Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 11 (1863)

Artikel: Elfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft umfassend das Jahr 1863

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730473

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: 02.11.2025

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

Elfter geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1863.

Jürich, Druck von Orell, Füßli und Comp. 4864.

Elfter geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1864

Statt findende

generalversammlung der Aktionäre.

Die unterzeichnete Direktion giebt fich die Ehre, der Generalversammlung der Nordostbahngesellsschaft in Nachstehendem ihren elften, das Jahr 1863 umfassenden, Geschäftsbericht vorzulegen, wobei sie bezüglich der Eisenbahnunternehmungen Bürich = Bug = Luzern und Bülach = Regensberg, bei welchen die Nordostbahngesellschaft mitbetheiligt ist, auf die dießfälligen Beilagen zu dem gegenwärtigen Bericht verweist.

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

Nachbem fast alle andern Staaten, so namentlich Frankreich und Italien und in neuerer Zeit auch ber beutsche Bollverein, Die Eransitzölle ganglich abgeschafft haben, erscheint es gleichsam als ein Anadronismus, daß die Schweiz, deren Sandels-Bolitit boch fouft von den liberalften Grundfagen geleitet wird, noch immer an ber Erhebung eines Tranfitzolles festhält. Fur bie Gibgenoffenichaft bilbet diefe Gebühr eine verhältnigmäßig fehr geringfügige Cinnahmoquelle, ben ichweizerischen Gifenbahnen bagegen erschwert fie die Konkurrenz mit ben auswärtigen Bahnen für ben Transit von Norben nach Suden und von Often nach Weften in hohem Mage, zumal fur diefen Berkehr die Transporttaren fo tief herabgedrückt find, dag von einem erheblichen Transportgewinne bei demfelben ohnehin faum noch die Rede fein fann. In der That macht fich eine Abnahme des schweizerischen Transit= Guterverkehrs bemerkbar : nach den eidgenöffischen Bolltabellen hat fich berfelbe im Jahr 1863 gegenüber bem Jahr 1862 um 3tr. 58,075 und gegenüber bem Jahr 1861 fogar um 3tr. 100,333 verminbert. Besonders eigenthumlich nimmt fich jene Zollabgabe aus, wenn man fie mit Ruckficht auf bas Berhältniß betrachtet, in welchem mit Beziehung auf ben von Often nach Beften ober umgekehrt gebenben Eranfit einerseits bie fcmeizerischen Bahnen, anderseits bie großherzoglich babifche Staatsbahn, bie bas Gebiet ber Schweiz ebenfalls berührt, fich berfelben gegenüber befinden. Araft des zwischen ber Eibgenoffenschaft und bem Großherzogthum Baben im Jahr 1852 abgeschloffenen Gisenbahnvertrages hat nämlich ber Berkehr, welder fich fowohl von Solland, Belgien und Frankreich als von Deutschland her über Mannheim oder Rehl oder Leopoloshöhe 2c. auf ber babifden Bahn nach den deutschen Bodenfeeplaben und bem Borarlberg ober umgekehrt bewegt, obwohl er auf diefem Bege an zwei verichiebenen Buntten bas ichweigerische Gebiet zu passiren hat, ben ichweigerischen Transitzoll nicht zu entrichten, mahrend er hinwieder biefem Bolle unterworfen ift, fobalb er über bie fdmeigerifden Bahnen,

b. h. über bie Zentralbahn, Nordoftbahn und Bereinigten Schweizerbahnen, befördert wird. Es genießt sonach in Folge des Fortbestandes jener veralteten Institution die Konkurrenz einer fremden Transport- Anstalt in unserm Lande eine förmliche Begünstigung auf Unkosten der einheimischen Transport- unternehmungen. Hoffen wir, daß die Behörden, denen die Pslege der volkswirthschaftlichen Interessen der Schweiz anvertraut ist, einem solch anormalen Stande der Dinge baldige Abhülse verschaffen!

Die zwischen bem schweizerischen Postbepartement einer und ben Direktionen ber Nordost und Bentralbahn anderseits im Berichtsjahre gepslogenen Unterhandlungen betreffend die Einführung von Nachtzugen haben zum Abschluß eines Bertrages geführt, gemäß welchem sich die Berwaltungen ber beiden Bahnen verpflichteten, gegen den mäßigen Kostenbeitrag von Fr. 400 per Kilometer und Jahr aus der Postkasse, Nachtzuge auf ihren Linien zu erstellen. Die Einführung derselben wird zunächst für die Linien Zurich Dlten, Olten Basel, Olten Luzern und Olten Bern resp. Biel beabsichtigt. Jener Bertrag hat indessen seine Bollziehung noch nicht finden können, da der Berwaltungsrath der Zentrals bahn die Genehmigung desselben noch nicht ausgesprochen hat.

Schon in unferm lettjährigen Gefchäftsbericht wurde mitgetheilt, bag ber von ber fruhern Dampfboot-Aftiengesellschaft in Schaffhausen im Jahre 1852 mit dem fcmeigerischen Postbepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf lettere übergegangene Bertrag, betreffend bie Beforgung bes ich weizeriich en Boftbienftes auf bem Boben fee, bon Seiten bes Postbepartements auf ben 1. Juni 1863 gekundigt worden fei. Semäß biefem Bertrage waren wir verpflichtet, zum 3wede ber Beforderung ber ichweizerischen Bofteffekten Dampfbootfahrten bis auf die Göhe von 44 Distanz-Stunden täglich von Romanshorn und von Rorichach nach Friedrichshafen und nach Lindau 2c. entweder mit unfern eigenen Booten auszuführen ober über beren Ausführung mit andern Dampfichifffahrtsanstalten uns zu verständigen, wogegen uns bie ichweizerische Postkaffe eine jährliche Aversal-Entschädigung von Fr. 20,000 ju leiften hatte. Diefes Bertragsverhältniß war nicht ein exceptionelles. Es war vielmehr ganz analog ben Berkommnissen, welche mit Beziehung auf die Besorgung des Bostdienstes auf dem Bodensee von jeher zwischen ben bei bemselben betheiligten Bostverwaltungen und ben betreffenden Dampsbootunternehmungen bestanden haben. Nach Ablauf jenes Termins wurde die Bertragsdauer noch bis Ende October 1863 verlängert. Mittlerweile murbe uns von ber Boftverwaltung eröffnet, baf fie fur bie Besorgung bes schweizerischen Bostbienstes auf bem Bobensee zwar auch fernerhin die Dampsboote ber Norbostbahngefellichaft in Unipruch nehmen, fur die dieffälligen Leiftungen aber inskunftig eine Entschädigung nicht mehr bezahlen werde. Die Notification grundet fich auf eine vom hohen fchweizerischen Bunberath unterm 24. Chriftmonat 1861 erlaffene "Verordnung über die Kongeffion ber Dampfboote", welche ber Boftverwaltung gegenüber bem Dampfbetrieb auf ichweizerischen Gemäffern gang ausnahmeweife und fehr weitgehende Befugniffe einräumt, Befugniffe, durch welche diefe Berwaltung befähigt wird, bie freie Gebahrung ber Dampfbootunternehmungen in einer anderwärts wohl nirgends porfommenben Beife zu beschränken. Ihrerseits ftutt fich biese Berordnung auf bas Bundesgeset über bas Postregal vom 4. Bradmonat 1849, bas allerdings bem administrativen Gutfinden ben weitesten Spielraum läßt, inbem es hinfichtlich ber vorliegenden Frage nur bestimmt : es fonne ber Bundesrath fur bie regelmäßige

periobifde Beforberung von Bersonen und beren Gepad auf Gifenbahnen, Schiffen und Fuhrwerten auf beftimmte Beit, gegen Entrichtung einer Gebuhr, besondere Kongeffionen ertheilen, und er habe die Bebingungen, von benen bie Konzession abhängig gemacht werbe, in bem barüber auszufertigenben Patente jeweilen genau zu bezeichnen. Indessen burften bamals von Seiten ber Bunbesgesetgebung boch faum fo ausnahmsweise Beschränkungen und Beläftigungen bes schweizerischen Dampsbootbetriebs beabsichtigt worden fein, wie folde auf Grund einer 13 Jahre fpater erlaffenen Abministratib-Berfügung nunmehr in's Werk gefest werben konnen. Bielmehr berechtigen bie liberalen Bestimmungen bes faft unmittelbar nach Erlag bes Bundesgefetes über bas Poftregal vom h. Bundesrathe aufgeftellten Regulativ's über die Ertheilung von Postfonzessionen (dd. 8. Gerbstmonat 1849) sowie des revidirten Regulativ's vom 28. Wintermonat 1851 unbedingt zur Unnahme bes Gegentheils. Ginen ferneren Beweis hiefur bildet wohl auch ber Umstand, daß das ichweizerische Postdepartement den oben erwähnten Bertrag mit der Dampfboot-Attiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852, alfo zu einer Zeit abgefoloffen hatte, in welcher genau diefelben bundesgefeglichen Borfdriften über Brivat-Transportunter= nehmungen beftunden, die heute in Gultigkeit find. Trop allebem haben wir uns auf jene Notification hin alsbald bereit erklärt, ber bundesräthlichen Berordnung vom 24. Chriftmonat 1861 in allen Theilen nadzukommen und bemzufolge mit benjenigen Dampfbootfahrten, welche wir zwischen schweizerischen Uferpläten ober von einem ichweizerischen nach einem beutschen Uferort ausführen, die Bostbeforderung unentgeltlich und gemäß ben Anordnungen ber Poftverwaltung zu beforgen. Dagegen glaubten wir bie Uebernahme einer entsprechenden Berpflichtung gegenüber ber fcmeizerifden Boftverwaltung mit Bezug auf die Postsendungen, welche von beutschen nach schweizerischen Uferplägen zu transportiren find, ablehnen zu können, mit Ruckficht barauf, daß nach ben Regeln bes internationalen Rechts fowohl, als nach ber bisherigen Braxis, fowie nach bestehenden Bertragen Die Sendungen ber lettern Kategorie nicht als fcweizerische, sondern als deutsche Bostransporte zu betrachten sind. Bon Seiten ber ichweizerifden Boftverwaltung murbe uns jedoch in gang kategorifder Beife auch bie lettere Berbindlickeit auferlegt. Indem das Tit. Postdepartement hienach die Wirksamkeit der bundesräthlichen Berordnung vom 24. Christmonat 1861 über den Bereich der schweizerischen Staatshoheit hinaus ausdehnt, erreicht es ben Bortheil, die ichweizerischen Bost-Effecten auch auf solden Routen oder mit folden Kurfen unentgeltlich transportiren laffen zu können, Die von ichweizerischen Booten gar nicht bedient werden. So hat es sich z. B. in Folge jener Ausdehnung mit der bayerischen Postverwaltung für die Dauer des gegenwärtigen Winterfahrplanes, während deren die Route Rorfchach = Lindau nicht von den Booten der Nordoftbahngefellschaft, die Route Romanshorn=Lindau dagegen nicht von den Booten ber königl. banerischen Berwaltung befahren wird, bahin verständigen können, die Beförderung ber bayerifden Bofttransporte von Lindau nad Nomanshorn zu Laften ber Schweiz zu übernehmen, wogegen die bayerifche Postverwaltung als Gegenleiftung den Transport der schweizerischen Postfendungen von Rorichach nach Lindau auf ihre Roften bewerkstelligen zu laffen hat. Auf diese Beife muffen wir indirefte auch fur die unentgeltliche Beforderung ber ichweizerischen Boftsendungen von Rorichach nach Lindau einstehen, wenn ichon biefe Linie zur Zeit von unfern Schiffen gar nicht befahren wird. Es blieb uns indeffen nichts übrig, als uns dem Gebot bes Tit. Boftdepartements zu fügen,

ba bei ber Unbestimmtheit ber Faffung ber einschlägigen Vorschrift bes Bundesgesetzes über bas Poftregale für die administrative Gewalt in Wirklichkeit gesetzliche Schranken nicht gezogen find.

In unserer Betriebsrechnung fur 1863 ericheint zum erften Mal ein Ausgabeposten als Ronges= fion gebuhr für die Dampfbootfahrten auf bem Bobenfee. Go lange uns nämlich bon Seiten der eidgenöffischen Postwerwaltung für die Beforderung ber Posteffetten über den Bodenfee eine Entichabigung bezahlt wurde, fo lange waren wir auch von der Entrichtung einer Ronzeffionegebuhr für unsere Dampfbootfahrten befreit. Dagegen hat uns bas Tit. Postbepartement mit ber Ueberbindung bes unentgeltlichen Bostransportes zugleich auch die Bezahlung einer Ronzeffionsgebühr für bie Dampfboote auferlegt. Dabei hat uns baffelbe mit bem Maximum ber biesfälligen Gebuhr bebacht. Bon welchen Motiven es hiebei geleitet wurde, ift uns nicht bekannt. Rach ben bundesrathlichen Berordnungen über die Ertheilung von Poftfonzeffionen find bei der Ausmeffung ber Konzeffionetaren wefentlich folgende zwei Faktoren maggebend: einmal das Maß der Konkurreng, das burch bie zu konzessionirenden Privat=Dienste den eigenen Kursen der Bostverwaltung gemacht wird, und sodann ber Ertrag biefer Privat = Dienste. Der erstere Faktor findet im vorliegenden Fall keine Anwendung, ba bie fdweigerische Postverwaltung auf bem Bobenfee noch niemals Kurfe auf eigene Rechnung unterhalten hat. Und was ben zweiten Faktor anbetrifft, fo hat bekanntlich unfere Dampfbootunternehmung, wenn von dem Koftenpreis der Dampfboote alljährlich auch nur der Minimalfat von 7 Prog. abgefchrieben wird, bisanhin noch feinerlei Erträgnif abgeworfen. Jene Taxation murbe fonach nicht einmal gegenüber den bundesräthlichen Verordnungen Stand zu halten vermögen. Gleichwohl haben wir uns ber Auflage ftillichweigend unterzogen, uns bes Umftandes getröftend, bag wenigstens Defterreich, Banern, Burttemberg und Baden, beren Gebiet von unfern Schiffen ebenfalls befahren wirb, ber freien Schifffahrt keinerlei Hemmniß entgegenstellen und somit selbstverständlich auch eine Konzessions= gebühr von uns nicht erheben, obichon unsere Dampsbootunternehmung gegenüber ben eigenen Transportanstalten ber Mehrzahl biefer Staaten fogar als eine Konfurrenz erscheint.

Die Generalbirektion ber königl. bayerischen Berkehrsanstalten, mit welcher wir u. A. auch bie Dampsbootlinie Schaffhausen=Konstanz gemeinschaftlich exploitirten, hatte uns anläßlich ber Kestsetzung bes vorjährigen Sommersahrtenplans ihren bestimmten Entschluß kundgegeben, auf das Spätjahr 1863 von der Besahrung des Untersee's und Rheins zurückzutreten. Da die Dampsbootkurse zwischen Schasschausen und Konstanz schon seit längerer Zeit ein lohnendes Resultat nicht mehr ergeben hatten, und da überdieß mit Gewischeit vorauszusehen war, daß in Volge der Betriebseröffnung auf der badischen Sisenbahn von Waldshut nach Konstanz sich jenes Resultat für die Zukunst noch viel ungünstiger gestalten werde, so schien, nach obiger Rücktrittserklärung der königl. bayerischen Berwaltung auch für uns die Nothwendigkeit gekommen, die Einstellung der Dampsbootsahrten auf dem Untersee und Rhein auf das Ende der Sommersaison des verwichenen Jahres zu beschließen. Wir ermangelten nicht, den hohen Regierungen von Schasshausen und Thurgau hievon Mittheilung zu machen, um denselben die Möglichkeit zu gewähren, rechtzeitig in anderer Weise für die Verkehrsbedürsnisse der betressenden Landesgegenden sürsorgen zu können. Von Seiten der h. Regierung des Kantons Thurgau wurde darauf zu unsern Handen der angelegentliche Wunsch ausgesprochen, daß auch

wir bagu mitwirken möchten, ben Bewohnern ber Unterfee- und Rheinufer wenigstens ihre bisherigen Berbindungen ungeschmälert fortzuerhalten. Obschon die Dampsbootlinie Schafshausen-Konstanz außer ben eigentlichen Bereich ber Nordostbahnunternehmung fällt, und obichon die nämliche Konkurreng, welche die nächfte Beranlaffung zu bem Befchluffe auf Ginftellung der fraglichen Dampfbootverbindung gebildet hatte, auch ber Nordoftbahnunternehmung felbst fehr empfindlichen Schaben zufügt, fo glaubten wir, in Anbetracht ber freundlichen Beziehungen, die zwischen den genannten Rantonen und ber Nordoftbahngefellichaft fiets gewaltet haben, uns ber verlangten Mitwirkung nicht entschlagen zu follen. Demgemäß zeigten wir uns bereit, die Dampfbootfahrten gwifden Schaffhaufen und Ronftang unter ber Bedingung fortzuschen, daß die beiden Kantone sich an den diesfälligen Gewinns= und Berlustes=Chancen betheiligen, und zwar zur Galfte, falls es bei ber bisherigen einmaligen täglichen Gin= und Rudfahrt fein Berbleiben habe, und zu zwei Drittheilen, falls bie beiben Regierungen verlangen follten, bag bie Berbindungen in einem ben vorhandenen lokalen Berkehrsbedurfniffen entsprechenden Umfange erweitert werben. Gbenfo zeigten wir uns auf erfolgte Anfrage erbotig, gegen einen angemeffenen Averfalbeitrag an ben mahricheinlichen Betriebsausfall, Die bisberigen Fahrtleiftungen auf alleinige Rechnung ber Nordostbahngesellschaft zu übernehmen. Nachdem in Sachen eine fehr umfangreiche Korrespondenz gepflogen worden und mehrfache mundliche Berhandlungen stattgefunden hatten, und nachdem auch ber Termin für die Fahrteneinstellung wiederholt erstreckt worden war, wurde endlich in einer Schlußfonfereng vom 1. Oftober v. J. zwischen uns und einer Abordnung bes h. thurgauischen Regierungsrathes, welcher in diefer Angelegenheit fur fich und im Namen der h. Regierung von Schaffhaufen handelte, ein Bertrag vereinbart, gemäß welchem die bisherige Dampfbootverbindung hatte erhalten bleiben und jeder Theil berechtigt fein follen, auf ben 1. Oftober eines jeden Jahres auf Grund einer brei Monate vorher stattzugebenden Auffundigung von bem Bertragsverhaltniß zurudzutreten. Dabei wurde ber h. Regierung von Thurgau und ihren Mitintereffenten Die Wahl gelaffen, entweder zur Galfte an ben baherigen Berluftes- und Gewinns-Chancen zu partigipiren ober aber an bas, auf 40-50,000 Fr. veranschlagte, jährliche Betriebs-Defizit einen Aversalbeitrag von Fr. 20,000 zu bezahlen. Diefer Bertrag wurde indeffen von Seiten ber h. Regierung von Thurgau nicht genehmigt, was uns durch bas Tit. Departement für die äußern Angelegenheiten des Kantons Thurgau unterm 10. Oftober mit folgendem Schreiben angezeigt wurde: "Nachdem die herwärtige Regierung den mit Ihnen am 1. dieß vereinbarten "Bertrag, betreffend Fortsetzung ber Dampfbootfahrten auf Unterfee und Rhein, in Berathung genommen, "fam heute bie Erflärung bes Regierungerathes bes h. Standes Schaffhaufen, bag er bemfelben und "überhaupt irgend einem Berkommniffe mit bestehenden Dampfbootgesellschaften nicht beitrete, fondern "lediglich geneigt fei, fich an ber etwaigen Grundung eines felbsiftandigen Unternehmens zu betheiligen. "Da nun ber herwärtige Große Rath ben bieffallfigen Rrebit nur in ber Boraussehung bewilligte, bag "bie Regierung von Schaffhaufen fich in Sachen mitbetheilige, glaubte bie Mehrheit bes herwärtigen "Regierungerathes, ben Bertrag ebenfalls nicht genehmigen zu follen und befdließen zu muffen, bag es "hienach lediglich in Ihr Ermeffen geftellt bleibe, ob Gie bie fragliche Schifffahrt fortfegen ober auf-"hören laffen wollen. Nur mit tiefem Bedauern erfüllen wir den erhaltenen Auftrag, nach welchem "wir Ihnen hiebon Kenntniß geben follen, und theilen Ihnen bemnach mit, daß es zwar noch möglich

"fein burfte, ben Befdlug ber Regierung von Schaffhaufen zu anbern, bag es aber nicht mahricheinlich "ift, daher wir biefen Gegenstand als fur einmal erledigt erklaren muffen und Ihre Berfügungen bienach "frei gewärtigen. Indem wir immerhin noch Ihr Entgegenkommen in diefer Angelegenheit und Ihre Bereit= "willigkeit, ben herwärtigen Intereffen zu bienen, bestens verbanten, versichern wir Gie u." Die Ablehnung bes Bertrage burfte hauptfächlich burch ben Umftand herbeigeführt worben fein, bag fich in ber 3mifchenzeit eine Gefellschaft zur Begrundung einer neuen Dampfschiffunternehmung gebilbet hatte, bie fich wefentlich bie Bedienung bes Unterfee's und Rheins zur Aufgabe fest. Ungeachtet ber Berwerfung jenes Bertrages Seitens der Kantone Schaffhausen und Thurgau wurden die fraglichen Fahrten noch bis zum Schluß der vorjährigen Sommerfahrplan = Periode, welche ausnahmsweise bis Ende Oktober verlängert ward, fortgefest; bagegen wurde die Cinftellung ber Fahrten auf 1. November anberaumt, was dem genannten Regierungs-Departement unterm 14/20. Oftober notifizirt wurde. Daraufhin wurde von biefem mit Schreiben vom 29. gl. M. Die Unfrage an uns gerichtet, ob wir nicht geneigt maren, für fo lange als die neue Dampfbootunternehmung fich nicht im Besitze von eigenen Dampfbooten befinde, die Fahrten auf dem Untersee und Rhein wieder aufzunehmen und zu diesem Behufe mit dem Departement in nahere Unterhandlung zu treten? Wir erflarten uns auch hiezu bereit, nur verlangten wir, bag uns von Seiten ber h. thurgauischen Regierung nun vor Allem feste und verbindliche Bropositionen gemacht werben möchten, sowohl über bas Mag ber Fahrtleiftungen, bie von uns geforbert werben, als über bie Beitragsfumme, welche biefelbe, beziehungsweise ihre Mitintereffenten, an ben Betriebsausfall zu verguten Willens fei. Dir faben uns zu diefem Begehren veranlagt, einerseits im hinblick auf den Berlauf der bisherigen Berhandlungen, anderseits mit Aucksicht auf Bertragsverhälte niffe, in benen wir zu andern Dampfichifffahrtsanstalten fiehen. In Folge biefer Bertragsverhaltniffe konnten wir nämlich, zumal nachdem mittlerweile ber Winterfahrtenplan befinitiv festgestellt worben war, eine Berbindlichkeit fur die Wiederaufnahme von Fahrten auf dem Untersee und Rhein nicht eingeben, ohne uns vorher, theils bieruber, theils über eine veranderte Gintheilung ber Fahrten auf bem Dberfee, mit den betreffenden Dampfichifffahrtsanftalten verftandigt zu haben. Im Intereffe ber Sache war baher auch nach diefer Seite bin eine rafche Unbandnahme ber Unterhandlungen geboten, zu welchem Ende wir dringend munfden mußten, durch die verlangten festen Anerbietungen ber hoben thurgauischen Regierung in ben Stand gefett zu werben, beurtheilen zu fonnen, ob gegrundete Aussichten zu einer sachbezüglichen Berftandigung mit ihr vorhanden feien. Leider wurden uns aber diese Propositionen nicht gemacht, in Folge weffen jene Unregung bes Tit. Departements ohne weiteres Refultat bleiben mußte.

