	97
Rappersweil . . . . .	—	—	—	—	"	4,299	3,943	—	26	3,579	15
<b>Marau</b> . . . . .	—	—	—	—	"	40,388	97,849	43	437	98,872	19
Centralbahn . . . . .	—	—	—	—	"	46,867	654,546	20	821	414,961	68
Westbahn . . . . .	—	—	—	—	245	1,755	3,099	—	—	8,851	08
Verein. Schweiz. Bahnen pr. Winterthur . . . . .	365	20,784	3,109	—	365	21,451	19,231	3	—	55,389	58
Wallisellen . . . . .	"	35,181	715	13,309	"	47,191	31,584	1	123	34,596	22
Königl. Württemb. Bahn . . . . .	153	269	94	—	365	532	230	—	—	3,438	06
Payerische " . . . . .	—	—	—	—	153	206	122	—	—	2,049	25
Großherz. Badische " . . . . .	—	—	—	—	47	—	4,207	—	—	1,080	29
Betriebskontrolle (mittel- bare Betriebseinnahmen) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83,739	80
		940,208	104,043	2,851,928		1,116,376	3,174,848	329	18,225	2,851,047	92



# Hauptrechnung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1858,

Betriebsrechnung derselben von 1858,

Rechnung behufs Ausmittlung der Aktiendividende für 1858

und

Rechnung über den Reservefond,

abgeschlossen am 31. Dezember 1858.

---



### A. Hauptrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	1853		1854		1855	
	Sfr.	Cent.	Sfr.	Cent.	Sfr.	Cent.
Unterbau.			1,102,249	77	9,098,335	75
Uebertag						
Erarbeiten	4,293,242	10				
Stützmauern	143,498	60				
Tunnels	1,815,259	56				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	5,061,011	85				
Wegbauten	248,879	97				
Uferbauten	757,698	66				
Vertung	608,448	73				
Verschiedenes	9,936	—	13,537,975	47		
Oberbau.						
Schwellen	1,118,884	09				
Schienen und deren Befestigungsmittel	4,087,927	17				
Wegübergänge	3,378	33				
Regen des Oberbaues	618,347	06				
Einfridigungen, Barrieten, Verkottajeln, Stradientenzeiger u.	217,651	97				
Verschiedenes	1,156	28	6,047,344	90		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	2,160,322	68				
Weichen, Kreuzungen, Drehschienen, Schiebepfähnen	372,065	53				
Wasser-Reservoirs, Bewässerungssch., Wasserleitungen	82,695	66				
Schranken und Brückenwaagen	63,144	72				
Technische Einrichtung der Werkstätten	66,059	91	2,730,734	91		
Verschiedenes	6,446	41	700,000	—	24,118,305	05
Zahlung an Aargau für Gewährung der Rappenschwylerlinie						
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	1,663,010	39				
Wagen	2,080,039	26				
Für die Bureau der Hauptverwaltung u. das Kontrol-Bureau	12,317	09				
" " Materialverwaltung	45,703	40				
" " Reparaturwerkstätten, ruhende Dampfmaschinen	45,586	06				
" " " Werkzeugschuppen	98,679	98				
" " " Werkzeuge und Requisiten	40,910	77				
Für die Bahnhöfeverwaltungen	118,586	02				
Geräthschaften für den Bahndienst	53,508	04				
Verschiedenes	467	41				
Dampfschiffe	817,357	10			4,976,165	52
Vergütung des Aktien-Kapitals und der Obligationen					6,245,834	79
<b>Total der Ausgaben</b>					<b>44,438,641</b>	<b>11</b>

### Nordostbahn-Gesellschaft vom 31. Januar 1853 bis 31. Dezember 1855.

Rechnungs-Abschluss.	1853		1854		1855	
	Sfr.	Cent.	Sfr.	Cent.	Sfr.	Cent.
<b>Total der Ausgaben</b>					44,438,641	11
<b>Aktiva.</b>						
Conto-Geschäft	2,009,489	32				
Kassa-Konto	694	10				
Wechsel-Konto	489,246	55				
Material-Konto	521,967	22				
Verschiedene Hauptbuch-Debitoren	5,259,057	99	8,280,455	18		
<b>Passiva.</b>						
Reserve-Fond	140,561	94				
Verschiedene Hauptbuch-Kreditoren	578,713	37				
Unterstützungskasse	54,771	33				
Krankenkasse	3,857	95	777,904	59	7,502,550	59
<b>Total gleich den Einnahmen</b>					<b>51,941,191</b>	<b>70</b>

