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: 19.08.2025

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

Zehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1862.

Zürich,
Druck von Orell, 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 H. Schweizerische Bundesversammlung, welche in Folge von Petitionen, die noch unter der Herrschaft der alten Transportordnungen aus der mittlern und westlichen Schweiz an die Bundeshehörden gelangt waren, sich mit der Frage des Transportreglements beschäftigen mußte, hat daher auch, nach Anhörung eines sehr einläßlichen Berichtes des Bundesrathes und der bezüglichen 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 H. 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 Departemente 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 Einzeln-Interessen verletzen sollten, im Ganzen von bedeutendem volkswirthschaftlichem 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 Bahntelegraphen 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 Eisenbahntelegraphenbureau 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 vermittelst 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 Handen 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. Hienach 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-Aarau, 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 dießfälligen Vertragsverhältnisses in der Absicht der Postverwaltung liegt oder ob dieselbe für die Bedürfnisse des über den Bodensee zu vermittelnden internationalen Postverkehrs in anderer Weise vorzusorgen 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 sämmtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften, die mit einander in direktem Verkehr stehen, theils zwischen einzelnen derselben abgehalten wurden, und hauptsächlich die Aufrechthaltung und weitere Ausbildung eines uniformen Bahnbetriebs zum Zwecke hatten. Die Verhandlungsgegenstände dieser Konferenzen beschlugen vornehmlich die Fahrtenpläne, die Transportvorschriften, die Waarenklassifikation und das Taxenwesen, die Abrechnungsverhältnisse, die wechselseitige Benutzung 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 benutzt, 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 etablirte Bayerische Abfertigungsbüreau fort, den Güterverkehr zwischen den Deutschen und den Schweizerischen Bahnen ohne Dazwischenkunft von Speditoren 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 einheitlichern 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 Bodensee's und Rheins wurden bisher von unserer Unternehmung und der Lindauer Dampfboot-Aktiengesellschaft auf gemeinschaftliche Rechnung exploitirt. 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 wessen 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 transitirende Getreide der daselbst bis dahin bestandene Schrannenzwang 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 s. Z. 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 betheiligten 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 präjudiziren zu lassen. Nach vorausgegangenen langen schriftlichen und mündlichen Verhandlungen ist endlich in den letzten Wochen in einer, unter dem Vorsitze 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 Pferdeeisenbahn zur Verbindung der Bezirke Bülach und Regensberg mit der Nordostbahn gemäß unserm letztjährigen Geschäftsberichte angeordneten weitern Untersuchungen haben dargethan, daß nicht bloß die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden eine bessere Befriedigung finden, sondern auch ein wesentlich günstigeres finanzielles Betriebs-Resultat 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 weitern 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 Dielstorf (Regensberg), als der kürzern, zu geschehen habe.

In dem s. Z. mit der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über den Bau und den Betrieb der Bahnstrecke Aarau-Wöschnau ist bezüglich des Pachtzinses stipulirt, daß derselbe durch die Zinse des von der Zentralbahngesellschaft auf die Anlage dieser Strecke verwendeten Baukapitals so lange kompensirt werde, als der Netto-Ertrag, den das Zentralbahnunternehmen 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 Aarau-Wöschnau zu dem Baukapital des ganzen Zentralbahnnetzes zu partizipiren habe. Dieser Fall ist zum ersten Male im Betriebsjahre 1861 eingetreten, und es erscheint in Folge hievon 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 Anleihens 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 3½ % 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 % Anleihens der Nordostbahngesellschaft vom 29. November 1855 im Betrage von Frkn. 6,000,000 und des ebenfalls 5 % Anleihens der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft 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 ½ % 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 Weitern 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 Gesammtbetrage von Frkn. 320,000 bewerkstelligt, wie wir auch im Verfolge die weitern Einzahlungen für den Kanton Zug zu entrichten nicht ermangeln werden.