Es dürfte hier der Ort sein, unserer Stellung zur Alpenbahn frage zu gedenken. Bon dem Komité, welches sich für die Erbauung einer Eisenbahn über den Lukmanier f. 3. gebildet hatte, um eine Betheiligung bei der Aussihrung dieses Unternehmens angegangen, wurde von uns — wie schon in dem Geschäftsbericht über das Jahr 1860 erwähnt — nach vorherigem Benehmen mit Abordnungen der h. Regierung des Kantons Zürich sowie des Tit. Stadtrathes Zürich, unter Zustimmung des Berwaltungsrathes der Nordostbahngesellschaft im März 1861 beschlossen: "für den Fall, daß durch "die weiteren Verhandlungen des Lukmanier-Komite's namentlich auch mit Sardinien eine Grundlage "gewonnen werde, welche nach hierseitigem Ermessen die Durchführbarkeit der angestrebten Unternehmung

"in Aussicht zu nehmen gestatte und unter ber Bedingung, bag bie erforberlichen Garantieen bafur "geboten werben, daß die Konfurrengfähigfeit der Linthlinie mit ber Rheinlinie fur ben Berkehr "zwischen Deutschland und Italien auch nach Gerftellung ber projektirten Alpeneisenbahn gesichert "bleibe, bei ber Generalversammlung die Ermächtigung zur Nebernahme von Aktien für die Lukmanier= "Unternehmung im Betrage bon einer Million Franken nachzusuchen." Mit ber Notifikation biefer Schlugnahme an das Lufmanier-Romité wurde von uns der Vorbehalt gemacht, "auf die Schlugnahme "zurudzufommen, falls bie Borausfehungen, bon welchen bei berfelben ausgegangen worben, gang "ober zum Theil bahin fallen follten." Bon biefen Borausfetzungen hat fich nun in Wirklichkeit feine einzige erfüllt. Die Ertheilung von ichutenden Garantieen zu Gunften ber Linthlinie gegen bie Konfurreng ber Rheinlinie murbe abgelehnt. Die zum 3mede ber finangiellen Giderstellung ber Lufmanierbahn mit bem Gouvernement des Königreichs Stalien gepflogenen Unterhandlungen blieben ohne Refultat. Bur Stunde besteht fogar nicht einmal mehr eine Konzession fur die Lukmanierbahn, mahrend hinwieder links und rechts neben ber Schweiz die Konkurrenglinien des Brenner und bes Mont Cenis bereits in voller Bauausführung begriffen find. Seither find nun aber überdieß im Gifenbahn-System ber fubbeutichen Staaten Beranberungen por fich gegangen, welche bie Gefahr ber Umgehung ber Linthlinie fur ben Berkehr von gang Deutschland, sowie von Belgien und Solland mit Italien noch viel augenfälliger zu Tage treten laffen. Sobann ift im Beitern mittlerweile auch die Betheiligung ber Nordostbahngesellschaft bei ber Ausführung der Cisenbahnlinie Burich-Zug-Luzern erfolgt, in Folge weffen ber Schwerpunkt ber Nordoftbahn-Intereffen fich nunmehr in noch höherem Mage nach bem Gotthardt neigt, als es vermöge der geographischen Lage des Nordostbahnneges worher ichon der Fall war. Bei fo bewandten Umftanden und in Betracht der eminenten Wichtigkeit, welche im Allgemeinen eine birefte Gifenbahnverbindung zwifden ber Schweig und Italien, inobefondere aber ein die Alpen im Bentrum unfere Landes übersteigender Schienenweg, nicht bloß fur bie Nordoftbahnunternehmung felbft, fondern für unfer gesammtes Baterland und speziell auch für bie Kantone hat, in beren Gebiet bie Nordoftbahnlinien liegen, durften wir nicht anftehen, einer vom h. Regierungsrathe des Kantons Luzern an die Regierungen der bei ber Gotthardtbahn betheiligten Kantone, fowie an die Direktionen ber Bentral= und Nordostbahn gerichteten Einladung zur Theilnahme an einer Konferenz Behufs Unstrebung einer Gotthardtbahn auch unferseits Folge zu leiften. Aus ben Berathungen biefer Konferenz, welche am 7. und 8. Auguft v. J. in Lugern abgehalten wurde, ift ber Entwurf einer Uebereinkunft fur Unftrebung einer Gotthardteifenbahn hervorgegangen, beren Inhalt wir in Nachstehendem wörtlich mittheilen : "Art. 1. Die Kantone Burich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalben ob und nib bem Walb, "Bug, Freiburg, Solothurn, Bafelstadt, Bafelland, Schaffhaufen, Aargau, Thurgau, Teffin und Neuen-"burg, sowie die schweizerische Zentralbahngesellschaft und die schweizerische Nordostbahngesellschaft "bereinigen fich zur Unftrebung einer über ben Gotthardt führenden Alpeneifenbahn. Die Aufnahme "weiterer Kantone und Cifenbahnverwaltungen in die Bereinigung bleibt vorbehalten. Urt. 2. Als Organ "für die Bethätigung der in Art. 1 bezeichneten Bestrebungen wird eine ständige Kommission aufgestellt, "in welche die betheiligten Kantone und Gifenbahngefellichaften je zwei Mitglieder mahlen. Die jeweiligen "Abgeordneten bon Lugern fuhren ben Borfit in ber Kommiffton. Art. 3. Die Mitglieder ber Kom"mission befinden sich in ber Stellung von Mandataren ber von ihnen vertretenen Kantone und Gifen= "bahngesellschaften. Ihre Stimmabgabe wird bemnach auf Grundlage von Instruktionen ober Bollmachten, "welche ihnen von ihren Kommittenten zu ertheilen find, erfolgen. Art. 4. Die Kommiffion kann nur "bann gultig verhandeln, wenn wenigstens zwei Dritttheile ihrer Mitglieder gegenwärtig find. Bei "ben Abstimmungen entscheibet die absolute Mehrheit ber Stimmen ber anwesenden Mitglieder. Sandelt "es fid übrigens um Leiftungen, welde von ben betheiligten Kantonen und Gifenbahngefellichaften "übernommen werben follen, fo ift gu einem Befdluffe biefer Urt die Buftimmung ber betreffenben "Kantone und Gefellschaften erforderlich. Art. 5. Die Kommission ernennt aus ihrer Mitte einen "Ausschuß von 7 Mitgliedern nebst 3 Ersagmannern und ben Praffdenten und Bigeprafibenten bes "Ausschuffes. Art. 6. Dem Ausschuffe liegt bie allseitige Wahrnehmung ber Intereffen ber Vereinigung "zunächst und in erster Linie ob. Falls es sid um Magregeln von größerem Belange handelt, fo hat er "ber Kommiffion die erforderlichen Antrage zu hinterbringen. Er vollzieht die Befchluffe ber Kommiffion. "Art. 7. Der Ausschuß kann nur bann gultig verhandeln, wenn wenigstens funf Mitglieder ober Erfat-"manner besfelben gegenwartig find. Bei den Abstimmungen entscheit bie absolute Mehrheit ber Stim= "men ber anwesenden Mitglieder. Urt. 8. Die Kommission versammelt fid, jeweilen auf bas Begehren "bes Ausschuffes ober wenigstens eines Funftheiles ihrer Mitglieber. Der Ausschuff tritt zusammen, fo "oft ber Prafident besfelben es fur nothwendig erachtet ober falls mindeftens zwei feiner Mitglieber es "berlangen. Die Kommiffion und ber Ausschuß versammeln fich in ber Regel in Lugern. Art. 9. Berben "Bum Behufe ber Unftrebung bes 3medes ber Bereinigung Unterhandlungen mit auswärtigen Staaten "erforderlich, fo haben biefelben burch Bermittlung des Bundesrathes ftattzufinden. (Art. 10 ber Bundes= "verfaffung und Art. 19 bes Bundesgefetes über ben Bau und Betrieb von Gifenbahnen im Gebiete "ber Eibgenoffenschaft vom 26. Juli 1852.) Art. 10. Der Rücktritt von ber Bereinigung gur An-"ftrebung bes Gotthardt fteht jedem Gliede berfelben ftetsfort fret. Urt. 11. Die gegenwärtige Ueberein-"funft ift ben zuständigen Behörden der betreffenden Kantone und Gifenbahngefellschaften zur Unnahme "vorzulegen. Mady erfolgter Genehmigung ift die Uebereinfunft im Sinne von Art. 7 ber Bundesver-"faffung ber Bundesbehörde zur Ginficht zu übermitteln." Auf Grund worher eingeholter Ermächtigung Seitens bes Berwaltungerathes haben wir für unfernTheil die Buftimmung zu biefer Uebereinkunft erklärt. Dasselbe ift auch von Seiten ber ichweizerischen Bentralbahngesellschaft geschehen. Desgleichen haben bie h. Megierungen fammtlicher in Artifel 1 genannten Kantone die Uebereinfunft genehmigt, mit alleiniger Ausnahme ber h. Regierungen von Freiburg und Neuenburg, die der Uebereinkunft noch nicht beigetreten find, aber gleichwohl bem 3wecte berfelben gunftig geftimmt zu fein fcheinen. Die in ber Uebereinfunft porgefehenen Organe wurden feither konstituirt und haben ihre Funktionen bereits begonnen. Ihre Thätigfeit fann jebod, felbstverständlich vorerft lediglich einen einleitenden Charafter tragen. Go viel bavon ju unferer Kenntniß gelangt ift, fo find insbefondere in allen Richtungen grundliche Untersuchungen bes Broblems angeordnet worden. Diese Untersuchungen haben unseres Biffens zur Zeit ihren Abichlug noch nicht gefunden.

II. Berhältnisse zu andern Sisenbahnunternehmungen.

Bum Behufe "ber Erzielung möglichster Uebereinstimmung in bem Betrieb ber schweizerischen Eisenbahnen und ber Regelung ber Beziehungen ber Bahnverwaltungen unter sich" ift im Berichtsjahre zwischen ben schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein neuer, am 1. Januar I. 3. in Kraft getretener, Bertrag abgeschlossen worden. Nach demselben werden bie gemeinschaftlichen Angelegen= heiten ber schweizerischen Eisenbahnen auch fernerhin auf dem Wege von Konferenzen der Bahnver= waltungen behandelt werden. Bei Feststellung der Organisation der Konferenzen hat man die bisher gemachten Ersahrungen möglichst zu Nathe gezogen, sowie auch dem Umstande gebührende Nechnung getragen, daß der Kreis der Berwaltungen, welche an den Konferenzen Theil nehmen, sich im Ber= lause der Zeit erheblich erweitert hat. Mit Ausnahme der Ligne d'Italie sind nunmehr sämmtliche schweizerische Eisenbahnunternehmungen diesen Konferenzen und damit auch dem directen schweizerischen Eisenbahnverkehr beigetreten. Auch der Beitritt der Ligne d'Italie, für welchen die einleitenden Schritte längst gethan worden, dürfte in nächster Zeit erfolgen.

Bon ben wichtigeren Resultaten der letztjährigen schweizerischen Sisenbahn=Konferenzen sind hier namhaft zu machen: a) der Abschluß einer Nebereinkunst betressend die Verhältnisse der Bahnverwaltungen unter sich, soweit solche sich auf den direkten Personen= und Güterverkehr beziehen; b) die Aufstellung einer neuen Waarenklassissanden für den direkten schweizerischen Güterverkehr und c) die Veranstaltung einer allgemeinen schweizerischen Ausstellung von Bau= materialien. Zur Revision der Waarenklassississanderingen gegeben worden, welche in der neuern Zeit in den Waarenklassissanden der süddeutschen Bahnen eingetreten sind. Durch die neue schweizerische Klassisstation, welche wir, wie die Mehrzahl der übrigen Verwaltungen, auch sür den internen Verkehr adoptirt haben, sind dem verkehrtreibenden Publikum vielsache und theilweise sehr erhebliche Verkehrserleichterungen zu Theil geworden. Die Ausstellung von Baumaterialien soll im Lause des künftigen Jahres in Olten stattsinden. So viel uns bekannt, wird diese Maßregel von den Fachleuten im Allgemeinen sehr beifällig aufgenommen. Bei dem großen und mannigsaltigen Reichthum unseres Landes namentlich an Bausteinen und bei der großen Bedeutung des Baumaterial=Transportes für die Bahnunternehmungen läßt sich von der Ausstellung wohl mit aller Zuversicht eine günstige Rückwirkung auf den Bahnverkehr erwarten.

In Folge ber Konkurrenz ber großherzoglich babischen Eisenbahnlinie von Walbshut (resp. Basel) nach Schaffhausen und Konstanz, deren Betrieb im Juni v. J. eröffnet worden ift, mußten im Tarif= we sen ber Nordostbahn und zwar sowohl in demjenigen für den internen Berkehr, als in demjenigen für den direkten Verkehr mit andern Bahnen im Berichtsjahre sehr eingreisende Aenderungen vorge= nommen werden, über welche wir uns, soweit nöthig, mit den Verwaltungen der übrigen betheiligten Bahnen vorher zu verständigen hatten.

Mit der königlich württembergischen Eisenbahn=Direktion haben wir unterm 13/18. September v. J. eine Uebereinkunft abgeschlossen zum Zwecke der Einrichtung eines birekten Güterverkehrs zwischen der königlich württembergischen Staatsbahn einerseits und der Nordostsbahn und den rückwärts derselben gelegenen schweizerischen Bahnen anderseits. Nachdem sämmtliche betheiligte schweizerische Bahnverwaltungen ihren Beitritt zu diesem direkten Güterverkehr erklärt, ift derselbe mit dem 1. Januar I. J. ins Leben getreten.

Die im Jahr 1861 mit der Generaldireftion der föniglich banerischen Berkehrs anstalten getroffene Bereinbarung über die Einrichtung eines direkten deutsch = schweizerischen Güter= verkehrs via Lindau hat ihre Bollziehung nicht gefunden. Dagegen haben wir unterm 4/6. Januar I. 3. mit der genannten Generaldirektion und den Direktionen der k. priv. bayerischen Ostbahnen und der öfterreichischen Kaiserin = Elisabethbahn eine neue Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Einrich= tung eines direkten Güterverkehrs zwischen den königlich bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Ostbahnen, der Kaiserin = Elisabethbahn und der öfterreichischen Staatseisenbahngesellschaft einer= und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits. Die dießfällige Uebereinkunft ist von sämmtlichen Interessenten genehmigt worden. Das bezügliche Tarischest besindet sich bereits unter der Presse und wir dürsen nunmehr hoffen, endlich auch diesen, von dem handeltreibenden Publikum schon so lange ersehnten, direkten Güterverkehr binnen wenigen Wochen ins Leben treten zu sehen.

Der mit der Generaldireftion der königlich bayerischen Berkehrsanstalten f. 2. abgeschlossene Bertrag betreffend die gemeinschaftliche Exploitation verschiedener Dampsbootlinien des Bodensee's und Rheins ist im Laufe des Berichtsjahres einer Revision unterstellt worden, wobei das Berkehrsgebiet, das in den Bereich der diesfälligen Fusion fällt, noch eine etwas größere Aussehnung erhalten hat.

Bum Zwecke der Erneuerung des f. Z. mit der großherzoglich badischen Eisenbahn= verwaltung über den Betrieb der Linie Turgi=Waldshut und anderweitige Berkehrs= beziehungen abgeschlossenen, von uns auf den 1. Juni v. J. gekündigten, Bertrages haben im Berichtsjahre wiederholte Berhandlungen stattgefunden, ohne daß jedoch bisanhin eine Berständigung erzielt worden wäre.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebs auf der badischen Bahn Waldshut=Schaffhausen= Konftanz ift, mittelft Abschlusses eines Vertrages zwischen unserer Gesellschaft und der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung, mit Beziehung auf den Bahnbetrieb die Stellung der beiden Bahnunternehmungen auf dem Bahnhofe Schaffhausen bestimmt regulirt worden.

Mit der Administration der frangösisch en Oftbahn sind wir in ein Bertragsverhältniß getreten, das, wie wir hoffen, sowohl für die dabei betheiligten Bahnunternehmungen als namentlich auch für das verkehrtreibende Publikum ersprießliche Folgen haben dürfte. Als Aussluß dieses Bershältnisses ift u. A. die bereits erfolgte Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den Stationen Ludwigshafen a. Rh., Amsterdam, Notterdam, Dortrecht, Antwerpen, Gent, Oftende, Dünkirchen, Calais, Boulogne, St. Balery einer= und den Sauptstationen der Nordostbahn und der Bereinigten

Schweizerbahnen anderseits, sobann die Aufstellung eines bireften Tarifs zwischen Baris und ben ruckliegenden Stationen einerseits und ben Bodensee-Stationen anderseits anzusehen.

In Folge Berftändigung zwischen den dabei interessitten Bahnverwaltungen und der königlichen Saarbruder Bergwerksdirektion ift am 20. Januar I. J. ein neuer Tarif für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben in Kraft gesetzt worden, welcher, auf Grund einer allseitigen Betheisligung bei den dießfälligen Opfern, den schweizerischen Konsumenten von Steinkohlen eine sehr bedeustende Reduktion des Preises dieses für unsere Industrie so wichtig gewordenen Brennstoffes gewährt.

III. Kapitalbeschaffung.

Bir haben icon in unferm letten Gefdaftsberichte erwähnt, bag bie Nordoftbahngefellicaft Behufs Bewerkstelligung ber weitern Einzahlung, welche fie für ihre eigene Rechnung und für diejenige bes 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 Nege, ein neues Unleihen abzuschließen im Falle sein werde. Mittlerweile hat unsere Gefellschaft die weitere Berpflichtung eingegangen, sich bei dem Baue der Bulach-Regensbergerbahn mit einem Drittheile bes auf Fr. 1,800,000 angeschlagenen Baufapitales, und wenn bas lettere nicht ausreichen follte, im fernern noch mit dem erforderlichen Mehrbedarfe zu betheiligen. Wir benutten die ziemlich günstigen Konjunkturen, welche im Frühherbste des Berichtsjahres obwalteten, um ein Anleihen im Betrage von 5 Millionen Franken abzuschließen. Wenn wir die außerordentliche Anappheit bes Geldmarttes, welche feither fortwährend obgewaltet hat, in's Auge faffen, fo haben wir alle Beranlagung, uns zu befreuen, daß wir jenen Zeitpunkt nicht verstreichen liegen, ohne uns einen Theil ber Fonds, deren wir noch benöthigt find, verschafft zu haben. Durch das Anleihen von 5 Mill. Franken ift zwar bem poraussichtlichen Gelobeburfniffe unferer Gefellschaft nicht in vollem Umfange, immerhin aber boch foweit Genuge gethan, dag wir ben Wiedereintritt gunftigerer Gelbverhaltniffe werben abwarten können, um uns bie Fonds, beren wir noch bedurfen, zu fichern. Wir haben bas Unleihen mit ber ichweigerischen Rreditanstalt abgeschloffen. Der Binsfuß besselben beträgt 41/2 Progent per Jahr. Die Binggahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ift bis Ende Februar 1872 unauffundbar. Nach Ablauf biefes Zeitraumes fieht ber Norboftbahngefellschaft bas Recht beliebiger Ruckzahlung nach porhergegangener halbiährlicher Rundigung gu. Die Rudgahlungen burfen aber jeweilen nicht weniger als Fr. 250,000 betragen und bis Ende Februar 1892 foll bas gesammte Anleihen gurudbegablt fein. Die ichweizerische Rreditanftalt übernahm bas ganze Anleihen zum Bariturfe fest gegen Bergutung einer Brobiffon von 3 per mille feines Betrages. Wir haben die Provifton dem Baukonto zur Laft gefchrieben. Es ift wohl nur als die Erfüllung eines Gebotes der Gerechtigfeit zu betrachten, wenn wir der zuvorfommenden Sandbietung, welche uns die ichmeigerische Rreditanftalt auch bei Abidlug biefes neuen Unleihens zu Theil werden ließ, in anerkennender Weise Erwähnung thun.

