

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 10 (1862)

Artikel: Zehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft umfallend das Jahr 1862
Autor: Escher, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730489>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

3ehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1862.



Zürich,

Druck von Drell, Füßli und Comp.

1863.

Zehnter Geschäftsbericht

der

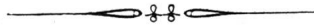
Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1863

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.



Tit.

Die unterzeichnete Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren zehnten, das Jahr 1862 umfassenden, Geschäftsbericht der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Seit dem Beginn der Wirksamkeit des im Monat März vorigen Jahres in Kraft getretenen Transport-Reglements für den direkten Schweizerischen Eisenbahnverkehr sind die Uebelstände, welche vorher namentlich bezüglich des Güterverkehrs im Schweizerischen Eisenbahntransportdienst geherrscht hatten, größtentheils verschwunden. Nicht nur hat in Folge der Bestimmungen dieses Reglements die Güterbeförderung an Regelmäßigkeit und Schnelligkeit erheblich gewonnen, sondern es ist durch dasselbe auch, unvorgreiflich der Gesetzgebung oder der Rechtspraxis der einzelnen Kantone, die Ersatzpflicht der Bahnverwaltungen in Fällen von Verlusten, Beschädigungen oder Verspätungen auf einheitlicher Grundlage und in einer Weise normirt worden, die allen billigen Anforderungen des verkehrtreibenden Publikums genügen dürfte. In der That sind die vielen Klagen, die früher in einzelnen Theilen des Landes über die Mangelhaftigkeit des Eisenbahntransportdienstes laut geworden waren, seither wesentlich verstummt. Die S. Schweizerische Bundesversammlung, welche in Folge von Petitionen, die noch unter der Herrschaft der alten Transportordnungen aus der mittlern und westlichen Schweiz an die Bundesbehörden gelangt waren, sich mit der Frage des Transportreglements beschäftigen mußte, hat daher auch, nach Anhörung eines sehr einläßlichen Berichtes des Bundesrathes und der bezüglichlichen Vernehmlassungen der einzelnen Stände, beschlossen, „es sei der Angelegenheit betreffend das Transportwesen auf den Schweizerischen Eisenbahnen einstweilen keine weitere Folge zu geben,“ und in den Erwägungsgründen zu ihrer dießfälligen Schlußnahme ausdrücklich anerkannt, daß durch das erwähnte Reglement „den meisten erhobenen Beschwerden bereits Rechnung getragen sei“. — Im Laufe des Berichtsjahres sind die Verwaltungen der Freiburger Linie und des Jura Industriel jenem Reglemente ebenfalls beigetreten und zwar sowohl für ihren internen Verkehr als für den direkten Schweizerischen Verkehr. Sodann sind in der letzten Zeit auch für den Beitritt der Ligne d'Italie einleitende Verhandlungen gepflogen worden.

Veranlaßt durch eine von der S. Bundesversammlung dem Bundesrathe zur Begutachtung überwiesene Motion betreffend die Differential-Tarife der Eisenbahnen wurden die Eisenbahn-

Verwaltungen von Seiten des Schweizerischen Departements des Innern um Mittheilung ihrer Ansichten über diese Materie ersucht. In Folge dieser Einladung haben die Bahnverwaltungen dem genannten Eidgenössischen Departement eine ausführliche Denkschrift über jene Frage eingereicht, in welcher nachgewiesen wurde, daß das System der Differential-Tarife auch im Eisenbahnverkehr aller andern Länder Eingang gefunden habe; daß die Differential-Tarife der Schweizerischen Eisenbahnen weder mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, noch speziell mit Bestimmungen des Schweizerischen Eisenbahnrechts im Widerspruche stehen; daß, gegenüber der Konkurrenz der fremden Bahnen, für die Schweizerischen Eisenbahnen die größtmögliche Freiheit in der Tarifhandhabung, innerhalb der konzessionsgemäßen Schranken, eine Lebensbedingung sei, und endlich, daß die Differential-Tarife, wenn sie auch hie und da gewisse Einzelinteressen verletzen sollten, im Ganzen von bedeutendem volkswirtschaftlichem Nutzen seien, da sie in hohem Maße zur Belebung der Güter-Zirkulation beitragen. Mit der Frage des Transportreglements gelangte auch die Angelegenheit der Differential-Tarife vor die Bundesversammlung. Der Ausgang der daherigen Verhandlungen ist insofern der Anschauung der Bahnverwaltungen günstig, als sich der bereits erwähnte Bundesbeschluß auch auf die Differential-Tarife bezieht.

Wie wir in unserm letzten Geschäftsbericht in Aussicht gestellt, so ist im Laufe des Berichtsjahres zwischen dem Eidgenössischen Postdepartement und den Schweizerischen Bahnverwaltungen eine Vereinbarung über die Benutzung der Bahn-telegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen zu Stande gekommen. Gemäß dieser Vereinbarung haben die Bahnverwaltungen die Verbindlichkeit eingegangen: 1) überall, wo sich die Eidgenössischen Telegraphenbureaux nicht in den Bahnhöfen oder den Bahnstationen befinden, in den letztern Privat-Telegramme zur Ablieferung an das Eidgenössische Telegraphenbureau anzunehmen; 2) auf den Bahnstationen solcher Ortschaften, in denen sich kein Eidgenössisches, wohl aber ein Eisenbahn-telegraphenbureau befindet, durch die Bahnangestellten Privatdepeschen auf der Eidgenössischen Leitung zu befördern, beziehungsweise abzunehmen und an die Adressaten abzuliefern, zu welchem Behufe die Eidgenössische Telegraphenverwaltung lediglich in den Bahnstationen der letztern Kategorie einen Apparat aufstellen und mit der öffentlichen Telegraphenleitung in Verbindung bringen zu lassen hat. Für die dießfälligen Leistungen beziehen die Bahnverwaltungen eine Entschädigung von 50 Centimes per Depesche. Für die Sicherheit des Bahnbetriebs sind die erforderlichen Garantien vermittelt der Bestimmung gegeben, daß die Beförderung der Privatdepeschen nur auf der Eidgenössischen Drahtleitung geschehen und die Bahndienstdepeschen hinsichtlich der Abfertigung vor den Privatdepeschen den Vorrang haben sollen. Auf Grund der vereinbarten Bestimmungen wird nun zunächst auf dem Netze der Nordostbahn und der Centralbahn ein Versuch mit der Beförderung von Privatdepeschen durch die Bahnangestellten gemacht. Was hiebei das Netz der Nordostbahn anbetrifft, so werden auf den Bahnhöfen Zürich, Winterthur und Frauenfeld Telegramme zu Händen des Eidgenössischen Lokaltelegraphenbureau's angenommen und sind die Stationen Andelfingen und Dietikon zur Beförderung von Privatdepeschen eingerichtet und befähigt worden. Eine Vermehrung dieser Stationen wird von der Schweizerischen Telegraphenverwaltung für einmal nicht als nothwendig erachtet.

Sodann haben wir mit dem Eidgenössischen Postdepartement eine Uebereinkunft abgeschlossen betreffend den Umbau der Telegraphenlinien längs der Nordostbahn. Hiernach sollen die bestehenden Telegraphenlinien, im Falle des Bedürfnisses eines Umbaues derselben, in der Art umgebaut werden, daß eiserne, auf steinernen Sockeln ruhende Stangen an die Stelle der hölzernen treten. Bei Festsetzung der Normalien für die Bestandtheile der neuen Leitung ist auf die Sicherheit des Bahnbetriebs gebührende Rücksicht genommen worden. Sind auch die Ausgaben, welche unserer Unternehmung aus dem projektirten Umbau der Telegraphenleitung erwachsen, nicht unbedeutend, so konnten wir gleichwohl nicht Anstand nehmen, zu dem Arrangement Hand zu bieten, da sich mit Sicherheit erwarten läßt, daß nach durchgeführtem Umbau Störungen des Telegraphendienstes weit seltener als bisher eintreten und sich auch die jährlichen Reparaturkosten für uns vermindern werden. Nachdem, auf Grund von Spezial-Vereinbarungen, die Telegraphenleitung auf den Strecken Altstätten-Baden und Zürich-Weinfelden schon früher nach dem neuen Systeme umgebaut worden, werden nun im laufenden Jahre die Telegraphenlinien Baden-Marau, Winterthur-Schaffhausen und Weinfelden-Romanshorn zum Umbau gelangen.

Der von der ehemaligen Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852 für eine feste Dauer von 10 Jahren, d. h. bis zum 1. Juni 1863, mit dem Schweizerischen Postdepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der Rheinfallbahngesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf letztere übergegangene Vertrag betreffend die Besorgung des Schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee ist vom Eidgenössischen Postdepartement auf den 1. Juni l. J. gekündigt worden. Ob eine Erneuerung des diesfälligen Vertragsverhältnisses in der Absicht der Postverwaltung liegt oder ob dieselbe für die Bedürfnisse des über den Bodensee zu vermittelnden internationalen Postverkehrs in anderer Weise vorzuzuforgen gedenkt, ist uns nicht bekannt. Verhandlungen über eine Erneuerung des Vertrages sind vom Eidgenössischen Postdepartement bis zur Stunde nicht veranlaßt worden.

Einer diesfälligen Einladung des Schweizerischen Postdepartements Folge leistend, sind wir, in Gemeinschaft mit dem Direktorium der Zentralbahn, mit demselben in jüngster Zeit in Unterhandlungen getreten, welche die Einführung von Nachtzügen auf den Linien Zürich-Bern resp. Biel und Basel-Luzern zum Zwecke haben. Bei zweckmäßiger Umgestaltung der Seitenpostkurse wird die Errichtung von Nachtzügen auf den betreffenden Linien unzweifelhaft nicht bloß für die Regelmäßigkeit und Beschleunigung des gesammten Schweizerischen Postverkehrs von ganz außerordentlichem Nutzen sein, sondern überdieß die Postverwaltung in den Stand setzen, im Postkurswesen sehr erhebliche Ersparnisse zu bewerkstelligen. Bei der großen Zahl der übrigen Züge, für welche eine Reduktion nicht als zulässig erscheint, ist hinwieder aber leider nicht zu erwarten, daß die Nachtkurse eine irgend nennenswerthe Vermehrung des Personenverkehrs der beiden hier zunächst betheiligten Bahnen zur Folge haben werden. Es fällt in dieser Hinsicht namentlich in Betracht, daß wegen der geringen Ausdehnung des betreffenden Netzes die Ankunfts- und Abgangszeiten der Nachtzüge überall auf so ungeeignete Stunden fallen werden, daß die Benützung dieser Züge für den gewöhnlichen geschäftlichen Personenverkehr zwischen den Ortschaften der mittlern Schweiz kaum möglich ist. Gleichwohl haben wir im Hinblick auf die ungemeine Wichtigkeit, welche die angestrebte Verbesserung der Kommunikationen für den gesammten

Schweizerischen Verkehr hat, und in der Hoffnung, daß dieselbe immerhin eine günstige indirekte Rückwirkung auf den Bahnverkehr ausüben dürfte, im Einklange mit der Zentralbahn, dem Postdepartement nicht allein unsere volle Geneigtheit zur Mitwirkung bei der Ausführung von Nachtzügen in angedeutetem Umfange zu erkennen gegeben, sondern uns auch bereit erklärt, einen namhaften Theil der diesfälligen sehr bedeutenden Mehrausgabe des Bahnbetriebes zu Lasten unserer Unternehmung zu nehmen. Welches Resultat die sachbezüglichen Unterhandlungen haben werden, läßt sich zur Zeit noch nicht bestimmen. Indessen ist zu hoffen, daß allseitige Opferwilligkeit auch diesen großen Fortschritt in unsern Transport-Einrichtungen ermöglichen werde.

In Fortsetzung der im Jahre 1861 begonnenen und schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten sachbezüglichen Unterhandlungen wurde im Laufe des Berichtsjahres zwischen dem Eidgenössischen Militärdepartement und den Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen eine Organisation der Militärtransporte in Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr vereinbart. Es scheinen jedoch einzelne Bestimmungen dieser Organisation im Schooße des H. Bundesrathes noch auf Anstand gestoßen zu sein, weshalb wohl neue Verhandlungen werden Platz greifen müssen und es daher überflüssig sein dürfte, hier auf den Inhalt jener Organisation näher einzutreten.

Endlich haben wir in diesem Abschnitte noch zu erwähnen, daß im Berichtsjahre, nach vorausgegangenen Verhandlungen zwischen Abgeordneten des Eidgenössischen Militärdepartements und der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften ein einheitlicher Tarif für Militärtransporte zu Stande gekommen ist.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Laufe des verflossenen Jahres waren wir im Falle, durch Abordnungen an zahlreichen Konferenzen Theil zu nehmen, welche theils zwischen den sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften, die mit einander in direktem Verkehr stehen, theils zwischen einzelnen derselben abgehalten wurden, und hauptsächlich die Aufrechterhaltung und weitere Ausbildung eines uniformen Bahnbetriebes zum Zwecke hatten. Die Verhandlungsgegenstände dieser Konferenzen beschlugen vornehmlich die Fahrtenpläne, die Transportvorschriften, die Waarenklassifikation und das Taxenwesen, die Abrechnungsverhältnisse, die wechselseitige Benützung des Fahrmaterials u. s. w. Auch werden in Fällen von Streitigkeiten zwischen einzelnen Verwaltungen über Fragen des direkten Verkehrs diese Konferenzen von Seite der betreffenden Parteien in der Regel dazu benützt, um die Streitfragen durch die unbetheiligten Konferenzmitglieder im Wege eines ganz summarischen, schiedsrichterlichen Verfahrens endgültig entscheiden zu lassen.

Die mit der Generaldirektion der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten abgeschlossene Uebereinkunft betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der Nordostbahn sowie den rückliegenden Schweizerischen Bahnen einerseits und den Königlich Bayerischen Staats-

bahnen sowie den rückliegenden Deutschen Bahnen anderseits konnte aus Gründen, deren Beseitigung nicht in unserer Macht liegt, leider auch im Berichtsjahre noch nicht in ihrem ganzen Umfange zur Vollziehung gebracht werden. Inzwischen fährt das im Monat März v. J. auf dem Bahnhofe in Romanshorn etablierte Bayerische Abfertigungsbüreau fort, den Güterverkehr zwischen den Deutschen und den Schweizerischen Bahnen ohne Dazwischenkunft von Expeditoren zu vermitteln.

