

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

Kapitel: Betrieb

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>

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 Ergebnis 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 "
		1858.	1859.	1859.
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

	1857.	1858.
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, ₁	19, ₆
" " " " " Güter in Zentnern	58, ₁	53, ₅
" " Lokomotivkilometer kommen Reisende	1, ₈	1, ₉
" " " " Güter in Zentnern	5, ₄	5, ₂
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren Kilometer	22, ₆	23, ₈
Jeder Centner Güter hat im Durchschnitt befahren Kilometer	50, ₆	50, ₈
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:

	1857.		1858.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
a) auf Fahrten zur vollen Normaltare:				
in I. II. und III. Klasse	504,888	53, ₇₀	606,516	54, ₃₃
b) auf Fahrten zu ermäßigter Tare:				
mit Güterzügen	59,034	6, ₂₈	63,766	5, ₇₀
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt	266,478	28, ₃₄	339,902	30, ₄₅
mit Abonnementskarten	24,047	2, ₅₆	40,842	3, ₆₆
Militair- und Polizeitransporte	46,947	4, ₉₉	30,088	2, ₇₀
Pilgerbillete	15,270	1, ₆₃	19,880	1, ₇₈
Schul- und Lustfahrten u. dgl.	23,544	2, ₅₀	15,382	1, ₃₈
	<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 zwiefacher 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 Steinkohlenverkehres 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.
1858.	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
1859.									
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
Total in 11 Monaten	245	4,364	26,680	3,892	165,010	762	2,851	1,058	204,862

Hierbei ist zu bemerken, daß von den nach Zürich gegangenen Kohlen im Gesamtbetrage von 165,010 Ctrn. ein Quantum von ungefähr 60,000 Ctrn. 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. Narau 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
Total		111,365	118,002	229,367

II. Güter:

	Betriebstage.	nach Ctr.	von Ctr.	Total Ctr.
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
Total		335,093	697,224	1,032,317

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.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	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 —
Total	Fr. 7,261,173 —

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
Total	30

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
Total	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

	1857.	1858.
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
	36		347
II. Bahnunterhaltung.		IV. Fahrdienst.	
Bahningenieure	2	Locomotivführer und Heizer	38
Bahnaufseher	10	Zugführer und Kondukteure	38
Bahnhof- und Bahnwärter	224	Locomotivpußer und Tagelöhner	18
	236		94

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 Sängerfestes 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:

1857.			1858.	
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
Total	92,574	64,153

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 kommt:	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 Dampfbootverwaltung folgender:

- 1 Dampfbootverwalter,
- 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 Dampf=) 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=Koblenz vollzogen, und ist nunmehr im Berichtsjahre, mit Ausnahme des neuen Güterbahnhofes in Winterthur, sowie einiger Fälle auf der Linie Turgi=Koblenz, 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