IV. Betrieb.

A. Geberficht der ausgeführten Bahnzuge.

Bon fammtlichen im Laufe bes Berichtsjahres ausgeführten Bahnzugen find im Ganzen 887,923 Kilometer (gegenüber 887,994 im porausgegangenen Jahre) zurückgelegt worben.

Davon fallen:	÷	18 62. Kilom.	1863. Kilom.
1) auf Schnellzüge und Perfonenzüge		560,970	563,060
2) auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförd	o er un g	156,368	179,288
3) auf Ergänzungs = und Extrazüge		170,656	145,575
	Busammen	887,994	887,923

Die Ausführung ber regel mäßigen Bahnzuge mit Bersonen beförderung gestaltete sich während bes Jahres 1863 auf den verschiedenen Linien ber Nordostbahn wie folgt:

Länge		bis u	Ianuar nd mit Mai.	bis u	. Juni nd mit ettober.	bis u	Rovember nd mit zember.
in Rilo = metern.	Bahnstrecte.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Jüge und Güterzüge mit Bersonen- beförderung.	Schnellzüge und Perfonenzüge.	Gemischte Jüge und Gürerzüge mit Personen- beförderung.	Schnellzüge und Perfonenzüge.	Gemifchte Jüge und Guterzüge mit Personen- beförberung.
56,337	Romanshorn=Winterthur	8	2	8	2	8	2
30,482	Schaffhausen=Winterthur	8		8	2	8	-
26,420	Winterthur=Zürich	10	3	12	2	10	3
28,073	Zürich=Turgi	8	4	10	6	10	6
17,015	Turgi=Waldshut	8	2	8	2	8	-
21,815	Turgi=Aarau	8	4	8	6	8	6
Mue	Büge burchliefen täglich Kilometer .	1,488	424	1,596	558	1,544	490
Esb	efuhren täglich bie ganze Bahn, Züge	8,3	2,3	8,4	. 3,1	8,7	3,8

Dabei ift zu bemerken, daß von ben für die Linie Turgi-Waldshut aufgeführten 17,015 Kilometern 1,739 Kil. auf die babifche Strecke Mitte Rhein-Waldshut fallen.

Der Vollständigkeit halber fei hier noch die Bemerkung beigefügt, daß auf der Bahnstrecke Zürich = Wallifellen (8,44 Kilom.) täglich 10 Bahnzuge der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen kursirt haben.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

Bum ersten Mal seit ber gänzlichen Vollendung bes Nordostbahnnetes zeigt die Betriebsrechnung, bei Vergleichung mit bem Vorjahre, einen Rückgang in den Einnahmen. Es haben sich nämlich, gegenüber dem Jahre 1862, im letten Betriebsjahr die Gefammt= Einnahmen um Fr. 55,920. 80 Cts. vermindert. Nach den einzelnen Nechnungsrubrifen betrachtet gestaltet sich für 1863, gegenüber dem Vorjahre, das Verhältniß zwischen Mehr= und Mindereinnahme wie folgt:

									1	863.				
										^				_
						\mathfrak{A}	Rehr: Gin	nah	me.	207 i	nber	= Eir	ına	hme.
Personen=Transport			•		•	Fr.	119,897.	28	Cts.	Fr.				Cts.
Gepäck=Transport .				•		"	632.	45	"	"	*****	-		"
Sunde=, Pferde= und	Vieh=Tr	anspi	ort		-	"	3,898.	41	"	"	-		-	"
Transport von Equip	agen u.	bergl	[.			,,			"	"		539.	28	"
Güter=Transport .		•	•			"			"	"	226,	110.	7 3	"
Mittelbare Betriebsein	nahmen		•			"	46,301.	07	"	"			_	"

Dem erheblichen Ausfall, ber sich gemäß biefer Zusammenstellung beim Gütertransport ergibt, liegen zweierlei Ursachen zu Grunde: 1) die mit der Eröffnung der Strecke Waldshut-Konstanz einsgetretene Konkurrenz der badischen Staatsbahn, und 2) die im letten Jahre stattgehabte außerordentliche Mißernte in Ungarn.

In Folge ber Betriebseröffnung ber babischen Linie Waldshut-Konstanz mußten wir uns für einen ziemlich wichtigen Verkehr, ber unserer Bahn früher unbestritten zugefallen war, von der Mitbewerbung gänzlich zurückziehen, so namentlich für den Verkehr von Waldshut und dem badischen Unterlande mit Schaffshausen (1862: 96,000 3tr.), ferner für den Verkehr von Waldshut und dem badischen Unterlande mit den Bodenseeplägen (1862: 122,000 3tr.). Sodann benutzt aus gleicher Ursache der aus dem Großberzogthum Baden nach und über Winterthur und in umgekehrter Nichtung gehende Verkehr nunmehr, mit geringer Ausnahme, unsere Bahn auf einer viel kürzern Wegesstrecke, als es vordem der Fall war. Endlich hat uns jene Konkurrenz genöthigt, vielfache und theilweise sehr bedeutende Tax=Reduktionen eintreten zu lassen, um unserer Unternehmung nach andern Nichtungen den bisherigen Verkehr auch für die Zukunst zu erhalten. Unter solchen Umständen mußte die neue badische Linie schon vom Beginne ihres Betriebes an nothwendig eine sehr nachtheilige Rückwirkung auf die Betriebseinnahmen unserer Unter-

nehmung ausüben. Uebrigens läßt sich mit aller Zuversicht annehmen, daß die neue Konkurrenz-Linie unferm Bahnnehe im Verfolge auch wieder neue Verkehrszuslüsse zuführen, und daß die Taxermäßigungen, zu benen sie Veranlassung gegeben, zu größerer Belebung des Verkehres auf unsern Linien beitragen werden. Nur liegt es in der Natur der Sache, daß diese wohlthätigen Folgen sich ganz allmälig und langsam entwickeln, während hinwieder der nachtheilige Einfluß der Konkurrenzbahn sich schon von deren Eröffnung an in vollem Umfange geltend machte.

Eine ganz außerordentliche Mißernte in Ungarn auf der einen Seite und eine ausnahmsweise reiche Ernte in Frankreich auf der andern Seite hat im verwichenen Jahre große Abweichungen von dem gewohnten Gange des internationalen Getreideverkehrs der Schweiz zur Folge gehabt, welche namentlich für unsere Unternehmung sehr unvortheilhaft waren. Nicht nur sind gegenwärtig die Getreides Transporte, welche, aus Bürttemberg oder Bayern kommend, sich über Zürich hinaus bewegen, auf das äußerste Minimum hinabgesunken, sondern es wird u. A. sogar der Platz Zürich selbst zur Zeit zu einem ziemlich bedeutenden Theil von Frankreich, also von einer Seite her alimentirt, von welcher die Transporte für die Nordostbahn weniger nugbringend sind, als bei der Alimentation von der entgegengeschten Seite her.

Die beiben Urfachen, beren Zusammentreffen ben letztjährigen Ausfall in ben Gutertransportseinnahmen veranlaßt hat, hatten erft von ber Mitte bes vergangenen Jahres an zu wirken begonnen. Wesentlich aus diesem Umstande ist es zu erklären, wenn sich zwischen ben dießfälligen Einnahmen bes ersten Halbjahres von 1864 und benjenigen bes ersten Halbjahres von 1863 uugefähr basselbe ungunstige Verhältniß herausstellt, in welchem die Einnahmen bes zweiten Halbjahres von 1863 zu benjenigen bes zweiten Halbjahres von 1862 stehen.

Daß die neue badische Bahn für ben Schaben, ben sie unserer Unternehmung zufügt, im Berlaufe ber Zeit bis zu einem gewissen Grabe bas Heilmittel selbst bringen wird, haben wir bereits angedeutet. Und was die Berminderung der Getreide-Transporte anbetrifft, so dürfte diese Erscheinung wohl mehr nur eine vorübergehende sein. Ganz abgesehen übrigens hievon darf getrost erwartet werden, daß schon das naturgemäße Wachsthum des übrigen Berkehrs, wozu im Bereiche des Nordostbahnnetzes die Elemente in so reichlichem Maße vorhanden sind, in nicht ferner Zeit das frühere günstige Berhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder herstellen werde, wie denn auch im verwichenen Jahre die Ueberschüsse in den übrigen Rubriken der Betriebseinnahmen bedeutend genug waren, um den sehr erheblichen Rückgang in den Gütertransport-Sinnahmen bis auf eine verhältnißmäßig kleine Differenz auszugleichen.

Nach bisheriger Uebung geben wir nachstehend eine Statistif ber Einnahmen und bes Berkehrs auf ber Nordostbahn unter Bergleichung ber letzighrigen Betriebsresultate mit benen bes Borjahres. Bum Behufe einer bessern Uebersicht haben wir bei bieser Statistik, die in vielen Bunkten reichhaltiger sein burfte, als biejenigen fruberer Jahre, eine etwas veränderte Anordnung befolgt.

Neben ben monats= und stationsweisen Resultaten fugen wir auch noch eine Uebersicht bes Berkehrs nach ben Tarif=Diftanzen unserer Bahn in besonderer Beilage bei.

Betriebseinnahmen.

	<u> </u>		1	
	186	2.	1868	В.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.	Franken. Ct	3. Brozente.	Franken. Cis.	Prozente.
1. Personen - Transport.				
a) Bur gewöhnlichen Fahrtaxe.		ä		
I. Klasse	88,785. 17	4,11	79,750. 85	3,49
II. "	637,645. 33	29,53	687,202. 86	30,45
III. "	778,166. 34	36,04	786,263. 96	34,51
Total .	1,504,596. 84	69,68	1,553,217. 67	68,15
b) Bu ermäßigten Fahrtaxen.				
Mit Guterzügen II. Klaffe	5,525. 05	0,26	6,102. 64	0,27
" " III. "	38,704. 65	1,80	48,194. 84	2,11
Sin= und Rudfahrt I. "	9,475. 43	0,44	8,046. 58	0,36
" " " II. "	162,443. 78	7,53	171,852. 55	7,54
" " " III. "	274,187. 80	12,70	300,380. 87	13,49
Mit Abonnementsfarten II. "	10,101. 50	0,47	12,222. 28	0,54
" III. "	13,027. 45	0,60	12,772. —	0,56
Militär= und Polizeitransporte . III. "	23,940. 40	1,10	26,683. 05	1,48
Bilger II. "	80,276. 85	9 00	1,376. 40	0,06
" III. "	00,270. 00	3,72	91,289. 20	4,00
Schul= und Lustfahrten u. bgl I. "	2,871. 40	0,43	2,629. 75	0,11
" " " " " . II. "	14,200. 75	0,66	17,925. 55	0,79
" " " " . III. "	19,620. 80	0,91	26,176. 60	1,14
Total .	654,375. 86	30,32	725,652. 31	31,85
Gesammt=Lotal bes Personentransportes .	2,158,972.70	100 36,51	2,278,869.98	100 38,94
Busammenzug nach Klassen.		v		ě.
I. Klasse	101,132. —	4,68	90,427. 18	3,97
II. "	829,916. 41	38,44	896,682. 28	39,35
III. ",	1,227,924. 29	56,88	1,291,760. 52	56,68
Gesammt = Total gleich oben .	2,158,972. 70	100	2,278,869. 98	100
		~~~~		

Wateriaka Ginnakuna	Betriebs: Einnahmen.				1868.					
Gertlebus Etinut inten.	Franken. C	të.	Proze	nte.	Franken.	Cts.	Proze	ente.		
								\$		
2. Gepäck - Transport.	121,010. 6	9		2,05	121,643.	14	2 =	2,08		
3. Pferde-, Tieh- u. Hunde-Transport.	85,352. 5	5	9"	1,44	89,250.	96	n	1,59		
4. Transport von Squipagen.	7,555. 3	0		0,43	7,016.	02		0,49		
5. Güter- Transporf.	ļ	~			~~~~~~	~~~		,		
Eilgut	133,080. 2	1	4,34	٠.	141,440.	<b>37</b>	4,98			
Normalflaffe I	535,565. 5	- 1	17,47	et.	530,875.		18,69			
" II	696,462. 1	0	22,71		657,058.	11	23,14			
Wagenladungeflaffe A	903,444. 8		29,47		719,068.		25,32			
" В	296,042. 4		9,65	843	218,897.		7,71			
" C	346,287. 0	)7	11,30	1	414,191.	94	14,58			
Lokalspesen (Waage, Lade, Lagere, Zus und Absfuhrgebühren, Nachnahmes Provision 20.)	155,202. 5	60	5,06		158,443.		5,58			
Total des Giiter-Transportes .	3,066,084. 7	1		51,85	2,839,973.	98	100	48,4		
. **:		~~ .	~~~		·······	~~~	~~~			
Eotal der unmittelbaren Betriebseinnahmen	5,438,975. 9	5	91,98		5,336,754.	08	91,14			
		341								
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.				(8)			,			
B. Mitterbute Settlebsetimungmen.						14	9			
(Pacht- und Miethzinfe, Bergutung für Benutung								20		
von NOB-Wagen auf andern Bahnen, Zinfe von ausgeliehenen Gelbern, Nettoertrag des Werkstätte-							-			
betriebes, des Dampfbootbetriebes und der Kauf- hausanstalt Zurich, Berschiedenes)	474,466. 5	2	8,02	8,02	520,767.	<b>59</b>	8,89	8,8		
					1					
Gesammt: Total der Ginnahmen .	5,913,449. 4	3	100	100	5,857,521.	67	100	100		

### Transport = Quantitäten.

	1862		186	3.
1. Personen.	Anzahl.	Prozente.	Anzahl.	Brozente
, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	1			
a) Zur gewöhnlichen Taxe befördert:			*	
I. Masse	14,739	0,91	15,336	0,87
II. ,	229,950	14,49	237,589	13,44
III. "	603,419	37,24	636,307	35,99
<b>Total</b>	848,108	52,34	889,232	50,30
b) Zu ermäßigten Taxen beförbert:				
Mit Güterzügen II. Klaffe	3,637	0,22	4,311	0,24
" " " III. "	51,699	3,49	63,819	3,61
Hin= und Rückfahrt I. "	3,008	0,49	2,502	0,14
" " " II. "	124,570	7,69	131,166	7,42
" " " III. "	369,318	22,79	425,292	24,06
Mit Abonnementsfarten II. "	27,798	1,72	35,838	2,03
" " " III. "	79,559	4,91	88,590	5,04
Militär= und Bolizeitransporte III. "	34,588	2,43	38,593	2,48
Bilger II. "	53,354	3,29	372	0,02
" III. "	\$ 00,004	0,29	58,974	3,33
Schul= und Lustfahrten u. dgl. I. "	614	0,04	500	0,03
" " " " II. "	7,432	0,46	8,640	0,49
""""""""""""""""""""""""""""""""""""""	16,724	1,03	20,102	1,44
Total .	772,301	47,66	878,699	49,70
Gesammt-Total der Personen .	1,620,409	100	1,767,931	100
	~~~~~	<u> </u>		· · · · · ·
Busammenstellung nach Klassen.		4	III	
I. Klasse	18,261	1,43	18,338	1,04
II. _y ,	393,587	24,29	417,916	
ш. "	1,208,561	74,58	1,331,677	
" Gesammt-Total der Personen gleich oben	1,620,409	100	1,767,931	100
Columnia in the Maria States States	1		, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	