Die Nordostbahngesellschaft wird Behufs Bewerkstelligung der weitern 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 Vorkehrungen, die wir getroffen, brauchen wir uns mit der Aufbringung eines solchen Anleihens 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.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Frkn.	Cts.	Prozente.
2,034,968	04	35,27	1. Personen-Transport	2,158,972	70	36,51
115,941	45	2,01	2. Gepäck-Transport	121,010	69	2,05
71,959	76	1,25	3. Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport .	85,352	55	1,44
5,845	72	0,11	4. Transport von Equipagen u. drgl. . .	7,555	30	0,13
3,084,879	72	53,47	5. Güter-Transport	3,066,084	71	51,85
455,494	69	7,89	B. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	474,466	52	8,02
5,769,089	38	100	. . . . . Total-Einnahmen	5,913,442	47	100

		1861.		1862.
Im Ganzen wurden befördert: Reisende		1,489,358		1,620,409
" " " " Güter	Ztr.	7,944,567	Ztr.	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
" " Personenwagen-Achsenkilometer kommen Reisende .	5,45	5,77
" " Güterwagen-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 Gesammtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1861.				1862.			
	Personen.	Prozente.			Personen.	Prozente.		
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltaxe:								
in I., II. und III. Klasse			787,964	52,91			848,108	52,34
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Taxe								
nämlich:	Personen.	Prozente.			Personen.	Prozente.		
mit Güterzügen II. und III. Klasse .	66,018	4,45			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. drgl. .	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 Gegensatze 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 Kontrole an Tagen großer Personen-Affluenz, für größere Bahnlinien 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 Millenariums-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 erzeigen, 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 Taxe auf der Französischen Ostbahn zuzuschreiben, welche wir mit den Verwaltungen der Schweizerischen Zentralbahn 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 Benutzung der drei Wagenklassen war folgendes:

	1861.				1862.			
	Personen.	Prozente.	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.
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 5½ Stunden .	483,222	32,45	522,338	32,23
" " " 6 " 11½ " .	334,115	22,43	352,874	21,78
" " " 12 " 17½ " .	113,825	7,64	122,510	7,56
" " " 18 " 23½ " .	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. Anzahl.	1862. Anzahl.	Vermehrung. 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
Aarau . .	53,161	54,055	894
Frauenfeld .	46,368	50,693	4,325
Brugg . .	40,163	42,474	2,311
Oerlikon .	29,518	35,570	6,052
Wildegg .	32,883	34,767	1,884
Romanshorn	33,380	34,663	1,283
Turgi . .	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. Zentner.	1861. Prozente.	1862. Zentner.		1862. Prozente.
Eilgut	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	19,97
III. " . .			556,673		
Wagenladungsklasse A .	2,253,172	28,36	1,998,436		23,84
" B .	2,737,449	34,46	1,548,306	3,534,963	42,17
" C .			1,986,657		
	7,944,567	100	8,382,411		100

Von denselben haben befahren:

	1861. Zentner.	1861. Prozente.	1862. Zentner.	1862. Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden .	650,647	8,20	649,477	7,75
" " " 3 bis 5½ Stunden .	942,626	11,86	991,362	11,83
" " " 6 " 11½ " .	2,742,186	34,52	3,329,261	39,72
" " " 12 " 17½ " .	2,296,927	28,91	2,064,380	24,63
" " " 18 " 23½ " .	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 partizipiren die verschiedenen Tarifklassen in folgendem Verhältniß:

	1861. Einnahmen. Frkn. Cts.	1861. Prozente.	1862. Einnahmen. Frkn. Cts.		1862. Prozente.
Eilgut	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	22,71
III. " . . .			215,909. 21		
Wagenladungsklasse A . .	1,001,648. 65	32,45	903,444. 80		29,47
" " B . .	544,588. 17	17,64	296,042. 44	642,329. 51	20,95
" " C . .			346,287. 07		
Lokalspesen (Lager-, Waag- und Ladegebühren, Nachnahme-Provision ꝛc.) . . .	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.
	Ztr.	Ztr.
Getreide-, Mehl- und Mühlenfabrikate, Säämereien und Hülsenfrüchte	1,911,869	1,545,711
Steinkohlen und Cokes	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, Farbwurzeln, 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, Hadern ꝛc.	79,164	92,278
Oele 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
Holzkohlen	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 Cokes nicht der Fall ist.