Von den wichtigern Tarif=Maßnahmen, über welche wir uns im Laufe des Berichtsjahres mit andern Bahnverwaltungen verständigt haben, sind hervorzuheben: a) die Aufstellung eines ermäßigten Spezialtarifs für den Transport von Cerealien von den verschiedenen Bodenseeplätzen nach den Stationen der französischen Ostbahn und umgekehrt; b) die Aufstellung eines ermäßigten Spezialtarifs für den Transport von Bau-, Brenn- und Nutzholz aus Bayern, via Romanshorn und Basel, nach den Stationen der französischen Ostbahn und umgekehrt; c) die Aufstellung eines ermäßigten Transit-Tarifs, via Romanshorn und Genf, für den Güterverkehr zwischen Deutschland und dem mittlern und südlichen Frankreich; d) die Umgestaltung des Differential-Tarifes für Getreide und Mehl im Schweizerischen Verkehr auf einheitlichen Grundlagen, mit Ausdehnung der diesfälligen Taxen auf eine Anzahl anderer Artikel; e) die Einführung eines Differential-Tarifes für Transporte von Vieh in ganzen Wagenladungen auf Bahnstrecken von 12 Stunden und darüber im Schweizerischen Verkehr, und f) die Einführung eines ermäßigten Transit-Tarifs für den Transport von Schlachtvieh von Wien, Salzburg und Lindau nach Lyon. Einzelne dieser Tarife sind bereits in's Leben getreten, und für die baldige Inkraftsetzung der übrigen werden von uns im gegenwärtigen Momente die erforderlichen Vorarbeiten gemacht. — Ueber die Einführung einer neuen (dritten) Wagenladungsklasse, „C“, welche im letzten Betriebsjahre stattgefunden, haben wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte ausführlicher berichtet.

Verschiedene Dampfbootlinien des Bodensees und Rheins wurden bisher von unserer Unternehmung und der Lindauer Dampfboot=Aktiengesellschaft auf gemeinschaftliche Rechnung exploittirt. Mit Anfang April v. J. ist nun aber bekanntlich die eben genannte Unternehmung in das Eigenthum des Bayerischen Staates und damit in die Verwaltung der Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten übergegangen, in Folge dessen jenes Verhältniß mit letzterer Behörde in einer den veränderten Umständen entsprechenden Weise, immerhin jedoch unter Festhaltung der gemeinschaftlichen Exploitation der betreffenden Dampfbootlinien, neu regulirt wurde. Bei diesem Anlasse hat dann auch für das durch Lindau transittirende Getreide der daselbst bis dahin bestandene Schranken=zwang seine endliche Beseitigung gefunden.

In Folge der Fortsetzung der Badischen Rheinthalbahn bis nach Schaffhausen und Konstanz wird das Verhältniß, in welchem bisher unsere Unternehmung zu der Großherzoglich Badischen Staatsbahn gestanden hat, wesentlich modifizirt. Im Hinblick hierauf haben wir uns veranlaßt gesehen, den f. J. über den Betrieb der Linie Turgi=Waldshut sowie über anderweitige Verkehrsbeziehungen mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrag auf den 1. Juni l. J. zu kündigen, womit selbstverständlich nicht gesagt ist, daß nicht eine, der veränderten Stellung, in welche die beiden Unternehmungen inskünftig zu einander zu stehen kommen, angemessene neue Verständigung Platz greifen könne.

Die Einführung der Badischen Staatsbahn in den Bahnhof Schaffhausen erfordert eine Erweiterung dieses Bahnhofes, welche hauptsächlich in Folge der dadurch bedingten Veränderungen der Straßenanlagen zu vielfachen Erörterungen theils zwischen den beiden theilhaftigen Bahnverwaltungen unter sich, theils zwischen denselben und der H. Regierung, beziehungsweise dem Tit. Stadtrathe von Schaffhausen Veranlassung gegeben hat, bei denen unser Augenmerk namentlich auch darauf gerichtet sein mußte, durch das für die demnächstige Eröffnung des Betriebs auf der Badischen Bahn nöthig werdende Provisorium die zukünftige definitive Gestaltung des Bahnhofes nicht in einer für unsere Unternehmung nachtheiligen Weise präjudizieren zu lassen. Nach vorausgegangenen langen schriftlichen und mündlichen Verhandlungen ist endlich in den letzten Wochen in einer, unter dem Vorstehe des Vorstandes des Eidgenössischen Departements des Innern in Bern abgehaltenen Konferenz zwischen den verschiedenen Interessenten eine Vereinbarung zu Stande gekommen, durch welche diese Angelegenheit nun eine, auch die künftige definitive Gestaltung des Bahnhofes umfassende, nach allen Seiten befriedigende Erledigung gefunden hat.

Die in Betreff der Erbauung einer Pferdeisenbahn zur Verbindung der Bezirke Bülach und Regensberg mit der Nordostbahn gemäß unserm letztjährigen Geschäftsberichte angeordneten weiteren Untersuchungen haben dargethan, daß nicht bloß die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden eine bessere Befriedigung finden, sondern auch ein wesentlich günstigeres finanzielles Betriebsergebnis zu erwarten ist, wenn, anstatt eines ausschließlichen Pferdebetriebes auf der ganzen Linie, der Pferdebetrieb auf eine der beiden Seitenlinien beschränkt und dagegen auf der Stammlinie, sowie auf der zweiten Seitenlinie ein Lokomotiv-Betrieb (zweiten Ranges) eingeführt wird. Auf dieser Grundlage haben dann die Unterhandlungen zwischen den Abordnungen der Eisenbahn-Kommission der H. Regierung des Kantons Zürich, der Eisenbahnkomite's der beiden Bezirke und unserer Verwaltung ihren weiteren Fortgang genommen und sind nunmehr soweit gediehen, daß wir die Ehre haben werden, der nämlichen Generalversammlung, welche diesen Geschäftsbericht zu prüfen hat, auch eine Spezial-Vorlage über diese Angelegenheit zu machen. Wir wollen daher hier nur noch bemerken, daß die beiden Bezirkskomite's hinsichtlich der Frage, welche der beiden Abzweigungen bloß mit Pferden zu betreiben sei, sich unter sich dahin geeinigt haben, daß dieses auf der Zweiglinie nach Dielsdorf (Regensberg), als der kürzern, zu geschehen habe.

In dem f. B. mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über den Bau und den Betrieb der Bahnstrecke Marau-Wösch nau ist bezüglich des Wachtzinses stipulirt, daß derselbe durch die Zinse des von der Centralbahngesellschaft auf die Anlage dieser Strecke verwendeten Baukapitals so lange kompensirt werde, als der Netto-Ertrag, den das Centralbahnunternehmen seinen Aktionären abwirft, nicht über 5 % beträgt; daß dagegen aber in dem Falle, wo dieser Netto-Ertrag 5 % übersteigt, die Nordostbahngesellschaft an dem Ueberschuß im Verhältniß des Baukapitals der Linie Marau-Wösch nau zu dem Baukapital des ganzen Centralbahnnetzes zu partizipiren habe. Dieser Fall ist zum ersten Male im Betriebsjahre 1861 eingetreten, und es erscheint in Folge hiervon in unserer Betriebs-Rechnung pro 1862 ein entsprechender Einnahmeposten im Betrage von Fr. 4,748. 25 Cts.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte davon Erwähnung gethan, daß wir im Anfange des Jahres 1862 ein neues Anleihen von 5 Millionen Franken abgeschlossen haben. Wie wir damals in Aussicht gestellt, werden wir nunmehr nähere Mittheilungen über die Bedingungen, zu welchen es geschehen ist, in den gegenwärtigen Bericht niederlegen. Der Zinsfuß des Anleiheus ist auf 4 Prozent per Jahr festgesetzt. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende Februar 1872 unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als Frkn. 250,000 betragen, und bis Ende Februar 1892 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein. Die Schweizerische Kreditanstalt übernahm das ganze Anleihen fest gegen Vergütung einer Provision von $3\frac{1}{2}$ % seines Betrages. Wir haben den Baukonto mit dieser Provision belastet.

In unserm Geschäftsberichte über das Jahr 1860 haben wir Ihnen bereits davon Kenntniß gegeben, daß wir die Umwandlung des 5 % Anleiheus der Nordostbahngesellschaft vom 29. November 1855 im Betrage von Frkn. 6,000,000 und des ebenfalls 5 % Anleiheus der ehemaligen Rheinfaldbahngesellschaft vom 1. Oktober 1855 im Belaufe von Frkn. 1,100,000 in ein neues 4-prozentiges Anleihen der Nordostbahngesellschaft von Frkn. 7,100,000 gegen die Entrichtung einer Provision von $\frac{1}{2}$ % dieser Summe an die Schweizerische Kreditanstalt gesichert haben. Die Konversion ist im Laufe des Berichtsjahres ohne Anstand durchgeführt worden. Die Provision, welche wir für diese Operation zu bezahlen hatten, wird der Betriebsrechnung des laufenden Jahres zur Last geschrieben werden.

Gemäß dem Vertrage, welcher anläßlich der Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zwischen dem H. Stande Zug und der Nordostbahngesellschaft betreffend die von dem erstern für diese Unternehmung zu beschaffende Summe von Frkn. 800,000 abgeschlossen worden ist, hat sich die Nordostbahngesellschaft verpflichtet, die eben erwähnte Summe an der Stelle des Kantons Zug einzuzahlen, wogegen der letztere sich hinwieder verbindlich machte, die Differenz zwischen dem Zinse, den die Nordostbahngesellschaft für die fragliche Summe denjenigen, welche sie ihr darleihen, zu bezahlen haben werde, und dem auf die Frkn. 800,000 entfallenden Ertrage der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern jeweilen der Nordostbahngesellschaft zu vergüten. Es wurde in dem Vertrage des Weiteren festgesetzt, daß die Nordostbahngesellschaft dem H. Regierungsrathe des Kantons Zug den Zinsfuß, welchen sie ihm voraussichtlich zu berechnen haben würde, zur Kenntniß bringen und daß der Regierungsrath, falls ihm dieser Zinsfuß als zu hoch erscheine, berechtigt sein solle, die Erklärung abzugeben, daß er die Einzahlung der Frkn. 800,000 selbst bewerkstelligen wolle. Nachdem wir in Vollziehung dieser vertraglichen Vorschrift der H. Regierung des Kantons Zug mitgetheilt, daß wir ihr für die an ihrer Stelle geleisteten Einzahlungen einen Zinsfuß von

4½ % zu berechnen im Falle wären, erklärte sie sich hiemit einverstanden. In Folge dessen haben wir im Berichtsjahre an der Stelle des Kantons Zug die erste und zweite Einzahlung im Gesamtbetrage von Frkn. 320,000 bewerkstelligt, wie wir auch im Verfolge die weitem Einzahlungen für den Kanton Zug zu entrichten nicht ermangeln werden.

Die Nordostbahngesellschaft wird Behufs Bewerkstelligung der weitem Einzahlungen, welche sie für ihre eigene Rechnung und für diejenige des Kantons Zug an die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu leisten hat, sowie zum Zwecke der Ausführung fernerer Bauten auf ihrem eigentlichen, somit die Linie Altstätten-Zug-Luzern nicht in sich begreifenden Netze, im Verfolge ein neues Anleihen abzuschließen im Falle sein. Gemäß den Vorsehrungen, die wir getroffen, brauchen wir uns mit der Aufbringung eines solchen Anleiheus nicht zu beeilen, sondern können vielmehr das Eintreten günstiger Verumständungen abwarten, bevor wir daherige Unterhandlungen veranlassen.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

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

Einnahmen und Verkehr

die erforderlichen Detail-Nachweise. Zu näherer Erläuterung wollen wir hier nur bemerken, daß in denselben beim „Personenverkehr“, wie übrigens auch schon in den früheren Jahren, die sogenannten Retourbillete für die Hin- und die Rückfahrt gerechnet und für die letztere jeweils derjenigen Station zugeschrieben wurden, nach welcher das Billet lautete.

Die Einnahmen haben betragen:

1861.			(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1862.		
Frkn.	Gts.	Prozente.		Frkn.	Gts.	Prozente.
2,034,968	04	35,27	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	2,158,972	70	36,51
115,941	45	2,01	1. Personen-Transport	121,010	69	2,05
71,959	76	1,25	2. Gepäc-Transport	85,352	55	1,44
5,845	72	0,11	3. Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport	7,555	30	0,13
3,084,879	72	53,47	4. Transport von Equipagen u. dgl.	3,066,084	71	51,85
455,494	69	7,89	5. Güter-Transport	474,466	52	8,02
5,769,089	38	100	B. Mittelbare Betriebseinnahmen	5,913,442	47	100
			. . . . . Total-Einnahmen			

	1861.	1862.
Im Ganzen wurden befördert: Reisende	1,489,358	1,620,409
" " " " Güter	3tr. 7,944,567	3tr. 8,382,411
Durchschnittliche Tageseinnahme	Frkn. 15,805. 72	Frkn. 16,201. 21
Einnahmebetreffniß per Bahnkilometer	" 32,410. 61	" 33,221. 58
" " " Kilometer und Tag	" 88. 79	" 91. 01
" " " Reisenden mit Gepäck	" 1. 44,4	" 1. 40,7
" " " Zentner Güter	" —. 38,8	" —. 36,57

Aus dem Verkehr ergeben sich folgende Durchschnittsziffern:

Auf jeden Betriebstag kommen Reisende	4,080	4,440
" " " Güter in Zentnern	21,766	22,965
" " Personenzug=Achsenkilometer kommen Reisende	5,45	5,77
" " Güterzug=Achsenkilometer kommen Güter in Zentnern (excl. Vieh und Gepäck)	27,66	26,34
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren: Kilometer	26,30	26,14
" Zentner Gut hat im Durchschnitt befahren: Kilometer	60,24	59,24
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen Reisende	220,056	237,963
" " " " Güter in Zentnern	2,688,655	2,789,730

Nachstehend folgt eine Uebersicht des Personen- und Waarenverkehrs, sowie der kilometrischen Jahreseinnahme vom Jahr der Betriebseröffnung (1855) an bis 1862:

Jahr.	Durchschnittliche Länge der betriebenen Strecke. Kilometer.	Anzahl der beförderten Personen, auf die ganze Bahnlänge bezogen.	Anzahl der beförderten Zentner Güter, auf die ganze Bahnlänge bezogen.	Brutto-Ertrag per Kilometer. Frkn. Cts.
1855.	60	113,000	580,000	11,710. 57
1856.	106	130,000	680,000	14,515. 33
1857.	134,4	174,568	1,160,263	17,890. 25
1858.	156,53	186,339	992,060	18,214. 07
1859.	168,1	198,093	1,249,027	21,522. 76
1860.	178	192,862	1,747,055	26,627. 86
1861.	178	220,056	2,688,655	32,410. 61
1862.	178	237,963	2,789,730	33,221. 58

Aus den einzelnen Rechnungs=Rubriken heben wir hervor:

1) Personen=Transport.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1861.		1862.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltare:				
in I., II. und III. Klasse	787,964	52,91	848,108	52,34
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Tare				
nämlich:	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
mit Güterzügen II. und III. Klasse	66,018	4,43	55,336	3,41
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt	432,816	29,06	496,896	30,67
mit Abonnementskarten	77,778	5,22	107,357	6,63
Militär- und Polizei=Transporte	39,694	2,67	34,588	2,13
Pilgerbillete	54,348	3,65	53,354	3,29
Schul- und Lustfahrten u. dgl.	30,740	2,06	24,770	1,53
	701,394	47,09	772,301	47,66
	1,489,358	100	1,620,409	100

Die außerordentlich starke Zunahme der Abonnementskarten, welche sich seit einigen Jahren bemerkbar macht, fällt fast ausschließlich auf Abonnements für tägliche Fahrten, für welche auf der Nordostbahn ganz ausnahmsweise billige Abonnementspreise bestehen. — Das System des Abonnements für Entfernungs=Einheiten, im Gegensatz zu den Abonnements für bestimmte Bahnstrecken, welches schon vor mehreren Jahren auf unsern Dampfbooten auf dem Bodensee und Rhein eingeführt worden ist und in neuester Zeit auch auf einer der kleinern Schweizerischen Eisenbahnen Eingang gefunden hat, ist unsers Erachtens wegen der Unmöglichkeit der Ausübung einer gehörigen Kontrolle an Tagen großer Personen=Affluenz, für größere Bahnlınien ungeeignet. Wir haben daher auch von dessen Einführung auf der Nordostbahn Umgang genommen.

Der kleine Rückgang bei den Pilgerbilleten erklärt sich durch den Umstand, daß die Millenniums=Feier des Klosters Einsiedeln im Jahr 1861 eine ganz ungewöhnliche Wallfahrer=Frequenz bewirkt hatte. Ohne die auf Rechnung dieser außerordentlichen Veranlassung zu setzende Wallfahrer=Bewegung des Jahres 1861 würde sich für 1862 eine erhebliche Zunahme ergeben, was am besten daraus erhellt, daß im Jahr 1862 die Zahl der Pilgerbillete um 75 % größer ist, als sie 1860 war (53,354 gegen 30,408). Dieses Resultat ist namentlich auch der Ausgabe von Pilgerbilleten zu ermäßigter Tare auf der Französischen Ostbahn zuzuschreiben, welche wir mit den Verwaltungen der Schweizerischen Centralbahn und der Französischen Ostbahn verabredet haben und welche im Berichtsjahre zum ersten Male zur Ausführung gekommen ist. In Folge hievon hat sich die Zahl der Pilger über Basel (ungerechnet diejenigen der Badischen Bahn) auf 18,106 gesteigert gegen 14,672 im Jahre 1861 und 9,368 im Jahre 1860.

Das Verhältniß der Benützung der drei Wagenklassen war folgendes:

	1861.				1862.			
	Personen.	Prozente.	Einnahmen.		Personen.	Prozente.	Einnahmen.	
			Frkn.	Stk.			Frkn.	Stk.
I. Klasse	16,815	1,13	80,006.	25 3,93	18,261	1,13	101,132.	— 4,68
II. Klasse	386,978	25,98	839,697.	37 41,26	393,587	24,29	829,916.	41 38,44
III. Klasse	1,085,565	72,89	1,115,264.	42 54,81	1,208,561	74,58	1,227,924.	29 56,88
	1,489,358	100	2,034,968.	04 100	1,620,409	100	2,158,972.	70 100

Von den beförderten Personen haben befahren:

	1861.		1862.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	539,110	36,20	601,769	37,14
" " " 3 bis 5 1/2 Stunden	483,222	32,45	522,338	32,23
" " " 6 " 11 1/2 "	334,115	22,43	352,874	21,73
" " " 12 " 17 1/2 "	113,825	7,64	122,510	7,56
" " " 18 " 23 1/2 "	12,618	0,85	14,009	0,86
" " " 24 " 28 "	6,468	0,43	6,909	0,43
	1,489,358	100	1,620,409	100

Eine Vergleichung des Personenverkehrs der wichtigern Personen-Stationen in den Jahren 1861 und 1862 ergibt nachstehende Resultate:

	1861.	1862.	Vermehrung.
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.
Zürich	416,613	458,041	41,428
Winterthur	130,289	140,501	10,212
Baden	93,090	97,792	4,702
Schaffhausen	50,829	59,474	8,645
Ararau	53,161	54,055	894
Frauenfeld	46,368	50,693	4,325
Brugg	40,163	42,474	2,311
Derlikon	29,518	35,570	6,052
Wilbegg	32,883	34,767	1,884
Romanshorn	33,380	34,663	1,283
Lurgi	23,979	25,613	1,634
Dietikon	23,429	23,745	316
Andelfingen	19,937	22,761	2,824
Weinfelden	21,126	22,160	1,034
Altstätten	13,751	21,261	7,510
Effretikon	17,233	20,338	3,105
Schlieren	16,627	20,325	3,698

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport ergeben ein Betreffniß von Frkn. 12,808. 89 pr. Kilometer (1861: Frkn. 12,083. 76; 1860: Frkn. 10,882. 34).

2) Güter-Transport.

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

	1861.		1862.	
	Sentner.	Prozente.	Sentner.	Prozente.
Gilgut	160,482	2,02	171,189	2,04
I. Normalklasse	1,116,968	14,06	1,004,368	11,98
II. "	1,676,496	21,10	1,116,782	1,673,455
III. "			556,673	
Wagenladungs-klassen A	2,253,172	28,36	1,998,436	23,84
" B	2,737,449	34,46	1,548,306	3,534,963
" C			1,986,657	
	7,944,567	100	8,382,411	100

Von denselben haben befahren:

	1861.		1862.	
	Sentner.	Prozente.	Sentner.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	650,647	8,20	649,477	7,75
" " " 3 bis 5 1/2 Stunden	942,626	11,86	991,362	11,83
" " " 6 " 11 1/2 "	2,742,186	34,52	3,329,261	39,72
" " " 12 " 17 1/2 "	2,296,927	28,91	2,064,380	24,63
" " " 18 " 23 1/2 "	397,082	4,99	399,551	4,76
" " " 24 " 28 "	915,099	11,52	948,380	11,31
	7,944,567	100	8,382,411	100

An den Gütertransport-Einnahmen participiren die verschiedenen Tarifklassen in folgendem Verhältniß:

	1861.		1862.	
	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.
Gilgut	125,796. 93	4,07	133,080. 21	4,34
I. Normalklasse	614,154. 04	19,97	535,565. 59	17,47
II. "	682,071. 77	22,10	480,552. 89	696,462. 10
III. "			215,909. 21	
Wagenladungs-klassen A	1,001,648. 65	32,45	903,444. 80	29,47
" " B	544,588. 17	17,64	296,042. 44	642,329. 51
" " C			346,287. 07	
Lokalspesen (Lager-, Waag- und Ladegebühren, Nachnahme- Provision u.)	116,620. 16	3,77	155,202. 50	5,06
Total	3,084,879. 72	100	3,066,084. 71	100

Nach den wichtigsten Waarengattungen ausgeschieden war die Güterbewegung auf unsern Linien im Berichtsjahre folgende:

	1861.	1862.
	3tr.	3tr.
Getreide-, Mehl- und Mühlenfabrikate, Sämereien und Hülsenfrüchte	1,911,869	1,545,711
Steinkohlen und Coles	1,101,439	1,211,960
Bausteine und Baumaterialien aller Art (ausgenommen Bauholz)	488,732	1,010,083
Eisen und Eisenwaaren	425,740	536,363
Bau- und Nutzholz, Schnittwaaren u. dgl.	252,952	336,299
Wein, Most, Bier, Branntwein, Spiritus	243,199	279,201
Farbwaaren, Droguerien, Farbhölzer, Farbwurzel, Krapp	227,778	238,722
Baumwollenwaaren	212,656	231,045
Baumwolle, rohe	255,329	212,342
Brennholz und Torf	221,932	203,992
Salz	217,169	189,191
Kaffe, Zucker und Kolonialwaaren aller Art	164,586	165,426
Maschinen und Maschinentheile	105,167	139,796
Garne aller Art	116,463	118,560
Fett und Fettwaaren	73,310	107,119
Gyps und Gypssteine	86,610	102,513
Obst, frisches und gedörrtes	37,286	102,415
Kartoffeln	59,266	92,304
Abfälle aller Art, Hader u.	79,164	92,278
Dele aller Art	78,130	82,290
Käse	49,844	59,832
Tabak	41,533	55,808
Seide und Seidenwaaren	37,921	54,281
Leder und Lederwaaren, Felle und Häute	44,365	49,336
Wolle und Wollenwaaren	29,993	45,950
Bücher und Papier	33,024	34,291
Erden aller Art	34,741	33,734
Metalle und Metallwaaren (excl. Eisen, Gold und Silber)	17,202	24,276
Glas und Glaswaaren	19,492	21,418
Dünger und Düngemittel	11,096	17,685
Holzfohlen	6,502	16,374
Gerberlohe	12,098	12,672

In vorstehenden Zahlen ist pro 1862 auch der Transitverkehr über unsere Linien nach und von den Vereinigten Schweizerbahnen inbegriffen, während dieses pro 1861 mit Ausnahme der Steinkohlen und Coles nicht der Fall ist.

Die Vergleichung des Güterverkehrs der wichtigsten Stationen („Verandt“ und „Empfang“) in den Jahren 1861 und 1862 ergibt folgende Resultate:

	1861.	1862.	Vermehrung.	Verminderung.
	Str.	Str.	Str.	Str.
Zürich . .	3,642,703	3,809,863	167,160	—
Romanshorn	2,080,822	1,987,943	—	92,879
Winterthur	1,075,118	1,055,579	—	19,539
Schaffhausen	737,459	750,680	13,221	—
Narau . .	382,846	306,701	—	76,145
Frauenfeld .	293,733	266,296	—	27,437
Siggenthal .	43,175	251,406	208,231	—
Baden . .	198,339	197,862	—	477
Wildeggen .	187,569	171,845	—	15,724
Brugg . .	263,979	170,117	—	93,862
Bürglen . .	68,026	101,952	33,926	—
Derlfon . .	112,256	97,976	—	14,280
Dietikon . .	79,141	94,991	15,850	—
Märstetten .	64,198	86,741	22,543	—
Koblenz . .	76,525	86,308	9,783	—
Amriswil . .	56,229	80,683	24,454	—
Weinfelden .	77,934	79,858	1,924	—
Felben . .	85,016	74,953	—	10,063
Lurgi . .	101,442	74,332	—	27,110
Andelfingen .	71,182	71,234	52	—
Kemptthal .	60,722	70,478	9,756	—
Schlieren . .	—	51,843	51,843	—
Erlen . .	25,157	37,599	12,442	—
Sulgen . .	37,886	36,466	—	1,420
Altstätten .	—	36,359	36,359	—
Marthalen .	24,729	31,140	6,411	—
Effretikon .	37,291	27,835	—	9,456
Wallisellen .	44,867	18,109	—	26,758

Die kilometrische Einnahme aus dem Gütertransport beläuft sich auf Frkn. 17,225. 19 (1861: Frkn. 17,330. 78; 1860: Frkn. 12,678. 44). Obwohl hienach gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Frkn. 105. 59 = 0,60, Prozent eingetreten ist, so haben wir dennoch alle Ursache, das erzielte Resultat als ein sehr erfreuliches zu bezeichnen, indem bei Beurtheilung desselben in Berücksichtigung gezogen werden muß, einerseits, daß der Druck, den der nordamerikanische Bürgerkrieg auf unsere wichtigsten Industrien ausübt, sich je länger je stärker fühlbar macht, und andererseits, daß

in Folge der schweizerischen Mißernte von 1860 und der französischen Mißernte von 1861 im Jahr 1861 der Getreideverkehr auf unsern Linien ganz ungewöhnlich lebhaft war, während in dieser Hinsicht im letzten Betriebsjahre wieder normale Verhältnisse zurückgekehrt sind. — Zur nähern Erläuterung der obigen Vergleichen haben wir zu bemerken: 1) Zur Erzielung einer einheitlichen Waaren-Klassifikation für den Schweizerischen Verkehr mußten bei Einführung des neuen Transportreglements aus unserer frühern II. Normalklasse zwei Klassen („II. und III. Normalklasse“) gebildet werden, wobei übrigens von Seite der Nordostbahn für beide Klassen der nämliche Tarifsatz festgehalten wurde; 2) gleichzeitig wurde, wie schon in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnt, aus einzelnen Artikeln der frühern Wagenladungs-Klasse B eine neue Wagenladungs-Klasse „C“ ausgeschieden, unter Anwendung eines äußerst reduzierten Tarifsatzes für dieselbe. Demgemäß entspricht die frühere II. Normalklasse den neuen Normalklassen „II und III“ und die frühere Wagenladungs-Klasse B den neuen Wagenladungsklassen „B und C“.

3) Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

Der Ertrag der Pacht- und Miethzinse hat sich von Frkn. 75,912. 23 auf Frkn. 80,165. 33 erhöht. Die Vermehrung von Frkn. 4,253. 10 vertheilt sich auf die Einnahme für neu vermietete Ablagerungsplätze und Lokalitäten, sowie auf den etwas erhöhten Ertrag der Bahnhöfungen und der Miethzinse für die Bahnhöfe Winterthur, Wallisellen und Marau. — Als Wagenmiete für die Benutzung von Nordostbahn-Wagen auf fremden Bahnen wurden uns Frkn. 14,433. 51 Cts. vergütet, wogegen für die Benutzung fremder Wagen auf unserm Bahnege eine Summe von Frkn. 23,842. 49 Cts. verausgabt wurde, welche in der Ausgaben-Rubrik IV. 2. g verrechnet ist. — Die auf Frkn. 138,716. 13 sich belaufende Einnahme an Zinsen von ausgeliehenen Geldern weicht von derjenigen des vorangegangenen Jahres nur um den unbedeutenden Betrag von Frkn. 710. 83 ab. — Der Netto-Ertrag des Werkstätte-Betriebs hat sich gegenüber dem Vorjahre um Frkn. 24,868. 57 gesteigert (Frkn. 112,828. 72 gegen Frkn. 87,960. 15). Diese Erhöhung ist wieder eine Folge der Vermehrung der Arbeiten der Werkstätte für den Bau und Betrieb unserer Bahn. — Hinsichtlich des Netto-Ertrages des Dampfboot-Betriebs verweisen wir auf die Abtheilung IV. 2 „Dampfboot-Betrieb“. — Der Netto-Ertrag der Kaufhausanstalt in Zürich ist um Frkn. 46. 84 geringer als im Vorjahre. — Die Rubrik „Verschiedenes“ im Gesamtbetrag von Frkn. 35,781. 78 enthält neben einer größern Zahl unbedeutender Rechnungseinträge aller Art u. A. den Erlös für verkaufte Materialabfälle und die beim Sturz der Materialvorräthe zur Verrechnung gekommenen Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr.

4. Saldo-Vortrag vom Jahr 1861.

Auf den aus der Betriebsrechnung von 1861 herrührenden Saldo-Vortrag von Frkn. 130,122. 96 wurde bei obigen Ausrechnungen und Vergleichen selbstverständlich keine Rücksicht genommen. Auf die Betriebsrechnung pro 1863 wird ein Rechnungssaldo von Frkn. 102,918. 36 übertragen.

1861. Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen.

1861.				I Reisende:	1862.			
Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
365	62,384	67,248	129,632	Zentralbahn	365	58,740	64,441	123,181
"	2,370	2,798	5,168	Franco-Suisse-Bahn	"	2,146	2,074	4,220
"	4,879	5,145	10,024	Westbahn	"	4,954	5,081	10,035
—	—	—	—	Jura Industriel	214	325	434	759
—	—	—	—	Lausanne-Freiburg-Bern-Bahn	31	25	—	25
365	1,162	1,484	2,646	Französische Ostbahn	365	6,496	7,152	13,648
"	24,636	25,407	50,043	Vereinigte Schweizerbahnen:	"	24,403	24,486	48,889
"	79,897	83,319	163,216	per Winterthur	"	87,165	90,497	177,662
"	2,247	799	3,046	per Wallisellen	"	2,701	1,071	3,772
"	1,481	931	2,412	K. Württemberg. Staatsbahn	"	1,816	1,187	3,003
"	32,334	32,583	64,917	K. Bayerische Staatsbahn	"	34,160	34,976	69,136
—	—	—	—	Großh. Badische Bahn	"	148	117	265
365	7,903	9,072	16,975	Rheinischer Verband	365	7,520	9,999	17,519
				Transit per Nordostbahn				
				(s. untenstehendes Tableau).				
219,293 228,786 448,079				Total: 230,599 241,515 472,114				

1861.				II. Güter.	1862.			
Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner		Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner
365	895,811	1,587,245	2,483,056	Zentralbahn (einschließlich des Verkehrs mit der Franz.-Ostbahn).	365	808,715	1,831,233	2,639,948
"	63,058	4,457	67,515	Franco-Suisse-Bahn	"	64,752	12,527	77,279
—	—	—	—	Jura Industriel	92	1,748	249	1,997
365	112,263	36,078	148,341	Westbahn	365	169,574	77,202	246,776
				Verein. Schweizerbahnen:				
"	133,686	119,446	253,132	per Winterthur	"	144,251	197,910	342,161
"	353,280	240,668	593,948	per Wallisellen	"	391,895	222,610	614,505
—	—	—	—	per Romanshorn	292	1,974	562	2,536
365	109,895	793,238	903,133	Großh. Badische Bahn	365	131,430	760,812	892,242
	550,310	155,919	706,229	Transit über die Nordostbahn		653,057	186,318	839,375
				(s. untenstehendes Tableau).				
2,218,303 2,937,051 5,155,354					Total: 2,367,396 3,289,423 5,656,819			

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

1861				I. Reisende:	1862.			
Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
				Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
365	3,154	3,675	6,829	a) per Winterthur	365	2,578	4,887	7,465
"	1,995	2,490	4,485	b) per Wallisellen	"	1,573	2,101	3,674
"	88	49	137	Centralbahn — Württemb. Staatsbahn . . .	"	104	80	184
"	230	189	419	Centralbahn — Bayerische Staatsbahn . . .	"	285	163	448
				Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
"	258	205	463	a) per Winterthur	"	340	200	540
"	97	136	233	b) per Wallisellen	"	46	117	163
				Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:				
"	127	123	250	a) per Winterthur	"	354	160	514
"	84	65	149	b) per Wallisellen	"	14	83	97
				Jura Industriel — Verein. Schweizerbahnen:				
—	—	—	—	a) per Winterthur	214	25	14	39
—	—	—	—	b) per Wallisellen	"	6	—	6
				Franz. Ostbahn. — Verein. Schweizerbahnen:				
365	156	121	277	a) per Winterthur	365	291	109	400
"	180	69	249	b) per Wallisellen	"	214	126	340
				Badische Bahn — Verein. Schweizerbahnen:				
"	221	267	488	a) per Winterthur	"	227	279	506
"	76	97	173	b) per Wallisellen	"	121	148	269
				St. Gallertlinie — Glattthallinie der Verein. Schweizerbahnen:				
"	1,237	1,586	2,823	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	"	1,342	1,532	2,874
				Total				
	7,903	9,072	16,975			7,520	9,999	17,519

1861.				II. Güter:				1862.			
Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner		Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner			
				Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:							
				(einschl. des Verkehrs mit der Franz. Dsbahn)							
365	127,882	64,420	192,302	a) per Winterthur	365	146,269	75,378	221,647			
"	282,609	49,054	331,663	b) per Wallisellen	"	328,000	59,732	387,732			
				Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:							
"	319	791	1,110	a) per Winterthur	"	511	1,520	2,031			
"	431	315	746	b) per Wallisellen	"	2,392	442	2,834			
				Jura Industriel — Verein. Schweizerbahnen:							
—	—	—	—	a) per Winterthur	92	25	652	677			
—	—	—	—	b) per Wallisellen	"	75	17	92			
				Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:							
365	—	805	805	a) per Winterthur	365	3,996	11,257	15,253			
—	—	—	—	b) per Wallisellen	"	9,036	3,140	12,176			
				Badische Bahn — Verein. Schweizerbahnen:							
365	31,244	9,589	40,833	a) per Winterthur	365	37,324	5,670	42,994			
"	97,614	19,288	116,902	b) per Wallisellen	"	99,017	17,067	116,084			
				St. Gallenlinie — Glattthallinie der Verein.							
				Schweizerbahnen:							
"	10,211	11,657	21,868	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	"	26,412	11,443	37,855			
550,310 155,919 706,229				Total	653,057 186,318 839,375						

Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Ausführung der regelmäßigen Bahnzüge mit Personenbeförderung gestaltete sich im Laufe des Berichtsjahres auf den verschiedenen Linien unsers Netzes folgendermaßen:

Länge in Kilo- metern.	Bah n s t r e c k e.	Vom 1. Januar bis 1. Juni.		Vom 1. Juni bis 15. Oktober.		Vom 15. Oktober bis 31. Dezember.	
		Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.
56,337	Romanshorn-Winterthur	8	1	8	2	8	2
30,482	Schaffhausen-Winterthur	8	—	10	—	8	—
26,120	Winterthur-Zürich	10	3	12	2	10	3
28,073	Zürich-Lurgi	8	4	10	6	8	4
17,015*	Lurgi-Waldshut	6	2	8	2	8	2
21,815	Lurgi-Marau	8	4	8	6	8	4
Alle Züge durchliefen täglich Kilometer . .		1,454	368	1,657	498	1,488	424
Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge		8	2	9,3	2,7	8,3	2,3

* Von diesen 17,015 Kilom. fallen 1,739 Kil. auf die Badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

Uebrigß kurrirten noch auf der Bahnstrecke Zürich=Wallisellen (8,44 Kilom.) täglich 10 Bahnzüge der Gesellschaft der „Vereinigten Schweizerbahnen“.

Von den Schnellzügen und Personenzügen wurden im ganzen Jahre zusammen 550,970 Kilometer (gegenüber 449,634 Kilom. im Jahre 1861), von den gemischten Zügen und den Güterzügen mit Personenbeförderung 157,368 Kilometer (gegenüber 154,789 Kilom. im Jahre 1861) durchfahren. Im Fernern wurden im Laufe des Berichtsjahres nach Bedarf theils Ergänzungs-, theils Extrazüge, weitaus zum größten Theil für den Gütertransport, ausgeführt, welche zusammen 170,656 Kilometer durchfahren haben. Von sämmtlichen Bahnzügen sind daher im Ganzen 878,994 Kilom. (gegenüber 752,384 im Vorjahre) zurückgelegt worden.

Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Ausgaben haben, nach den Haupttiteln zusammengestellt, betragen:

1861.			(Bahnlänge: 178 Kilometer)	1862.		
Frn.	Stk.	Prozente.		Frn.	Stk.	Prozente.
103,412	27	4,76	I. Centralverwaltung	113,591	10	4,96
384,990	38	17,72	II. Unterhaltungskosten	403,609	87	17,65
544,893	17	25,08	III. Expeditionsdienst	559,628	34	24,42
1,084,786	56	49,92	IV. Transportdienst	1,170,316	24	51,16
10,749	73	0,49	V. Telegraphen	9,749	30	0,43
43,996	01	2,03	VI. Verschiedenes	31,503	63	1,38
2,172,828	12	100	. . . . . Total=Ausgaben	2,287,398	48	100

Die einzelnen Titel geben uns zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung:

I. „Central-Verwaltung.“ Die Quote, welche von den Gesamtkosten der Central-Verwaltung in Abzug gebracht wurde, um den Ausgaben der Bau-Rechnung einverleibt zu werden, ist auch für das Berichtsjahr wesentlich reduziert worden und steht wiederum in möglichst genauem Verhältniß zu den während jenes Zeitraumes vorgenommenen Bauten. Während einige untergeordnete Titel in Vergleichung mit dem Vorjahre Ersparnisse ausweisen, erzeugt die Hauptrubrik „Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Central-Verwaltung (I. 1)“ eine Vermehrung der Ausgaben, die in obiger Bemerkung ihre Erklärung findet.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Die Vermehrung der Ausgaben, die im Berichtsjahre auf diesem Titel stattgefunden hat und gegenüber dem Jahre 1861 im Ganzen den Betrag von Fr. 18,619. 49 erreicht, erklärt sich einerseits durch die erforderlich gewordene Vermehrung des Bahnaufsichtspersonals und theilweise Gehaltsaufbesserungen desselben, anderseits durch mehrere nicht unwesentliche Unterhaltungsarbeiten, welche sich schon seit geraumer Zeit als nothwendig herausgestellt hatten und nun im verfloffenen Jahre zur Ausführung gekommen sind. Indessen begegnen wir in dieser Abtheilung bei einzelnen Posten auch wieder erfreulichen Ersparnissen.

Zu den Unterabtheilungen dieses Haupttitels übergehend erwähnen wir, außer der bereits besprochenen Personal-Vermehrung und daherigen Mehrausgabe für Besoldungen zc. (II. 1) in erster Linie der in der Rubrik „Unterhaltung des Bahnkörpers (II. 4)“ eingetretenen Kostenverminderung im Betrage von Frkn. 5,129. 46 gegenüber dem vorausgegangenen Jahre.

Für die „Unterhaltung der Kunstbauten (II. 5)“ sind im Jahre 1862 Frkn. 15,143. 23 (gegenüber Frkn. 4,423. 08 im Jahre 1861) ausgegeben worden. Die bezügliche Mehrausgabe rührt hauptsächlich von der Anfertigung mehrerer neuer Eisenbalkenbrücken her, welche im Laufe des Berichtsjahres an die Stelle schadhaft gewordener Fischbauchbrücken gesetzt worden sind.

Die Rubrik „Unterhaltung des Oberbaues (II. 6)“ erzeigt gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von Frkn. 12,286. 62, welche größtentheils den westlich von Zürich gelegenen Linien zufällt. Dagegen veranlaßten das zweite Geleise auf der Bahnstrecke Wallisellen-Effretikon und die neuen Geleiseanlagen im Bahnhof Winterthur, deren Konsolidirung noch nicht vollständig erfolgt ist, ziemlich erhebliche Kosten, welche wir zum ersten Male dem Betriebskonto aufgelegt haben.

Die Mehrausgabe von Frkn. 3,399. 11 in der Rubrik „Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren u. s. f. (II. 7)“ hat ihren Grund in der Umänderung mehrerer Schieb- und Kettenbarrieren, welche durch Zugbarrieren ersetzt wurden, ferner in der Erneuerung von Sicherheitschranken an Staats- und Kommunikationsstraßen, in der Ausbesserung und theilweisen neuen Anlage von Grünhecken u. s. w.

Für die „Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe (II. 8)“, namentlich für Umänderung und Reparaturen von Drehscheiben, wurden Frkn. 2,872. 78 mehr verausgabt als im Vorjahre.

Einem wesentlichen Minderbetrage zu Gunsten des Berichtsjahres begegnen wir in der Rubrik „Unterhaltung der Gebäude (II. 9)“, wofür im Jahre 1861 Frkn. 39,996. 64, im verfloßenen Jahre aber nur Frkn. 28,438. 93 verausgabt worden sind. Wie wir schon in unserm letztjährigen Berichte bemerkt haben, wurden im vorletzten Jahre sämtliche Feuerungs-Einrichtungen in den Gebäuden zur Heizung mittelst Steinkohlen umgeändert und auch noch andere Hauptreparaturen vorgenommen, während im Berichtsjahre selbst keine solchen außergewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten vorgekommen sind.