	1862) .	1863.		
Transport: Quantitäten. (Fortsegung.)	Anzahl.	Prozente.	Anzahl.	Prozente	
2. Gepäck.					
Zentner	118,691		119,908		
3. Pferde, Pieh und Hunde.		æ	в		
Einzelnstücke I. Klasse Stücke			1,960	3,70	
" II. " "			6,712	12,69	
" III. " "			8,892	16,81	
" IV. " " >	39,989	90,77	1,150	2,47	
In Wagenladungen V. " "			623	1,48	
" VI. " "			11,698	22,44	
" VII. " " J			17,464	33,00	
Sunde	4,065	9,23	4,413	8,34	
Total "	44,054	100	52,912	100	
				·	
4. Squipagen.					
l. II. III. Klaffe Stücke	506		393	ļ	
5. Güfer.					
Eilgut	171,189	2,04	188,682	2,23	
Normalflasse I	1,004,368	11,98	971,111	11,46	
" II "					
" III " }	1,673,455	19,97	1,784,280	21,05	
Bagenladungsklaffe A "	1,998,436	23,84	1,685,967	19,90	
" В "	1,548,306	18,47	1,001,999	11,83	
" C"	1,986,657	23,70	2,840,759	33,53	
Total "	8,382,411	100	8,472,798	100	
			~~~~~~	<u> </u>	
11				1	

### Durchschnitts = Berechnungen.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1869.	1863.
1) Total : Ginnahme = Betreffniß per Kilometer Fran	ten 33,221,58	32,907,43
" " " Tag "	16,201,21	16,048
" " " und Kilometer "	91,01	90,46
2) Personentransport.		-
Einnahme=Betreffniß per Rilometer Fran	fen 12,129,06	12,802,64
" " " Reisenden "		1,29
Jeber Reisenbe hat befahren im Durchschnitt aller Rlaffen Rilo	meter 26,14	24,91
	, –	49,05
" " " " " II. "	,   -	31,70
" " " " III. "	, –	22,45
Auf die gange Bahnlänge bezogen fommen im Total Reif	ende 237,963	247,411
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	_	5,053
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	· —	74,423
" " " " " " " " " " " " " " " " " " "		167,935
" jeden Bersonenwagenachsen = Kilometer kommen "	1 140	Ď,73
" " Betriebstag kommen "	4,440	4,844
3) Gepäcktransport.		
- many many first and many first and many many many many many many many many	fen 679,83	683,39
" " Bentner	1,02	1,01
Jeder Zentner hat befahren Rilo		41,30
Auf die gange Bahnlänge bezogen kommen Bent		27,793
" jeben Betriebstag fommen "	325	329
4) Pferde=, Bieh= und Hundetransport.		404
Cinnahme=Betreffniß per Kilometer Fran	ll .	481,4
" " " Stüd "	1,94	1,77
5) Equipagentransport.		N.
Einnahme=Betreffniß per Kilometer "	42,45	39,49
6) Gütertransport.		
Einnahme=Betreffniß per Kilometer "	17,225,49	15,954,9
" Bentner Gent		33,59
Jeder Zentner hat befahren Rilo	neter 59,24	52,49
Auf die gange Bahnlänge bezogen fommen Benti	1er 2,789,720	2,484,315
" jeden Betriebstag kommen "	00 005	23,213
" " Güterwagenachsen-Rilometer kommen (Gepäck und		
Bieh inbegriffen)	ter 26,34*	24,64
7) Mittelbare Betriebs : Ginnahmen.		
Betreffniß per Kilometer Fran	fen 2,665,54	2,925,66
* Gepäd und Bieh nicht inbegriffen.	11	' '

### Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs.

	Durch= schnittlich betriebene	11	ganze Beezogen kom	ahnlänge men	æ	3rutto = Einnahn	ne per Kilom	eter.
	Bahnlänge.	Personen. Gepack. Guter.		Personen.	Personen. Gepack.		Total.	
1	Rilometer.	Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1855	60	113,000	_	580,000	6,767. 91		4,685. 46	11,710. 57
1856	106	130,000	_	680,000	8,560. 97	-	5,619. 35	14,515. 33
1857	134,4	174,568		1,160,263	8,776. 23	614. 15	7,697. 89	17,890. 25
1858	156,53	186,339	-	99 <b>2</b> ,060	9,456. 26	651. 62	7,253. 94	18,214. 07
1859	168,4	198,093	-	1,249,027	10,305. 29	609. <b>2</b> 4	9,479. 53	21,522. 76
1860	178	192,862		1,747,055	10,264. 76	617. 58	12,678. 44	26,627. 86
1861	178	220,056	_	2,688,655	11,432. 40	651. 36	17,330. 78	32,410. 61
1862	178	237,963	_	2,789,730	12,129. 06	679. 83	17,225. 19	33,221. 58
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802. 64	<b>683</b> . 39	15,954. 91	32,907. 43

# Verkehr der Nordostbahn mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

						18	<b>6 2</b> .		18	63.	
						Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
	Nort	ostb	ahn.		Via	Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.
Nach.	Verein.	Shw	eizerbahn	en .	Winterthur	24,403	144,251	26,287	3,122	277	162,69
von	"		"	•	, ,,	24,486	197,910	27,416	3,138	3,938	226,92
nach	"		,,		Wallisellen	87,165	391,895	93,821	5,100	540	361,73
von	"		"		"	90,497	222,610	99,580	5,720	2,180	303,89
nach	"		"		Romansh.	_	1,974	-		_	3,24
bon	"		"		"	_	562	_	-		89
			T	otal		226,551	959,202	247,104	17,080	6,935	1,059,38
Nach	Centrall	iahn			22	58,740	808,715	61,504	10,727	3,919	607,33
bon	"					64,441	1,831,233	62,787	10,702	3,404	1,792,51
			T	otal		123,181	2,639,948	124,291	21,429	7,323	2,399,84

Berkehr mit andern Bahnen.		18	62.		18	<b>6 3</b> .	
(Fortsehung.)		Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
Nordostbahn.	Via	Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.
Nach Franco-Suisse-Bahn .		2,146	64,752	2,705	695	408	37,072
bon		2,074	12,527	2,558	708	8	37,300
Total		4,220	77,279	5,263	1,403	416	74,372
Nag Jura Industriel-Bahn .		325	1,748	1,515	215	121	5,694
von 11 11 11 -		434	249	1,408	233	1	1,894
Total		<b>7</b> 59	1,997	2,923	448	122	7,588
Nac LausFribBerne-Bahn		25	_	1,493	489	1,988	15,841
von 11 11 11 11		_	_	1,779	544	21	19,844
Total		25	-	3,272	1,033	2009	35,685
Nach <b>Westbahn</b>	Neuchâtel	4,954	169,574	3,793	1,517	3,905	117,497
von " · · · · .	"	5,081	77,202	4,198	1,618	17	142,252
nach "····	Fribourg	_	_	536	250	15	17,191
von "····	,,			<b>3</b> 89	150		6,314
Total		10,035	246,776	8,916	3,535	3,937	283,254
Nach Franz. Oftbahn		6,496	_	8,002	543		_
von		7,152		8,517	1,058		
Total		13,648		16,519	1,601	_	-
Nach Württ. Staatsbahn		2,701		2,337	733		
ron " " .		1,071		957.	441	_	
Total		3,772		3,294	1,174		
Nach Bayer. Staatsbahn		1,816	_	1,937	980		
bon " "		1,187	·	1,431	732	_	
<b>T</b> otal		3,003	_	3,368	1,712	_	
Rach Gr. Bad. Staatsbahn .		34,160	131,430	35,326	3,654	1,878	98,211
bon " " " "		34,976	760,812	35,591	4,622	824	577,023
<b>Total</b>		69,136	892,242	70,917	8,276	2,702	675,234
						· ·	

n.	erkehr mit andern L	Bahnen		18	62.		18	63.	
201	(Fortsetzung.)	oughen.		Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Bieh.	Güter.
	Nordostbah	n.	Via	Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.
Nach	Rhein. Berband			148		194	14		
bon	" "			117	_	177	11	-	
		Total		265	_ `	371	25		
Verc	ein. Schweizer	bahnen.						-	
Nach	Berein. Schweize	rbahnen .	Wint.=WA.	1,342	26,412	1,242	134	18	33,751
nach	, ,		Wa.≠Wint.	1,532	11,443	1,447	112	17	14,893
	8	Total		2,874	37,855	2,689	246	35	48,644
Nach	Centralbahn		Winterthur	4,887	75,378	3,351	790	377	69,476
von	,,		, ,	2,578	146,269	2,655	723	322	168,414
nach	,,		Wallisellen	2,101	59,732	2,336	865	727	68,372
von	<i>y</i>		"	1,573	328,000	1,917	451	20	392,459
		Total		11,139	609,379	10,259	2,829	1,446	698,721
Nach	Franco-Suisse-	-Bahn .	Winterthur	160	1,520	180	49	_	980
von	" "	<i>,</i>	,,	154	511	152	40	1	814
nad	,, ,,	,, .	Wallisellen	83	442	92	34	1	648
von	" "	,, .	"	14	2,392	72	19	1	3,078
		Total	×	411	4,865	496	142	3	5,520
Nach	Jura Industriel	-Bahn .	Winterthur	14	652	98	<b>2</b> 8		1,322
von	,, ,,	. ,	"	25	25	78	13	<u>-</u>	479
nach	" "	,, .	Wallisellen		17	22	8	-	165
von	. " "	,,	"	6	<b>7</b> 5	30	5		154
		Total		45	769	228	54		2,120
Nach	LausFribBe	rne-Bahn	Winterthur	_	_	90	42		3,869
von	,, ,,	" "	. ,,		_	102	43	1	1,523
nach	" "	,, ,,	Wallisellen	_		47	22	-	1,001
von	11	" "	"			57	30		723
		Total		-		296	137	1	7,116

Transitverkehr über die Nordoftbahn.		18	6 2.	1863.			
(Fortsetzung.)		Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
Verein, Schweizerbahnen.	Via	Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.
Nach Westbahn (via Neuchâtel)	Winterthur	200	11,257	<b>17</b> 9	65	66	9,335
von 11 11	"	340	3,996	191	64	_	17,189
паф " "	Ballisellen.	117	3,140	110	41		1,670
bon " "	"	<b>4</b> 6	9,036	114	48	ູ 1	25,134
nach 11 (via Fribourg)	Winterthur			29	10	-	3,252
bon	" .	_	-	28	12		467
паф " "	Ballisellen	_		17	5	-	220
von " "	"	_		16	8		302
<b>Total</b>		703	27,429	684	253	67	57,569
Nach Franz. Oftbahn	Winterthur	109	_	150	113		_
von ,, ,,	,,	291		203	155	-	-
nach ,, ,,	Ballisellen.	126	_	263	60	_	_
von ,, ,,	,,	214	- '	381	157		
Total		740	_	997	485	_	_
Nach Gr. Bad. Staatsbahn	Winterthur	279	5,670	253	72		6,552
von " " " .	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	227	37,324	286	82		32,575
nach " " "	Wallisellen	148	17,067	303	106	-	7,865
von " " "	,,	121	99,017	241	100	-	117,521
Total		775	159,078	1,083	360		164,513
Centralbahn.							
Nach Württ. Staatsbahn		104	-	138	50	-	458
von ,, ,,		80		77	46		15
<b>Total</b>		184	_	215	96		473
Nach Baher. Staatsbahn		285	_	257	132	_	
bon " "		163	-	228	130	_	_
" "Total		448	_	485	262		
Franco-Suisse-Bahn.	-					-	
Bon Württ. Staatsbahn		_	_	_		-	1
Total							1

### Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs der Stationen.

	Per	son e 1	1.			<b>6</b>	üter.		
1862.	Stationen.		1863.		1862.	Stationen.		1863.	×
Anzahl.	Statibnen.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Bentner.	Stutibileit.	Bentner.	Bentner.	Bentner
			mehr.	minber.			3	mehr.	minber.
458,041	Zürið	493,587	35,546		3,809,863	Zürich	4,010,918	201,055	_
140,501	Winterthur .	149,112	8,611		1,987,943	Romanshorn.	1,630,065	_	357,87
97,792	Baben	104,512	6,720		1,055,579	Winterthur .	1,052,785		2,79
54,055	Aarau	62,766	8,711		750,680	Schaffhausen.	703,271		47,40
59,474	Schaffhausen .	62,232	2,758	_	251,406	Siggenthal	342,644	91,238	_
50,693	Frauenfeld	57,070	6,377	_	266,296	Frauenfelb	298,122	31,826	_
42,474	Brugg	44,943	2,469		306,701	Aarau	268,643	_	38,05
34,663	Romanshorn.	37,975	3,312		197,862	Baben	221,301	23,439	_
34,767	Wilbegg	37,433	2,666		170,117	Brugg	172,386	2,269	
35,570	Derlikon	37,194	1,624	_	97,976	Derlifon	168,280	70,304	
23,745	Dietikon	33,691	9 946		171,845	Wilbegg	166,667		5,17
21,261	Altstätten	27,528	6,267		94,991	Dietikon	120,625	25,634	_
25,613	Turgi	26,620	1,007		79,858	Beinfelben	107,712	27,854	
20,325	Schlieren	25,269	4,944		86,308	Roblenz	98,927	12,619	_
22,761	Andelfingen .	24,095	1,334		71,234	Undelfingen .	82,510	11,276	_
22,160	Weinfelden	23,688	1,528	_	80,683	Amrisweil	82,444	1,761	
20,338	Effretikon	22,306	1,968		70,478	Remptthal	78,802	8,324	
19,501	Wallisellen	21,718	2,217	_	51,843	Schlieren	78,058	26,215	_
15,534	Amrisweil	19,645	4,111	_	101,952	Bürglen	77,186	_	24,76
19,790	Dachsen	18,951	_	839	74,953	Felben	73,682	-	1,27
14,699	Schinznach	15,891	1,192		74,332	Turgi	70,965		3,36
12,091	MüUheim	14,541	2,450	_	36,359	Altstätten	70,238	33,879	_
12,377	Märstetten	12,981	604		86,741	Märstetten	65,100		21,64
11,066	Döttingen	12,198	1,132		37,599	Erlen	49,925	12,326	_
9,405	Jølikon	12,058	2,653		36,466	Sulgen	46,906	10,440	_
9,813	Sulgen	11,150	1,337	_	31,140	Marthalen	38,110	6,970	
9,635	Killwangen .	11,064	1,429	_	8,337	Müllheim	36,019	27,682	<b> </b>
7,960	Erlen	10,200	2,240		23,855	Ruppersweil .	27,595	3,740	_
8,964	Wiesenbangen	10,030	1,066	_	27,931	Döttingen	27,327		60

	Per	fonen	1.			<b>6</b>	üter.		
1868.	Stationen.	51	1863.		1869.	1862. Stationen.		1863.	
Anzahl.	Ciunizaea.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Bentner.	Ciunbien.	Bentner.	Bentner.	Bentner
			mehr.	minber.				mehr.	minder.
7,633	Bürglen	9,450	1,817		27,835	Effretikon	21,689	-	6,146
8,299	Felben	9,098	799	_	18,109	Wallifellen	18,805	696	_
7,997	Marthalen	8,352	<b>3</b> 55	<b>—</b> .	18,455	Schinznach	18,780	325	
6,037	Remptthal	7,393	1,356		12,536	Wiesendangen	15,569	3,033	_
5,756	Siggenthal	7,069	1,313	<b>—</b> ,	20,031	Jölikon	14,686	· —	5,34
5,491	Ruppersweil .	6,755	1,264	_	8,607	Rillwangen .	12,291	3,684	_
5,726	Benggart	6,274	548	_	16,159	Dachsen	11,848	_	4,31
6,315	Roblenz	5,533		782	2,994	Senggart	9,919	6,925	_
3,037	Settlingen	3,339	302		1,694	Settlingen	5,638	3,944	

### Uebersicht der Frequenz der wichtigsten Waarengattungen.

	1862.	1863.
	Bentner.	Bentner.
Getreibe, Mehl= und Mühlenfabrifate, Samereien und Gulfenfruchte .	. 1,545,711	1,352,863
Baufteine und Baumaterialien aller Art (ausgenommen Bauholz) .	. 1,010,083	1,272,636
Steinkohlen und Cokes	. 1,211,960	1,080,704
Bau= und Nutholz, Schnittwaaren u. bgl	. 336,299	468,381
Eisen und Eisenwaaren	. 536,363	457,265
Wein, Most, Bier, Branntwein und Spiritus	. 279,201	324,221
Baumwollenwagren	. 231,045	280,716
Farbwaaren, Droguerien, Farbhölzer, Farbwurzeln, Krapp	. 238,722	272,690
Baumwolle, rohe	. 212,342	206,721
Salk	189,191	198,485
Maschinen und Maschinentheile	. 139,796	183,171
Brennholz und Torf	. 203,992	177,491
Kaffee, Zuder und Colonialwaaren aller Art	. 165,426	175,361
Garne aller Art	. 118,560	145,144
Rartoffeln	. 92,304	144,897
Gyps und Gypssteine.	. 102,513	125,462
Abfälle aller Art, Habern 16.	. 92,278	124,318

-											1862.	1863.
g.											Bentner.	Bentner.
Fett= und Fettwaaren .					•	,					107,119	123,926
Dele aller Art						•					82,290	114,748
Räse						,					59,832	87,45
Dbft, frifdes und geborrte	8					•					102,415	75,87
Erden aller Art									•		33,734	69,35
Seide und Seibenwaaren											54,281	67,06
leder und Lederwaaren, Fe	elle ui	nd L	äute			•					49,336	65,09
Metalle und Metallwaaren				Silbe	r aus	genom	men)		·		24,276	47,58
Eabak											55,808	45,10
Bücher und Papier .											34,291	42,21
Bolle und Wollenwaaren				•		•					45,950	41,93
Dünger und Düngemittel										.	17,685	31,05
Blas und Glaswaaren								¥			21,418	29,43
Verberlohe							•		٠		12,672	27,94
dolzkohlen	e							D)			16,374	16,91

Wir haben in dieser Abtheilung noch zu berichten, daß das auf dem Bahnhof Zürich erstellte Lagerhaus, deffen schon in unsern früheren Geschäftsberichten Erwähnung geschehen, im Monat September v. J. der öffentlichen Benutzung übergeben werden konnte. Die bisher erzielten Ergebnisse bes Betriebs desselben lassen hoffen, daß die auf dieses Institut verwendeten Kapitalsummen ihre volle Berzinsung finden werden.

Befanntlich ift in den Räumen des ebenerwähnten Lagerhauses auch das eidgenöfsische Niederslagshaus untergebracht. Demnach ist den hiesigen Bezügern von zollpslichtigen Waaren nunmehr die Bequemlichkeit geboten, die Verzollung ihrer Waaren selbst besorgen zu können. So viel wir indessen wahrnehmen können, so macht der zürcherische Handelsstand von dieser Erleichterung zur Zeit nur noch in sehr spärlichem Maße Gebrauch. Die Ursache hievon dürfte wenigstens theilweise in den etwas hohen Gebühren des Niederlagshauses liegen.

Im Berichtsjahre find zwei weitere Brivat=Anfchlufigeleife an die Nordoftbahn (in Außersihl und Derlifon) zu ben bereits bestehenden hinzugekommen.

#### Mittelbare Betriebseinnahmen.

Der Ertrag ber Bacht = und Mieth zinse ift von Fr. 80,165. 33 Cts. auf Fr. 76,249. 59 Cts. gesunken. Dieser Ausfall ift entstanden durch die Uebertragung der Erträgnisse der vermietheten Waaren= lagerpläte auf den Titel "Transporteinnahmen" und durch die Mindereinnahme für die an die Zentral=

bahngefellichaft verpachtete Bahnftrede Aarau = Bofdnau. - Alls Bergutung fur bie Benugung bon Nordoftbahnwagen auf fremden Bahnen wurden und Fr. 27,294. 09 Ctd. bezahlt, wogegen fich unter ben Betriebsausgaben fur bie Benutung frember Wagen auf bem Norbostbahnnet eine Summe von Fr. 49,450. 86 Cts. verrednet findet. - Die Ginnahme an Binfen fur aus: geliehene Gelber, betragend Fr. 159,687. 32 Cts., übersteigt bie vorjährige um Fr. 20,971. 19 Cts. Diefer Mehrertrag ift wefentlich ber im Rechnungsjahre eingetretenen namhaften Erhöhung bes Kapital= zinsfußes zu verdanken. — In Folge der Ausführung erheblicherer Arbeiten für die eigene Unternehmung und für die Linie Zürich = Zug = Luzern ist der Nettoertrag der Werkstätte von Fr. 112,828. 72 Cts. auf Fr. 125,345. 86 Cts. geftiegen. Bezüglich biefes Titels, sowie auch hinsichtlich bes Metto = ertrages des Dampfboot=Betriebes verweisen wir übrigens auf die nähere Ausführung am Schluffe bes Abschnittes IV. C. — Der Nettoertrag ber Kaufhausanstalt in Zürich, welcher im Borjahre mit Fr. 2,185. 74 Cts. in Einnahme fiel, beträgt im Rechnungsjahre bloß Fr. 1,068. 60 Cts. Der Minberertrag rührt theilweise von der Uebersiedelung des eidgenössischen Niederlagshauses auf den Bahnhof, theilweise von der eingetretenen Berminderung der Lagerräumlichkeiten des Raufhauses her, welche durch ben Umftand veranlagt wurde, daß wir ben Bachof fammt beffen Magaginen gum 3mede ber Berwendung als proviforifche Fleifchverfaufs-Rokalitäten, wieder an die ftattifchen Behorben abtreten mußten. — Unter dem Titel "Berfchie benes", welcher Fr. 58,997. 18 Cts., alfo Fr. 23,215. 40 Cts. mehr als im Borjahre beträgt, find hauptfachlid, Die Ginnahmen fur verkaufte Materialabfalle und bie beim Sturz der Materialvorräthe zur Verrednung gekommenen Borfchläge auf dem gefammten Materialverkehr, sowie die Borerlöse auf Baumaterialien verrednet, welche bei frühern günstigen Conjunkturen eingekauft und im Redynungsjahre wieder abgegeben worden find.

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

Die Ausgaben betrugen nach ben Saupttiteln zusammengestellt:

18	62.			(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1863.		
Frfn.	Cts.	Prozente.	50		Frfn.	Cts.	Prozente.
113,591	10	4,96	I.	Centralverwaltung	139,383	74	5,75
403,609	87	17,65	II.	Unterhaltungskoften	431,041	88	17,79
558,628	34	24,42	III.	Expeditionsdienst	579,798	06	23,94
1,170,316	24	51,46	IV.	Transportdienst	1,219,758	59	50,35
9,749	30	0,43	V.	Telegraphen	10,869	32	0,45
31,503	63	1,38	VI.	Verschiedenes	41,657	52	1,72
2,287,398	48	100		Total=Ausgaben	2,422,509	11	100

Die Nechnung weist sonach gegenüber bem vorausgegangenen Jahre eine Vermehrung ber Gesammt-Ausgaben im Berichtsjahre im Betrage von Fr. 135,110. 63 Cts. aus. Ueber die einzelnen Titel ift Folgendes zu bemerken :

- I. "Central-Berwaltung." Sier begegnen wir einer etwelchen Erhöhung ber Ausgaben für Gehalte 2c. (I. 1) theilweise in Volge Bermehrung bes Personals, sodann für Bureau=Bedurfniffe, Druck= und Insertionskoften (I. 4).
- II. "Unterhaltung der Bahn nebst Bubehörden." Auch auf diesem Titel haben einige Bermehrungen ftattgefunden.

Sieher gehört eine Mehrausgabe von Fr. 5,069. 04 Cts. für die Unterhaltung bes Bahnkörpers (II. 4), großentheils durch die Wiederherstellung einer in Folge von Hochgewittern stattgehabten Beschästigung veranlaßt, theilweise auch für die Unterhaltung der erweiterten Straßenanlagen im Bahnhofe Bürich.

Während sodann die Kosten für die Unterhaltung der Kunstbauten (II. 5) erheblich hinter benjenigen bes Vorjahres zurückgeblieben sind, begegnen wir auf der folgenden Abtheilung, Ausgaben für die Unterhaltung bes Oberbaues (II. 6), wieder einer, wenn auch nicht namhaften, Erhöhung.

Für die Unterhaltung ber Gebäude (II. 9) wurden Fr. 46,967.26 Cts. (gegenüber Fr. 28,438. 93 Cts. im Jahre 1862) ausgegeben. Unter den diesfälligen Hauptarbeiten sind namentlich die in dem Verwaltungs= gebäude in Romanshorn und im Material=Magazin in Zürich nöthig gewordenen Reparaturen, ferner die Erneuerung des Theer=Unstriches sämmtlicher Eisenblech=Dächer der Gebäude 2c. hervorzuheben.