## B. Betriebsrechnung von 1858.

<b>Einnahmen.</b>		Frk.	Gr.	Frk.	Gr.	Frk.	Gr.
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
<b>I. Personentransport.</b>							
1. Personentaxen . . . . .		1,480,188	72				
2. Taxen für Reiseeffekten . . . . .		92,169	35				
3. Gepäckträgertaxen . . . . .		9,969	45				
4. Viehtransport . . . . .		46,050	55				
5. Fuhrwerktransport . . . . .		3,470	87	1,631,848	94		
<b>II. Gütertransport.</b>							
Gütertaren . . . . .				1,135,459	18	2,767,308	12
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
I. Pacht- und Miethzinse . . . . .				37,570	86		
II. Gewonnenes altes Material . . . . .				2,371	97		
III. Zufälliges. . . . .				43,796	97	83,739	80
<b>C. Dampfbootbetrieb . . . . .</b>						245,997	37
<b>Total . . . . .</b>						<b>3,097,045</b>	<b>29</b>

## B. Betriebsrechnung von 1858.

<b>Ausgaben.</b>		Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
<b>I. Betriebsverwaltung.</b>							
1.	Sitzungsgelder und Gehalte des Administrationspersonales . . . . .	.	.	54,796	99		
2.	Reiseauslagen . . . . .	.	.	1,690	59		
3.	Heizung und Beleuchtung . . . . .	.	.	1,155	38		
4.	Druck- und Insertionskosten, Bureaubedürfnisse . . . . .	.	.	4,519	18		
5.	Porti, Kommissions- und Gerichtskosten, Stempel . . . . .	.	.	775	67		
6.	Verschiedenes . . . . .	.	.	9,075	73	72,013	54
<b>II. Unterhaltungskosten.</b>							
1.	Der Bahn:						
a.	Befoldung des Bahnpersonales . . . . .	167,779	83				
b.	Bureaubedürfnisse . . . . .	545	31				
c.	Bekleidung des Bahnpersonales . . . . .	4,026	68				
d.	Unterhalt des Bahnkörpers . . . . .	11,692	62				
e.	Unterhalt der Kunstbauten . . . . .	10,212	95				
f.	Unterhalt des Oberbaues . . . . .	93,553	84				
g.	Anschaffung und Unterhaltung der Bahndienstgeräthschaften . . . . .	8,199	98				
h.	Räumung von Schnee und Eis . . . . .	2,630	29	298,641	50		
2.	Der Gebäude . . . . .	.	.	15,019	74		
3.	Der Ausstattung der Bahn und Bahnhöfe . . . . .	.	.	6,822	91		
4.	Des Mobiliars und der Geräthschaften . . . . .	.	.	2,138	04		
5.	Signalisirungs- und Beleuchtungskosten . . . . .	.	.	10,025	02		
6.	Der technischen Einrichtung der Werkstätten . . . . .	.	.	18,468	28	351,115	49
	Uebertrag . . . . .	.	.	.	.	423,129	03