Die Vergleichung des Güterverkehrs der wichtigern Stationen („Versandt" und „Empfang") in den Jahren 1861 und 1862 ergibt folgende Resultate:

	1861.	1862.	Vermehrung.	Verminderung.
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
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	—
Aarau . .	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
Wildegg .	187,569	171,845	—	15,724
Brugg . .	263,979	170,117	—	93,862
Bürglen .	68,026	101,952	33,926	—
Oerlikon .	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	—
Amrisweil .	56,229	80,683	24,454	—
Weinfelden .	77,934	79,858	1,924	—
Felben . .	85,016	74,953	—	10,063
Turgi . .	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). Obschon 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 anderseits, 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 Vergleichungen 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 Taxsatz festgehalten wurde; 2) gleichzeitig wurde, wie schon in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnt, aus einzelnen Artikeln der frühern Wagenladungsklasse B eine neue Wagenladungsklasse „C" ausgeschieden, unter Anwendung eines äußerst reduzirten Taxsatzes für dieselbe. Demgemäß entspricht die frühere II. Normalklasse den neuen Normalklassen „II und III" und die frühere Wagenladungsklasse 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 vermiethete Ablagerungsplätze und Lokalitäten, sowie auf den etwas erhöhten Ertrag der Bahnböschungen und der Miethzinse für die Bahnhöfe Winterthur, Wallisellen und Aarau. — Als Wagenmiethe 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 Bahnnetz 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 Gesammtbetrag 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 Vergleichungen selbstverständlich keine Rücksicht genommen. Auf die Betriebsrechnung pro 1863 wird ein Rechnungssaldo von Frkn. 102,918. 36 übergetragen.

Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen.

I Reisende:

1861. Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		1862. Betriebstage.	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
				Vereinigte Schweizerbahnen:				
„	24,636	25,407	50,043	per Winterthur	„	24,403	24,486	48,889
„	79,897	83,319	163,216	per Wallisellen	„	87,165	90,497	177,662
„	2,247	799	3,046	K. Württemberg. Staatsbahn	„	2,701	1,071	3,772
„	1,481	931	2,412	K. Bayerische Staatsbahn	„	1,816	1,187	3,003
„	32,334	32,583	64,917	Großh. Badische Bahn	„	34,160	34,976	69,136
—	—	—	—	Rheinischer Verband	„	148	117	265
365	7,903	9,072	16,975	Transit per Nordostbahn (s. untenstehendes Tableau).	365	7,520	9,999	17,519
	219,293	228,786	448,079		Total:	230,599	241,515	472,114

II. Güter.

1861. Betriebstage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner		1862. Betriebstage.	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 (s. untenstehendes Tableau).		653,057	186,318	839,375
	2,218,303	2,937,051	5,155,354		Total:	2,367,396	3,289,423	5,656,819

Der oben in einer Gesammtsumme 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. Gallerlinie — Glattthallinie der Verein. Schweizerbahnen:				
„	1,237	1,586	2,823	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	„	1,342	1,532	2,874
	7,903	9,072	16,975		Total	7,520	9,999	17,519

II. Güter:

1861. Betriebstage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner		1862. Betriebstage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner
				Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen: (einschl. des Verkehrs mit der Franz. Ostbahn)				
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. Gallerlinie — 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 Kilometern.	Bahnstrecke.	Vom 1. Januar bis 1. Juni. Schnellzüge und Personenzüge.	Vom 1. Januar bis 1. Juni. Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbeförderung.	Vom 1. Juni bis 15. Oktober. Schnellzüge und Personenzüge.	Vom 1. Juni bis 15. Oktober. Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbeförderung.	Vom 15. Oktober bis 31. Dezember. Schnellzüge und Personenzüge.	Vom 15. Oktober bis 31. Dezember. Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbeförderung.
56,357	Romanshorn-Winterthur	8	1	8	2	8	2
30,182	Schaffhausen-Winterthur . . .	8	—	10	—	8	—
26,120	Winterthur-Zürich	10	3	12	2	10	3
28,073	Zürich-Turgi	8	4	10	6	8	4
17,015*	Turgi-Waldshut	6	2	8	2	8	2
21,815	Turgi-Aarau	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.

Ueberdieß kursirten 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.		
Frkn.	Cts.	Prozente.		Frkn.	Cts.	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	558,628	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 Gesammtkosten der Central-Verwaltung in Abzug gebracht wurde, um den Ausgaben der Bau-Rechnung einverleibt zu werden, ist auch für das Berichtsjahr wesentlich reduzirt 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, erzeigt 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 Zubehörden."** 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 verflossenen 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 ꝛc. (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 Bahnhofe 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 Sicherheitsschranken 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 sämmtliche 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 „Assekuranz 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 ꝛc. (IV. 1. d)" etwelchermaßen vermehrt.