Im Laufe bes Berichtsjahres wurde das Werkgeschirr ber Bahnwärter, wo solches unbrauchbar geworden oder in Abgang gekommen war, ergänzt und durch neue Inventarstücke erset, so daß die Ausgaben für die Unterhaltung des Arbeitsgeschirres 2c. (II. 10) Fr. 5,098. 30 Cts. mehr betragen haben, als im Vorjahre.

- III. "Expeditionsbienst." Die Ausgaben für diese Dienst Abtheilung sind im Allgemeinen benjenigen des vorausgegangenen Jahres ziemlich gleich geblieben. Während in einigen Richtungen mehr oder minder erhebliche Ersparnisse erzielt wurden, fand dagegen in andern Rubriken, so namentlich bei den Besoldungen, Löhnen zc. (III. 1. a, 2. a und 3. a) in Folge von Gehaltsausbesserungen, ferner bei den Büreau= und Drucktosten (III. 1. c und 2. c) in Folge vermehrter Anschaffungen von Formu= larien zc. eine Bermehrung der Ausgaben Statt, die sich indessen auf dem ganzen Titel gegenüber dem porausgegangenen Jahre nur auf den Betrag von zusammen Fr. 21,169. 72 Cts. beläuft.
- IV. "Transportdienst." Die Abtheilung "Allgemeine Kosten" (IV. 1) gibt zu keinen besonderen Bemerkungen Beranlassung, ba die diesfälligen Ausgaben in Bergleichung mit dem Borjahre nur ganz unerhebliche Beränderungen erlitten haben.

Die "Koften bes Fahrdienstes" (IV. 2) haben sich im Berichtsjahre gegenüber benjenigen bes vorausgegangenen Jahres im Ganzen ebenfalls nicht wesentlich vermehrt. Zwar erscheint auch in ber vorliegenden Rechnung wieder ein Betrag von Fr. 260,864. 47 Cts. (gegenüber Fr. 261,228. 54 Cts. im Jahr 1862) für "Unterhalt und Erneuerung der Wagen" (IV. 2. c). Sierin sind aber Fr. 64,159. 60 Cts. als die Hälfte ber Kosten für die Umänderung von 279 Wagen aus dem bisherigen steisen Kupplungsspstem in die englische oder sogenannte Pufferkupplung (die andere Hälfte wurde dem Baukonto belastet)

inbegriffen, während im Jahr 1862 nur 120 Güterwagen ber Umänderung unterworfen worden waren. Diese Umänderungsarbeiten an den Güterwagen können damit als gänzlich durchgeführt bezeichnet werden. Es zeigt sich sodann noch eine Vermehrung der Kosten für die Benutung fremder Wagen auf der Mordostbahn. Dieser Mehr=Ausgabe sieht indessen, wie wir schon oben bei dem Nachweise über die mittelbaren Betriebs=Einnahmen hervorgehoben, eine erhebliche Mehr=Einnahme gegenüber, welche uns von andern Bahnen für die Benutung unserer Wagen auf ihren resp. Bahnnetzen im Laufe des Berichtsjahres vergütet worden ist. Eine Ersparniß fand in den Ausgaben für "Del und Schmiere für die Wagen" (IV. 2. d) statt; die dießfälligen Kosten erreichten nicht ganz die Hälfte berjenigen des vorausgegangenen Jahres.

Die "Zugkraftskosten" (IV. 3) betrugen im Ganzen Frkn. 691,076. 15 Cts. (gegenüber Frkn. 668,518. 60 Cts. im Borjahre). Außer einer mit Erhöhungen ber Löhne 2c. bes Maschinenpersonals (IV. 3. a) zusammenhängenden Mehr-Ausgabe von Frkn. 11,753. 03 Cts. zeigt namentlich die Abtheilung "Unter-halt und Erneuerung der Lokomotiven u. f. w." (IV. 3. h) gegenüber dem Vorjahre eine Kosten-vermehrung im Betrage von Frkn. 19,121. 49 Cts.; für "Brennmaterial" (IV. 3. d) fand dagegen eine Minder-Ausgabe von Frkn. 6,869. 42 Cts. statt.

Bisheriger Uebung gemäß laffen wir hier eine Ueberficht über ben Stand und bie Leiftungen bes Transportmaterials folgen.

#### A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Anzahl ber Lokomotiven ift im Berichtsjahre um 4 Stud (Güterzug=Lokomotiven aus ber Maschinenfabrik Eflingen für die Eisenbahnunternehmung Burich=Bug=Luzern) vermehrt worden.

Um	Shli	usse	des I	ahre	s betrug fie								1862.	1863.
	Von	ber	Rlaffe	A	(Schnellzugla	okomoti	ven)					Stück:	4	4
	"	"	"	В	(Personenzug	]= ,,	)					,,	18	18
	"	"	"	$\mathbf{C}$	(Güterzug=	"	)				•	"	9	13
	Lofor	moti	ven fü	ir d	en Bahnhofdi	enst					* •	"	4	4
										But	<b>sammer</b>	stück:	35	39
	Auf	die	Bahnl	äng	e bezogen trif	ft somi	t je e	ine L	okomi	otive	auf Ki	lometer :	5,74	5,08.

Bon ben zur Beförderung ber Bahnzuge verwendeten Lokomotiven find, einschließlich bes Borsfpanns, ber Probefahrten 20., guruckgelegt worden:

	186	32.	1863.					
	Im Gangen.	per Lokomotive.	Im Gangen.	per Lokomotive.				
Klasse A	131,912 Kilom.	32,978 Kilom.	. 126,563 Kilom.	31,641 Kilom.				
" B	495,579 "	27,532 "	488,731 "	27,152 "				
" C	309,428 "	34,381 "	307,159 "	23,627 "				
Total	936,919 "	30,223 "	922,453 "	26,356 "				

In einem Tage wurden burchschnittlich 2,527 Lokomotivkilometer (gegenüber 2,567 im Jahre 1862) zurückgelegt und es fallen auf jede ber 14 durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven per Tag 180 Kilometer (gegen 183 im vorausgegangenen Jahre).

In Beziehung auf die beförderten Wagen betrugen die Leiftungen der Lokomotiven, in Adfen= filometern ausgedrückt:

					1863.		1863.
				Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Bug.	Achsenfilometer.	Durchschnittliche Uchsenzahl per Bug.
bei	der	Rlaffe	$\mathbf{A}$	2,295,864	17,4	2,065,810	16,3
"	"	"	В	11,198,506	22,6	10,771,504	. 22
"	"	"	$\mathbf{C}$	13,074,460	42,3	13,409,364	43,6
		T	tal	26,568,830	28.4	26,246,678	28,5

Un Brennmaterial haben bie einzelnen Lokomotiv-Rlaffen verbraucht:

		1862.		<b>1863</b> .
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Beniner.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Beniner.
Klasse A	1,584	15,402	1,776	14,480
"В	7,556	71,074	8,304	69,653
" C	5,868	59,677	5,832	59,217
Total	15,008	146,153	15,912	143,350

Die hiefür verausgabte Summe beläuft sich im Berichtsjahre auf Frkn. 226,674. 65 Cts. (gegen Frkn. 231,953. 51 Cts. im Jahre 1862). Davon fallen

								1862.			1863.	
auf	die	Rlasse	A	(Schnellzugloko	moti	ven)	Frkn.	24,446.	95	Frkn.	22,923.	16
"	"	"	В	(Personenzug=	"	)	"	112,854.	95	"	110,229.	68
"	"	"	$\mathbf{C}$	(Güterzug=	"	)	"	94,651.	61	"	93,521.	81
					T	otal	Frkn.	231,953.	51	Frkn.	226,674.	65

Der Durchschnittsverbrauch an Solz und Steinkohlen, ersteres nach bem bisherigen Verhältniß (1 Rubiffuß = 10 16 Rohlen) in Steinkohlen reduzirt, betrug :

		per Lokomoti	vfilometer.	per Achsenkilometer.				
		1862.	1863.	1862.	1863.			
Klasse A		th 11,79 = 18,53 Cents.	th 11,58 = 18,11 Cents.	15 0,677	it 0,709			
"В		15 $14_{,49} = 22_{,77}$ "	15 14,42 = 22,55	th 0,641	th 0,655			
" C	•	15 19,48 = 30,59 "	th $19,47 = 30,45$ "	th 0,460	15 0,446			
Durchschnit	tlidy	th 15,75 = 24,76 Cents.	tt 15,71 = 24,57 Cents.	lt 0,556 3	tt 0,552			

Der Verbrauch von Schmiermaterial (Del und Talg) belief sich für die Lokomotiven im Ganzen auf 28,157 H im Werthe von Frkn. 16,516. 33 Cts. (gegen Frkn. 17,498. 14 Cts. im Jahre 1862). Nach ben einzelnen Lokomotivklassen zusammengestellt erhalten wir folgendes Ergebniß:

	18	62.	1863.			
	Im Gangen.	per Lokomotiv- kilometer.	Im Gangen.	per Lokomotiv- kilometer.		
Klasse A	tti 3,772	ть 0,0286	<b>fb</b> 3,722	th 0,0294		
" B	<b>15</b> 13,400	15 0,0270	tb 13,703	15 0,0280		
" C	<b>1</b> 5 10,572	15 0,0341	th 10,732	15 O,0349		
Busammen	15 27,744	# 0,0296	tb 28,157	th 0,0305		

Sämmtliche Reparaturen, welche an ben Lokomotiven und Tenbern nöthig wurden, sind auch im Berichtsjahre in ben Werkstätten ber Gesellschaft ausgeführt worden. Gine größere Bahl von Lokomotiv-Nädern wurde mit Gußstahlbandagen versehen, mehrere Lokomotiven erhielten neue Rauch-kammern und neue Stehbolzen in den Feuerbüchsen.

Die zum Bahnhof= und Materialtransportdienst verwendeten 4 älteren Lokomotiven haben im Berichtsjahre einen Weg zurückgelegt, welcher ungefähr 91,595 Kilometern gleichkommt. Sie versbrauchten 11,041 Zentner Kohlen mit einem Werthe von Frkn. 17,269. 12 Cts. und 4,428 Pfund Schmiermaterial, wofür Frkn. 2,603. 24 Cts. verausgabt wurden. Die auf diese Lokomotiven verswendeten Reparaturkosten beliesen sich auf Frkn. 3,863. 08 Cts. (gegen Frkn. 4,179. 36 Cts. im Vorjahre), die täglichen Ausgaben im Durchschnitt auf Frkn. 65. 03 Cts. (gegen Frkn. 74. 46 Cts. im Jahre 1862).

Bergleichen wir die burch schnittlich en Ausgaben für einen Lokomotiv=Rilometer im Berichtsjahre mit benjenigen bes porausgegangenen Jahres, so betrugen bieselben

*				1862.	<b>1863</b> .			
an Brennmaterial				Fr. — 24,69 Cts.	Fr. — 24,57 Cts.			
" Schmiermaterial	* **			" — 01, ₈₆ "	$_{"}$ — 01,79 $_{"}$			
" Reparaturkosten (	(ausschließli	dy der Pro	vistonen)	" — 14, ₂₅	" — 15,89 "			
Durchschnittliche Ausgabe für Zugkraftskoften								
im Ganzen .				" — 71, ₃₅	" — 74, ₉₁			

#### B. Die Wagen und ihre Leistungen.

In ber Bahl ber Wagen ift im Laufe bes Berichtsjahres eine unerhebliche Beränderung einsgetreten; es ift nämlich ein einziger vierrädriger Personenwagen (als Probewagen für die Zürich-Luzerner Bahn) angeschafft worden. Die in Bestellung gegebenen sechs vierrädrigen, doppelbödigen Wagen zum Aleinvieh-Transport wurden erst im Beginn bes gegenwärtigen Jahres in Betrieb genommen.

Um Schluffe bes Jahres waren borhant	Den	en
--------------------------------------	-----	----

				H _a A		x = 12		300	1.5		Stuck:
1)	Person	enwag	en								134
0.41	mit	Achsen		•				•			412
	, ,	Siţpläţ	en I.	Klasse						•	368
	"	"	II.	"							2,019
	"	"	III.	"							4,100
							<u> Cotal</u>	der C	Sigpli	ige	6,487
	Durchsch:	nittlidye	Zahl	der E	sigpli	ige p	er W	agena	dise		15,75
2)	Güterr	vagen	•.	•				•	•	•	528
	mit	Achsen	v		•	•		•			1,140
	"	einer I	ragfr	aft voi	n Zer	itner.	•				91,280

### Sie bestehen aus:

22 achträbrigen Bepadmagen,

20 achträbrigen Güterwagen,

230 vierrabrigen gebedten Guterwagen,

253 vierrabrigen offenen Guterwagen,

3 vierräbrigen Pferbewagen.

### Es trafen :

auf	je	eine Lokomotive	44,34	Wagenachsen,
"	"	einen Kilometer Bahnlänge	2,31	Personenwagenachsen,
			6	Wittermagenachien

### Die Wagen ber Nordostbahn haben zuruckgelegt:

		1862.	1863.
Personenwagen	9.8	Uchfenkilometer.	Achsenkilometer.
auf der Nordostbahn		6,208,115	6,521,656
auf fremben Bahnen		1,750,613	1,573,328
	Total	7,958,728	8,094,984
Güterwagen			* .
auf der Mordostbahn		11,796,701	11,369,007
auf fremben Bahnen		5,207,023	5,026,427
	Total	17,003,724	16,395,434
haben fämmtliche Wagen	burchlaufen :		
auf der Nordostbahn		18,004,816	17,890,663
auf fremden Bahnen		6,957,636	6,599,755
	Busammen	24,962,452	24,490,418
	auf der Nordostbahn auf fremden Bahnen  Güterwagen auf der Nordostbahn auf fremden Bahnen  haben sämmtliche Wagen auf der Nordostbahn	auf ber Nordostbahn auf fremden Bahnen Total Güterwagen auf der Nordostbahn auf fremden Bahnen Total haben fämmtliche Wagen durchlausen: auf der Nordostbahn auf fremden Bahnen	Personenwagen Achsentilometer. auf ber Nordostbahn 6,208,115 auf fremden Bahnen 1,750,613 Total 7,958,728  Süterwagen auf ber Nordostbahn 11,796,701 auf fremden Bahnen 5,207,023 Total 17,003,724  haben sämmtliche Wagen durchlausen: auf der Nordostbahn 18,004,816 auf fremden Bahnen 6,957,636

#### Durchschnittlich hat:

	** *	14	1 × ¢	180	62.	18	63.
	1. jeder	Personenwagen !		Kilom.	15,913	 Kilom.	16,339
	2. "	Güterwagen .'	•	"	13,942	,,	13,475
	3. jede	Personenwagenachse	•	"	19,411	"	19,648
	4. "	Güterwagenachfe.		"	14,916	"	14,382
rückaeleat	•					14	

zurückgelegt.

Frembe Bahn wagen haben im Berichtsjahre auf unferer Bahn im Gangen 8,356,015 Achfenfilometer (gegenüber 8,502,434 im Borjahre) burchlaufen. Sievon fallen :

> 1. auf Personenwagen 1,168,744 Achsenkilometer 2. " Güterwagen 6,850,735 Bahnpostmagen 336,536 Total 8,356,015

Un Schmiermaterial ift fur bie Personen= und Guterwagen verbraucht worben:

	1862,	1863.
Del und feste Schmiere	<b>15</b> 18,353	tt 9,988
im Koftenbetrag von	Fr. 9,855. 86	Fr. 4,291. 81
per Achsenkilometer	<b>C</b> tê. 0,039	Cts. 0,016
Mit 1 16 Schmiere wurden zurückgelegt	Adsfenkilom. 1,448	Achsenkilom. 2,627,9

Schon in unferm letten Berichte haben wir hervorgehoben, bag bie Ersparnig an Schmiermaterial fur bie Bagen feit einer Reihe von Sahren in fteter Bunahme begriffen fei, fo zwar, bag mit bem gleichen Quantum Schmiere im Jahre 1862 etwas mehr als boppelt foviel Achfenkilometer gurudgelegt worden feien, als im Jahre 1858. Im Laufe des Berichtsjahres wurde nun ein noch gunftigeres Refultat erzielt, welches neben ber Berbefferung ber Schmiervorrichtungen hauptfächlich einer ofonomischeren Behandlung zu verdanken ift.

Für ben Unterhalt und die Reparatur der Wagen find, abzüglich der Brovifione-Buschläge für die Bertftätte, verausgabt worden:

			1862.		10	<b>1868</b> .	
im	Ganzen	Frkn.	174,666.	98.	Frkn.	140,296.	35
per	Achsenkilometer	, ,,		00,70	"	_	00,57

Sämmtliche Reparaturen find in ben eigenen Werkstätten bollzogen worben.

V. "Bahn-Telegraphie." Die Gefammt-Ausgaben fur die Beforgung des Bahn-Telegraphendienftes betrugen im Berichtsfahre Frin. 10,869. 32 Cts. (gegen Frin. 9,749. 30Cts. im Borjahre). 3m Laufe des Jahres wurden auf den Stationen Müllheim und Erlen Bahn-Telegraphen-Büreaux errichtet, so daß auf bem Bahnnetze ber Nordostbahn 20 Telegraphen=Stationen mit 26 Apparaten nach Morse's System bestehen. Die Zahl ber Beamten, welchen die Besorgung des Bahn=Telegraphen übertragen ist, betrug am Schlusse bes Jahres 41.

Im Ganzen find 21,772 Bahnbienftbepefchen beförbert worben, wobei indeffen bie regelmäßigen Anzeigen über ben Abgang und bie Ankunft ber Bahnzuge nicht inbegriffen find.

Die im ersten Abschnitte unsers letten Berichtes besprochene Bereinbarung zwischen dem eidgenöfssischen Postdepartement und den schweizerischen Bahnverwaltungen über die Benutung der Bahn= Telegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen ist für die Bahnhöse Zürich, Winterthur und Frauenfeld und die Stationen Andelsingen und Dietikon im Monat April, resp. Mai des Berichtsjahres in Kraft getreten. Bis zum Schlusse des Jahres haben diese 5 Büreaux zusammen 1,302 Privatdepeschen befördert.

VI. "Berschiedenes." Die unter biesem Titel in die Nechnung aufgenommenen Ausgaben belaufen sich auf Frkn. 41,657. 52 Cts. (gegenüber Frkn. 31,503. 63 Cts.). Sierin ift vor Allem die dem Bunde entrichtete Konzessionsgebühr für das Jahr 1862 mit Frkn. 18,500 inbegriffen. Den hinter-lassenen zweier bei Anlaß eines Unfalles auf der Station Müllheim, dessen im Verfolge dieses Berichtes noch Erwähnung geschehen wird, verunglückter Angestellter, eines Lokomotivführers und eines Kon-dukteurs, welche bei Ausübung ihrer Dienstpsticht tödtliche Beschädigungen erlitten haben, wurden, im hinblicke hierauf und mit Rücksicht auf ihre zahlreichen Familien, freiwillige einmalige Unterstützungs-beiträge von je Fr. 2,500 aus der Bahnkasse berabreicht.

Bergleichen wir schließlich bie "Total=Ausgaben für ben Bahnbetrieb" im Berichtsjahre mit benjenigen bes vorausgegangenen Jahres, fo betrugen bieselben:

								1862.			1863.	
im	Ganzen	:					Frkn.	2,287,398	. 48	Frkn.	2,422,509.	11.
auf	einen	Tag		•		•	,,	6,266.	84	"	6,637.	01
11	"	Rilo	meter	Bahr	ılänge		"	12,850.	55	"	13,609.	60
"	"	Tag	und e	inen s	dilome	ter	"	35.	20	<i>y</i> .	<b>37</b> .	28
"	"	Lofo	motiv	=Rilo	meter	•	"	2.	44	"	2.	62
"	"	Wag	genad)	fen = S	dilome	ter	,,,		08,60	"		$09_{,23}$

Die im Berichtsjahr eingetretenen vermehrteren Betriebskoften rühren zum größten Theile von erceptionellen Ausgaben (z. B. für Umänderung der Wagenkupplung Frkn. 64,159. 60 Cts., für Hauptreparaturen an Hochbauten u. f. w.)her, welche fämmtlich in der Einleitung dieses Berichts-Abschnittes
bereits besprochen worden sind und vorausssichtlich nicht sobald wiederkehren werden. Ueberdieß hoffen
wir, daß die im Beginn dieses Jahres in Kraft getretene namhaste Preisermäßigung der Steinkohlen
eine wesentliche Reduktion der Brennmaterialkosten herbeisühren werde.

Wir laffen hier noch eine furze Uebersicht ber in die Affetur ang aufgenommenen Objekte mit ben resp. Bersichterungssummen, sowie einige Bemerkungen über die im Laufe bes Berichtsjahres pors gekommenen Unfälle auf ber Bahn folgen.

Uffefurang. Es waren nachftehende Beträge verfichert :

4	~ 11	Gebäude	
1	36114	Monatino	•
	()+++	Stoundt	

	a)	im	Kanton	Zürich				Frkn.	1,935	,400.	_			
	b)	"	"	Thurgau	•			"	619	,700.	-			
	<b>c</b> )	"	"	Schaffha	usen	•		"	105	,400.				
	d)	"	"	Aargau				"	536	,450.		Frkn.	3,196,950	
2.	Fü	r T1	cansport	material (	(Loko1	motiven	ı und	Wagen	) .			"	4,196,866	
3.	"	$\mathfrak{B}$	rennmate	rial und	Mag	azinvor	räthe				•	"	553,280	
4.	"	$\odot$	üter auf	Lager	•							"	4,865,000	
5.	"	$\otimes$	üter im	Transpor	t begi	riffen .						. ,,	1,500,000	
6.	"	M	dobiliar i	in den Be	rwalt	ungs=	und (	Stations	3gebä1	iden :	und			
		N	derkstätte:	n .	•				•	•	•	"	1,005,450	
											Total -	Frkn.	15,317,546	~

Im Fernern waren bie im Raufhause Burid befindlichen Guter mit Frin. 1,000,000 perfichert.

Unfälle. Mit Bebauern ermähnen wir noch ber Unfälle, Die fich im Laufe bes Berichtsjahres auf ber Bahn ereignet haben. Um 18. Mai gerieth ber Schnellzug von Zurich nach Romanshorn bei ber Kreuzung auf ber Station Müllheim in Folge unrichtiger Weichenstellung auf einen Personenzug. Leiber mar ber Busammenftog ber beiben Buge nicht ohne traurige Folgen : ber Lokomotivführer bes Berfonenzuges und ein Kondufteur bes Schnellzuges wurden töblich verlett und ftarben, ber lettere am Abend bes nämlichen Tages, ber erstere nach mehrtägigem Krankenlager. Glücklicherweise ift jedoch keiner der Bassagiere erheblich beichäbigt worben. Den Sinterlaffenen ber beiben Berunglückten liegen wir, wie ichon fruher bemerkt wurde, freiwillige Unterftugungen aus ber Bahnkaffe zukommen ; biefelben beziehen überdieß regelmäßige Jahresbeitrage aus ber Unterftugungstaffe fur Die Angeftellten. Den Beichenwarter, beffen Dienftnach= laffigfeit biefen Unfall herbeigeführt, haben wir bem guftanbigen Gerichte gur Beftrafung überwiefen. - Beim Uebergang ber Schaffhauserstraße zwischen Andelfingen und Marthalen wurde am 22. Juni ber pierjährige Rnabe eines Bahnwarters bom Schnellzuge Schaffhausen : Binterthur getöbtet. Der Rnabe muß, mahrend fein Bater ben bienftlichen Berrichtungen nachgieng, unbeachtet auf bie Bahn gerathen fein. — Am 16. Juli Rachts wurde in ber Nahe ber Thurbrude bei Andelfingen ein junger Mann, aus Burttemberg, bom Bahnzuge überfahren und getobtet. Die nahern Berumftanbungen berechtigen zu bem Schluffe, bag berfelbe ben Tob gefucht habe. — Am 30. gl. Mts. gerieth in ber Rahe von Döttingen eine altere Frau, Die, wie fich herausstellte, blobfinnig und beinabe gehorlos mar, ebenfalls aus Unporfichtigkeit unter einen Bahnzug und fand babei ihren Tob. — Gin außerhalb bes Bahnhofes Winterthur auf ber Bahn beschäftigt gewesener Arbeiter wurde am 5. September in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem Bahnzuge erfaßt und ftarb an ben babei erlittenen Berlegungen. —

Im nördlichen Tunnel-Einschnitte bei Derlifon wurde am 10. November Abends ber Leichnam eines Mannes gefunden, welcher von einem Bahnzuge getöbtet worden war. Da sich an jener Stelle kein Weg-Uebergang besindet und der Verunglückte daher die Bahn in unbefugter Weise betreten hatte, so muß der Tod als Folge seiner eigenen Unvorsichtigkeit bezeichnet werden. — Endlich fand am 4. Dezember ein älterer Mann, welcher in der Nähe von Kemptthal trot des bestehenden Verbotes auf die offene Bahn getreten war, durch einen vorüberfahrenden Bahnzug, dessen Herannahen er ohne Zweisel nicht wahrgenommen, seinen Tod.