Die übrigen Unterabtheilungen dieses Haupttitels geben zu keinen einläßlicheren Bemerkungen Veranlassung.

III. „Expeditionsdienst.“ Die auf diesem Titel erwachsenen Ausgaben haben sich zusammen auf Frkn. 558,628. 34 belaufen und es wurden somit die dießfälligen Kosten des Vorjahres um den Betrag von Frkn. 13,735. 17 überschritten.

Hinsichtlich der einzelnen Rubriken glauben wir uns auf die Bemerkung beschränken zu sollen, daß eine erwähnenswerthe Ausgaben-Vermehrung nur in Folge Erhöhung der Besoldungen und Löhne (III. 1. a, 2. a und 3. a) eingetreten ist, während mehrere andere Unterabtheilungen dieses Titels zum Theil nicht unbedeutende Ersparnisse aufweisen. Hieher gehören namentlich die Rubriken „Ergänzung, Unterhalt u. s. w. des Inventars (III. 1. e)“, „Druckkosten (III. 2. c)“, „Ersatzleistungen (III. 3. d)“ und „Asssekuranz der Güter (III. 3. e)“, auf welchen gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von zusammen Frkn. 16,292. 61 erzielt worden ist.

IV. „Transportdienst.“ Die Ausgaben für den Transportdienst beliefen sich im Berichtsjahre auf Frkn. 1,170,316. 24 (gegenüber Frkn. 1,084,786. 56 im Jahre 1861).

Die Kosten für die „Materialverwaltung (IV. 1. a)“ waren im Berichtsjahre in Folge theilweiser Reduktion des Personals etwas geringer als in frühern Jahren. Dagegen haben sich durch Ausdehnung des Nachtdienstes resp. Hinausrückung einiger Abendzüge die Ausgaben für die „Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe zc. (IV. 1. d)“ etwelchermaßen vermehrt.

Einer erheblichen Mehrausgabe begegnen wir sodann bei den Rubriken „Besoldungen, Löhne u. s. w. der Zugführer, Kondukteure zc. (IV. 2. a)“ und „Unterhalt und Erneuerung der Wagen zc. (IV. 2. c)“. Gehaltserhöhungen, welche wir für das betreffende Personal eintreten ließen, liegen der ersterwähnten, vermehrte Reparaturen an dem fahrenden Material, das wir stets in vollkommen dienstfähigem Zustande zu erhalten bemüht sind, der letztern der beiden Ausgabenvermehrungen zu Grunde. Dagegen glauben wir ebenfalls nicht unerwähnt lassen zu sollen, daß die Kosten für „Öl und Schmiere für die Wagen (IV. 2. d)“ und für „Beleuchtung und Heizung derselben (IV. 2. e)“ im Berichtsjahre den Betrag des vorausgegangenen Jahres bis auf eine ziemliche Summe nicht erreicht haben.

Die „Zugkraftskosten (IV. 3)“ erreichten im Berichtsjahre den Totalbetrag von Frkn. 668,518. 60 (gegenüber Frkn. 617,791. 76 im vorausgegangenen Jahre). Eine erwähnenswerthe Zunahme der Ausgaben auf diesem Titel findet sich nur bei den Rubriken „Besoldungen, Löhne u. s. w. des Maschinenpersonals (IV. 3. a)“ und „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven zc. (IV. 3. h)“. Im verflossenen Jahre mußte die Zahl der Lokomotivführer und Heizer den Bedürfnissen der Dienst-einrichtungen entsprechend vermehrt werden. An den Lokomotiven waren zwar keine erheblichen Reparaturen nothwendig, welche ausnahmsweise bedeutende Kosten verursacht hätten; indessen wurde der dießfällige Betrag des vorausgegangenen Jahres — hauptsächlich in Folge der weitem Verwendung von Gußstahl-Bandagen und der Anbringung verschiedener anderer Verbesserungen — doch um Frkn. 20,604. 34 überschritten. Dagegen erlitten die Ausgaben für „Brennmaterial (IV. 3. d)“ im Berichtsjahre trotz der weiter unten zu erwähnenden Mehrleistungen keine Veränderung; sie beliefen sich im Ganzen (einschließlich des Vorschlags auf dem Kohlen-Konto) auf Frkn. 250,813. 19 (gegenüber Frkn. 250,038. 20 im Jahre 1861).

Gemäß der in unsern frühern Berichten beobachteten Reihenfolge knüpfen wir hieran einige Bemerkungen über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials.

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Zahl der Lokomotiven betrug	1861	1862.
Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven) Stück:	4	4
„ „ „ B (Personenzug= „) „	17	18
„ „ „ C (Güterzug= „) „	7	9
Lokomotiven für den Bahnhofdienst „	4	4
Zusammen Stück:	32	35
Auf die Bahnlänge bezogen trifft somit je 1 Lokomotive auf Kilometer:	6,35	5,74.

In unserm letztjährigen Berichte ist bemerkt worden, daß wir noch die Ablieferung einer Personenzuglokomotive (von Herrn J. von Maffei in München) und zweier Güterzuglokomotiven (aus dem Etablissement der H. H. Escher, Wyß u. Comp. dahier) zu gewärtigen haben. Alle drei Lokomotiven wurden im Beginne des Berichtsjahres abgeliefert. Die von unsern frühern Güterzuglokomotiven hinsichtlich ihrer Konstruktion wesentlich verschiedenen neuen Lokomotiven der Klasse C haben sich bis jetzt sowohl hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit als auch in Betreff der angestrebten Brennmaterialersparniß vollkommen bewährt. Wie sehr jene Lokomotiven diejenigen der bisherigen Konstruktion in ersterer Beziehung übertreffen, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Es werden befördert	auf Bahnstrecken bis auf		
	5 ‰ Steigung:	10 ‰ Steigung:	12 ‰ Steigung:
1) mit Personenbeförderung			
a. von den frühern Lokomotiven C	72 Achsen,	52 Achsen,	44 Achsen.
b. " " neuen " "	100 " "	72 " "	64 " "
2) ohne Personenbeförderung			
a. von den frühern Lokomotiven "	80 " "	60 " "	54 " "
b. " " neuen " "	120 " "	80 " "	74 " "

Der Unterschied ist daher zu Gunsten der neuen Konstruktion ein so wesentlicher, daß, während sich die Belastung der bisherigen Güterzuglokomotiven auf Steigungen von 12 ‰ bei normaler Güterzugs-Geschwindigkeit auf 54 Achsen (à 90 Ztr.) oder 4,860 Ztr. Bruttolast beschränkt, mit den neuen Lokomotiven 74 Achsen oder 6,660 Ztr. befördert werden können. Ungeachtet dieser erhöhten Leistungsfähigkeit war der Brennmaterialverbrauch geringer als bei den ältern Güterzuglokomotiven, welche 0,46 $\frac{1}{100}$ Kohle per Achsenkilometer konsumirten, während der Durchschnittsverbrauch bei jenen nur 0,42 $\frac{1}{100}$ betragen hat.

Die zur Beförderung der Bahnzüge verwendeten 31 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1861.		1862.	
	Im Ganzen.	per Lokomotive.	Im Ganzen.	per Lokomotive.
Klasse A	103,471 Kilom.	25,868 Kilom.	131,912 Kilom.	32,978 Kilom.
" B	531,403 "	33,213 "	495,579 "	27,532 "
" C	255,811 "	36,544 "	309,428 "	34,381 "
Total	890,685 "	32,988 "	936,919 "	30,223 "

Auf einen Tag fallen somit 2,567 Lokomotivkilometer und auf jede der 14 durchschnittlich im Dienst gewesenen Lokomotiven per Tag 183 Kilometer. Wenn auch der durchschnittlich von einer Lokomotive zurückgelegte Weg im Berichtsjahre in Folge der Vermehrung der Stückzahl das dießfällige Betreffniß des vorausgegangenen Jahres nicht ganz erreicht, so glauben wir gleichwohl die letztjährige Leistung von über 30,000 Kilometern als eine sehr günstige bezeichnen zu können.

Hinsichtlich der beförderten Wagen haben die Leistungen der Lokomotiven, in Achsenkilometern ausgedrückt, betragen:

	1861.		1862.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.
bei der Klasse A	1,622,280	15,7	2,295,864	17,4
" " " B	12,527,726	23,6	11,198,506	22,6
" " " C	10,530,442	41,2	13,074,460	42,3
Total	24,680,448	27,7	26,568,830	28,4

Die verschiedenen Lokomotivklassen verbrauchten an Brennmaterial:

	1861.		1862.	
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.
Klasse A	1,068	11,341	1,584	15,402
" B	9,670	75,746	7,556	71,074
" C	6,090	50,509	5,868	59,677
Total	16,828	137,596	15,008	146,153

Der Kostenaufwand für diese Materialien betrug Grfn. 231,953. 51, d. h. Grfn. 1,799. 64 mehr als im Vorjahre, wogegen die dießjährige Leistung die vorjährige, wie oben ersichtlich, ebenfalls um 1,888,382 Achsenkilometer überstiegen hat.

Der Durchschnittsverbrauch an Kohlen und Holz, letzteres nach dem bisherigen Verhältniß (1 Kubikfuß = 10 Hk Kohlen) ebenfalls in Kohlen reduziert, gestaltete sich wie folgt:

	per Kilometer.		per Achsenkilometer.	
	1861.	1862.	1861.	1862.
Klasse A	Hk 11,06 = 18,36 Cents.	Hk 11,79 = 18,55 Cents.	Hk 0,706	Hk 0,677
" B	" 14,43 = 23,95 "	" 14,49 = 22,77 "	" 0,612	" 0,611
" C	" 20,00 = 33,20 "	" 19,48 = 30,59 "	" 0,487	" 0,460
Durchschnittlich	Hk 15,37 = 25,49 Cents.	Hk 15,59 = 24,49 Cents.	Hk 0,597	Hk 0,593

Es ergibt sich also hierin auch für das verflossene Jahr wieder eine etwelche Kostenersparniß gegenüber den frühern Jahren.

An Schmieröl und Talg wurden für die Lokomotiven im Ganzen 27,744 Hk (im Werthe von Grfn. 17,498. 14) verbraucht, während der dießfällige Verbrauch im vorausgegangenen Jahre nur 22,400 Hk (Grfn. 13,941. 96) betragen hatte. Die Verwendung mehrerer neuer Lokomotiven überhaupt und der Umstand, daß die neuen schwereren Güterzugmaschinen ohnedieß mehr Schmiermaterial erheischen, hatten zur Folge, daß der Verbrauch an Schmiere per Lokomotivkilometer im Berichtsjahre etwas größer war, als im Vorjahre; er betrug nämlich 0,029 Hk gegenüber 0,025 Hk im Jahre 1861.

Auch im Berichtsjahre sind sämtliche Reparaturen, welche an Lokomotiven und Tendern vorgenommen werden mußten, in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt worden. Sie beschränkten

sich indessen, wie schon oben bemerkt wurde, abgesehen von der Auswechslung einer Anzahl eiserner Bandagen und deren Ersetzung durch solche von Gußstahl, größtentheils auf kleinere Arbeiten, wie sie der jeweilige Zustand der Lokomotiven erforderte und auf die Anbringung einiger Verbesserungen an deren Konstruktion.

Die vier älteren Lokomotiven werden fortwährend zum Bahnhof- und Materialtransport-Dienst verwendet. Im Berichtsjahre legten sie einen Weg zurück, welcher 92,914 Kilometern gleichkommt, wobei 11,573 Zentner Kohlen mit einem Kostenbetrag von Frkn. 18,859. 68 und 5,092 lb Schmieröl und Talg (Frkn. 3,211. 72) verbraucht wurden. Die Reparaturkosten erreichten den Betrag von Frkn. 4,179. 36 und es beliefen sich die täglichen Ausgaben für diese Lokomotiven auf Frkn. 75. 97 (gegenüber Frkn. 74. 46 im Vorjahre).

In Vergleichung mit dem Jahre 1861 ergeben sich für das Berichtsjahr folgende durchschnittliche Ausgaben für einen Lokomotivkilometer:

	1861.	1862.
an Brennmaterial	Frkn. —. 25, ⁸⁴	Frkn. —. 24, ⁶⁹
„ Schmiermaterial	„ —. 01, ⁵⁶	„ —. 01, ⁸⁶
„ Reparaturkosten (ausschließlich der Provisionen)	„ —. 12, ⁹³	„ —. 14, ²⁵
Durchschnittliche Ausgabe für Zugkraftskosten (im Ganzen)	„ —. 69, ³⁶	„ —. 71, ³⁵

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

Die Zahl der Wagen betrug:

	Stück:
1) Personenwagen	133
mit Achsen	410
„ Sitzplätzen I. Klasse	368
„ „ II. „	1,987
„ „ III. „	4,100
Total der Sitzplätze	6,455
durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse	15, ⁷⁴
2) Güterwagen	528
mit Achsen	1,140
„ einer Tragkraft von Zentner	91,280

Letztere bestehen aus:

22 achtradrigen Gepäckwagen, 20 achtradrigen Güterwagen,
230 vierradrigen gedeckten Güterwagen, 253 vierradrigen offenen Güterwagen,
3 vierradrigen Pferdewagen.

Es kommen daher: **1861.** **1862.**
 auf je eine Lokomotive 55,15 50 Wagenachsen;
 „ „ einen Kilometer Bahnlänge 2,27 2,30 Personenwagenachsen;
 „ „ „ „ 6,40 6,40 Güterwagenachsen.

Die Zahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 3 Stück vermehrt worden, der Stand der Güterwagen dagegen unverändert geblieben.

