

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: 11.01.2026

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

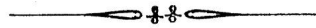
Elfter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1863.



Zürich,

Druck von Drell, Hügli und Comp.

1864.

Elfter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1864

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.



Tit!

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

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

Nachdem fast alle andern Staaten, so namentlich Frankreich und Italien und in neuerer Zeit auch der deutsche Zollverein, die Transitzölle gänzlich abgeschafft haben, erscheint es gleichsam als ein Anachronismus, daß die Schweiz, deren Handels=Politik doch sonst von den liberalsten Grundsätzen geleitet wird, noch immer an der Erhebung eines Transitzolles festhält. Für die Eidgenossenschaft bildet diese Gebühr eine verhältnißmäßig sehr geringfügige Einnahmequelle, den schweizerischen Eisenbahnen dagegen erschwert sie die Konkurrenz mit den auswärtigen Bahnen für den Transit von Norden nach Süden und von Osten nach Westen in hohem Maße, zumal für diesen Verkehr die Transporttaxen so tief herabgedrückt sind, daß von einem erheblichen Transportgewinne bei demselben ohnehin kaum noch die Rede sein kann. In der That macht sich eine Abnahme des schweizerischen Transit= Güterverkehrs bemerkbar: nach den eidgenössischen Zolltabellen hat sich derselbe im Jahr 1863 gegenüber dem Jahr 1862 um Str. 58,075 und gegenüber dem Jahr 1861 sogar um Str. 100,333 vermindert. Besonders eigenthümlich nimmt sich jene Zollabgabe aus, wenn man sie mit Rücksicht auf das Verhältniß betrachtet, in welchem mit Beziehung auf den von Osten nach Westen oder umgekehrt gehenden Transit einerseits die schweizerischen Bahnen, anderseits die großherzoglich badische Staatsbahn, die das Gebiet der Schweiz ebenfalls berührt, sich derselben gegenüber befinden. Kraft des zwischen der Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden im Jahr 1852 abgeschlossenen Eisenbahnvertrages hat nämlich der Verkehr, welcher sich sowohl von Holland, Belgien und Frankreich als von Deutschland her über Mannheim oder Kehl oder Leopoldshöhe u. auf der badischen Bahn nach den deutschen Bodenseeplätzen und dem Vorarlberg oder umgekehrt bewegt, obwohl er auf diesem Wege an zwei verschiedenen Punkten das schweizerische Gebiet zu passiren hat, den schweizerischen Transitzoll nicht zu entrichten, während er hinwieder diesem Zolle unterworfen ist, sobald er über die schweizerischen Bahnen,

d. h. über die Zentralbahn, Nordostbahn und Vereinigten 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 Kosten der einheimischen Transport-Unternehmungen. Hoffen wir, daß die Behörden, denen die Pflege der volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz anvertraut ist, einem solch' anormalen Stande der Dinge baldige Abhülfe verschaffen!

Die zwischen dem schweizerischen Postdepartement einer= und den Direktionen der Nordost= und Zentralbahn anderseits im Berichtsjahre gepflogenen Unterhandlungen betreffend die Einführung von Nachtzügen haben zum Abschluß eines Vertrages geführt, gemäß welchem sich die Verwaltungen der beiden Bahnen verpflichteten, gegen den mäßigen Kostenbeitrag von Fr. 400 per Kilometer und Jahr aus der Postkasse, Nachtzüge auf ihren Linien zu erstellen. Die Einführung derselben wird zunächst für die Linien Zürich=Olten, Olten=Basel, Olten=Luzern und Olten=Bern resp. Biel beabsichtigt. Jener Vertrag hat indessen seine Vollziehung noch nicht finden können, da der Verwaltungsrath der Zentralbahn die Genehmigung desselben noch nicht ausgesprochen hat.