Es erübrigt uns noch, der Betriebsthätigkeit der beiden Gulfsanstalten unserer Bahnunterneh= mung, der Dampfichifffahrte=Anstalt auf dem Bodenfee und der Werkstätte, zu erwähnen.

#### a) Dampfichifffahrt auf dem Bodenfee.

Im Laufe bes Berichtsjahres haben unsere Dampsboote, wie in ben vorausgegangenen Jahren, regelmäßige tägliche Fahrten zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, Lindau (resp. Bregenz), Rorsschach und Schaffhausen ausgeführt; lettere wurden indessen, soweit sie die Tour Konstanz-Schaffhausen betrafen, am 31. Oktober eingestellt.

Wir laffen hier zunachft eine Ueberficht ber "Cinnahmen" und "Ausgaben" ber Dampffchiff- fahrtsanftalt folgen.

### Einnahmen.

1862.				18	63.	
Frfn.	Cts.	Prozente.		Frfn.	Cts.	Prozente
131,481	82	38,57	I. Personen = Transport	123,073	21	39,10
			II. Gepäck=Transport	1,319	84	0,49
8,798	75	2,58	III. Pferde = und Vieh = Transport	12,228	73	3,88
123	46	0,04	IV. Transport von Equipagen und außer= gewöhnlichen Gegenständen	124	25	0,04
183,630	54	53,87	V. Güter=Transport	157,594	76	50,07
16,854	73	4,94	VI. Berschiedenes (Post-Transport, Schlepp: und Flögerlöhne)	20,412	58	6,49
340,889	30	100	Total=Cinnahmen	314,753	37	100

Ausgaben.

18	862.			1863	
Frfn.	Cts.	Prozente.	Frfn	. Cts.	Brogente.
,			I. Befoldung 2c. d. Abministrationspersonals 12, II. Besoldung, Löhne und Ersparnisprämien	959 45	5,34
69,772	34	27,85		516 97	24,94
W 25			III. Bekleibung besselben 2,	825   64	1,47
2,060	58	0,82	IV. Bureau = Bedurfniffe, Druck= 2c. Koften . 2,	266   02	0,93
123,653	17	49,36	V. Brenn=, Schmier= und Bugmaterial . 112,	176 96	46,23
25,616	81	10,22	VI. Unterhalt und Erneuerung ber Schiffe . 25,	402   38	10,47
		_	VII. Affekuranz ber Schiffe 2c 3,	510   40	1,45
29,431	09	11,75	VIII. Berfchiedenes 22,	970   60	9,47
250,533	99	100	Total=Ausgaben 242,	628 42	100

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich, ift im Betriebsjahre 1863 sowohl in der Nechnung über die Einnahmen als auch bei den Ausgaben der Dampsboote eine von dem bisherigen Modus etwas abweichende Aubrizirung eingeführt worden. Die Besoldungen zc. des Verwaltungs= und des Schiffspersonals, sowie die Bekleidungskosten werden von nun an getrennt aufgeführt werden; im Titel VII sind außer der Assetzagebühr der Schiffe auch die Versicherungsprämien für die Materials vorräthe und die Güter enthalten; der Titel VIII schließt u. A. auch die Sasengebühren und Platzspesen in sich.

Der Netto-Ertrag der Dampsboote belief sich im verstoffenen Jahre auf Frkn. 72,124. 95 Cts. (gegenüber Frkn. 90,355. 31 Cts. im Jahre 1862). Der diesfällige Ausfall ist hauptsächlich der Minderseinnahme im Gütertransport zuzuschreiben, dessen wir weiter unten kurz erwähnen werden.

Mit unfern Booten find beforbert worben :

	<b>1862</b> .	<b>1863</b> .
I. Bersonen:	Anzahl.	Anzahl.
erste Klasse	24,063	22,931
zweite Klasse	64,571	67,624
	88,634	90,555
II. Güter:	Bentner.	Bentner.
Normal= und Ausnahmsklaffe, Getreibe	857,215	910,045

Ungeachtet biefer Zunahme in ber Zentnerzahl erweist bie Rechnung über bie Einnahmen vom Gütertransport gleichwohl einen Ausfall, welcher namentlich dem Umstande zuzuschreiben ift, daß im verflossenen Jahre in Folge der Eröffnung der babischen Bahn von Waldshut nach Konftanz der Güter-

verkehr zwischen Schaffhausen und bem Obersee, welcher wegen ber längern Transportstrecke auch bie höchsten Transporttaxen zu bezahlen hatte, sich nicht unerheblich verminderte, so daß der Taxdurchschnitt sich ungunftiger gestalten mußte, als es früher der Fall war.

Im Berichtsjahre haben unsere Boote in 6,262 Zeitstunden 101,739 Kilometer zurückgelegt (gegen= über 6,685 Zeitstunden mit 104,630 Kilometern im Jahre 1862). Der durchschnittlich in einer Zeitstunde durchlaufene Weg beträgt demnach 16,24 Kilometer (gegen 15,65 im Vorjahre).

An Brennmaterial wurden verbraucht:

					186	<b>2</b> .	<b>1863</b> .
Holz					Rubikfuß	66,312	Kubikfuß 49,968
Stein	nkohlen.	•	•		Bentner	55,837	Bentner 53,122
mit einem Rofte	naufwand	von z	usar	nmen	Frfn. 118,	141. 64	Frfn. 102,540. 85
Reduzirt man	bas ange	egebene	DI	uantum	Brennholz	in Steinkohl	en, so erhält man
						1862.	<b>1863</b> .
1) einen	<u> Totalverb</u>	raudy			. von	<b>1862</b> . Irn. 61,595	
	Totalverb Durchschn				. von		
2) "		ittsver)	brau	dy			

Der Verbrauch an Schmiermaterial betrug 1,940 Pfund Del und 4,216 Pfund Talg mit einem Kostenauswand von Frfn. 3,947. 07 Cts. (gegen Frfn. 3,654. 77 Cts. im vorausgegangenen Jahre). Auf einen zurückgelegten Kilometer kommt 0,0605 Pfund (im Jahre 1862: 0,0510 Pfund).

Für ben Unterhalt und bie Reparaturen ber Schiffe sammt Ausruftung u. f. w. wurden im Berichtsjahre Frin. 25,402. 38 Cts. (gegen Frin. 25,616. 81 Cts. im Vorjahre) ausgegeben.

Die burch fch nittlichen Ausgaben für Brenn= und Schmiermaterial, sowie für Unterhalt und Erneuerung betrugen per Fahr=Rilometer:

	1862.	1863.
1) für Brennmaterial	Frfn. 1. 12,91	Frfn. 1. 00,78
2) " Schmiermaterial	$_{"}$ — 03,49	"
3) " Unterhalt und Reparaturen	" — 24,48	" — 24, ₉₆
Total=Ausgaben	Frkn. 2. 40	Frfn. 2. 38

Die Berficher ungefumme für die Transportguter ber Dampfboote blieb im Berichtsjahre auf ben frühern Betrag von Frin. 150,000 für jebe Fahrt feftgesett.

Wie im vorausgegangenen Jahre waren auch im letten Jahre 6 Dampfboote mit 3 Schleppfchiffen im Betrieb.

Nachdem ber bisherige Verwalter unserer Dampsboote, Gerr D. Spengler, auf seinen Bunsch am 30. April von seiner Stelle entlassen worden, übertrugen wir die Besorgung ber dießfälligen Funktionen vom 1. Mai ab provisorisch ber Bahnhof-Inspektion Romanshorn.

Ueber ben Personalbestand ber Dampfichifffahrtsanstalt gibt ber am Schlusse bei Berichtes beigesfügte allgemeine Personaletat ber Nordostbahn nähern Aufschluß.

#### b) Werfstätte.

Außer ben an ben Lokomotiven und Wagen nöthig gewordenen Reparaturen ift auch die Umander rung der schon oben erwähnten nunmehr mit englischem Auppelspstem versehenen 279 Güterwagen ausschließlich in der eigenen Werkstätte der Bahn vollzogen worden. Ueberdieß wurden in derselben mehrere Drehscheiben, eine größere Anzahl Schotterwagen, Weichen u. s. w. neu angesertigt. Endlich besorgte sie den Umbau des Dampsbootes "Rhein". Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres in der Werkstätte beschäftigten Arbeiter betrug 226 (3 weniger als im Jahre 1862).

Die Rechnung über bie Werkstätte gestaltete fich wie folgt:

	1862.	1863.
Einnahmen	Frfn. 1,175,414. 24	Frfn. 1,171,826. 85
Ausgaben	,, 1,062,585. 52	,, 1,046,480. 99
Netto=Ertrag	Frfn. 112,828. 72	Frfn. 125,345. 86

### D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Das Berhaltniß zwischen Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich — ben Salbo-Bortrag, sowie ben Ertrag bes Dampsbootbetriebs nicht berudfichtigt und von dem Ertrag bes Interesse-Conto nur die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Quote gerechnet — wie folgt:

	1862.							<b>1863</b> .	
Frfn	. 5,784,371. 0		. Gi	nnahmen			Frfn.	5,745,709.	40
"	2,287,398. 4		. Au	ısgaben			"	2,422,509.	11
Frfn	. 3,496,972. 5	55 .	. N	einertrag	,		Frkn.	3,323,200.	29
	60	,45 Reine	rt'rag in	Prozenten	der Bru	tto=Eir	rnahme:	<b>57</b> ,84	
Frfn	. 19,645. 91	. ,	pro	Bahnkilo	meter		. Fr	fn. 18,669.	66
' "	9,580. 74	. ,,,	"	Betriebst	ag .			, 9,104.	66
"	53. 82	. "	,,	Tag und	Bahnkil	lometer		, 51.	15
1/	3. 73	• "	"	Lokomotik	-Rilome	ter	. ,	3.	60
. "	<b>—</b> 13, ₁₆	5 • "	"	Wagenach	fenkilom	eter			12,66

Bufolge dieser Bergleichung erscheint das Berhältniß der Betriebsausgaben zu den Brutto-Einnahmen für das Jahr 1863 nicht als ein so günstiges, wie es in den frühern Jahren der Fall war. Diese Erscheinung ift, neben der eingetretenen kleinen Berminderung der Brutto-Einnahmen, dem Umstande zuzuschreiben, daß wesentlich in Folge der im Abschnitt IV, C erwähnten außerordentlichen Ausgaben die letztährigen Betriebskoften eine ausnahmsweise hohe Ziffer erreicht haben.

Mit Einschluß bes Salvo-Vortrages vom Jahr 1862 im Betrage von Frkn. 102,918. 36 Cts., sowie bes Metto-Ertrages bes Dampsbootbetriebes und bes ganzen Ertrages bes Interessen-Conto berechnet sich für bas Jahr 1863 bie gesammte Reineinnahme auf Fr. 3,537,930. 92 Cts., also Fr. 218,236. 03 Cts. weniger als im Vorjahre.

Dagegen ift in Folge ber Conversion bes 5 prozentigen Anleihens von Fr. 7,100,000 in ein 4prozentiges, bie Ausgabe für die Verzinsung der Anleihen von Fr. 1,093,676. 94 Cts. auf Fr. 1,074,125. 36 Cts. gesunken.

Der nach Abzug dieser Zinsenausgabe sich ergebende reine Ueberschuß im Betrage von Franken 2,463,805. 56 Ets. erhielt in Gemäßheit bes dießfälligen Beschlusses bes Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Frkn. 2,081,330. — Cts. = 71/4 Prozent bes Aktienkapitals, wurden als Dividende an die Aktionäre vertheilt.

" 247,655. 17 " = 7 " ber Reineinnahme, wurden dem Reserve-Conto gutgeschrieben, welcher auf Ende des Betriebsjahres eine Höhe von Fr. 1,849,105. 09 Cts. erreicht hat.

" 134,820. 39 " . . . wurden auf die Betriebsrechnung des laufenden Jahres übergetragen.

Am Schlusse unserer Berichterstattung über ben Betrieb angelangt, geben wir im Nachstehenden noch eine Uebersicht bes Bersonalbestandes, sowie einige Bemerkungen über die Unterftühungsund Krankenkasse für die Angestellten.

#### 1. Perfonal : Ctat.

Um Enbe bes Jahres beftanb bas Berfonal aus folgenden Beamten und Angestellten:

### A. Bahnbetrieb.

I Allgemeine Berwaltung.	II. Bahnunterhaltung.
Abjunkten ber Direktion	2 Bahn=Ingenieur
Betriebs=Chef	1 Bureau bes Bahn-Ingenieurs 8
Revisor nebst Gehülfen	5 Ober=Bahnaufseher und Bahn=Aufseher 11
Chef der Betriebs=Kontrole	1 Bahnwärter
Büreau des Betrichs-Chefs und Wagen-	280
	7 III. Expeditionsdienst.
Kontroleure und Kontrole=Gehülfen . 2	3 Bahnhof=Borftande und beren Gehülfen 11
Billetdrucker und Abwart	Ginnehmer, Gepackerpedienten u. Gehülfen 23
Maschinenmeister, Abjunkt und Zeichner	4 Güterexpedienten, Güterschaffner, Ge=
Berkstätte=Buchhalter und Gehülfen .	6 hülfen und Frachtbezüger 84
Werkführer	3 Portiers, Abwärte und Nachtwächter . 30
Magazinverwalter und Gehülfen	4 Stationseinnehmer und Gehülfen . 39
Magazindiener und Abwart	4 Telegraphisten und Gehülfen 5
6	3 Uebertrag: 192

Uebertrag:	192	
Wagenmeifter und Gehülfe	2	
Wagenkontroleure	6	IV. Fahrdienst.
Wagenauffeher und Wagenwärter .	43	Lokomotivführer und Beizer 56
Gepäckträger	15	Bugführer und Kondukteure 67
Arbeiter für Güterverladung	249	Lokomotivpuger und Wagenwäscher . 33
	507	156

Total: 1,006 (gegen 998 im Borjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlange 5,65 Ungeftellte.

### B. Dampfschifffahrt.

1	Verwaltungs=Gehülfe,	4	Rapitane und Schiffsführer,
1	Buchhalter,	7	Steuermanner und Schleppfchiffführer,
1	Sefretär,	5	Maschinisten,
4	Expedienten,	10	Heizer,
1	Büreaudiener,	<b>1</b> 5	Matrofen.

Bufammen 49 Angeftellte.

#### 2. Unterftütungs- und Rrantentaffe.

a. Unterstützungskasse. Die Iahres-Rechnung für 1863 weist an "Einnahmen" ben Betrag von Fr. 184,418. 07 Cts. aus. Darunter erscheinen: Fr. 152,159. 72 Cts. Salbo vom vorhergegangenen Jahre, Fr. 20,152. 15 Cts. obligatorische Beiträge der Angestellten u. s. w. Die "Ausgaben" betrugen Fr. 7,592. 02 Cts., nämlich: Fr. 1,700. 94 Cts. Rückerstattung der Beiträge an ausgetretene Angestellte, Fr. 1,864. 90 Cts. Berpstegungs = und Beerdigungskosten, Fr. 1,260. freiwillige Aversal = Beiträge an solche Hinterlassene von Angestellten, welche nach Maßgabe der Statuten zu keinen Bezügen berechtigt gewesen wären, Fr. 2,691. 14 Cts. statutengemäße Jahres-Beiträge an die Hinterlassenen von verunglückten Angestellten u. s. w. Die durchschnittliche Mitgliederzahl der Unterstützungskasse betrug im Berichtsjahre 776.

Gegen ben Schluß bes Berichtsjahres trafen wir Namens ber Unterftügungskaffe für die Angestellten mit der schweizerischen Rentenanstalt in Zürich eine Uebereinkunft, gemäß welcher sämmtliche Angestellte, welche Mitglieder der Unterstügungskasse sind, bei der Rentenanstalt aufs Ableben versichert werden, ohne daß dadurch dem Bezuge der statutenmäßigen Unterstügungsbeiträge für die Zukunft Eintrag geschieht. Der Vertrag trat am 1. Januar I. J. in Kraft. Die Statuten der Unterstügungskasse wurden — mit Zustimmung der Tit. Direktion des Innern des Kantons Zürich — auf den gleichen Zeitpunkt dem Inhalte dieser Uebereinkunft entsprechend modisizirt.

b. Krankenkasse. Dieser Kasse gehören alle im Taglohn angestellten Arbeiter und Bedienssteten an. Am Schlusse bes Berichtsjahres betrug der Aktiv-Saldo der Kasse Fr. 15,821. 94 Cts. (gegen Fr. 13,465. 99 Cts. im Jahre 1862); die Ausgaben betrugen Frkn. 9,010. 42 Cts., die durchschnittliche Mitgliederzahl belief sich im Berichtsjahre auf 540.

### V. Bahnban.

Der Ausbau ber Nordoftbahn und ihrer Zubehörden ist während bes Berichtsjahres neuerdings weiter geführt worden.

Den Bahnhof Burich vorerft anlangend, wurde in dem Guterbahnhofe eine Reihe belang= reicher Sochbauten zur Ausführung gebracht. Der Bau einer erften Abtheilung bes Nieberlagshaufes, beffen ichon in bem letten Geschäftsberichte gebacht worben ift, murbe in bem Berichtsjahre vollendet. Die Koften biefer 730' langen Abtheilung, welche burd quer bas Gebaube burdichneibenbe Brandmauern wieder in einzelne abgeschloffene, babei aber boch unter fich zusammenhangende Unterabtheilungen abgetrennt ift und in welcher die Bureaux fur die Berwaltung ber Niederlagshäuser und fur die eibg. Bollverwaltung angebracht find, belaufen fich, abgefeben von dem Bauplate, ben zugehörigen Schienengeleifen und Drehfcheiben, fowie ben Strafen, welche um bes Nieberlagehaufes willen erftellt werben mußten, auf die Summe von rund Frfn. 440,000. Rad ben mittlerweile gemachten Erfahrungen erweist fich die Konftruttion und die gange Ginrichtung ber gur Ausführung gebrachten Abtheilung bes Niederlagshaufes als burchaus zweckmäßig, fo daß die für ben Fall bes Bedurfniffes in Aussicht genommene Berlangerung besfelben in gang übereinstimmenber Beife wird gebaut werben können. Während des Berichtsjahres wurde ferner in dem Guterbahnhofe eine neue Lokomotivremife in Angriff genommen. Diefelbe ift in ben letten Tagen zur Bollendung gebracht worben. Gie foll wefentlich zur Unterbringung der für den Dienst auf der Bahnlinie Burich = Bug = Luzern erforderlichen Lokomotiven bienen. Die Remise enthält 13 Geleise. Die Roften berfelben belaufen fich, abgefehen bon bem Bauplate, ben zugehörigen Schienengeleifen und ber zu ber Remife führenden Bafferleitung auf rund Frin. 80,000. Es wurden fodann im Berichtsjahre an ber außerften nordlichen Grenze bes Guterbahnhofes zwei boppelte offene Schuppen zur Unterbringung von feuergefährlichen Gegenftanben angebracht und endlich murben bie Lokomotiv= und bie Wagenremife, welche fich auf bem von ber ehemaligen Oftweftbahngefellichaft im Rankhofe bei Lugern erftellten, in Folge ber Abanberung bes Traces ber Eifenbahn zwischen Chifon und Lugern entbehrlich gewordenen Bahnhofe befunden hatten, unter Bergutung bes Berthes biefer Objecte an bie Gifenbahnunternehmung Burich=Bug=Luzern nach bem Guter= bahnhofe in Burich gebracht, bort ber Längerichtung nach an einander angebaut und in nicht unerheblicher Weise vergrößert. Die in folder Weise entstandene umfangreiche Remise ift zur Unterbringung von Wagen bestimmt und bient baburd jur Befriedigung eines unläugbaren Bedurfniffes. — Bir haben die gewöhnliche Fahrbrücke über die Sihl, welche von der Nordoftbahngefellschaft zur Herstellung ber Fahrverbindung ber Stadt Burich und des Personenbahnhofes mit bem Guterbahnhofe erbaut und mittlerweile auch dem öffentlichen Berkehre ohne irgend welche Beschränkung anheimgegeben worden ift, im Laufe bes Berichtsjahres theilweife umbauen laffen. Die Brude ift aus zwei eifernen Sitterlängsträgern, welche burch eiferne Querträger verbunden find, conftruirt. Auf diesen Querträgern

lag ein eichenes Gebalfe, welches die Fahrbahn unterftugte. Die legtere bestand aus einem eichenen und über bemfelben aus einem tannenen Dielenbelage. Berechnungen, welche an der Sand der gewonnenen Erfahrungen über bie Unterhaltungetoften ber Brude angestellt wurden, führten zu bem Ergebniffe, baß alles Holzmaterial an ber Fahrbahn ber Brude beseitigt und burch eine Eisenkonstruktion erseht werden muffe. Dabei erichien es als angemeffen, gleichzeitig mit einer folden Umanberung ber Brude auch eine Berftartung berfelben eintreten zu laffen. In Folge beffen wurden auf den Längs= und Querträgern Auffäte angebracht. Das Gebälfe von Eichenholz wurde durch eiserne Tragebalken ersett. An der Stelle bes Belages von Dielen wurde ein folder von Wellenblech angebracht. Ueber ben lettern wurde ein Schotterbett, welches aus einer foliben Betonlage und barüber eingelegtem Steingeschläge aus Alpenkalk besteht und das Durchsickern des Wassers bis zum Wellenblechbelage ganzlich verhindert, ausgebreitet. Diefes Schotterbett bilbet die Fahrbahn ber Brucke. Die Gefammtkosten des Umbaues ber Brucke in ber eben befdriebenen Beise beliefen fich nach Abzug bes Werthes des beim Umbaue gewonnenen Holzmateriales auf die Summe von Frin. 36,034. 61 Cts. Wenn wir noch befonders hervorheben, daß die bedeutenden Roften ber herstellung, der Unterhaltung und des Umbaues der Brude über die Sihl beim Bahnhofe ausichlieflich von ber Nordoftbahngefellichaft getragen werben, obgleich bie Stadt Burich, in ihrer boppelten Eigenschaft als staatliche Korporation und als Eigenthümerin eines sehr umfangreichen Landkomplexes jenfeits ber Sihl, biefer Brude mindeftens ebenso bedurftig ift als bie Bahngefellichaft, so gefchieht es lediglich im Sinblicke auf die Angriffe, welche mitunter gegen unfere Unternehmung beshalb gerichtet werben, weil fie fich zur Berabreichung eines Beitrages an Die Koften ber Brude über Die Limmat beim Bahnhofe nicht hat veranlaßt sehen können. — Die Planarbeiten für das projektirte neue Aufnahms= gebäude mit Einsteighalle im Perfonenbahnhofe sind ihrem Abschlusse nahe. Sehr eingehende Untersuchungen, die mahrend bes Berichtsjahres vorgenommen wurden, haben gezeigt, daß die fruher beabsichtigte Bereinigung der für die Zentralverwaltung erforderlichen Lokalitäten mit dem Aufnahmsgebäude sich sowol vom finanziellen als vom dienstlichen Standpunkte aus kaum empsehlen dürste. Es wurden beshalb neue Plane in Bearbeitung genommen, bei welchen von ber Borausfetung ausgegangen wird, daß die Bentralverwaltung in einem befondern, von bem Aufnahmegebaude im Bahnhofe getrennten, mehr im Bentrum bes gewöhnlichen Verkehres befindlichen Gebaude untergebracht bleiben folle und daß in dem Aufnahmegebäude nur fo viel Lokalitäten für die Berwaltung herzustellen seien, als bom Standpunfte des Dienstes oder auch der Architektur des Gebäudes aus als erforderlich erscheine. Der erfte Entwurf ber auf biesen neuen Grundlagen angefertigten Plane ift mittlerweile wieder zum Gegenstande vielfacher Mobifikationen fowol mit Rudficht auf die innere Ginrichtung ale bie außere Ausstattung bes projektirten Aufnahmsgebaudes und feiner Bubehörben gemacht worben und noch find die daherigen Arbeiten nicht zum ganglichen Abichluffe gediehen. Dazu kommt, daß rucffichtlich ber Ausbehnung, welche bem Aufnahmsgebäude gegeben werben foll, noch Unterhandlungen mit ber Stadt Burid burdzuführen find, beren Wieberaufnahme gemäß bem Buniche ber ftabtifchen 216= orbnung nicht por bem befinitiven Abichluffe bes Bertrages zwifchen bem Kanton und ber Stadt Burich betreffend die Frofdengrabenstraße und bas Bahnhofquartier Statt finden follte. Immerhin geben wir uns ber zuversichtlichen Soffnung bin, bag bie Blane fur bas neue Aufnahmegebaube fammt Ginfteig=