Die Leistungen der Wagen, in Achsenkilometern berechnet, haben betragen:

	1861.	1862.
1) Personenwagen	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
auf der Nordostbahn	6,049,747	6,208,115
auf fremden Bahnen	1,558,291	1,750,613
Total	7,608,038	7,958,728
2) Güterwagen		
auf der Nordostbahn	10,784,976	11,796,701
auf fremden Bahnen	4,610,304	5,207,023
Total	15,395,280	17,003,724

Sämmtliche Wagen haben demnach durchlaufen:

auf der eigenen Bahn	16,834,723	18,004,816
auf fremden Bahnen	6,168,595	6,957,636
Zusammen	23,003,318	24,962,452

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

1. Von einem Personenwagen	Kilom. 14,846	Kilom. 15,913
2. „ „ Güterwagen	„ 12,600	„ 13,942
3. „ „ einer Personenwagenachse	„ 19,508	„ 19,411
4. „ „ Güterwagenachse	„ 13,469	„ 14,916

Von Wagen fremder Bahnen sind im Berichtsjahre auf unserm Bahnnetz im Ganzen 8,174,550 Achsenkilometer (gegen 7,644,741 im Vorjahre) zurückgelegt worden. Daron fallen

1. auf Personenwagen	1,121,965 Achsenkilometer
2. auf Güterwagen	7,052,585 „
Zusammen	8,174,550 „

Die schweizerischen Bahnpostwagen legten auf der Nordostbahn einen Weg zurück, welcher 327,884 Achsenkilometern gleichkommt.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für die Personen- und Güterwagen betrug:

	1861.	1862.
Del und feste Schmiere	fl. 19,136	fl. 18,353
mit einem Kostenaufwand von	Fr. 10,340. 98	Fr. 9,855. 86
per Achsenkilometer	Etz. 0,012	Etz. 0,039
Mit 1 fl. Schmiere wurden zurückgelegt	Achsenkilom. 1,289,7	Achsenkilom. 1,448,0

Wie sehr die Ersparniß an Schmiermaterial in Folge besserer Einrichtungen und zweckmäßigerer Behandlung von Jahr zu Jahr in Zunahme begriffen ist, geht aus folgender Zusammenstellung hervor: Es wurden mit 1 Hb Schmiere zurückgelegt:

				Ersparniß gegen 1858:
im Jahre	1858	Achsenkilometer	702	—
"	"	1859	"	972
"	"	1860	"	1,042
"	"	1861	"	1,290
"	"	1862	"	1,448
				28 %
				33 %
				46 %
				50 %

Für den Unterhalt und die Reparaturen der Wagen wurden, nach Abzug der Werkstätte-Provisionszuschläge, verausgabt:

	1861.	1862.
im Ganzen	Frkn. 157,359. 30	Frkn. 174,666. 98
per Achsenkilom.	" —. 00,64	" —. 00,70

Die neuwertigsten Reparaturen bestanden in der Auswechslung von Radbandagen und in der Erneuerung einer ziemlich großen Anzahl von Sitzen.

Werkstätte. Das Ergebniß der Werkstätte-Rechnung stellt sich heraus, wie folgt:

	1861.	1862.
Einnahmen	Frkn. 1,040,778. 92	Frkn. 1,175,414. 24
Ausgaben	" 952,818. 77	" 1,062,585. 52
Netto-Ertrag	Frkn. 87,960. 15	Frkn. 112,828. 72

Für das auf die Werkstätte und ihre Einrichtung verwendete Kapital würde sich hiernach ein Zinsertragniß von 13,5 % ergeben, wobei indessen auf eine Werthabschreibung nicht Rücksicht genommen ist.

Neben den zahlreichen kleinern Reparaturen bestanden die Hauptarbeiten der Werkstätte in der Anbringung des englischen Puffer-Systems an 120 Güterwagen, ferner in der Anfertigung einer erheblichen Zahl neuer Drehscheiben, Weichen, Signal-Vorrichtungen, Blechbrücken u. s. w. Auch die gänzliche neue Ausstattung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ fand, abgesehen von der Lieferung der Maschine nebst Kessel, durch die Werkstätte Statt. Am Schlusse des Berichtsjahres waren in der Werkstätte 229 Arbeiter (26 mehr als im Vorjahr) beschäftigt.

V. „Bahn-Telegraphie.“ Die Ausgaben für die Bedienung des Bahn-Telegraphen betrugen im Berichtsjahre Frkn. 9,749. 30, somit Frkn. 999. 83 weniger als im Jahre 1861. In der Zahl der Telegraphen-Stationen und deren Apparate sind keine Veränderungen eingetreten. Im Ganzen bestehen 18 solcher Stationen mit 24 Apparaten nach Morse's System. Auch die Zahl der mit der Bedienung des Telegraphen betrauten Beamten (39) blieb unverändert. Es wurden 20,400 Bahndienst-Depeschen (3,214 weniger als im Vorjahre) befördert; überdies vermittelte der Bahn-Telegraph die regelmäßigen Anzeigen über Abgang und Ankunft der Bahnzüge.

VI. „Verschiedenes“. Dieser Titel, auf welchem wir übrigens in Vergleichung mit dem vorausgegangenen Jahre einer Minderausgabe von Frkn. 12,492. 38 begegnen, schließt unter Anderm die an den Bund entrichtete Konzessionsgebühr für das Jahr 1861 mit Frkn. 18,500 in sich.

Die „Totalausgaben für den Bahnbetrieb“ betrugen Frkn. 2,287,398. 48, d. h. Frkn. 114,570 36 Cts. mehr als im vorausgegangenen Jahre. Es fallen davon

	1861.	1862.
auf einen Tag	Frkn. 5,952. 95	Frkn. 6,266. 84
„ „ Kilometer Bahnlänge	„ 12,206. 89	„ 12,850. 55
„ „ Tag und einen Kilometer	„ 33. 44	„ 35. 20
„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 2. 43	„ 2. 44
„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 08,03	„ —. 08,60

Betriebs-Personal. Am Schlusse des Berichtsjahres bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

I. Allgemeine Verwaltung.	III. Expeditionsdienst.
Adjunkten der Direktion 2	Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfen 11
Betriebs-Chef 1	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen 23
Revisor nebst Gehülfen 4	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezügler 80
Chef der Betriebs-Kontrolle 1	Portiers, Abwarte und Nachtwächter 29
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrolle 6	Stationseinnehmer und Gehülfen 33
Kontroleure und Kontrolle-Gehülfen 22	Telegraphisten und Gehülfen 5
Billetdrucker und Abwart 2	Wagenmeister und Gehülfe 2
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner 3	Wagenkontroleure 5
Werfstätte-Buchhalter und Gehülfen 5	Wagenaufsesser und Wagenwärter 43
Werkführer 3	Gepäckträger 15
Material- und Magazinverwalter und Gehülfen 5	Arbeiter für Güterverladung 261
Magazindiener und Abwart 4	
58	507

II. Bahnunterhaltung.	IV. Fahrdienst.
Bahningenieur 1	Lokomotivführer und Heizer 56
Bureau des Bahningenieurs 8	Zugführer und Kondukteure 66
Ober-Bahnaufsesser und Bahn-Aufsesser 10	Lokomotivputzer und Wagenwäscher 35
Bahnwärter 257	
276	157

Es belief sich demnach die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten (ausschließlich der Werkstätte-Arbeiter) auf 998. Auf einen Kilometer Bahnlänge kommen 5,60 Angestellte (gegenüber 5,47 im Jahre 1861).

Assikuranz. Im Berichtsjahre hatten wir nachstehende Beträge versichert:

1. Für Gebäude	Frkn. 2,696,250
2. „ Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	„ 4,196,866
3. „ Brennmaterial und Magazinorräthe	„ 553,280
4. „ Güter auf Lager	„ 3,890,000
5. „ Güter im Transport begriffen	„ 1,500,000
6. „ Mobilien in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkstätten	„ 996,394

Total Frkn. 13,832,790

Ueberdies sind die im Kaufhause Zürich befindlichen Güter mit einem Betrage von Frkn. 1,000,000 in die Assikuranz aufgenommen.

Unfälle. Leider ist auch das verflossene Jahr nicht ohne einige Unglücksfälle vorübergegangen. Am 3. Juli Nachts wurde in der Nähe von Wettingen auf offener Bahn eine Frauensperson vom Bahnzuge überfahren; sie hatte, wie die obwaltenden Umstände schließen ließen, den Tod freiwillig gesucht. — Am 8. August fiel ein Kondukteur im Tunnel bei Wipkingen vom Gepäckwagen auf das Geleise, wurde vom Bahnzuge überfahren und starb bald darauf an den Folgen der dabei erlittenen Verletzungen. Seine Hinterlassenen beziehen die statutengemäße Unterstützung aus der Unterstützungskasse. — Am 16. gleichen Monats gerieth auf der Station Rempthal ein Weichenwärter unter einen Wagen des im Laufe begriffenen Bahnzuges. Er starb einige Zeit nachher im Spital. Seine Eltern erhielten eine angemessene Unterstützung. — Im Fernern verunglückte am 12. Oktober im Güterbahnhofe Winterthur ein Weichenwärter, welcher von der Lokomotive eines Bahnzuges erfasst und getödtet wurde. — Am 6. November gerieth in der Nähe von Baden eine ältere Frauensperson, die an Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit gelitten, unvorsichtiger Weise unter die Lokomotive eines vorüberfahrenden Bahnzuges und wurde von derselben getödtet. — Endlich haben wir noch eines Todesfalles zu erwähnen, welcher sich am 14. Dezember in der Nähe des Wipfinger Tunnels ereignete und einen ungefähr 15jährigen Knaben betraf, der sich, unter der geschlossenen Barriere durchschlüpfend, auf einen heranfahrenden Bahnzug stürzte, so daß die Annahme, es habe derselbe den Tod freiwillig gesucht, keinem Zweifel unterliegt.

Finanz-Ergebniß.

1861.		1862.
Fr. 5,615,696. 29	Einnahmen	Fr. 5,784,371. 03.
„ 2,172,825. 12	Ausgaben	„ 2,287,393. 48.
„ 3,442,871. 17	Reinertrag	„ 3,496,972. 55.
% 62,32.	Reinertrag in Prozenten der Brutto Einnahme:	60,45.

1861.			1862.		
Fr. 19,341.	97	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 19,645.	91.	
" 9,432.	52	" " Betriebstag	" 9,580.	74.	
" 52.	99	" " Tag und Bahnkilometer	" 53.	82.	
" 3.	86	" " Lokomotiv-Kilometer	" 3.	73.	
" —.	14, ⁰⁶	" " Wagenachsen-Kilometer	" —.	13, ¹⁶	

In vorstehender Vergleichung ist der Saldo-Vortrag sowie der Ertrag des Dampfboot-Betriebs ganz unberücksichtigt geblieben und der Ertrag des Interessen-Conto's nur insoweit in Berechnung gezogen worden, als es die Interessen der ausgeliehenen Betriebsgelder betrifft.

2. Dampfschiffahrts-Betrieb.

Die regelmäßigen täglichen Fahrten, welche unsere Dampfboote im Laufe des Berichtsjahres auszuführen hatten, erstreckten sich wie in früheren Jahren auf die Routen Romanshorn-Friedrichshafen, Romanshorn-Lindau, Romanshorn-Norschach und auf die Rhein-Tour (zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodensee-Uferplätzen).

Die Rechnung über den Dampfboot-Betrieb zeigt in ihren Haupttiteln folgendes Resultat:

Einnahmen.

1861.				1862.		
Frkn.	Gts.	Prozente.		Frkn.	Gts.	Prozente.
129,392	90	37,07	I. Personen-Transport	131,481	82	38,57
191,300	29	54,80	II. Güter=	183,630	54	53,87
7,495	07	2,15	III. Vieh=	8,798	75	2,58
267	43	0,08	IV. Equipagen=	123	46	0,04
18,527	86	5,30	V. Post=	14,603	28	4,28
2,124	73	0,60	VI. Schlepp= u. Flößerlöhne und Verschiedenes	2,251	45	0,66
349,108	28	100	..... Total-Einnahmen	340,889	30	100

Ausgaben.

1861.			1862.			
Frkn.	Gts.	Prozente.		Frkn.	Gts.	Prozente.
65,792	61	27,02	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	69,772	34	27,85
1,530	28	0,63	II. Bureau-Bedürfnisse	2,060	58	0,82
117,766	08	48,37	III. Brennmaterial	118 141	64	47,16
5,164	41	2,12	IV. Schiffspeise	5,511	53	2,20
28,319	43	11,63	V. Unterhalt und Reparaturen	25,616	81	10,22
23,134	02	9,50	VI. Hafengebühren, Platzspesen u. dgl.	27,185	75	10,86
1,785	03	0,73	VII. Miethzinse und Verschiedenes	2,245	34	0,89
243,491	86	100	. . . . . Total-Ausgaben	250 533	99	100

Finanz-Ergebniß.

1861.			1862.
Frk. 349,108. 28	.	Gesamteinnahme	Frk. 340,889. 30
" 243,491. 86	.	Gesammtausgabe	" 250,533. 99
Frk. 105,616. 42	.	Reinertrag	Frk. 90,355. 31

Das Netto-Resultat des Dampfbootbetriebes steht somit um den Betrag von Frk. 15,261. 11 hinter demjenigen des vorausgegangenen Jahres zurück. Das günstige Ergebnis des ersten Quartals des laufenden Jahres berechtigt uns indessen zu der Hoffnung, daß obiger Ausfall im gegenwärtigen Betriebsjahr mehr als gedeckt werde.

Mit unsern Booten sind im Ganzen befördert worden:

	1861.	1862.
Personen:	Anzahl	Anzahl
I. Klasse	25,690	24,063
II. "	65,103	64,571
	<u>90,793</u>	<u>88,634</u>
Güter:	Zentner	Zentner
Kaufmannsgüter und Getreide	<u>983,722</u>	<u>857,215</u>

Auf den Beginn des Berichtsjahres fand in Uebereinstimmung mit den übrigen Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten eine Herabsetzung der Taxen für Reisende statt. Daß dieselbe auf den Ertrag des Reisendenverkehrs keinen ungünstigen Einfluß ausgeübt, geht aus den unter der Einnahme-Rubrik I. „Personentransport“ aufgeführten Zahlen hervor.

Von sämtlichen Booten wurden im Ganzen in 6,685 Zeitstunden 21,798 Schweizerstunden oder 101,630 Kilometer zurückgelegt; es beträgt demnach der durchschnittlich in einer Zeitstunde zurückgelegte Weg 15,63 Kilometer (gegenüber 15,49 im Vorjahre).

