

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.

Kapitel: 4: Betrieb

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: 11.01.2026

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

$4\frac{1}{2}\%$ zu berechnen im Falle wären, erklärte sie sich hiemit einverstanden. In Folge dessen haben wir im Berichtsjahre an der Stelle des Kantons Zug die erste und zweite Einzahlung im Gesamtbetrage von Frkn. 320,000 bewerkstelligt, wie wir auch im Verfolge die weiteren Einzahlungen für den Kanton Zug zu entrichten nicht ermangeln werden.

Die Nordostbahngesellschaft wird Bewußt Bewerkstelligung der weiteren 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 Nehe, 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 Verumständnungen abwarten, bevor wir daherige Unterhandlungen veranlassen.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die diesem Berichte beigehefteten Übersichtstabellen 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	3tr. 7,944,567	3tr. 8,382,411
Durchschnittliche Tageseinnahme	Frkn. 15,805. 72	Frkn. 16,201. 21
Einnahmehöchsttreffniß 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 gefahren: Kilometer	26, ₅₀	26, ₁₄
" Zentner Gut hat im Durchschnitt gefahren: Kilometer	60, ₂₄	59, ₂₄
Auf die ganze Bahnänge bezogen kommen Reisende	220,056	237,963
" " " Güter in Zentnern	2,688,655	2,789,730

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

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

Aus den einzelnen Rechnungs-Rubriken heben wir hervor:

1) Personen-Transport.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1861.	1862.
	Personen. Prozente.	Personen. Prozente.
a) Auf Fahrten zur vollen 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
Pilgerbillette	54,348 3,65	53,354 3,29
Schul- und Lustfahrten u. dgl. .	30,740 2,06	24,770 1,53
	701,394 47,09	772,301 47,66
	1,489,358 100	1,620,409 100

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

Der kleine Rückgang bei den Pilgerbillettern erklärt sich durch den Umstand, daß die Millenniums-Feier des Klosters Einsiedeln im Jahr 1861 eine ganz ungewöhnliche Wallfahrer-Frequenz bewirkte. Ohne die auf Rechnung dieser außerordentlichen Veranlassung zu sezzende 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 Pilgerbillette um 75 % größer ist, als sie 1860 war (53,354 gegen 30,408). Dieses Resultat ist namentlich auch der Ausgabe von Pilgerbillettern 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 hiervon 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 Verhältnis der Benutzung der drei Wagenklassen war folgendes:

	1861.				1862.				
	Personen.	Prozente.	Ginnahmen. Frkn.	Prozente. Cts.	Personen.	Prozente.	Ginnahmen. Frkn.	Prozente. Cts.	
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
III. Klasse	1,085,565	72,89	1,115,264.	42	54,81	1,208,561	74,58	1,227,924.	29
	<u>1,489,358</u>	<u>100</u>	<u>2,034,968.</u>	<u>04</u>	<u>100</u>	<u>1,620,409</u>	<u>100</u>	<u>2,158,972.</u>	<u>70</u>

Von den beförderten Personen haben befahren:

	1861.				1862.			
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.	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				
	<u>1,489,358</u>	<u>100</u>	<u>1,620,409</u>	<u>100</u>				

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

	1861.	1862.	Bermehrung.
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.
Zürich . . .	416,613	458,041	41,428
Winterthur . .	130,289	140,501	10,212
Baden . . .	93,090	97,792	4,702
Schaffhausen . .	50,829	59,474	8,645
Aarau . . .	53,161	54,055	894
Frauenfeld . .	46,368	50,693	4,325
Brugg . . .	40,163	42,474	2,311
Öerlikon . . .	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
Uetznattten . .	13,751	21,261	7,510
Effretikon . .	17,233	20,338	3,105
Schlieren . .	16,627	20,325	3,698

Die Ginnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport ergeben ein Betreßniß 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 Tariffklassen wie folgt:

	1861.		1862.	
	Bentner.	Prozente.	Bentner.	Prozente.
Gülgut	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	14,97
III. " " .	556,673	6,73	1,673,455	19,97
Wagenladungsklasse A . . .	2,253,172	28,36	1,998,436	23,84
" B .	2,737,449	34,46	1,548,306	18,17
" C .	1,986,657	24,17	3,534,963	42,17
	<u>7,944,567</u>	<u>100</u>	<u>8,382,411</u>	<u>100</u>

Von denselben haben befahren:

	1861.		1862.	
	Bentner.	Prozente.	Bentner.	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
	<u>7,944,567</u>	<u>100</u>	<u>8,382,411</u>	<u>100</u>

An den Gütertransport-Einnahmen partizipiren die verschiedenen Tariffklassen in folgendem Verhältniß:

	1861.		1862.	
	Einnahmen. Frkn. Ct.	Prozente.	Einnahmen. Frkn. Ct.	Prozente.
Gülgut	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	14,97
III. " " .	215,909. 21	6,73	696,462. 10	22,71
Wagenladungsklasse A	1,001,648. 65	32,45	903,444. 80	29,47
" " B .	296,042. 44	9,04	642,329. 51	20,95
" " C .	346,287. 07	11,52		
Lokalspesen (Lager-, Waag- und Ladegebühren, Nachnahme= Provision ic.)	116,620. 16	3,77	155,202. 50	5,06
Total	<u>3,084,879. 72</u>	<u>100</u>	<u>3,066,084. 71</u>	<u>100</u>

Nach den wichtigsten Warenengattungen ausgeschieden war die Güterbewegung auf unsren Linien im Berichtsjahre folgende:

	1861.	1862.
	Br.	Br.
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 Nutzhölz, 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 Maschinenteile	105,167	139,796
Garnen aller Art	116,463	118,560
Fett und Fettwaaren	73,310	107,119
Gyps und Gypsteine	86,610	102,513
Obst, frisches und gedörrtes	37,286	102,415
Kartoffeln	59,266	92,304
Abfälle aller Art, Hadern ic.	79,164	92,278
Öle 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 unsre 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.
	3tr.	3tr.	3tr.	3tr.
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	—
Umrisweil . .	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	—
Gulgen . .	37,886	36,466	—	1,420
Altstätten . .	—	36,359	36,359	—
Marthalen . .	24,729	31,140	6,411	—
Effretikon . .	37,291	27,835	—	9,456
Wallisellen . .	44,867	18,109	—	26,758

Die kilometrische Einnahme aus dem Gütertransport beläuft sich auf Frkn. 17,225. 19 (1861: Frkn. 17,330. 78; 1860: Frkn. 12,678. 44). Obwohl hiernach gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Frkn. 105. 59 = 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 Betriebsjahr wieder normale Verhältnisse zurückgekehrt sind. — Zur näheren 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 früheren II. Normalklasse zwei Klassen („II. und III. Normalklasse“) gebildet werden, wobei übrigens von Seite der Nordostbahn für beide Klassen der nämliche Tarifaz festgehalten wurde; 2) gleichzeitig wurde, wie schon in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnt, aus einzelnen Artikeln der früheren Wagenladungsklasse B eine neue Wagenladungsklasse „C“ ausgeschieden, unter Anwendung eines äußerst reduzierten Tarifazes 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 Mietzinse hat sich von Frkn. 75,912. 23 auf Frkn. 80,165. 33 erhöht. Die Vermehrung von Frkn. 4,253. 10 vertheilt sich auf die Einnahme für neu vermietete Ab-lagerungsplätze und Lokalitäten, sowie auf den etwas erhöhten Ertrag der Bahnböschungen und der Mietzinse für die Bahnhöfe Winterthur, Wallisellen und Uetendorf. — Als Wagenmiete für die Benutzung von Nordostbahn-Wagen auf fremden Bahnen wurden uns Frkn. 14,433. 51 Gts. vergütet, wogegen für die Benutzung fremder Wagen auf unserm Bahnnetz eine Summe von Frkn. 23,842. 49 Gts. 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 Vorjahr 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 verweise wir auf die Abtheilung IV. 2 „Dampfboot-Betrieb“. — Der Netto-Ertrag der Kaufhausanstalt in Zürich ist um Frkn. 46. 84 geringer als im Vorjahr. — Die Rubrik „Verschiedenes“ im Gesamtbetrag von Frkn. 35,781. 78 enthält neben einer größern Zahl unbedeutender Rechnungseinträge aller Art u. A. den Erlös für verkauftes Materialabfälle und die beim Sturz der Materialvorräthe zur Verrechnung gekommenen Vorschläge auf dem gesammelten Materialverkehr.