halle und übrigen Bubehörden mahrend der ersten Sälfte des gegenwärtigen Jahres abschließlich werden feftgestellt werden können und daß es möglich fein wird, die Ausführung der Baute im Spätjahre in Angriff zu nehmen. Lägt auch ber Ausbau bes Berfonenbahnhofes langer auf fich warten, als uns felbst erwunscht ift, so barf hinwieder nicht außer Acht gelaffen werden, bag es fich bei bemselben um bie Löfung eines Problemes von ber größten Schwierigkeit handelt und daß bei den ftets neu auftaudenden Bedurfniffen, benen ber Bahnhof zu genugen berufen ift, ein besonnenes Borgeben bie ficherften Garantieen fur eine allseitige und andauernde Befriedigung ber vielfachen Unforderungen, welche an ein foldes Bauwert gestellt werden, darzubieten geeignet fein durfte. Der Bau bes befini= tiven Aufnahmsgebäudes wird an und für fich icon mit Ruckficht auf ben großen Umfang, ben es erhalten foll, viel Zeit in Unspruch nehmen. Dieß wird aber in noch erheblich höherm Grabe beshalb ber Fall fein, weil bas befinitive Aufnahmsgebäude an ber Stelle bes gegenwärtigen und, mahrend bas lettere für ben Betrieb benutt wirb, aufgeführt werben foll. Um mahrend ber aus ben angeführten Gründen voraussichtlich eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmenden Bauperiode die Uebelftande, welche mit ber raumlichen Beschränktheit bes gegenwärtigen Aufnahmegebäudes verbunden find, thunlichft zu mildern, haben wir verschiedene bauliche Einrichtungen in provisorischer und wenig kostspieliger Weife zur Ausführung bringen laffen zu follen geglaubt.

Auf bem Bahnhofe Schaffhaufen wurden während des Berichtsjahres auf Grundlage stattgehabter Bereinbarungen mit der großherzoglich badischen Bauverwaltung theils von der lettern,
theils von uns diejenigen Bauten in's Werf geset, welche erforderlich waren, um die Mitbenutzung
bes Bahnhoses Schaffhausen durch die badische Staatsbahn auf den Zeitpunkt der Eröffnung der
Bahnstrecke Waldshut-Konstanz zu ermöglichen. Die Kosten dieser Bauten wurden von Baden getragen.

Auf bem Bahnhofe Romanshorn wurde für die Schiffsbauwerkstätte ein Schuppen zur Untersbringung des Nutholzes erstellt. Die provisorischen Getreideschuppen, welche an die Einsteighalle angeslehnt worden waren, wurden auf den Lagerplat hinter den wesentlich für die Aufnahme von Getreide bestimmten großen Schuppen versetzt.

Auf der Station Weinfelden haben sich die Wartlokale und Büreaux, welche in dem Güterschuppen provisorisch eingerichtet worden waren, immer mehr als unzulänglich herausgestellt. Wir haben in Folge dessen die Erbauung eines neuen definitiven Stationsgebäudes mit Trottoir und eisernem Bordacke beschlossen. Es wird in demselben auch ein Lokal für die Postverwaltung hergestellt. Ein Nebengebäude mit Waschtücke und Abtritten für das Publikum wird hinzugesügt. Der Güterschuppen kann nunmehr in seinem ganzen Umfange zu seiner eigentlichen Bestimmung verwendet werden. Diese Beränderungen haben es möglich gemacht, die vorstehende Rampe an dem Güterschuppen, welche bisher als Trottoir zum Einsteigen benutzt worden ist, zu beseitigen, in Folge wessen nunmehr auf der Station Weinselden ein drittes Geleise, welches speziell für die Ausstellung von Güterwagen bestimmt ist, hergestellt werden kann. Diese Bauten, welche im Berichtsjahre in Angriff genommen worden sind, werden vorsaussichtlich bis zum Juli des gegenwärtigen Jahres zur Bollendung gebracht werden.

Auch auf mehrern andern Stationen find im Laufe des Berichtsjahres Vervollständigungsbauten, beren Aufzählung hier zu weit führen würde, vorgenommen worden.

Der mährend bes Jahres 1863 Statt gehabten Bermehrung bes Transportmateriales ift bereits in einem frühern Abschnitte gedacht worden. Un demselben Orte haben wir auch bavon Melbung gethan, daß die in dem Jahre 1862 begonnene Umanberung ber Kupplung ber Güterwagen im Berichtsjahre durchgeführt worden ift.

Auf Grundlage ber schon in einem frühern Geschäftsberichte erwähnten Bereinbarung mit ber eibg. Telegraphenverwaltung sind im Berichtsjahre die Telegraphenlinien Weinfelden=Romanshorn, Winterthur-Schaffhausen und Baden-Aarau in der Art umgebaut worden, daß eiserne, in steinernen Sockeln befestigte Stangen an die Stelle der hölzernen gebracht worden sind. Es werden die sämmt- lichen Telegraphenleitungen längs der Nordostbahn in solcher Weise umgestaltet sein, nachdem die eben in Angriff genommenen Arbeiten zum Umbaue der einzig noch im Rückstande befindlichen Linie Zürich-Altstätten ihr Ende erreicht haben werden.

Während bes Berichtsjahres ift endlich die Abrechnung mit ber großherzoglich babischen Berwaltung betreffend die Eisenbahnbrücke über ben Rhein bei Waldshut zu abschließlicher Erledigung gebracht und ebenso auch, abgesehen von einem einzigen, besonderer Berhandlung vorbehaltenen Punkte, die Summe vereinbart worden, welche Baben unserer Gesellschaft für die Erwerbung des Miteigenthums an dem Bahnhofe Schaffhausen in seiner frühern, bloß auf den Dienst der Nordostbahn berechneten Gestaltung zu bezahlen hat. Die daherigen Saldisind ausbezahlt und in die Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn vom Jahre 1863 aufgenommen worden.

Im Laufe bes Berichtsjahres ift die Katasteraufnahme ber Nordostbahn auch noch auf ber Bahnstrecke Bürich=Baben erfolgt. In Folge bessen sind nun die besinitiven Katasterpläne und Kataster=bücher bes gesammten Neges ber Nordostbahn zur Vollendung gebracht.

Wir haben ichon in unserm letten Geschäftsberichte erwähnt, bag bas Dampfboot "Rhein" in bem abgelaufenen Jahre werbe in Reparatur genommen werden muffen. Es ift dieß wirklich geschehen. Die Reparaturkoften sind in Festhaltung bes schon für bas Rechnungsjahr 1862 zur Anwendung gebrachten Versahrens dem Reservesond zur Last geschrieben worden.

### VI. Gefellichaftsbehörden.

Es haben im Laufe bes Berichtsjahres feine Beranderungen in bem Beftande ber Sefellichaftes behörden ftattgefunden.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 3845 Geschäfte, ber Verwaltungerath in 5 Sitzungen 15 Geschäfte.

Um Schluffe ber Berichterstattung über unsere Geschäftsführung mahrend bes Jahres 1863 angelangt, versichern wir Sie, Sit., unserer vollfommenen Sochachtung.

Bürich, ben 18. April 1864.

Namens der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Efcher.

- I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn=Gesellschaft vom Jahre 1863,
- II. Rechnung über die Vollendung des Baues der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1863,
  - III. Bilanz auf 31. Dezember 1863

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1863.

# 1. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ginnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.			R A			
I. Bersonentransport II. Gepäcktransport . III. Pserbe= und Vieh¦=Transport IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen	2,278,869 121,379 89,502	98 82 43				
Gegenständen	7,027 2,839,973	87 98	r 000 mr 4	00	,	
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.	2 %		5,336,754	08	~	
I. Bachts und Miethzinse II. Bergütung für Benutzung von Wagen der Nordostsbahn auf andern Bahnen III. Zinse von außgeliehenen Geldern VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes V. Nettoertrag des Dampsbootbetriebes IV. Nettoertrag der Kaushausanstalt in Zürich VII. Berschiedenes	76,249 27,294 159,687 125,345 72,124 1,068 58,997	59 09 32 86 95 60 18				
			520,767	59	5,857,521	67
Nebertrag aus ber Betriebsrechnung vom Jahre 1862	•				102,918	36
Summa der Einnahmen			-		5,960,440	03
,	The state of the s					

# Nordostbahn = Hesellschaft vom Jahre 1863.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Gisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sigungsgelber und Gehalte bes Personals ber Censtralberwaltung 2. Reiseauslagen 3. Miethe, Seizung und Beleuchtung ber Büreaulokale 4. Büreaubebürsniffe, Drucks und Insertionskoften 5. Porti			95,517 4,646 5,669 27,340 4,803	07 06 85 66 66	*	
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz bes Mobiliars			1,406	44	139,383	74
II. Unterhaltung der Bahn nebst Bubehörden.					,	
1. Befoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenteure, Bahnaufsehr und Bahnwätter)  2. Büreaubedürsnisse des Bahnaufsichtspersonals  3. Betleidung des Bahnaufscherers  4. Unterhaltung des Bahnstörpers  5. " der Kunstbauten  6. " des Oberbaues  7. " der Einfriedungen, Barrieren u. s. f. s. " der technischen Einrichtungen der Bahnöse  9. " der Gehäude  10. " d. Arbeitsgeschires d. Bahnwärteru. s. f. s. 1. Räumung von Schnee und Eis			245,234 2,222 11,139 12,892 10,569 66,666 8,812 9,944 46,967 16,253 339	96 56 71 30 25 12 16 30 26 92 34	431,041	88
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.  a. Befoldung und Entschäbigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Bortiers und der Nachtwächter  b. Bekleidung derselben  c. Büreaukosten  d. Beseuchtung und Heizung der Bureaux  e. Ergänzung, Unterhalt und Assetuanz des Inventars	120,525 4,011 8,224 22,997 15,159	72 52 19 91 19	170,918	53		
11ebertrag .			170,918	53	570,425	62

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Mussahan	Fr.	Cts.	Fr.	Çts.	Fr.	Cts
Ausgaben.						<u> </u>
					×	
Uebertrag .			170,918	53	570,425	62
2. Personen = Dienft.				.		1
a. Befolbung und Entichabigung ber Ginnehmer, Ge-						
pad=Expedienten und Gepadtrager	58,337	85				1
b. Befleidung berfelben	2,248	54	v 1 5 5			
c. Drudfosten	10,033	15				
d. Ersayleistungen	2,815	65	73,435	19		
3. Güter = Dienst.			10,300	10		
a. Besolbung und Entschädigung ber Guter-Expedien-						
ten, ber Guterschaffner, ber Guterarbeiter u. f. f.	314,169	42				
b. Bekleibung berselben	2,218	16				1
c. Drudkosten	10,343	70				
d. Ersableistungen	1,593	03				
e. Affekurang ber Guter	7,120	03	007 444	0.4		
	1.	<u> </u>	335,444	34	579,798	0
IV. Cransportdienst.					3.5,.55	
1. Allgemeine Rosten.				1	F .	
a. Befolbung und Entschädigung ber Beamten und						
Angestellten ber Materialberwaltung	13,218	31				
b. Büreaufosten, heizung und Beleuchtung .	4,002	11				
c. Affekuranz ber Materialvorräthe	558	85				
d. Beleuchtung ber Bahn und ber Bahnhöfe, Signa-			2 .	× 2		
liffrung	25,572	19	40.054	40		
	<del>-</del>	-	43,351	46		
2. Kosten des Fahrdienstes.					-	
a. Befolbungen, Löhne und Entschädigungen ber Bug-	152,983	56		1		
führer, Kondukteure und Wagenwärter	8,868	17		1		
b. Bekleidung derselben c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Aus-	0,000	1				
ruftung und Refervestücken	260,864	47				
d. Del und Schmiere für die Wagen	4,855	71				
e. Beleuchtung und Seizung berfelben	5,163	31				
f. Affekurang der Wagen	3,144	90				
g. Bergutung für bie Benugung frember Wagen	49,450	86	485,330	98		
					4 450 999	- -
Nebertrag .			528,682	44	1,150,223	68

# Nordostbahn=Hesellschaft vom Jahre 1863.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
zinaflinen.				-		-
22.75			528,682	44	1,150,223	68
Uebertrag .	•		020,002	**	1,100,220	00
3. Zugfraftskosten.			-			-
a. Befoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparniß-						
prämien bes Maschinenpersonals	199,345	79				-
b. Befleibung besselben	918	49				
c. Bureautoften, Seizung und Beleuchtung	127	85				
d. Brennmaterial	243,943	77				
e. Schmiermaterial	18,627	73				
f. Putmaterial	6,262	58				
g. Wafferpumpen, Solzichneiben und Vormarmen .	18,490	23				
h. Unterhalt und Erneuerung ber Lokomotiven fammt						
Ausruftnng und Referveftucken	201,258	46				
i. Affekurang ber Lokomotiven	2,101	25			N.	
, v			691,076	15		
					1,219,758	59
T7 90 1 4 1					40.000	
V. Bahntelegraphie		٠.	•		10,869	32
VI Marchinante					44.055	52
VI. Verschiedenes	•		• •		41,657	52
Total ber Ausgaben bes Gifenbahnbetriebes .	•		•		2,422,509	11
- m - 1						
B. Berzinsung ber Anleihen	•				1,074,125	36
a mix						
C. Ginlage in den Reservesond (7 % des Reinertrages)		•			247,655	17
TO 001/16 6 511 61 00001						
D. Dividende für die Aftien	,				2,081,330	-
					101.000	
Uebertrag auf bie Betriebsrechnung vom Jahre 1864			•	,	134,820	39
r ·			e.			
*				,	1.05	
Total gleich ber Ginnahme .					5,960,440	03
Come good or Changing	, .	'		.	-5,000,110	
* * * * * *						- 1
* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *						
		1 1				

### II. Rechnung über die Vollendung des Raues

m steedsteady also steed steed			
	a a	Fr.	Cts.
	V		
Ginnahmen.			
	±		
7 K		2,583,544	94
Salbo der Rechnung vom Jahre 1862		2,000,044	94
			ē
		ė	
	Summa .	2,583,544	94
			-
		l .	l

### der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1863.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.					,	
Allgemeine Berwaltung.						
Herstellung der Aftien und Obligationen			1,750	-		
Brobistonen und Courd-Wergutungen Gehalte und Entschädigungen ber Direktion und bes Ber-	•			_		
waltungsrathes			8,407	12		
Gehalte des Abministrations=Personals	•	•	11,641	87		
Reiseauslagen			579	17		
Reiseauslagen			2,834	31		
Druct- und Infertionstoften			1,320	18	160	
Miethzinse, Seizung und Beleuchtung			1,681	74		
Bureaufosten			2,508	91		
Bibliothek und Zeitungen			513	62		
Berfchiedenes			252	70		
Sechnisches Zentralburean (fruhere Rubrif: Borarbeiten).					31,489	62
Gehalte, Reifeauslagen und Löhne		.		-		
Inventarstücke		.		_		
Materialien				_		
Berfciebenes						
Expropriation.					_	-
Gehalte, Reifeauslagen und Löhne			_	_		
Entschädigungen			14,949	72		
Schannage und Gerichtakoffen				_		
Schatzungs- und Gerichtskoften			48	35		
	·				14,998	07
Bahuban.				2 -		
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	21,779	92				
Inventarftude	448	50				
Materialien	554	45				
Bureautosten	413	38				
Berfchiebenes	26	91	00.000	40		
			23,223	16	12.15	_
Uebertrag .			23,223	16	46,487	69

# II. Rechnung über die Vollendung des Raues

III - 11 - 0						
Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
zinsyuven.				1		
llebertrag .		.	23,223	16	46,487	69
Unterbau.			,			
Erbarbeiten	12,270	53				
Stütmauern	1,399	50				
Tunnels	61	74				
Bruden, Durchläffe und Kanale	102,456	24		×		
Wegbauten	6,012	89				
Uferbauten	2,694	09				
Bettung	5,124	-				
Berfchiebenes	155	65			00	
Dberbau.			130,174	64		
Schwellen		-				
Schienen und beren Befestigungsmittel	7,957	20				
Wegübergänge	_	-				
Legen bes Dberbaues	9,925	25				
Einfriedungen, Barrieren, Berbottafeln, Gradientenzeiger ac.	28,185	36				
Berfchiebenes		_	40.00=			
Bahnhöfe und Stationspläte.			46,067	81		
Sochbauten und Ginfaffungemauern ber mech. Borrichtungen	517,164					
Beiden, Kreuzungen, Drehfcheiben, Schiebbuhnen	6,241	49				
Baffer=Refervoirs, Bormarmteffel, Bafferleitungen	11,137				12 12	
Sebfrahnen und Brudenwaagen	17,475	28				
Tednifche Ginrichtung ber Werkftatten		-				
Berfchiebenes	2	05	*** ono	40		
2			552,020	40	751,486	01
Betriebs:Inventar.			445	70	7,01,400	01
Lokomotiven und Tender			115	70		
Wagen			97,524	71		
Für bie Bureaux ber Hauptverwaltung und Kontrole .		•	8,255	17		
" " Materialverwaltung			810	17		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmafchinen .			1	-		
" " Bertzeugmaschinen			3,291	71		
" " Berkzeuge und Requisiten .		1 .	10,897	18		
" " Bahnhofverwaltungen			1	14		
Geräthichaften für den Bahndienft		1 .	1,405 360	50		
Dampf= und Schleppboote	<u> </u>		360	30	122,660	11
						81
Total der Ausgaben .					920,633	81
			ll	1	11	1

# der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1863.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Rechnungs - Apfaluß.</b>				7.0
Summa der Einnahmen			2,583,544	94
Summa ber Ausgaben	920,633	81		
Sievon ziehen sich ab:				
I. Die Ueberschiffe der Einnahmen über die Ausgaben, welche sich im Rechnungsjahre in Folge der vertragsgemäßen Rückerstattungen von Kosten, die dem Bau=Konto der Nordostbahn in den vorangegangenen Jahren belastet und erst im Laufe des Jahres 1863 vergütet worden sind, auf folgenden Titeln ergeben haben:  Technisches Zentralbürean (frühere Rubrit: Borarbeiten).  Gehalte, Reiseauslagen und Löhne fr. 34,489. 24 Inventarstücke 754. 10 Materialien 754. 10 Materialien 754. 24 Expropriation.  Gehalte, Reiseauslagen und Löhne 753. 24  Expropriation.  Gehalte, Reiseauslagen und Löhne 72,101. 54 Echayungs= und Gerichtstosten 72,908. 68				
Fr. 44,340. 09				
II. Die vertragsgemäße Restzahlung ber Gr. Babischen Eisenbahnverwaltung an die Kosten des Bahnhofes Schaffhausen " 16,922. 87	04.000			
	61,262	96	050.050	
Nettobetrag der Ausgaben .			859,370	85
Saldo auf neue Rechnung .	>		1,724,174	09

# III. Bisanz der Schweizerisehen Nordostbahn=

		-		-	The residence of the second district	
Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
~~~~~~,						
, · · · ·						
,			1			
Mettobetrag ber Bauausgaben laut Rechnung vom						
31. Dezember 1862			52,042,405	06		
Nettobetrag ber Ausgaben für bie Bollenbung			, ,			
bes Bahnneges im Jahre 1863, laut Rechnung						
vom 31. Dezember 1863			859,370	85		
Rettobetrag der Banausgaben per 31. Dezember 1863					52,901,775	91
					1,724,174	09
Reftirender Rapitalfaldo					1,724,174	03
Ausweis dieses Saldo:						
Aktiva.						
Raffa-Konto	23,728	98				
Werthpapiere	262,085					
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen) .	794,626	52				
Wertstätte=Ronto (Vorräthe an Achsen, Rabern, Bandagenzc.)	356,550	99				1
Liegenschaften=Konto	357,518	88				
Sfonto=Gefchäft	978,360	49				
Diverse Sauptbuch=Debitoren	249,297	06			* 4	
Ausgelooste und zuruckbezahlte 3% Obligationen .	243,600	_				
Einzahlungen der Nordoftbahn=Gefellschaft auf die Gifen=	4 000 000					
bahnunternehmung Burich-Bug-Luzern	4,800,000	_				
Tit. Regierung des Kantons Zug (für sie geleistete Ein-	0					
zahlungen auf die Eifenbahnunternehmung Zürich-Zug- Luzern)	640,000					
• ,	040,000		8,705,767	92		
Passiva.			0,100,101	92		
Diverse Sauptbuch=Kreditoren	3,151,137	09				
Betriebs-Ronto (Uebertrag von der Betrieberednung vom	404.000	00				
Jahre 1863 auf biejenige vom Jahre 1864)	134,820	39				
Reserve=Konto	1,849,105	09				
Salbo ber Rechnung über bie Gifenbahnunternehmung	1,846,531	26				
Zürich=Zug=Luzern	1,040,031	20	6,981,593	83		
			1,724,174	09		1
,			1,724,174	09		.
					54,625,950	-
	10					
						1