Der Verbrauch an Brennmaterial belief sich auf 66,312 Kubikfuß Holz und 55,837 Zentner Steinkohlen mit einem Kostenaufwand von Frk. 118,141. 64. Wird das erwähnte Brennholzquantum in Steinkohlen reduziert, so ergibt sich ein Totalverbrauch von 61,595 Zentnern (gegenüber 56,655 Zentnern im Vorjahre) und ein Durchschnittsbetrag

- 1) für den zurückgelegten Kilometer . . von 58,8 Pfund.
- 2) „ die Zeitstunde „ 921,3 „

Der Schmiermaterialverbrauch betrug 1,186 Pfund Del und 4,156 Pfund Talg, wofür im Ganzen Frk. 3,654. 77 verausgabt wurden. Es kommt somit auf einen zurückgelegten Kilometer 0,0510 Pfund (im Jahre 1861: 0,0528 Pfund).

Die Ausgaben für den Unterhalt und die Reparaturen der Schiffe betrugen, einschließlich der Provisionszuschläge der Werkstätte, im Berichtsjahre Frkn. 25,616. 81 (gegenüber Frkn. 28,319. 43 im Jahre 1861).

Die durchschnittlichen Ausgaben für Materialverbrauch sowie für Reparaturen und Unterhalt der Schiffe betrugen:

		1861.	1862.
1) für Brennmaterial	per Fahr-Kilometer	Frk. 1. 22, ⁹¹	Frk. 1. 12, ⁹¹
2) „ Schmiermaterial	„ „ „	„ — 03, ⁵⁷	„ — 03, ⁴⁹
3) „ Unterhalt und Reparaturen	„ „ „	„ — 26, ⁰⁷	„ — 24, ⁴⁸
Totalausgaben	„ „ „	Frk. 2. 54	Frk. 2. 40.

Endlich befinden wir uns in der Lage mittheilen zu können, daß das schon seit längerer Zeit vorbereitete gemeinschaftliche „Transportreglement für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein“ nebst Tarifen im Laufe des Berichtsjahres von sämtlichen Anstalten angenommen und auf den 1. Januar des gegenwärtigen Jahres in Kraft gesetzt worden ist.

Die Versicherungssumme für die auf unsern Schiffen im Transporte befindlichen Güter blieb im Berichtsjahre unverändert (Frk. 150,000).

Auch der Bestand der Dampfschiffe erlitt keinerlei Modifikation; es befinden sich, wie im vorausgegangenen Jahre, 6 Dampfboote (und 3 Schleppschiffe) im Betrieb.

Der Personal-Bestand der Dampfboot-Anstalt war am Schlusse des Berichtsjahres:

- 1 Dampfschiffahrts-Verwalter,
- 1 Buchhalter,
- 1 Sekretär,
- 4 Gehülfen (wovon 1 in Schaffhausen),
- 1 Büreaudiener,
- 4 Kapitaine resp. Schiffsführer,
- 6 Steuermänner und Schleppschiffsführer,
- 5 Maschinisten,
- 10 Heizer,
- 19 Matrosen,

Zusammen 52 Angestellte, 4 mehr als im Vorjahre.

Unterstützungs- und Krankenkasse.

1. **Unterstützungs-Kasse.** Der Abschluß der Jahres-Rechnung pro 1862 erzeugte an „Einnahmen“ den Betrag von Fr. 157,293. 79 (worunter Fr. 127,544. 48 Saldo vom Jahre 1861, Fr. 20,838. 23 obligatorische Beiträge der Angestellten u. s. w.), an „Ausgaben“ die Summe von Fr. 5,134. 7 und daher einen Saldo auf neue Rechnung im Betrage von Fr. 152,159. 72. Unter den Ausgaben heben wir hervor: Fr. 1,125. 8 Rückvergütung der statutengemäßen Beiträge an ausgetretene Angestellte, Fr. 910. 47 Verpflegungs- und Beerdigungskosten für beschädigte und verunglückte Angestellte, Fr. 1,151. 26 freiwillige Aversal-Beiträge an solche Hinterlassene von Angestellten, welche nach Maßgabe der Statuten zu keinen Bezügen berechtigt wären, Fr. 1,772. 91 statutengemäße Jahres-Beiträge an die Hinterlassenen von verunglückten Angestellten u. s. w. Im Durchschnitt waren während des Berichtsjahres 748 Beamte und Angestellte Mitglieder der Unterstützungs-Kasse.

2. **Kranken-Kasse.** Der Aktiv-Saldo dieser Kasse, welcher alle im Taglohn angestellten Arbeiter u. s. w. angehören, erzeugte am Schlusse des Berichtsjahres einen Betrag von Fr. 13,465. 99 (gegenüber Fr. 9,016. 29 im Jahre 1861). Aus der Krankenkasse wurden im verflossenen Jahre Fr. 6,721. 50 bezahlt und es betrug die durchschnittliche Zahl der Mitglieder derselben 556.

V. **Bahnbau.**

Im Laufe des Berichtsjahres ist auf den Bahnstrecken Turgi-Marau und Effretikon-Winterthur das zweite Geleise gelegt worden. In Folge dessen ist dasselbe mit Ausnahme der Linie Turgi-Mitte Rhein (Waldbühl) nun überall angebracht, wo der Unterbau der Nordostbahn ein zweispuriger ist.

Der Bahnhof Zürich ist während des Berichtsjahres wieder um einen erheblichen Schritt seiner Vollendung entgegengeführt worden. Die Wege, welche bisher über den Bahnhof führten, konnten aufgehoben werden, nachdem andere Kommunikationen, welche dieselben zu ersetzen bestimmt sind, hergestellt und der öffentlichen Benutzung anheim gegeben worden waren. Die Planie des Güterbahnhofes ist nunmehr, abgesehen von einer kleinen Abtheilung desselben, gänzlich bewerkstelligt. Die Geleiseanlage des Güterbahnhofes kann, wie sie im Laufe des Berichtsjahres vervollständigt worden ist, als fast gänzlich vollendet angesehen werden. Besondere Erwähnung verdienen 9 Drehscheiben, welche zur Ermöglichung oder Erleichterung des Ueberganges von den einen Geleisen auf die andern angebracht worden sind. Gemäß der Haupteintheilung, welche wir dem Bahnhofe Zürich zu geben beschloßen haben und über die unser letztjährige Geschäftsbericht Auskunft ertheilt, ist der Güterschuppen, welcher sich bisanhin auf dem innern Bahnhofe, der in Zukunft ausschließlich für den Personenverkehr bestimmt sein soll, befand, in den Güterbahnhof versetzt worden. In dem letztern wurde außerdem ein neuer Güterschuppen erbaut und eine offene Laderampe mit steinerner Einfassung errichtet. Endlich wurde eine beträchtliche Abtheilung des Niederlagshauses, welches, falls das Bedürfniß es erheischt, der ganzen östlichen Seite des Güterbahnhofes entlang erstellt werden soll, während des Berichtsjahres unter Dach gebracht. Der Kellerraum, das Erdgeschloß, das erste und das zweite Stockwerk derselben haben einen Flächenraum von je ca. 35,000 □'. Ist in Folge aller dieser Bauten der Güterbahnhof seiner Vollendung nahe gebracht worden, so war es hinwieder nicht möglich, im Laufe des Berichtsjahres mit der Ausführung des Verwaltungs- und Aufnahmsgebäudes in dem Personenbahnhofe zu beginnen. Deshalb wurde aber nichts vernachlässigt, was eine möglichst glückliche Lösung des Problems, welchem durch dieses Bauwerk ein Genüge gethan werden soll, herbeizuführen geeignet ist.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn mußten für unsere Agentur, für die Gütererpedition unserer Dampfschiffsverwaltung und für die Eidgenössische Zollverwaltung weitere Büreaulokale hergestellt werden und ebenso stellte sich eine Verlängerung des einen Güterschuppens als eine Nothwendigkeit heraus. Gleichzeitig mit der Ausführung der letztern Baute wurde auch die durch dieselbe bedingte etwelche Veränderung der Geleiseanlagen und Anbringung einiger Drehscheiben bewerkstelligt.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen wurden im Hinblick auf die bevorstehende Mitbenutzung desselben durch die Großherzoglich Badische Eisenbahnverwaltung gegen Ende des Berichtsjahres einige Bauten in's Werk gesetzt. Sie haben einen provisorischen Charakter und wurden deshalb, wenn auch theilweise von uns ausgeführt, gleichwohl ausschließlich von Baden bestritten.

Auch während des Jahres 1862 mußten in Folge der fortwährenden Zunahme des Verkehrs auf unserer Bahn auf mehreren Stationen Vervollständigungsbauten verschiedener Art, wie z. B. Erweiterung des Areals, Vermehrung der Geleise, Vergrößerung der Güterschuppen u. s. f. vorgenommen werden. Die Umwandlung der auf einer starken Ausdämmung befindlichen Haltstelle Mühlheim in eine förmliche Güterstation mit Ausweichgeleise ist hier als ein erhebliches Bauobjekt namentlich auch hervorzuheben. Anlässlich dieser Umwandlung konnte mit den betheiligten Gemeinden ein Vertrag über die Herstellung und Unterhaltung der Wuhrunge n, welche an der Thur im Anschlusse an den rechtseitigen Landpfeiler der Eisenbahnbrücke zu bestehen haben, abgeschlossen werden. Durch denselben wurde einem Prozesse ein Ende gemacht, den die erwähnten Gemeinden wegen dieser Wuhrunge sverhältnisse gegen uns angehoben hatten und der bis vor das Schweizerische Bundesgericht gediehen war.

Während des Jahres 1862 haben wir die Kupplung an mehr als der Hälfte der Güterwagen der Nordostbahn umändern lassen. An dem Reste der letztern soll die Kupplung in dem gegenwärtigen Jahre umgestaltet werden. Diese Umwandlung besteht in dem Uebergange von dem Systeme der festen Kupplung zu dem Buffersysteme. Da das letztere System bei den Wagen aller Französischen Bahnen, der Badischen Staatsbahn und der im Westen der Schweiz befindlichen Bahnen in Anwendung gebracht ist und da in Folge dessen die Centralbahngesellschaft die Kupplung ihrer Wagen nach dem Buffersysteme umgestalten ließ, so glaubten wir sowohl im Interesse der Sicherheit als der Vereinfachung des Betriebes diese Umänderung auch an den Wagen unserer Gesellschaft bewerkstelligen lassen zu sollen.

Wir erwähnen schließlich noch einiger größerer Reparaturbauten, welche während des Berichtsjahres in Ausführung gebracht worden sind.

Nachdem das alte Geleise im Jahre 1861 von Killwangen bis Baden erneuert worden, wurde es im Berichtsjahr zwischen Zürich und Killwangen neu gelegt. Bekanntlich wurde die Bahnstrecke Zürich=Baden schon im Jahre 1847 dem Betriebe übergeben, während die übrigen Abtheilungen der Nordostbahn erst vom Jahre 1855 an successiv zur Eröffnung gelangten. Nachdem der Oberbau der Bahnstrecke Zürich=Baden nunmehr neu gelegt ist, wird eine Erneuerung der Schienen der übrigen Linien der Nordostbahn voraussichtlich noch längere Zeit nicht nothwendig werden.

Im Laufe des Berichtsjahres ist unser Dampfboot „Stadt Schaffhausen“ einer Reparatur unterworfen worden, welche beinahe einem Neubaue gleichkommt. Es veranlaßte dieselbe einen Kostenaufwand von ungefähr Frkn. 100,000. Da es nicht möglich war, die einschlägigen Baurechnungen in ihrem ganzen Umfange vor dem Ablaufe des Berichtsjahres zum Abschlusse zu bringen, so wird ein Theil derselben erst dem laufenden Jahre belastet werden können. Erscheint auch die auf die Reparatur dieses Schiffes verwendete Summe auf den ersten Blick als außerordentlich groß, so findet sie hinwieder wohl ihre volle Rechtfertigung in der Thatfache, daß die durch Anbringung einer Maschine nach neuem System herbeigeführte Ersparniß an Brennmaterial weit mehr beträgt, als der zu 5 % berechnete Zins

der sämmtlichen durch den Umbau des Schiffes veranlaßten Kosten. Demnächst soll nun noch das Dampfboot „Rhein“ in Reparatur genommen werden. Bei demselben handelt es sich lediglich um die Erneuerung eines Theiles des Holzbaues. Die Kosten dieser Erneuerung werden kaum einen Vierteltheil derjenigen des Umbaues des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ betragen. Die übrigen Dampfboote unserer Gesellschaft werden sodann in den nächstfolgenden Jahren nach und nach in Reparatur zu ziehen sein. Vorausichtlich wird aber keines derselben für seine Wiederherstellung auch nur annähernd eine Summe erheischen, wie sie für das Boot „Stadt Schaffhausen“ verausgabt werden mußte.

Die Kosten der Erneuerung des alten Geleises auf der Bahnstrecke Zürich-Killwangen, sowie des Umbaues des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ werden aus dem Reservefond in statutenmäßiger Verwendung desselben bestritten.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fand eine einzige Veränderung in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden statt. Es wurde nämlich Herr Regierungsrath G. Böschenstein, Präsident der Finanzkommission des Kantons Schaffhausen, an die durch den Hinschied des sel. Hrn. Bezirksgerichtspräsidenten Julius v. Ziegler in dem Verwaltungsrathe vakant gewordene Stelle gewählt.

Die Direktion behandelte in 198 Sitzungen 3,384 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 14 Geschäfte.

Das Lokal, in welchem sich bisher die Direktion mit einem Theile der Centralbureaux befand, der Grünenhof, ist uns von dem Hauseigenthümer auf letzte Ostern gekündet worden. Wir haben uns veranlaßt gesehen, im innern Bleicherwege ein Anwesen, bestehend aus zwei Häusern mit dazwischenliegendem Hofraum und dabei befindlichem Garten, um den Preis von Fr. 250,000 anzukaufen. Es werden hier alle Bureaux der Centralverwaltung, abgesehen von denjenigen des technischen Personales, vereinigt werden können. Wenn aber einst das neue Verwaltungsgebäude, dessen Erbauung in Aussicht genommen ist, bezogen werden wird, so dürfte die Wiederveräußerung der Liegenschaft, in welcher wir bis zu diesem Zeitpunkte unsern Sitz aufschlagen, ohne Einbuße für die Gesellschaft zu ermöglichen sein.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1862 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1863.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1862,

II. Rechnung über die Vollendung des Baues der Schweiz. Nordostbahn

vom Jahre 1862,

III. Bilanz auf 31. Dezember 1862

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1862.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,158,972	70				
II. Gepäctransport	121,010	69				
III. Pferde- und Viehtransport	85,352	55				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	7,555	30				
V. Gütertransport	3,066,084	71				
			5,438,975	95		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinsen	80,165	33				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	14,433	51				
III. Zinsen von ausgeliehenen Geldern	138,716	13				
IV. Nettoertrag des Werfthüttenbetriebes	112,828	72				
V. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	90,355	31				
VI. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	2,185	74				
VII. Verschiedenes	35,781	78				
			474,466	52	5,913,442	47
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1861					130,122	96
Summa der Einnahmen					6,043,565	43

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1862.