Schon in unserm letztjährigen Geschäftsbericht wurde mitgetheilt, daß der von der früheren Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahre 1852 mit dem schweizerischen Postdepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf letztere übergegangene Vertrag, betreffend die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee, von Seiten des Postdepartements auf den 1. Juni 1863 gekündigt worden sei. Gemäß diesem Vertrage waren wir verpflichtet, zum Zwecke der Beförderung der schweizerischen Posteffekten Dampfbootfahrten bis auf die Höhe von 44 Distanz=Stunden täglich von Romanshorn und von Rorschach nach Friedrichshafen und nach Lindau u. entweder mit unsern eigenen Booten auszuführen oder über deren Ausführung mit andern Dampfschifffahrtsanstalten uns zu verständigen, wogegen uns die schweizerische Postkasse eine jährliche Abversal-Entschädigung von Fr. 20,000 zu leisten hatte. Dieses Vertragsverhältniß war nicht ein exceptionelles. Es war vielmehr ganz analog den Verhältnissen, welche mit Beziehung auf die Besorgung des Postdienstes auf dem Bodensee von jeher zwischen den bei demselben beteiligten Postverwaltungen und den betreffenden Dampfbootunternehmungen bestanden haben. Nach Ablauf jenes Termins wurde die Vertragsdauer noch bis Ende October 1863 verlängert. Mittlerweile wurde uns von der Postverwaltung eröffnet, daß sie für die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee zwar auch fernerhin die Dampfboote der Nordostbahngesellschaft in Anspruch nehmen, für die dießfälligen Leistungen aber inskünftig eine Entschädigung nicht mehr bezahlen werde. Die Notifikation gründet sich auf eine vom hohen schweizerischen Bundesrath unterm 24. Christmonat 1861 erlassene „Verordnung über die Konzession der Dampfboote“, welche der Postverwaltung gegenüber dem Dampftrieb auf schweizerischen Gewässern ganz ausnahmsweise und sehr weitgehende Befugnisse einräumt, Befugnisse, durch welche diese Verwaltung befähigt wird, die freie Gebahrung der Dampfbootunternehmungen in einer anderwärts wohl nirgends vorkommenden Weise zu beschränken. Ihrerseits stützt sich diese Verordnung auf das Bundesgesetz über das Postregal vom 4. Brachmonat 1849, das allerdings dem administrativen Gutfinden den weitesten Spielraum läßt, indem es hinsichtlich der vorliegenden Frage nur bestimmt: es könne der Bundesrath für die regelmäßige

periodische Beförderung von Personen und deren Gepäck auf Eisenbahnen, Schiffen und Fuhrwerken auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, besondere Konzessionen erteilen, und er habe die Bedingungen, von denen die Konzession abhängig gemacht werde, in dem darüber auszufertigenden Patente jeweilen genau zu bezeichnen. Indessen dürften damals von Seiten der Bundesgesetzgebung doch kaum so ausnahmsweise Beschränkungen und Belästigungen des schweizerischen Dampfbootbetriebs beabsichtigt worden sein, wie solche auf Grund einer 13 Jahre später erlassenen Administrativ-Verfügung nunmehr in's Werk gesetzt werden können. Vielmehr berechtigen die liberalen Bestimmungen des fast unmittelbar nach Erlass des Bundesgesetzes über das Postregal vom h. Bundesrathe aufgestellten Regulativ's über die Ertheilung von Postkonzessionen (dd. 8. Herbstmonat 1849) sowie des revidirten Regulativ's vom 28. Wintermonat 1851 unbedingt zur Annahme des Gegentheils. Einen fernerer Beweis hiefür bildet wohl auch der Umstand, daß das schweizerische Postdepartement den oben erwähnten Vertrag mit der Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852, also zu einer Zeit abgeschlossen hatte, in welcher genau dieselben bundesgesetzlichen Vorschriften über Privat-Transportunternehmen bestanden, die heute in Gültigkeit sind. Trotz alledem haben wir uns auf jene Notification hin alsbald bereit erklärt, der bundesrätlichen Verordnung vom 24. Christmonat 1861 in allen Theilen nachzukommen und demzufolge mit denjenigen Dampfbootfahrten, welche wir zwischen schweizerischen Uferplätzen oder von einem schweizerischen nach einem deutschen Uferort ausführen, die Postbeförderung unentgeltlich und gemäß den Anordnungen der Postverwaltung zu besorgen. Dagegen glaubten wir die Uebernahme einer entsprechenden Verpflichtung gegenüber der schweizerischen Postverwaltung mit Bezug auf die Postsendungen, welche von deutschen nach schweizerischen Uferplätzen zu transportiren sind, ablehnen zu können, mit Rücksicht darauf, daß nach den Regeln des internationalen Rechts sowohl, als nach der bisherigen Praxis, sowie nach bestehenden Verträgen die Sendungen der letztern Kategorie nicht als schweizerische, sondern als deutsche Posttransporte zu betrachten sind. Von Seiten der schweizerischen Postverwaltung wurde uns jedoch in ganz kategorischer Weise auch die letztere Verbindlichkeit auferlegt. Indem das Tit. Postdepartement hienach die Wirksamkeit der bundesrätlichen Verordnung vom 24. Christmonat 1861 über den Bereich der schweizerischen Staatshoheit hinaus ausdehnt, erreicht es den Vortheil, die schweizerischen Post-Effecten auch auf solchen Routen oder mit solchen Kursen unentgeltlich transportiren lassen zu können, die von schweizerischen 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 Norschach-Lindau nicht von den Booten der Nordostbahngesellschaft, die Route Romanshorn-Lindau dagegen nicht von den Booten der königl. bayerischen Verwaltung befahren wird, dahin verständigen können, die Beförderung der bayerischen Posttransporte von Lindau nach Romanshorn zu Lasten der Schweiz zu übernehmen, wogegen die bayerische Postverwaltung als Gegenleistung den Transport der schweizerischen Postsendungen von Norschach nach Lindau auf ihre Kosten bewerkstelligen zu lassen hat. Auf diese Weise müssen wir indirekte auch für die unentgeltliche Beförderung der schweizerischen Postsendungen von Norschach nach Lindau einstehen, wenn schon diese Linie zur Zeit von unsern Schiffen gar nicht befahren wird. Es blieb uns indessen nichts übrig, als uns dem Gebot des Tit. Postdepartements zu fügen,