4. Saldo-Bortrag vom Jahr 1861.

Auf den aus der Betriebsrechnung von 1861 herrührenden Saldo-Bortrag 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.

1861 Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen, und auf diejenigen die folgen in
nachstehendem 1861.

I. Reisende:

1861.				1862.				
Betriebs- tage.	nach	von	Total	Betriebs- tage.	nach	von	Total	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl		Anzahl	Anzahl	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	R. Württemberg. Staatsbahn	"	2,701	1,071	3,772
"	1,481	931	2,412	R. 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	365	7,520	9,999	17,519
				(s. untenstehendes Tableau).				
	219,293	228,786	448,079					
					Total:	230,599	241,515	472,114

1862 Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen, und auf diejenigen die folgen in
nachstehendem 1862.

II. Güter:

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

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

1861				I. Reisende:				1862.			
Betriebs-	nach	von	Total	Betriebs-	nach	von	Total				
tage.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	tage.	Anzahl	Anzahl	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			
365	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	

1861.				II. Güter:				1862.			
Betriebs-	nach	von	Total						nach	von	Total
tage.	Bentner	Bentner	Bentner						Bentner	Bentner	Bentner
Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:											
(Inschl. 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

Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Länge in Kilo- metern.	Bahnstrecke.	Vom 1. Januar bis 1. Juni.		Vom 1. Juni bis 15. Oktober.		Vom 15. Oktober bis 31. Dezember.	
		Einfüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.	Einfüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.	Einfüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.
56,337	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-Alarau	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.

Ueberdies kürzten 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 Fernen wurden im Laufe des Berichtsjahres nach Bedarf theils Ergänzungszüge, theils Extrazüge, weitaus zum größten Theil für den Gütertransport, ausgeführt, welche zusammen 170,656 Kilometer durchfahren haben. Von sämtlichen Bahnzügen sind daher im Ganzen 878,994 Kilom. (gegenüber 752,384 im Vorjahr) 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	559,628	34	24,42
1,084,786	56	49,92	IV. Transportdienst	1,170,816	24	51,16
10,749	73	0,49	V. Telegraphen	9,749	30	0,43
43,996	01	2,03	VI. Verschiedenes	31,503	63	1,38
2,172,828	12	100	. . . . . Total-Ausgaben	2,287,398	48	100

Die einzelnen Titel geben uns zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung:

I. „Central-Verwaltung.“ Die Quote, welche von den Gesamtkosten der Central-Verwaltung in Abzug gebracht wurde, um den Ausgaben der Bau-Rechnung einverleibt zu werden, ist auch für das Berichtsjahr wesentlich reduziert worden und steht wiederum in möglichst genauem Verhältniß zu den während jenes Zeitraumes vorgenommenen Bauten. Während einige untergeordnete Titel in Vergleichung mit dem Vorjahr 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 Berichtsjahr 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 Bahn-aufsichtspersonals und theilweise Gehaltsaufbesserungen desselben, anderseits durch mehrere nicht ungewöhnliche Unterhaltungsarbeiten, welche sich schon seit geraumer Zeit als notwendig herausgestellt hatten und nun im verflossenen Jahre zur Ausführung gekommen sind. Indessen begegnen wir in dieser Abtheilung bei einzelnen Posten auch wieder erfreulichen Ersparnissen.

II. Zu den Unterabtheilungen dieses Haupttitels übergehend erwähnen wir, außer der bereits besprochenen Personal-Vermehrung und daherigen Mehrausgabe für Besoldungen sc. (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 Kunstdämmen (II. 5)“ sind im Jahre 1862 Frkn. 15,143. 23 (gegenüber Frkn. 4,423. 08 im Jahre 1861) ausgegeben worden. Die bezügliche Mehrausgabe röhrt 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 Vorjahr 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 theilweise 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 Vorjahr.