Einer erheblichen Mehrausgabe begegnen wir sodann bei den Rubriken „Besoldungen, Löhne u. s. w. der Zugführer, Kondukteure ꝛc. (IV. 2. a)" und „Unterhalt und Erneuerung der Wagen ꝛc. (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 „Oel 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 ꝛc. (IV. 3. h)". Im verflossenen Jahre mußte die Zahl der Lokomotivführer und Heizer den Bedürfnissen der Diensteinrichtungen 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 weitern 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 HH. 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 ℔ Kohle per Achsenkilometer konsumirten, während der Durchschnittsverbrauch bei jenen nur 0,42 ℔ 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 Frkn. 231,953. 51, d. h. Frkn. 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 ℔ Kohlen) ebenfalls in Kohlen reduzirt, gestaltete sich wie folgt:

	per Kilometer.		per Achsenkilometer.	
	1861.	1862.	1861.	1862.
Klasse A	℔ 11,06 = 18,36 Cents.	℔ 11,79 = 18,53 Cents.	℔ 0,706	℔ 0,677
„ B	„ 14,43 = 23,95 „	„ 14,49 = 22,77 „	„ 0,612	„ 0,641
„ C	„ 20,00 = 33,20 „	„ 19,48 = 30,59 „	„ 0,487	„ 0,460
Durchschnittlich	℔ 15,37 = 25,49 Cents.	℔ 15,59 = 24,49 Cents.	℔ 0,597	℔ 0,593

Es erzeigt 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 ℔ (im Werthe von Frkn. 17,498. 14) verbraucht, während der dießfällige Verbrauch im vorausgegangenen Jahre nur 22,400 ℔ (Frkn. 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 ℔ gegenüber 0,025 ℔ im Jahre 1861.

Auch im Berichtsjahre sind sämmtliche 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 ℔ 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)	„ —. 69,56	„ —. 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 achträdrigen Gepäckwagen, 20 achträdrigen Güterwagen,
230 vierrädrigen gedeckten Güterwagen, 253 vierrädrigen offenen Güterwagen,
3 vierrädrigen Pferdewagen.

Es kommen daher:

	1861.	1862.	
auf je eine Lokomotive . .	55,16	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. Achsenkilometer.	1862. Achsenkilometer.
1) Personenwagen		
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 Bahnnetze im Ganzen 8,174,550 Achsenkilometer (gegen 7,644,741 im Vorjahre) zurückgelegt worden. Davon 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 gleichkömmt.

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

	1861.	1862.
Oel und feste Schmiere	℔ 19,136	℔ 18,353
mit einem Kostenaufwand von	Fr. 10,340. 98	Fr. 9,855. 86
per Achsenkilometer	Cts. 0,042	Cts. 0,039
Mit 1 ℔ 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 ℔ Schmiere zurückgelegt:

				Ersparniß gegen 1858:
im Jahre	1858	Achsenkilometer	702	—
„ „	1859	„	972	28 %
„ „	1860	„	1,042	33 %
„ „	1861	„	1,290	46 %
„ „	1862	„	1,448	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 nennenswerthesten 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 Zinsenerträgniß 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 Pufferfystems 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 Bahntelegraphen 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; überdieß vermittelte der Bahntelegraph 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.

Adjunkten der Direktion	2
Betriebs-Chef	1
Revisor nebst Gehülfen	4
Chef der Betriebs-Kontrole . .	1
Büreau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrole	6
Kontroleure und Kontrole-Gehülfen .	22
Billetdrucker und Abwart	2
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner	3
Werkstätte-Buchhalter und Gehülfen .	5
Werkführer	3
Material- und Magazinverwalter und Gehülfen	5
Magazindiener und Abwart . . .	4
	58

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieur	1
Büreau des Bahningenieurs . .	8
Ober-Bahnaufseher und Bahn-Aufseher	10
Bahnwärter	257
	276

III. Expeditionsdienst.

Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfen	11
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	23
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger . .	80
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	29
Stationseinnehmer und Gehülfen .	33
Telegraphisten und Gehülfen . .	5
Wagenmeister und Gehülfe . .	2
Wagenkontroleure	5
Wagenaufseher und Wagenwärter .	43
Gepäckträger	15
Arbeiter für Güterverladung . .	261
	507

IV. Fahrdienst.

Lokomotivführer und Heizer . .	56
Zugführer und Kondukteure . .	66
Lokomotivputzer und Wagenwäscher .	35
	157

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

Assekuranz. 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 Magazinvorräthe . .	„	553,280
4. „ Güter auf Lager	„	3,890,000
5. „ Güter im Transport begriffen . . .	„	1,500,000
6. „ Mobiliar in den Verwaltungs- und Stations-gebäuden und Werkstätten . . .	„	996,394
Total	Frkn.	13,832,790

Ueberdieß sind die im Kaufhause Zürich befindlichen Güter mit einem Betrage von Frkn. 1,000,000 in die Assekuranz 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 Kemptthal 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 Wipkinger Tunnels ereignete und einen ungefähr 15jährigen Knaben betraf, der sich, unter der geschlossenen Barrière 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 . . .	„ 2,287,398. 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. Dampfschifffahrts-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-Rorschach und auf die Rhein-Tour (zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodensee-Uferplätzen).