Ausgaben.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung			81,936	49		
2. Reiseauslagen			3,777	64		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale			6,232	08		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten			18,578	85		
5. Porti			2,924	94		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars			141	10		
					113,591	10
II. Unterhaltung der Bahn nebst Buhörden.						
1. Befolgung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter)			246,202	80		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals			1,139	03		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals			11,459	82		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers			7,823	26		
5. " der Kunstbauten			15,143	23		
6. " des Oberbaues			61,393	61		
7. " der Einfriedungen, Barrieren u. s. f.			10,962	62		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe			8,193	02		
9. " der Gebäude			28,438	93		
10. " d. Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. s. f.			11,155	62		
11. Räumung von Schnee und Eis			1,397	93		
					403,609	87
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Befolgung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	113,231	85				
b. Bekleidung derselben	3,729	13				
c. Büreaufkosten	6,948	53				
d. Beleuchtung und Heizung der Büreaux	21,224	53				
e. Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars	18,002	—				
			163,136	04		
Uebertrag			163,136	04	517,200	97

1. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	163,136	04	517,200	97
2. Personen-Dienst.						
a. Befoldung und Entschädigung der Einnnehmer, Gepäck-Expediten und Gepäckträger	54,233	68				
b. Bekleidung derselben	1,322	81				
c. Druckkosten	6,368	44				
d. Ersatzleistungen	80	32	62,005	25		
3. Güter-Dienst.						
a. Befoldung und Entschädigung der Güter-Expediten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. f. f.	309,093	01				
b. Bekleidung derselben	1,537	14				
c. Druckkosten	12,191	39				
d. Ersatzleistungen	2,432	46				
e. Affekuranz der Güter	8,233	05	333,487	05	558,628	34
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Befoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	14,230	04				
b. Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	2,465	41				
c. Affekuranz der Materialvorräthe	681	65				
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signallirung	25,457	63	42,834	73		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a. Befoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	148,231	81				
b. Bekleidung derselben	7,168	44				
c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	261,228	54				
d. Del und Schmiere für die Wagen	9,855	86				
e. Beleuchtung und Heizung derselben	4,879	42				
f. Affekuranz der Wagen	3,756	35				
g. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	23,842	49	458,962	91		
Uebertrag	.	.	501,797	64	1,075,829	31

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1862.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	501,797	64	1,075,829	31
3. Zugkraftskosten.						
a. Befoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	187,592	76				
b. Bekleidung derselben	771	79				
c. Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	66	04				
d. Brennmaterial	250,813	19				
e. Schmiermaterial	19,782	56				
f. Fußmaterial	6,436	93				
g. Wasserpumpen, Holzschnitten und Vorwärmen	18,516	36				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	182,136	97				
i. Affekuranz der Lokomotiven	2,402	—	668,518	60	1,170,316	24
V. Bahntelegraphie					9,749	30
VI. Verschiedenes					31,503	63
Total der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes					2,287,398	48
B. Verzinsung der Anleihen					1,093,676	94
C. Einlage in den Reservefond (7% des Reinertrages)					262,931	65
D. Dividende für die Aktien					2,296,640	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1863					102,918	36
Total gleich der Einnahme					6,043,565	43

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Einzahlung des 4% Anleihe	5,000,000	—
Summa	5,000,000	—

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1862.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen			—	—		
Provisionen und Cours-Vergütungen			175,000	—		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes			8,876	82		
Gehalte des Administrations-Personals			10,533	97		
Reiseauslagen			575	69		
Postporti und Kommissionskosten			1,459	55		
Druck- und Insertionskosten			1,004	47		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung			1,803	69		
Büreaufkosten			1,611	21		
Bibliothek und Zeitungen			436	78		
Verschiedenes			76	57	201,378	75
Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			36,186	54		
Inventarstücke			754	10		
Materialien			1,658	80		
Verschiedenes			485	84	39,085	28
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			469	12		
Entschädigungen			37,377	48		
Schätzungs- und Gerichtskosten			8,196	63		
Verschiedenes			520	25	46,563	48
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	35,443	58				
Inventarstücke	633	96				
Materialien	1,003	02				
Büreaufkosten	1,175	17				
Verschiedenes	294	—				
			38,549	73		
Uebertrag			38,549	73	287,027	51

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Ausgaben.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Uebertrag	.	.	38,549	73	287,027	51		
Unterbau.								
Erdbarbeiten	48,753	03						
Stützmauern	—	—						
Tunnels	—	—						
Brücken, Durchlässe und Kanäle	137,472	88						
Begbauten	12,247	78						
Uferbauten	—	—						
Bettung	61,527	46						
Verschiedenes	—	—						
Oberbau.			260,001	15				
Schwellen	186,032	67						
Schienen und deren Befestigungsmittel	411,419	85						
Begüßergänge	—	—						
Legen des Oberbaues	69,587	82						
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	10,678	16						
Verschiedenes	—	—						
Bahnhöfe und Stationsplätze.			677,738	50				
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	509,402	59						
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	86,964	56						
Wasser-Reservoirs, Vorwärmtessel, Wasserleitungen	3,520	77						
Gebirgs- und Brückenwaagen	6,961	76						
Technische Einrichtung der Werkstätten	881	23						
Verschiedenes	3,207	50						
			611,138	41				
Betriebs-Inventar.					1,587,427	79		
Lokomotiven und Tender	.	.	76,859	28				
Wagen	.	.	40,851	56				
Für die Bureaux der Hauptverwaltung und Kontrolle	.	.	906	25				
" " Materialverwaltung	.	.	149	70				
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.	—	—				
" " " Werkzeugmaschinen	.	.	—	—				
" " " Werkzeuge und Requisiten	.	.	2,671	44				
Für die Bahnhofsverwaltungen	.	.	5,966	14				
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	3,159	46				
Dampf- und Schleppboote	.	.	300	—	130,863	83		
Total der Ausgaben					2,005,319	13		

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1862.

Rechnungs-Abchluß.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Summa der Einnahmen	.	.	5,000,000	—				
Summa der Ausgaben	2,005,319	13						
Hierzu kommt:								
Der Passivsaldo vom Jahre 1861	411,135	93	2,416,455	06				
Saldo auf neue Rechnung			2,583,544	94				

Debitoren.		Fr.	Sts.	Fr.	Sts.	Fr.	Sts.
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1861 . . . . .		.	.	50,037,085	93		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollen dung des Bahnnezes im Jahre 1862, laut Rechnung vom 31. Dezember 1862 . . . . .		.	.	2,005,319	13		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1862		.	.	.	.	52,042,405	06
Reffirender Kapitalsaldo		.	.	.	.	2,583,544	94
Ausweis dieses Saldo:							
Aktiva.							
Kassa-Konto	309,826	91					
Werthpapiere	264,645	—					
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	1,050,813	35					
Verfätkte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Wagnen etc.)	287,124	53					
Liegenschaftcn-Konto	359,601	62					
Skonto-Geschäft	2,185,681	60					
Diverse Hauptbuch-Debitoren	359,030	53					
Ausgeloooste und zurückbezahlte 3% Obligationen	163,800	—					
Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	2,400,000	—					
Für Regierung des Kantons Zug (für sie geleistete Einzahlungen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern)	320,000	—					
				7,700,523	54		
Passiva.							
Diverse Hauptbuch-Kreditoren	1,127,280	16					
Betriebs-Konto (Uebertrag von der Betriebsrechnung vom Jahre 1862 auf diejenige vom Jahre 1863	102,918	36					
Reserve-Konto	1,685,821	18					
Saldo der Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	2,200,958	90					
				5,116,978	60		
				2,583,544	94		
						54,625,950	—

[illegible]

IV. Ausweis über den Reserve-Konto auf 31. Dezember 1862.

	Fr.	Gts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1861	1,581,973	21
Einnahme im Jahre 1862:		
7 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1862	262,931	65
Summa .	1,844,904	86
Ausgaben.		
Betrag der Kosten für den Umbau des alten Geleises auf der Bahnstrecke Zürich-Killwangen	118,182	15
Betrag der im Rechnungsjahre erlaufenen Ausgaben für die Umänderung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“	40,901	53
Saldo auf neue Rechnung	1,685,821	18
Summa .	1,844,904	86

der

Nach den Monaten.

Ad pag. 40.

Monat.	Kilometer.	Personen.						Gepäck.			Bunde.			Vieh.			Equipagen.			Güter.												Mittelbare Betriebs-Einnahme.		Total-Einnahme.		Betrefniss per Kilometer.				
		I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.		Total.		Einnahme.		Cl.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Eigut.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Cl. A.	Cl. B.	Cl. C.	Total.	Einnahme.		Gr.	Cl.	Gr.	Cl.			
		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Gr.	Cl.	Gr.	Cl.	Gr.	Cl.		Gr.	Cl.		Gr.	Cl.		Gr.	Cl.		Gr.	Cl.									Gr.	Cl.					Gr.	Cl.	Gr.
Januar . . .	178	169	20,780	66,383	87,332	98,815	73	5,399	5,078	51	222	176	07	2,034	3,788	56	14	261	20	10,410	79,724	125,348	.	187,579	211,863	.	614,924	239,513	08	.	.	347,633	15	1,953	—					
Februar . . .	178	183	19,204	59,294	78,681	95,598	91	5,927	5,270	62	237	168	41	3,391	5,227	89	4	39	75	11,374	85,155	112,132	.	174,558	201,821	.	585,060	214,476	45	.	.	320,782	03	1,802	15					
März . . .	178	283	22,069	78,848	101,200	124,204	12	6,642	6,252	36	249	181	55	4,426	6,580	71	18	291	54	18,551	90,521	144,946	.	163,413	296,261	.	709,692	269,922	86	.	.	407,733	14	2,290	64					
April . . .	178	486	27,897	97,876	126,259	153,598	84	7,794	7,300	47	319	241	14	4,082	8,006	54	14	269	90	14,465	85,350	83,233	59,091	160,224	168,611	156,935	727,909	276,259	55	.	.	445,676	44	2,503	80					
Mai . . .	178	1,167	36,234	112,530	149,931	186,658	63	10,095	10,674	53	306	253	39	6,380	8,115	31	48	798	45	15,238	84,327	79,280	57,576	174,142	111,579	239,181	761,323	271,286	11	.	.	477,786	42	2,684	19					
Juni . . .	178	2,514	39,856	118,021	160,391	220,469	30	11,662	12,429	84	331	290	36	2,564	5,898	26	124	1,589	25	14,178	69,923	79,411	48,101	173,091	85,454	200,848	661,006	246,938	05	.	.	487,615	06	2,739	41					
Juli . . .	178	3,508	48,100	135,225	186,833	273,843	80	15,525	16,766	31	306	286	16	2,803	7,035	76	126	1,870	65	14,211	81,925	90,149	48,139	180,326	83,935	254,077	752,762	270,970	90	.	.	570,773	58	3,206	59					
August . . .	178	4,563	50,780	134,039	189,382	293,394	—	16,429	18,152	11	364	318	72	2,864	6,418	90	35	705	48	13,898	90,794	92,692	51,220	133,736	70,506	258,536	711,382	246,091	39	.	.	565,080	60	3,174	61					
September . .	178	3,403	44,911	121,041	169,355	252,020	67	14,098	15,361	06	402	314	21	4,315	9,068	73	53	650	15	16,402	95,169	97,177	59,719	144,732	79,732	239,644	732,575	260,985	64	.	.	538,400	49	3,024	72					
Oktober . . .	178	1,315	35,654	119,049	156,018	206,925	08	11,144	11,581	71	556	443	46	3,667	8,205	70	39	564	68	17,426	88,399	77,389	95,487	168,886	80,852	214,327	742,766	272,696	90	.	.	500,617	53	2,811	33					
November . .	178	416	25,219	89,561	115,196	136,680	70	7,660	7,641	97	393	277	04	3,076	5,915	19	182	50	14,493	78,581	72,392	72,582	174,076	82,123	219,687	703,934	253,921	41	.	.	404,618	81	2,273	14						
Dezember . .	178	254	22,883	76,694	99,831	116,762	92	6,316	4,501	20	380	288	66	3,147	7,551	80	13	331	75	14,543	74,500	62,613	64,758	163,673	85,569	203,422	669,078	243,022	37	.	.	372,455	70	2,092	46					
Jan. — Dez.	178	474,466	52	474,466	52	2,665	54
Total 1862	178	18,261	393,587	1,208,561	1,620,409	2,158,972	70	118,691	121,010	69	4,065	3,239	20	39,989	82,113	35	506	7,555	30	171,189	1,004,368	1,116,782	556,673	1,998,436	1,548,306	1,986,657	8,382,411	3,066,084	71	474,466	52	5,913,442	47	33,221	58					
„ 1861	178	16,815	386,978	1,085,565	1,489,358	2,034,968	04	114,199	115,941	45	3,527	2,733	73	35,667	69,226	03	341	5,845	72	160,482	1,116,968	1,676,496	.	2,253,172	1,548,306	2,737,449	7,944,567	3,084,879	72	455,494	69	5,769,089	38	32,410	61					

Uebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1862.

Nach den Stationen.

Ad pag. 40.

1861.												1862.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Betriebs- tage.	Personen.	Gepäck.	Güter.				Vieh und Hunde.	Equi- pagen.	Total- Einnahmen.		Betriebs- tage.	Personen.	Gepäck.	Güter.				Vieh und Hunde.	Equi- pagen.	Total- Einnahmen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
				Verfandt.	Angekommen.	Total.				Franken.	Gis.				Verfandt.	Angekommen.	Total.				Franken.	Gis.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.					An

* Einschließlich des Güterverkehrs nach und von der franz. Ostbahn.