da bei der Unbestimmtheit der Fassung der einschlägigen Vorschrift des Bundesgesetzes über das Postregale für die administrative Gewalt in Wirklichkeit gesetzliche Schranken nicht gezogen sind.

In unserer Betriebsrechnung für 1863 erscheint zum ersten Mal ein Ausgabeposten als Konzessionsgebühr für die Dampfbootfahrten auf dem Bodensee. So lange uns nämlich von Seiten der eidgenössischen Postverwaltung für die Beförderung der Posteffekten über den Bodensee eine Entschädigung bezahlt wurde, so lange waren wir auch von der Entrichtung einer Konzessionsgebühr für unsere Dampfbootfahrten befreit. Dagegen hat uns das Eid. Postdepartement mit der Ueberbindung des unentgeltlichen Posttransportes zugleich auch die Bezahlung einer Konzessionsgebühr für die Dampfboote auferlegt. Dabei hat uns dasselbe mit dem Maximum der diesfälligen Gebühr bedacht. Von welchen Motiven es hiebei geleitet wurde, ist uns nicht bekannt. Nach den bundesrätlichen Verordnungen über die Ertheilung von Postkonzessionen sind bei der Ausmessung der Konzessionstaren wesentlich folgende zwei Faktoren maßgebend: einmal das Maß der Konkurrenz, das durch die zu konzessionirenden Privat-Dienste den eigenen Kursen der Postverwaltung gemacht wird, und sodann der Ertrag dieser Privat-Dienste. Der erstere Faktor findet im vorliegenden Fall keine Anwendung, da die schweizerische Postverwaltung auf dem Bodensee noch niemals Kurse auf eigene Rechnung unterhalten hat. Und was den zweiten Faktor anbetrifft, so hat bekanntlich unsere Dampfbootunternehmung, wenn von dem Kostenpreis der Dampfboote alljährlich auch nur der Minimalsatz von 7 Proz. abgeschrieben wird, bisanhin noch keinerlei Erträgniß abgeworfen. Jene Taxation würde sonach nicht einmal gegenüber den bundesrätlichen Verordnungen Stand zu halten vermögen. Gleichwohl haben wir uns der Auflage stillschweigend unterzogen, uns des Umstandes getröstend, daß wenigstens Oesterreich, Bayern, Württemberg und Baden, deren Gebiet von unsern Schiffen ebenfalls befahren wird, der freien Schifffahrt keinerlei Hemmniß entgegenstellen und somit selbstverständlich auch eine Konzessionsgebühr von uns nicht erheben, obschon unsere Dampfbootunternehmung gegenüber den eigenen Transportanstalten der Mehrzahl dieser Staaten sogar als eine Konkurrenz erscheint.