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 letzjährigen Berichte bemerkt haben, wurden im vorletzten Jahre sämtliche Feuerungs-Einrichtungen in den Gebäuden zur Heizung mittelst Steinkohlen umgeändert und auch noch andere Hauptreparaturen vorgenommen, während im Berichtsjahr 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 diesfälligen 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. Hierher gehören namentlich die Rubriken „Ergänzung, Unterhalt u. s. w. des Inventars (III. 1. e)“, „Druckkosten (III. 2. c)“, „Ersatzleistungen (III. 3. d)“ und „Assuranz der Güter (III. 3. e)“, auf welchen gegenüber dem Vorjahr 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 früheren Jahren. Dagegen haben sich durch Ausdehnung des Nachtdienstes resp. Hinausrückung einiger Abendzüge die Ausgaben für die „Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe u. c. (IV. 1. d)“ etwachhermaßen vermehrt.

Einer erheblichen Mehrausgabe begegnen wir sodann bei den Rubriken „Besoldungen, Löhne u. s. w. der Zugführer, Kondukteure u. c. (IV. 2. a)“ und „Unterhalt und Erneuerung der Wagen u. c. (IV. 2. c)“. Gehaltserhöhungen, welche wir für das betreffende Personal eintreten ließen, liegen der ersterwähnten, vermehrten 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 „Öel 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 u. c. (IV. 3. b)“. 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 diesfällige 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 früheren Berichten beobachteten Reihenfolge knüpfen wir hieran einige Bemerkungen über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials.

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

		1861	1862
Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven)	.	Stück:	4
" " " B (Personenzug= " ")	.	"	17
" " " C (Güterzug= " ")	.	"	9
Lokomotiven für den Bahnhofsdienst	.	"	4
		Zusammen	Stück:
		32	35
Auf die Bahnänge bezogen trifft somit je 1 Lokomotive auf Kilometer:		6,35	5,74.

In unserm letzjährigen Berichte ist bemerkt worden, daß wir noch die Ablieferung einer Personen-zuglokomotive (von Herrn J. von Massei in München) und zweier Güterzuglokomotiven (aus dem Etablissement der H.H. Escher, Wyss u. Comp. dahier) zu gewärtigen haben. Alle drei Lokomotiven wurden im Beginne des Berichtsjahres abgeliefert. Die von unsren früheren 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 Brennstoffersparnis 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 früheren Lokomotiven C	72 Achsen,	52 Achsen,	44 Achsen.
b. " " neuen " "	100 "	72 "	64 "
2) ohne Personenbeförderung			
a. von den früheren 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 Güterzugsgeschwindigkeit 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 Brennstoffverbrauch geringer als bei den ältern Güterzuglokomotiven, welche 0,46 lb Kohle per Achsenkilometer konsumirten, während der Durchschnittsverbrauch bei jenen nur 0,42 lb 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 Beträffniß des vorausgegangenen Jahres nicht ganz erreicht, so glauben wir gleichwohl die letzjährige 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. Bentner.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Bentner.
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 Vorjahr, wogegen die diesjährige Leistung die vorjährige, wie oben ersichtlich, ebenfalls um 1,888,382 Achsenkilometer überstiegen hat.

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

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

Es erzeigt sich also hierin auch für das verflossene Jahr wieder eine etwälche Kostensparnis gegenüber den früheren Jahren.

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

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

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

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

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	Bentner 91,280

Letztere bestehen aus:

22 achträdrigen Gepäckwagen, 20 achträdrigen Güterwagen, 100 vierrädrigen 230 vierrädrigen gedeckten Güterwagen, 253 vierrädrigen offenen Güterwagen, 3 vierrädrigen Pferderwagen.