## B. Betriebsrechnung von 1858.

<b>Ausgaben.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag . . . . .		.	.	.	.	423,129	03
<b>III. Transportkosten.</b>							
1. Personen-, u. und Gepäcktransport:							
a.	Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . . . .	160,943	78				
b.	Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . . . .	14,904	64				
c.	Bekleidung . . . . .	5,520	10				
d.	Billetkosten und Bekanntmachungen . . . . .	11,466	05				
e.	Unterhalt der Personen- u. und Gepäckwagen . . . . .	25,769	26				
f.	Beheizung und Beleuchtung der Wagen . . . . .	2,987	13				
g.	Unterhalt der Mobilien und Fahrrequisiten . . . . .	2,838	44				
h.	Del und Schmiere . . . . .	4,484	25	228,913	65		
2. Gütertransport:							
a.	Besoldung des Stations- und Fahrpersonals . . . . .	130,688	62				
b.	Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . . . .	5,768	41				
c.	Bekleidung . . . . .	1,949	81				
d.	Druckkosten und Bekanntmachungen . . . . .	11,516	27				
e.	Unterhalt der Güterwagen und Fahrrequisiten . . . . .	16,281	59				
f.	Del und Schmiere . . . . .	7,389	35				
g.	Versicherung der Güter . . . . .	1,278	—				
h.	Vergütungen für beschädigte Güter . . . . .	1,757	36	176,629	41		
3. Zugkraftskosten:							
a.	Besoldungen u. Löhne, Stundengelder, Ersparnisprämien u. . . . .	125,371	41				
b.	Büreaubedürfnisse, Heizung und Beleuchtung . . . . .	4,022	15				
c.	Brennmaterial . . . . .	222,686	39				
d.	Schmiermaterial . . . . .	11,101	56				
e.	Puzmaterial . . . . .	4,323	20				
f.	Reparaturen an Lokomotiven und Tendern . . . . .	47,294	67				
g.	Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . . . .	17,203	48	432,002	86	837,545	92
<b>IV. Telegraphen</b> . . . . .		.	.	.	.	4,935	24
<b>V. Dampfbootbetrieb</b> . . . . .		.	.	.	.	207,805	72
Summa der Ausgaben . . . . .		.	.	.	.	1,473,415	91
Netto-Einnahme . . . . .		.	.	.	.	1,623,629	38
<b>Total gleich der Brutto-Einnahme</b> . . . . .		.	.	.	.	<b>3,097,045</b>	<b>29</b>

## C. Rechnung behufs Ausmittlung der Aktien-Dividende.

	Frk.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
1. Netto-Ergebniß des Betriebes der Eisenbahn und der Dampfsschiffe während des Jahres 1858	1,623,629	38
2. Ein zu 4 % und für die ersten 4 Monate des Jahres 1858, während welcher die Eisenbahnlinie Brugg-Aarau noch nicht dem Betriebe übergeben war, berechneter Zins des für diese Linie bis 1. Januar 1858 verwendeten Kapitals und der Durchschnittssumme der weitem während jener 4 Monate für dieselbe gemachten Ausgaben, in runder Summe . . . . .	65,000	—
3. Ein zu 4 % berechneter Jahreszins des für die im Baue begriffene Linie Lurgi-Coblentz bis 1. Januar 1858 verwendeten Kapitals und der Durchschnittssumme der im Laufe des Jahres 1858 für diese Linie gemachten Ausgaben, in runder Summe . . . . .	88,000	—
4. Interessékonto . . . . .	201,191	46
	<b>1,977,820</b>	<b>84</b>
<b>Ausgaben.</b>		
1. Ein Jahreszins von Fr. 817,950 3 % Obligationen . . . . .	24,538	50
2. " " " " 7,100,000 5 % " . . . . .	355,000	—
3. Die Zinsen " " 10,000,000 5 % " , soweit sie nach Maaßgabe der für dieses Anleihen während des Jahres 1858 geleisteten Einzahlungen bezahlt werden mußten . . . . .	458,394	—
4. 3 % des Reinertrages der Bahn, welche gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes in den Reservefond fallen . . . . .	48,708	90
5. Die restirende Summe von . . . . . auf die 57,416 Aktien als Dividende vertheilt, ergibt Fr. 19 per Aktie und einen Ueberschuß von Fr. 275. 44, welchen der Verwaltungsrath dem Reservefond einzuverleiben beschloffen hat.	1,091,179	44
	<b>1,977,820</b>	<b>84</b>

## D. Rechnung über den Reservefond.

1858.		Fr.	Gts.
31. Dez.	Bestand am 31. Dezember 1857 . . . . .	88,055	40
	Ein Jahreszins hierauf à 4 % . . . . .	3,522	20
	3 % der Netto-Betriebseinnahme vom Jahr 1858 . . . . .	48,708	90
	Dividendenrest vom Jahr 1858 (siehe Dividendenrechnung C, Ausgaben) . . . . .	275	44
		<b>140,561</b>	<b>94</b>