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

Einnahmen.

1861.				1862.		
Frkn.	Cts.	Prozente.		Frkn.	Cts.	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.	Cts.	Prozente.		Frkn.	Cts.	Prozente
65,792	61	27,02	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	69,772	34	27,85
1,530	28	0,63	II. Büreau-Bedürfnisse	2,060	58	0,82
117,766	08	48,37	III. Brennmaterial	118 141	64	47,16
5,164	41	2,12	IV. Schiffsspeise	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. drgl.	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	Gesammteinnahme . . .	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 Ergebniß 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
	90,793	88,634
Güter:	Zentner	Zentner
Kaufmannsgüter und Getreide . . .	983,722	857,215

Auf den Beginn des Berichtsjahres fand in Uebereinstimmung mit den übrigen Bodensee-Dampfschifffahrtsanstalten 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 sämmtlichen 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 reduzirt, so ergiebt sich ein Totalverbrauch von 61,595 Zentnern (gegenüber 56,655 Zentnern im Vorjahre) und ein Durchschnittsbetreffniß

1) für den zurückgelegten Kilometer . . von $58,_{8}$ Pfund.
2) „ die Zeitstunde . . . . . „ $921,_{3}$ „

Der Schmiermaterialverbrauch betrug 1,186 Pfund Oel 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 Dampfschifffahrt auf dem Bodensee und Rhein" nebst Tarifen im Laufe des Berichtsjahres von sämmtlichen 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 Dampfschifffahrts-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 erzeigte 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 Berrichtsjahres 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, erzeigte 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-Aarau und Effretikon-Winterthur das zweite Geleise gelegt worden. In Folge dessen ist dasselbe mit Ausnahme der Linie Turgi-Mitte Rhein (Waldshut) 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 Erdgeschoß, 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 Problemes, welchem durch dieses Bauwerk ein Genüge gethan werden soll, herbeizuführen geeignet ist.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn mußten für unsere Agentur, für die Güterexpedition 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 Hinblicke 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 mehrern 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 Aufdämmung 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 Unterhaltuug der Wuhrungen, 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 Wuhrungsverhältnisse 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 Puffersysteme. 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 Zentralbahngesellschaft die Kupplung ihrer Wagen nach dem Puffersysteme 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 successive 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 Thatsache, 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 Viertheil 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. Voraussichtlich 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 Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1862.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,158,972	70				
II. Gepäcktransport	121,010	69				
III. Pferde- und Vieh-Transport	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 Miethzinse	80,165	33				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	14,433	51				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	138,716	13				
IV. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	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**

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	81,936	49		
2. Reiseauslagen	.	.	3,777	64		
3. Miethe, 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 Assekuranz des Mobiliars	.	.	141	10		
					113,591	10
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	246,202	80		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	1,439	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. Besoldung und Entschädigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	113,231	85				
b. Bekleidung derselben	3,729	13				
c. Büreaukosten	6,948	53				
d. Beleuchtung und Heizung der Büreaux	21,224	53				
e. Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	18,002	—				
			163,136	04		
Uebertrag			163,136	04	517,200	97

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1862.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	163,136	04	517,200	97
2. Personen-Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-Expedienten 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. Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. s. f.	309,093	01				
b. Bekleidung derselben	1,537	14				
c. Druckkosten	12,191	39				
d. Ersatzleistungen	2,432	46				
e. Assekuranz der Güter	8,233	05	333,487	05	558,628	34
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	14,230	04				
b. Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	2,465	41				
c. Assekuranz der Materialvorräthe	681	65				
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung	25,457	63	42,834	73		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a. Besoldungen, 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. Oel und Schmiere für die Wagen	9,855	86				
e. Beleuchtung und Heizung derselben	4,879	42				
f. Assekuranz 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

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	501,797	64	1,075,829	31
3. Zugkraftskosten.						
a. Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	187,592	76				
b. Bekleidung desselben	771	79				
c. Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	66	04				
d. Brennmaterial	250,813	19				
e. Schmiermaterial	19,782	56				
f. Putzmaterial	6,436	93				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen	18,516	36				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	182,136	97				
i. Assekuranz 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 der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1862.