Die Generaldirektion der königl. bayerischen Verkehrsanstalten, mit welcher wir u. A. auch die Dampfbootlinie Schaffhausen-Konstanz gemeinschaftlich exploitirten, hatte uns anläßlich der Festsetzung des vorjährigen Sommerfahrtenplans ihren bestimmten Entschluß kundgegeben, auf das Spätjahr 1863 von der Befahrung des Untersee's und Rheins zurückzutreten. Da die Dampfbootkurse zwischen Schaffhausen und Konstanz schon seit längerer Zeit ein lohnendes Resultat nicht mehr ergeben hatten, und da überdieß mit Gewißheit vorausszusehen war, daß in Folge der Betriebseröffnung auf der badischen Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz sich jenes Resultat für die Zukunft noch viel ungünstiger gestalten werde, so schien, nach obiger Rücktrittserklärung der königl. bayerischen Verwaltung auch für uns die Nothwendigkeit gekommen, die Einstellung der Dampfbootfahrten auf dem Untersee und Rhein auf das Ende der Sommersaison des verwichenen Jahres zu beschließen. Wir ermangelten nicht, den hohen Regierungen von Schaffhausen und Thurgau hievon Mittheilung zu machen, um denselben die Möglichkeit zu gewähren, rechtzeitig in anderer Weise für die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden fürsorgen zu können. Von Seiten der h. Regierung des Kantons Thurgau wurde darauf zu unsern Händen der angelegentliche Wunsch ausgesprochen, daß auch