Hesellschaft auf 31. Dezember 1863.

Areditoren.	Fr.	Ct8.	Fr.	Cts.
Aftienfapital			28,708,000	_
Sbligationen. 3 %	817,950	۵		
4 % (&r. 7,100,000. —)	12,100,000	-		
4½%	3,000,000			
			25,917,950	_
				1,0
				v
		<u>·</u>	54,625,950	_

IV. Ausweis über den Reserve-Konto auf 31. Dezember 1863.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Salbo vom 31. Dezember 1862	1,685,821	18
Einnahme im Jahre 1863:		
7 % bes Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1863	247,6 55	17
		-
Summa .	1,933,476	35
Ausgaben.		
Betrag der mährend bes Jahres 1863 erlaufenen Kosten für bie Um= anderung bes Dampfbootes "Stadt Schaffhausen"	52,009	86
Betrag ber Kosten für die Umänderung des Dampfbootes "Rhein".	32,361	40
Salbo auf neue Rechnung	1,849,105	09
Summa .	1,933,476	35

Aebersicht der Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Rordostbahn im Jahre 1863.

Nach den Monaten.

Monat.	Personen.						Gepäck.			Vieh.		Hunde.			Equipagen.			Güter.								Mittelbar Betriebs-		Total:		Betreffniß per	
	I.	II.	III.	Total.	Einnahme	·	gewicht.	Einnahme.	Stűc	i. Einne	ıhme.	Stűck.	Einnah	me. S	tűck.	Cinnah	me.	Eilgut.	I.	II. u. III.	A.	В.	C.	Cotal.	Einnahme		Cinnahme	1.6	činnahm	e.	Kilometer.
38.3u-notification (1944) 170-ya xeessa (1945)	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Franten.	Cts.	Bentner.	Franken. Ct	8.	Franke	n. Cts.		Franken.	Ctê.		Franken.	Cts.	Bentner.	Beniner.	Beniner.	Bentner.	Beniner.	Bentner.	Bentner.	Franten.	Cts.	Franken.	Cts. §	Franken.	Cts.	Franken. Cts.
Januar	190	23,738	82,116	106,044	115,381	72	5,497	5,278 8	3 2,90	8 5,10	9 17	310	202	89	11	246	20	11,311	67,916	132,177	134,622	44,481	163,905	554,412	210,505	17			336,723	98	1,891 71
Februar	254	22,283	71,044	93,581	115,107	27	6,125	5,933 6	9 3,89	6 6,66	7 47	326	183	48	7	64	50	12,146	85,274	128,121	140,977	60,629	176,475	603,622	221,316	44			349,272	85	1,962 21
März	336	24,222	83,079	107,637	132,417	43	7,142	6,677 0	3 4,54	5 7,48	6 59	436	228	66	9	263	64	14,785	91,181	147,412	164,478	85,858	227,072	730,786	266,281	31			413,384	66	2,322 39
April	594	30,925	101,334	132,853	169,094	27	8,260	8,849 9	6 4,49	3 7,25	1 35	442	350	21	40	498	01	15,780	86,856	144,911	142,396	112,939	233,755	736,637	258,945	06			444,988	86	2,499 94
Mai	1,256	42,392	137,156	180,804	223,544	44	10,440	11,037 3	7 4,17	5 9,13	8 76	441	352	88	67	1,283	99	15,231	85,971	154,145	156,196	90,101	287,240	788,884	269,358	74			514,716	18	2,891 66
Inni	2,180	39,808	121,844	163,832	214,274	54	11,093	11,420 -	- 3,41	0 7,68	6 44	575	252	57	36	798	45	14,633	79,817	135,797	159,628	81,599	252,005	723,479	248,203	99			482,635	99	2,711 44
3uli	3,812	49,415	140,328	193,555	284,268	20	15,308	15,873 4	0 4,55	5 8,44	8 85	284	402	79	24	494	96	16,952	80,154	127,780	127,167	78,173	331,289	761,515	229,139	68	•		538,627	88	3,026 —
August	4,391	54,112	152,910	211,413	308,382	39	16,783	17,801 4	0 3,77	1 7,21	5 01	377	402	03	59	686	85	16,974	83,861	130,504	124,951	64,644	255,994	676,928	208,571	07			543,059	75	3,050 89
September	3,136	44,379	129,190	176,705	245,090	43	13,467	14,159 8	7 3,64	7 7,66	0 16	396	390	87	48	721	24	17,096	78,900	168,511	121,623	86,214	265,971	738,315	233,039	63			501,062	20	2,814 96
Oftober	1,476	39,120	132,800	173,396	215,591	08	11,328	11,350 1	8 4,86	0 7,94	7 55	306	309	65	39	1,063	52	20,658	85,333	179,534	147,800	131,211	243,181	807,717	253,107	06			489,369	04	2,749 26
November	453	25,636	100,197	126,286	138,650	18	7,511	7,131 1	8 3,63	3 5,51	5 76	254	235	47	22	457	48	16,485	73,506	174,170	124,265	98,674	208,291	695,391	223,602	43			375,592	50	2,110 07
Dezember	260	21,886	79,679	101,825	117,038	03	6,954	6,130 2	3 4,60	6 5,57	5 09	266	237	26	21	437	18	16,631	72,342	161,218	141,864	67,476	195,581	655,112	217,903	40			347,321	19	1,951 24
Jau. — Dez								. ŀ.	1 .		١.	1.0				120		,			100			•			520,767	59	520,767	59	2,925 66
Total 1863	18,338	417,916	1,331,677	1,767,931	2,278,869	98	119,908	121,643 1	4 48,49	9 85,70	2 20	4,413	3,548	76	383	7,016	02	188,682	971,111	1,784,280	1,685,967	1,001,999	2,840,759	8,472,798	2,839,973	98	520,767	59 5,	857,521	67	32,907 43
" 1862	18,261	393,587	1,208,561	1,620,409	2,158,972	70	118,691	121,010 6	9 39,98	9 82,11	3 35	4,065	3,239	20	506	7,555	30	171,189	1,004,368	1,673,455	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

Aebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Rordostbahn im Jahre 1863.

Nach den Stationen.

4862.										1863.								
	1		Güter.	Vieh	Equi-	Total:						Vich	Equi-	Total=				
Perfonen.	Gepack.	Berfandt.	Empfang.	Total.	und Hunde.	pagen.	Einnahmen.		,	Perfonen.	Gepack.	Berfandt. Empfang.		Total.	und Hunde.	pagen.	Einnahm	
Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Beniner.	Bentner.	Stück.	Stück.	Franken.	Cts.		Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Stück.	Stück.	Franken.	Cts.
34,663	,	1,610,843	377,100	1,987,943	4,178	11		11	Romanshorn .	87,975	4,137	1,363,412	266,653	1,630,065	4,332	13	968,846	77
15,534	400	44,139	36,544	80,683	813	_	,	82	Amrisweil	19,645	438	31,651	50,793	82,444	1,178	-	37,661	78
7,960	175	20,593	17,006	37,599	283			97	Erlen	10,200	191	28,083	21,842	49,925	454	2	18,099	94
9,813	385	17,812	18,654	36,466	508	4		13	Sulgen	11,150	343	19,672	27,234	46,906	1,065	2	25,431	01
7,633	72	64,271	37,681	101,952	751	-	,	23	Bürglen	9,450	84	36,546	40,640	77,186	687	-	22,331	33
22,160	988	43,262	36,596	79,858	1,676	4	4-7	86	Weinfelben	23,688	792	34,898	72,814	107,712	1,668	5	44,957	61
12,377	408	45,107	41,634	86,741	892		/	11	Märstetten	12,981	252	29,851	35,249	65,100	806	-	29,226	94
12,091	752	1,855	6,482	8,337	58			39	Miillheim	14,541	327	14,636	21,383	36,019	310	-	18,913	-
8,299	396	45,591	29,362	74,953	690	-	,	50	Felben	9,098	100	48,662	25,020	73,682	609	-	27,985	69
50,693	1,982	92,005	174,291	266,296	1,455	4		69	Frauenfeld	57,070	1,985	79,578	218,544	298,122	1,212	19	119,504	19
9,405	112	5,928	14,103	20,031	169		9,876		Jelikon	12,058	163	4,470	10,216	14,686	147	_	10,512	70
8,964	67	4,306	8,230	12,536	152	-	, ,	69	Wiesendangen .	10,030	89	4,191	11,378	15,569	490	_	8,218	62
140,501	6,599	242,606	812,973	1,055,579	6,604	48	625,521		Winterthur .	149,112	6,558	243,293	809,492	1	5,552	36	550,781	59
3,037	84	865	829	1,694	180		11 / 1	05	Settlingen	3,339	102	1,175	4,463	5,638	203	-	3,098	85
5,726	139	654	2,340	2,994	118	_	1	28	Henggart	6,274	169	2,335	7 584	9,919	143	-	6 073	85
22,761	705	38,800	32,434	71,234	1,533		40,884	92	Andelfingen	24,095	744	47,181	35,329	82,510	2,053	1	45,517	34
7,997	287	17,194	13,946	31,140	266	-	15,506	77	Marthalen	8,352	303	20,914	17,196	38,110	369	1	15,415	30
19,790	806	9,713	6,446	16,159	65	_	29,430	19	Dadfen	18,951	843	8,783	3,065	11,848	73	-	25,498	85
59,474	4,722	445,799	304,881	750,680	2,313	45	409,123	97	Schaffhausen .	62,232	5,129	486,840	216,431	703,271	4,098	45	346,634	-
6,037	71	13,955	56,523	70,478	178	-	8,390	54	Kemptthal	7,393	98	13,156	65,646	78,802	171	-	8,954	23
20,338	317	7,655	20,180	27,835	2,219	-	19,750	02	Effretifon	22,306	280	5,612	16,077	21,689	2,432	_	20,737	71
19,501	553	8,014	10,095	18,109	122	_	28,491	14	Wallifellen	21,718	690	7,446	11,359	18,805	252	_	21,384	18
35,570	258	33,621	64,355	97,976	193	-	21,375	06	Derlikon	37,194	255	41,911	126,369	168,280	165	_	31,129	72
458,041	38,062	837,185	2,972,678	3,809,863	6,381	183	1,927,278	53	Bürich	493,587	37,591	893,999	3,116,919	4,010,918	5,109	126	2,055,922	86
21,261	235	6,665	29,694	36,359	32	-	8,188	66	Altstätten	27,528	386	2,929	67,309	70,238	46	_	9,331	16
20,325	437	3,458	48,385	51,843	86	-	13,623	-	Schlieren	25,269	448	7,366	70,692	78,058	117	_	18,559	73
23,745	1,499	26,838	68,153	94,991	236	_	26,680	63	Dietifon	33,691	1,634	15,976	104,649	120,625	230	-	34,728	80
9,635	310	1,039	7 ,568	8,607	48	-	7,243	54	Killwangen	11,064	258	4,861	7,430	12,291	39	-	8,298	32
97,792	6,095	85,086	112,776	197,862	1,759	5	164,854	16	Baden	104,512	5,956	101,497	119,804	221,301	1,585	7	171,795	34
25,613	796	28,793	45,539	74,332	462	1	38,122	21	Turgi	26,620	915	29,897	41,068	70,965	1,208	3	41,436	47
5,756	253	222,093	29,313	251,406	27	-	39,158	87	Siggenthal	7,069	235	319,883	22,761	342,644	66	-	51,725	80
11,066	389	20,076	7,855	27,931	459	-	15,617	80	Döttingen	12,198	402	18,732	8,595	27,327	619	-	16,889	34
₹6,315	1,756	66,925	19,383	86,308	393	29	26,879	87	Koblenz	5,533	1,321	71,774	27,153	98,927	287	-	34,884	42
42,474	1,754	90,866	79,251	170,117	1,334	11	67,488	1	Brugg	44,943	1,708	83,906	88,480	172,386	1,392	_	77,314	1
14,699	760	5,588	12,867	18,455	66	-	15,749	16	Shinznach	15,891	822	8,756	10,024	18,780	56	-	18,127	1
34,767	1,365	54,154	117,691	171,845	485	2	57,177	67	Wildegg	37,433	1,585	58,312	108,355		532	-	66,159	
5,491	84	6,238	17,617	23,855	46	-	8,358	90	Ruppersweil	6,755	35	7,192	20,403	27,595	40	-	8,939	1
54,055	7,900	169,338	137,363		1,051	114	271,511	87	Aarau	62,766	9,052	159,537	109,106	268,643	1,158	68	315,725	56
249,050	32,842	3,943,481	2,553,593	6,497,074	5,769	45	-	-	Fremde Bahnen .	264,220	33,488	4,113,885	2,435,273	6,549,158	11,959	55	-	-
	-	_	-	_	_	_	474,466	52	Mittelbare Betriebs: Einnahmen	-	-	_	_	_	-	_	520,767	59
1,620,40	118,691	8,382,411	8,382,411		44,050	506	5,913,442	47	Total	1,767,93	1119,908	8,472,798	8,472,798		52,912	383	5,857,521	67

Alebersicht des Verkehrs auf der Schweiz. Nordostbahn im Jahr 1863

nach den Entfernungen.

1862.			1863.										
n .	67 "4	Stunden.		Pe	rsonen.		Dieh						
Personen.	Güter.		I.	II.	III.	Total.	Gepäck.	Hunde.	Güter.				
Anzahl.	Bentner.		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Bentner.	Stüct.	Bentner.				
2,768	14,144	1/2	18	487	1,741	2,246	343	30	20,025				
136,241	50,350	1	50	17,954	143,870	161,874	1,311	537	58,963				
95,374	67,089	1/2	290	15,989	103,989	120,268	2,006	1,162	281,347				
305,291	490,889	2	1,417	65,528	274,156	341,101	14,019	4,055	532,776				
62,095	27,005	1/2	7	8,700	67,598	76,305	2,397	333	24,688				
74,589	69,859	3	562	13,704	66,227	80,493	2,745	980	87,745				
49,715	64,584	1/2	37	11,146	43,902	55,085	2,327	1,319	90,190				
106,073	225,807	4 1/2	70 136	21,454 $5,562$	90,112 28,008	111,636	3,878	3,827	269,829 97,014				
30,798	144,535 86,881	5	751	31,837	64,969	33,706 97,557	1,454 5,408	968 1,523	134,085				
92,237 $168,926$	399,696	1/2	1,071	58,345	114,759	174,175	12,438	2,680	389,649				
38,878	114,263	6	418	11,539	28,804	40,761	4,033	1,591	108,930				
33,384	189,297	1/2	162	9,702	25,580	35,444	2,992	1,205	275,495				
26,905	290,373	7	53	5,231	22,622	27,906	1,392	1,100	379,519				
6,241	26,404	1/2	2	661	6,339	7,002	324	1,800	30,787				
13,161	107,086	8	158	3,547	11,144	14,849	765	607	92,798				
19,141	138,934	1/2	12	5,101	15,762	20,875	1,236	1,783	175,555				
23,222	95,092	9	65	7,275	16,499	23,839	1,529	1,336	99,555				
39,428	367,352	1/2	1,223	12,497	25,679	39,399	5,929	949	377,427				
10,547	105,741	10	53	2,138	7,215	9,406	670	750	110,508				
128,269	1,420,690	1/2	5,405	51,717	78,385	135,507	26,645	3,618	1,485,024				
13,297	126,943	11	1,426	5,907	5,699	13,032	1,206	268	140,181				
401	19,086	1/2	_	83	506	589	39	558	39,040				
53,805	419,464	12	1,459	15,742	41,718	58,919	5,531	2,578	339,015				
9,570	453,269	1/2	560	4,213	5,727	10,500	2,237	1,976	538,825				
519	28,254	13	_	256	508	764	46	89	25,378				
1,879	22,605	1/2	10	268	975	1,253	137	478	23,310				
2,533	36,163	14	11	800	2,114	2,925	276	4,292	30,629				
318	13,086	1/2	_	72	173	245	17	20	12,123				
2,452	180,900	15	24	690	1,557	2,271	538	293	121,820				
2,744	30,351	1/2	6	470	1,585	2,061	113	21	32,263				
19,390	614,960	16	452	6,843	8,953	16,248	4,230 12	3,965	589,055 32,600				
205	28,162	1/2	3	18	136	157	181	14 90	11,876				
1,764	7,860	17	57	562 13,299	615	1,234 $30,798$	6,613	509	507,881				
27,331	557,306	1/ ₂ 18	1,399 108	15,299	16,100 534	1,473	383	1,976	18,294				
2,254	38,586 5,734	1/2	6	140	189	335	24	1,576	11,266				
$\frac{268}{249}$	6,533	19	9	134	108	251	90	322	8,068				
1,204	42,541	1/2	44	794	1,480	2,318	373	161	59,768				
286	407	20	1	44	49	94	18	_	1,124				
263	23,633	1/2	1	94	211	306	32	54	49,410				
1,954	98,336	21	23	253	585	861	133	54	6,700				
402	1,794	1/2	22	241	110	373	85	5	6,165				
863	13,498	22	16	276	315	607	113	534	13,311				
5,711	162,326	1/2	329	2,143	1,842	4,314	1,205	119	124,300				
528	5,672	23	20	212	252	484	154	68	9,720				
27	491	1/2	2	9	19	30	5	68	2,207				
101	15,030	24	2	18	46	66	8	2	10,809				
51	3,233	1/2		5	40	45	3	509	6,258				
63	1,219	25		16	32	48	12	24	1,637				
6	43	1/2	_	1	5	6	1	-	1,067				
85	7,783	26	3	30	41	74	17	2	9,286				
1,057	129,462	1/2	15	188	350	553	93	207	44,802				
5,546	791,610	28	370	3,150	1,743	5,263	2,142	1,489	522,701				
		11	I L	417,916			119,908	52,912	8,472,798				