Es kommen daher auf einer Lokomotive im Durchschnitt **1861** 55,16 Achsenkilometer auf je eine Lokomotive und **1862** 50,16 Achsenkilometer auf je eine Lokomotive. Auf einer Wagenachse im Durchschnitt **1861** sind 2,27 Achsenkilometer auf einer Personenwagenachse und **1862** 2,30 Achsenkilometer auf einer Personenwagenachse; auf einer Güterwagenachse im Durchschnitt **1861** sind 6,40 Achsenkilometer auf einer Güterwagenachse und **1862** 6,40 Achsenkilometer auf einer Güterwagenachse.

Die Zahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 13 Stück vermehrt worden, der Stand der Güterwagen dagegen unverändert geblieben.

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

	1861.	1862.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1) Personenwagen		
auf der Nordostbahn	6,049,747	6,208,115
auf fremden Bahnen	1,558,291	1,750,613
	Total	7,958,728

	1861.	1862.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
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

Sämtliche Wagen haben demnach durchlaufen:

auf der eigenen Bahn	16,834,723	18,004,816
auf fremden Bahnen	6,168,595	6,957,636
	Zusammen	23,903,318
		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. " " einer Güterwagenachse	" 13,469	" 14,916
Von Wagen fremder Bahnen sind im Berichtsjahre auf unserm Netz im Ganzen 8,174,550 Achsenkilometer (gegen 7,644,741 im Vorjahr) zurückgelegt worden. Davon fallen auf 1. auf Personenwagen 1,121,965 Achsenkilometer auf 2. auf Güterwagen 7,052,585 Achsenkilometer zusammen 8,174,550 Achsenkilometer.		

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

Der Verbrauch an Schmiermaterial für die Personen- und Güterwagen betrug: im Durchschnitt **1861** 19,136 lb und feste Schmiere je Achse, im Durchschnitt **1862** 18,353 lb mit einem Kostenaufwand von Fr. 10,340. 98 mit einem Kostenanteile von Fr. 9,855. 86 per Achsenkilometer. Es ist zu vermerken, dass die Schmierung mit Fr. 0,012 verarbeitet wird und die übrige mit Fr. 0,039.

Mit 1 lb Schmiere wurden zurückgelegt Achsenkilom. 1,289,7 und 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 Kt 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 nennenswertheften Reparaturen bestanden in der Auswechselung von Radbandagen und in der Erneuerung einer ziemlich großen Anzahl von Sizien.

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 Zinserträgniß von 13,3 % ergeben, wobei indeffen auf eine Werthabschreibung nicht Rücksicht genommen ist.

Neben den zahlreichen kleineren Reparaturen bestanden die Hauptarbeiten der Werkstätte in der Anbringung des englischen Buffersystems an 120 Güterwagen, ferner in der Anfertigung einer erheblichen Zahl neuer Dreh scheiben, 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 Vorjahr) befördert; überdies 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	Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfen	11
Betriebs-Chef	1	Einnnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	23
Revisor nebst Gehülfen	4	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger	80
Chef der Betriebs-Kontrolle	1	Portiers, Abwärte und Nachtwächter	29
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrolle	6	Stationeneinnnehmer und Gehülfen	33
Kontroleure und Kontrolle-Gehülfen	22	Telegraphisten und Gehülfen	5
Billetdrucker und Abwart	2	Wagenmeister und Gehülfen	2
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner	3	Wagenkontroleure	5
Werkstätte-Buchhalter und Gehülfen	5	Wagenaufseher und Wagenwärter	43
Werkführer	3	Gepäckträger	15
Material- und Magazinverwalter und Gehülfen	5	Arbeiter für Güterverladung	261
Magazindiener und Abwart	4	<hr/>	<hr/>
	58		507

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieur	1	Lokomotivführer und Heizer	56
Bureau des Bahningenieurs	8	Zugführer und Kondukteure	66
Ober-Bahnauflöser und Bahn-Auflöser	10	Lokomotivpuzer und Wagenwäscher	35
Bahnwärter	257		

IV. Fahrdienst.

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

Assuranz. 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 Stationsgebäuden und Werkstätten "	996,394
<hr/>	
Total Frkn. 13,832,790	

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

Unfälle. Leider ist auch das vergessene 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 Unterstüzung aus der Unterstüzungskasse. — 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 Unterstüzung. — Im Fernern verunglückte am 12. Oktober im Güterbahnhofe Winterthur ein Weichenwärter, welcher von der Lokomotive eines Bahnzuges erfaßt und getötet 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 getötet. — 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-Ergebnis.