Einnahmen.

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

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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		
Büreaukosten			1,611	21		
Bibliothek und Zeitungen			436	78		
Verschiedenes			76	57		
					201,378	75
Technisches Centralbüreau (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		
Schatzungs- 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				
Büreaukosten	1,175	17				
Verschiedenes	294	—				
			38,549	73		
Uebertrag			38,549	73	287,027	51

II. Rechnung über die Vollendung des Baues der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1862.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	38,549	73	287,027	51
Unterbau.						
Erdarbeiten	48,753	03				
Stützmauern	—	—				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	137,472	88				
Wegbauten	12,247	78				
Uferbauten	—	—				
Bettung	61,527	46				
Verschiedenes	—	—	260,001	15		
Oberbau.						
Schwellen	186,052	67				
Schienen und deren Befestigungsmittel	411,419	85				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	69,587	82				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	10,678	16				
Verschiedenes	—	—	677,738	50		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	509,602	59				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	86,964	56				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen	3,520	77				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	6,961	76				
Technische Einrichtung der Werkstätten	881	23				
Verschiedenes	3,207	50	611,138	41	1,587,427	79
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	76,859	28		
Wagen	.	.	40,851	56		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole	.	.	906	25		
" " Materialverwaltung	.	.	149	70		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.	—	—		
" " " Werkzeugmaschinen	.	.	—	—		
" " " Werkzeuge und Requisiten	.	.	2,671	44		
Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	5,966	14		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	3,159	46		
Dampf- und Schleppboote	.	.	300	—	130,863	83
Total der Ausgaben	.	.	.	.	**2,005,319**	**13**

Rechnungs-Abschluß.

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

III. Bilanz der schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft auf 31. Dezember 1862.

Debitoren.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1861	.	.	50,037,085	93		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnnetzes im Jahre 1862, laut Rechnung vom 31. Dezember 1862	.	.	2,005,319	13		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1862	.	.	.	.	52,042,405	06
Restirender 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				
Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.)	287,124	53				
Liegenschaften-Konto	359,601	62				
Skonto-Geschäft	2,185,681	60				
Diverse Hauptbuch-Debitoren	359,030	53				
Ausgelooste und zurückbezahlte 3 % Obligationen	163,800	—				
Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	2,400,000	—				
Tit. 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	—

Kreditoren.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktienkapital	.	.	28,708,000	—
Obligationen.				
3 % — ausgelooste . . Fr. 163,800. — / noch nicht ausgelooste „ 654,150. —	817,950	—		
5 % — pro 1863 . Fr. 7,100,000. — 4 % / „ „ . „ 10,000,000. — 5 %	17,100,000	—		
4½ %	3,000,000	—		
4 % — (neues Anleihen)	5,000,000	—		
			25,917,950	—
	.	.	**54,625,950**	—

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

	Fr.	Cts.
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**

Uebersicht

der

Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1862.

Nach den Monaten.

Ad pag. 10.

Monat.	Kilometer.	Personen.						Gepäck.			Hunde.			Vieh.			Equipagen.			Güter.												Mittelbare Betriebs-Einnahme.		Total-Einnahme.		Betreffniß per Kilometer.	
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Total.	Einnahme.		Ctr.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Eilgut.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Cl. A.	Cl. B.	Cl. C.	Total.	Einnahme.									
		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
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	112,152	.	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	6,880	71	18	291	54	14,551	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	3,600	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	2,584	5,898	26	124	1,589	25	14,178	69,923	79,411	48,101	173,091	85,454	200,848	671,006	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	24	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	.	.	500,417	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	18	182	50	14,493	78,581	72,392	72,582	174,076	72,123	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	.	.	372,458	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	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. 10.