wir dazu mitwirken möchten, den Bewohnern der Untersee- und Rheinufer wenigstens ihre bisherigen Verbindungen ungeschmälert fortzuerhalten. Obschon die Dampfsbootlinie Schaffhausen-Konstanz außer den eigentlichen Bereich der Nordostbahnunternehmung fällt, und obschon die nämliche Konkurrenz, welche die nächste Veranlassung zu dem Beschlusse auf Einstellung der fraglichen Dampfsbootverbindung gebildet hatte, auch der Nordostbahnunternehmung selbst sehr empfindlichen Schaden zufügt, so glaubten wir, in Anbetracht der freundlichen Beziehungen, die zwischen den genannten Kantonen und der Nordostbahngesellschaft stets gewaltet haben, uns der verlangten Mitwirkung nicht entschlagen zu sollen. Demgemäß zeigten wir uns bereit, die Dampfsbootfahrten zwischen Schaffhausen und Konstanz unter der Bedingung fortzusetzen, daß die beiden Kantone sich an den diesfälligen Gewinns- und Verlustes-Chancen betheiligen, und zwar zur Hälfte, falls es bei der bisherigen einmaligen täglichen Hin- und Rückfahrt sein Verbleiben habe, und zu zwei Dritttheilen, falls die beiden Regierungen verlangen sollten, daß die Verbindungen in einem den vorhandenen lokalen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Umfange erweitert werden. Ebenso zeigten wir uns auf erfolgte Anfrage erbötig, gegen einen angemessenen Abversalbeitrag an den wahrscheinlichen Betriebsausfall, die bisherigen Fahrtleistungen auf alleinige Rechnung der Nordostbahngesellschaft zu übernehmen. Nachdem in Sachen eine sehr umfangreiche Korrespondenz gepflogen worden und mehrfache mündliche Verhandlungen stattgefunden hatten, und nachdem auch der Termin für die Fahrteneinstellung wiederholt erstreckt worden war, wurde endlich in einer Schlußkonferenz vom 1. Oktober v. J. zwischen uns und einer Abordnung des h. thurgauischen Regierungsrathes, welcher in dieser Angelegenheit für sich und im Namen der h. Regierung von Schaffhausen handelte, ein Vertrag vereinbart, gemäß welchem die bisherige Dampfsbootverbindung hätte erhalten bleiben und jeder Theil berechtigt sein sollen, auf den 1. Oktober eines jeden Jahres auf Grund einer drei Monate vorher stattzugebenden Aufkündigung von dem Vertragsverhältniß zurückzutreten. Dabei wurde der h. Regierung von Thurgau und ihren Mitinteressenten die Wahl gelassen, entweder zur Hälfte an den daherigen Verlustes- und Gewinns-Chancen zu partizipiren oder aber an das, auf 40—50,000 Fr. veranschlagte, jährliche Betriebs-Defizit einen Abversalbeitrag von Fr. 20,000 zu bezahlen. Dieser Vertrag wurde indessen von Seiten der h. Regierung von Thurgau nicht genehmigt, was uns durch das Lit. Departement für die äußern Angelegenheiten des Kantons Thurgau unterm 10. Oktober mit folgendem Schreiben angezeigt wurde: „Nachdem die herwärtige Regierung den mit Ihnen am 1. dieß vereinbarten „Vertrag, betreffend Fortsetzung der Dampfsbootfahrten auf Untersee und Rhein, in Berathung genommen, „kam heute die Erklärung des Regierungsrathes des h. Standes Schaffhausen, daß er demselben und „überhaupt irgend einem Verkommnisse mit bestehenden Dampfsbootgesellschaften nicht beitrete, sondern „lediglich geneigt sei, sich an der etwaigen Gründung eines selbstständigen Unternehmens zu betheiligen. „Da nun der herwärtige Große Rath den dießfälligen Kredit nur in der Voraussetzung bewilligte, daß „die Regierung von Schaffhausen sich in Sachen mitbetheilige, glaubte die Mehrheit des herwärtigen „Regierungsrathes, den Vertrag ebenfalls nicht genehmigen zu sollen und beschließen zu müssen, daß es „hienach lediglich in Ihr Ermessen gestellt bleibe, ob Sie die fragliche Schifffahrt fortsetzen oder auf- „hören lassen wollen. Nur mit tiefem Bedauern erfüllen wir den erhaltenen Auftrag, nach welchem „wir Ihnen hievon Kenntniß geben sollen, und theilen Ihnen demnach mit, daß es zwar noch möglich

„sein dürfte, den Beschluß der Regierung von Schaffhausen zu ändern, daß es aber nicht wahrscheinlich „ist, daher wir diesen Gegenstand als für einmal erledigt erklären müssen und Ihre Verfügungen hienach „frei gewärtigen. Indem wir immerhin noch Ihr Entgegenkommen in dieser Angelegenheit und Ihre Bereit- „willigkeit, den herwärtigen Interessen zu dienen, bestens verdanken, versichern wir Sie zc.“ Die Ablehnung des Vertrags dürfte hauptsächlich durch den Umstand herbeigeführt worden sein, daß sich in der Zwischenzeit eine Gesellschaft zur Begründung einer neuen Dampfschiffunternehmung gebildet hatte, die sich wesentlich die Bedienung des Untersee's und Rheins zur Aufgabe setzt. Ungeachtet der Verwerfung jenes Vertrages 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, fortgesetzt; dagegen wurde die Einstellung der Fahrten auf 1. November anberaumt, was dem genannten Regierungs-Departement unterm 14/20. Oktober notifizirt wurde. Daraufhin wurde von diesem mit Schreiben vom 29. gl. M. die Anfrage an uns gerichtet, ob wir nicht geneigt wären, für so lange als die neue Dampfbootunternehmung sich nicht im Besitze von eigenen Dampfbooten befinde, die Fahrten auf dem Untersee und Rhein wieder aufzunehmen und zu diesem Behufe mit dem Departement in nähere Unterhandlung zu treten? Wir erklärten uns auch hiezu bereit, nur verlangten wir, daß uns von Seiten der h. thurgauischen Regierung nun vor Allem feste und verbindliche Propositionen gemacht werden möchten, sowohl über das Maß der Fahrtleistungen, die von uns gefordert werden, als über die Beitragssumme, welche dieselbe, beziehungsweise ihre Mitinteressenten, an den Betriebsausfall zu vergüten Willens sei. Wir sahen uns zu diesem Begehren veranlaßt, einerseits im Hinblick auf den Verlauf der bisherigen Verhandlungen, anderseits mit Rücksicht auf Vertragsverhältnisse, in denen wir zu andern Dampfschifffahrtsanstalten stehen. In Folge dieser Vertragsverhältnisse konnten wir nämlich, zumal nachdem mittlerweile der Winterfahrtenplan definitiv festgestellt worden war, eine Verbindlichkeit für die Wiederaufnahme von Fahrten auf dem Untersee und Rhein nicht eingehen, ohne uns vorher, theils hierüber, theils über eine veränderte Eintheilung der Fahrten auf dem Obersee, mit den betreffenden Dampfschifffahrtsanstalten verständigt zu haben. Im Interesse der Sache war daher auch nach dieser Seite hin eine rasche Anhandnahme der Unterhandlungen geboten, zu welchem Ende wir dringend wünschen mußten, durch die verlangten festen Anerbietungen der hohen thurgauischen Regierung in den Stand gesetzt zu werden, beurtheilen zu können, ob begründete Aussichten zu einer sachbezüglichen Verständigung mit ihr vorhanden seien. Leider wurden uns aber diese Propositionen nicht gemacht, in Folge wessen jene Anregung des Lit. Departements ohne weiteres Resultat bleiben mußte.