1861.

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.

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

2. Dampfschiffahrts-Betrieb.

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

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

Einnahmen.

1861.

Frfln.	Gts.	Prozente.
129,392	90	37,07
191,300	29	54,80
7,495	07	2,15
267	43	0,08
18,527	86	5,30
2,124	73	0,60
349,108	28	100

I. Personen-Transport	...	...
II. Güter-	"	...
III. Vieh-	"	...
IV. Equipagen-	"	...
V. Post-	"	...
VI. Schlepp- u. Flößerlöhne und Verschiedenes	...	...
Total-Einnahmen	...	...

1862.

Frfln.	Gts.	Prozente.
131,481	82	38,57
183,630	54	53,87
8,798	75	2,58
123	46	0,04
14,603	28	4,28
2,251	45	0,66
340,889	30	100

Ausgaben.

1861.

Frfln.	Gts.	Prozente.
65,792	61	27,02
1.530	28	0,63
117,766	08	48,37
5,164	41	2,12
28,319	43	11,63
23,134	02	9,50
1,785	03	0,73
243,491	86	100

I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	...	...
II. Bureau-Bedürfnisse	...	...
III. Brennmaterial	...	...
IV. Schiffsspeise	...	...
V. Unterhalt und Reparaturen	...	...
VI. Hafengebühren, Platzspesen u. drgl.	...	...
VII. Mietzinse und Verschiedenes	...	...
Total-Ausgaben	...	...

1862.

Frfln.	Gts.	Prozente.
69,772	34	27,85
2,060	58	0,82
118,141	64	47,16
5,511	53	2,20
25,616	81	10,22
27,185	75	10,86
2,245	34	0,89
250,533	99	100

Finanz-Ergebniß.

1861.	1862.
Frk. 349,108. 28 . . .	Gesammeinnahme
" 243,491. 86 . . .	Gesammtausgabe
Frk. 105,616. 42 . . .	Reinertrag

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 unseren Booten sind im Ganzen befördert worden:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zusammen 52 Angestellte, 4 mehr als im Vorjahr.

Unterstützungs- und Krankenkasse.

1. Unterstüzungskasse. Der Abschluß der Jahres-Rechnung pro 1862 erzielte 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 Versal-Beiträge an solche Hinterlassene von Angestellten, welche nach Maßgabe der Statuten zu keinen Bezügen berechtigt wären, Fr. 1,772. 91 statutengemäße Jahres-Beiträge an die Hinterlassenen von verunglückten Angestellten u. s. w. Im Durchschnitt waren während des Berichtsjahres 748 Beamte und Angestellte Mitglieder der Unterstützungs-Kasse.

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

V. Bahnbau.

Im Laufe des Berichtsjahres ist auf den Bahnstrecken Turgi-Maraau und Effretikon-Winterthur das zweite Gleise gelegt worden. In Folge dessen ist dasselbe mit Ausnahme der Linie Turgi-Mitte Rhein (Waldbshut) 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 erschließen 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 Gleiseanlage des Güterbahnhofes kann, wie sie im Laufe des Berichtsjahres vervollständigt worden ist, als fast gänzlich vollendet angesehen werden. Besondere Erwähnung verdienen 9 Drehzscheiben, welche zur Ermöglichung oder Erleichterung des Ueberganges von den einen Gleisen auf die andern angebracht worden sind. Gemäß der Haupteintheilung, welche wir dem Bahnhofe Zürich zu geben beschlossen haben und über die unser letzthjähriger 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 Bedürfnis 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 Problems, 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 Notwendigkeit heraus. Gleichzeitig mit der Ausführung der letztern Baute wurde auch die durch dieselbe bedingte etwelche Veränderung der Gleiseanlagen und Anbringung einiger Drehzscheiben bewerkstelligt.