	1861.										1862.									
	Betriebs-tage.	Personen.	Gepäck.	Güter. Versandt.	Güter. Angekommen.	Güter. Total.	Vieh und Hunde.	Equi-pagen.	Total-Einnahmen.		Betriebs-tage.	Personen.	Gepäck.	Güter. Versandt.	Güter. Angekommen.	Güter. Total.	Vieh und Hunde.	Equi-pagen.	Total-Einnahmen.	
		Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.	Franken.	Cts.		Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.	Franken.	Cts.
Romanshorn	365	33,380	3,639	1,761,189	319,633	2,080,822	4,332	10	1,277,492	52	365	34,663	3,876	1,610,843	377,100	1,987,943	4,178	11	1,199,102	11
Amrisweil	"	14,454	385	23,975	32,254	56,229	646	—	27,263	77	"	15,534	400	44,139	36,544	80,683	813	—	38,153	82
Erlen	"	7,367	120	15,389	9,768	25,157	369	—	13,298	78	"	7,960	175	20,593	17,006	37,599	283	—	16,072	97
Sulgen	"	9,416	329	14,165	23,721	37,886	405	1	18,501	54	"	9,813	385	17,812	18,654	36,466	508	4	21,254	13
Bürglen	"	7,513	70	31,171	36,855	68,026	681	—	22,724	02	"	7,633	72	64,271	37,681	101,952	751	—	28,150	23
Weinfelden	"	21,126	996	40,396	37,538	77,934	1,048	2	49,541	43	"	22,160	988	43,262	36,596	79,858	1,676	4	51,682	86
Märstetten	"	11,542	331	22,264	41,934	64,198	864	—	23,502	67	"	12,377	408	45,107	41,634	86,741	892	—	30,046	11
Müllheim	"	10,875	694	—	—	—	21	—	10,899	69	"	12,091	752	1,855	6,482	8,337	58	—	11,742	39
Felben	"	7,113	324	51,659	33,357	85,016	548	—	23,062	87	"	8,299	396	45,591	29,362	74,953	690	—	25,065	50
Frauenfeld	"	46,368	1,922	110,695	183,038	293,733	871	3	116,552	23	"	50,693	1,982	92,005	174,291	266,296	1,455	4	105,994	69
Islikon	"	8,381	125	5,156	8,653	13,809	154	—	8,752	85	"	9,405	112	5,928	14,103	20,031	169	—	9,876	03
Wiesendangen	"	8,212	70	3,222	7,884	11,106	132	—	6,729	47	"	8,964	67	4,306	8,230	12,536	152	—	7,216	69
Winterthur	"	130,289	6,324	257,091	818,027	1,075,118	6,585	34	616,335	73	"	140,501	6,599	242,606	812,973	1,055,579	6,604	48	625,521	76
Hettlingen	"	2,416	150	—	—	—	61	—	2,229	47	"	3,037	84	865	829	1,694	180	—	3,127	05
Henggart	"	4,918	306	—	—	—	92	—	4,561	42	"	5,726	139	654	2,340	2,994	118	—	5,080	28
Andelfingen	"	19,937	707	33,158	38,024	71,182	1,112	1	38,237	03	"	22,761	705	38,800	32,434	71,234	1,533	—	40,884	92
Marthalen	"	7,667	158	14,968	9,761	24,729	193	—	14,607	38	"	7,997	287	17,194	13,946	31,140	266	—	15,506	77
Dachsen	"	17,051	616	1,034	2,706	3,740	37	—	23,470	48	"	19,790	806	9,713	6,446	16,159	65	—	29,430	19
Schaffhausen	"	50,829	4,350	468,634	268,825	737,459	2,571	50	404,647	09	"	59,474	4,722	445,799	304,881	750,680	2,313	45	409,123	97
Kempttthal	"	7,898	97	11,963	48,809	60,772	128	—	7,286	96	"	6,037	71	13,955	56,523	70,478	178	—	8,390	54
Effretikon	"	17,233	312	11,367	25,924	37,291	1,779	—	17,394	82	"	20,338	317	7,655	20,180	27,835	2,219	—	19,750	02
Wallisellen	"	17,484	440	15,443	29,424	44,867	119	1	18,236	21	"	19,501	553	8,014	10,095	18,109	122	—	28,494	14
Oerlikon	"	29,518	258	32,328	79,928	112,256	161	—	17,785	49	"	35,570	258	33,621	64,355	97,976	193	—	21,375	06
Zürich	"	416,613	36,498	945,945	2,696,758	3,642,703	6,603	79	1,895,933	25	"	458,041	38,062	837,185	2,972,678	3,809,863	6,381	183	1,927,278	53
Altstätten	"	13,751	256	—	—	—	28	—	4,411	67	"	21,261	235	6,665	29,694	36,359	32	—	8,188	66
Schlieren	"	16,627	462	—	—	—	64	—	8,652	65	"	20,325	437	3,458	48,385	51,843	86	—	13,623	—
Dietikon	"	23,429	1,381	22,493	56,648	79,141	385	—	24,419	11	"	23,745	1,499	26,838	68,153	94,991	236	—	26,680	63
Killwangen	"	7,543	380	—	—	—	10	—	5,715	86	"	9,635	310	1,039	7,568	8,607	48	—	7,243	54
Baden	"	93,090	5,839	58,931	139,408	198,239	1,219	25	150,680	23	"	97,792	6,095	85,086	112,776	197,862	1,759	5	164,854	16
Turgi	"	23,979	951	31,869	69,573	101,442	523	—	34,878	22	"	25,613	796	28,793	45,539	74,332	462	1	38,122	21
Siggenthal	"	5,446	273	33,406	9,769	43,175	16	—	11,221	91	"	5,756	253	222,093	29,313	251,406	27	—	39,158	87
Döttingen	"	9,598	372	9,956	9,863	19,819	389	1	13,381	61	"	11,066	389	20,076	7,855	27,931	459	—	15,617	80
Koblenz	"	6,328	1,343	45,706	30,819	76,525	494	—	24,908	49	"	6,315	1,756	66,925	19,383	86,308	393	29	26,879	87
Brugg	"	40,163	2,475	113,902	150,077	263,979	1,179	16	82,734	25	"	42,474	1,754	90,866	79,251	170,117	1,334	11	67,488	85
Schinznach	"	13,949	875	—	—	—	36	—	14,217	31	"	14,699	760	5,588	12,867	18,455	66	—	15,749	16
Wildegg	"	32,883	1,723	51,947	135,622	187,569	406	3	57,407	98	"	34,767	1,365	54,154	117,691	171,845	485	2	57,177	67
Ruppersweil	"	5,127	103	6,777	32,083	38,860	38	—	10,416	94	"	5,491	84	6,238	17,617	23,855	46	—	8,358	90
Aarau	"	53,161	7,996	211,006	171,840	382,846	862	66	211,501	29	"	54,055	7,900	169,338	137,363	306,701	1,051	114	271,511	87
Centralbahn	"	72,713	12,301	1,997,736*	1,017,839*	3,015,575*	1,286	25	—	—	"	68,981	12,444	2,305,501*	943,805*	3,249,306*	1,842	22	—	—
Franco-Suisse	"	3,009	918	5,207	66,690	71,897	—	—	—	—	"	2,442	753	15,431	66,700	82,131	6	—	—	—
Jura-Industriel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	214	465	121	349	2,407	2,756	—	—	—	—
Westbahn	"	5,500	2,159	36,078	114,004	150,082	—	—	—	—	365	5,467	2,787	90,234	183,946	274,180	128	1	—	—
Lausanne-Freiburg-Bern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	25	5	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Schweizer Bahnen:																				
a) per Winterthur	"	31,035	4,202	205,263	303,738	509,001	875	11	—	—	365	31,477	4,374	318,800	343,799	662,599	1,584	10	—	—
b) per Wallisellen	"	87,759	5,635	320,983	744,879	1,065,862	1,294	11	—	—	"	94,604	5,380	314,451	856,807	1,171,258	1,551	12	—	—
c) per Romanshorn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	289	—	—	562	1,969	2,531	—	—	—	—
Französische Ostbahn	"	1,820	1,140	—	—	—	—	—	—	—	365	7,657	1,581	—	—	—	—	—	—	—
Königl. Württemberg. Bahn	"	848	36	—	—	—	—	—	—	—	"	1,151	391	—	—	—	—	—	—	—
" Bayerische Bahn	"	1,120	123	—	—	—	—	—	—	—	"	1,350	734	—	—	—	—	—	—	—
Großherzogl. Badische Bahn	"	32,880	4,035	922,095	138,894	1,060,989	578	2	—	—	"	35,314	4,272	898,153	154,160	1,052,313	658	—	—	—
Rheinischer Eisenbahnverband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	214	117	—	—	—	—	—	—	—	—
Betriebs-Kontrole (mittelbare Betriebs-Einnahmen)	—	—	—	—	—	—	—	—	455,494	69	—	—	—	—	—	—	—	—	474,466	52
		1,489,358	114,199	7,944,567	7,944,567	—	39,194	341	5,769,089	38		1,620,409	118,691	8,382,411	8,382,411	—	44,050	506	5,913,442	47

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