Es dürfte hier der Ort sein, unserer Stellung zur Alpenbahnfrage zu gedenken. Von dem Comité, welches sich für die Erbauung einer Eisenbahn über den Lukmanier s. B. gebildet hatte, um eine Betheiligung bei der Ausführung dieses Unternehmens angengangen, 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 Lit. Stadtrathes Zürich, unter Zustimmung des Verwaltungsrathes der Nordostbahngesellschaft im März 1861 beschloffen: „für den Fall, daß durch „die weiteren Verhandlungen des Lukmanier-Komitée'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 der Bedingung, daß die erforderlichen Garantien dafür „geboten werden, daß die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für den Verkehr „zwischen Deutschland und Italien auch nach Herstellung der projektirten Alpeneisenbahn gesichert „bleibe, bei der Generalversammlung die Ermächtigung zur Uebernahme von Aktien für die Lukmanier- „Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen.“ Mit der Notifikation dieser „Schlußnahme an das Lukmanier-Komite wurde von uns der Vorbehalt gemacht, „auf die Schlußnahme „zurückzukommen, falls die Voraussetzungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden, ganz „oder zum Theil dahin fallen sollten.“ Von diesen Voraussetzungen hat sich nun in Wirklichkeit keine einzige erfüllt. Die Ertheilung von schützenden Garantien zu Gunsten der Linthlinie gegen die Konkurrenz der Rheinlinie wurde abgelehnt. Die zum Zwecke der finanziellen Sicherstellung der Lukmanierbahn mit dem Gouvernement des Königreichs Italien gepflogenen Unterhandlungen blieben ohne Resultat. Zur Stunde besteht sogar nicht einmal mehr eine Konzession für die Lukmanierbahn, während hinwieder links und rechts neben der Schweiz die Konkurrenzlinien des Brenner und des Mont Genis bereits in voller Bauausführung begriffen sind. Seither sind nun aber überdieß im Eisenbahn-System der süddeutschen Staaten Veränderungen vor sich gegangen, welche die Gefahr der Umgehung der Linthlinie für den Verkehr von ganz Deutschland, sowie von Belgien und Holland mit Italien noch viel augenfälliger zu Tage treten lassen. Sodann ist im Weiteren mittlerweile auch die Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausführung der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern erfolgt, in Folge wessen der Schwerpunkt der Nordostbahn-Interessen sich nunmehr in noch höherem Maße nach dem Gotthardt neigt, als es vermöge der geographischen Lage des Nordostbahnnetzes vorher schon der Fall war. Bei so bewandten Umständen und in Betracht der eminenten Wichtigkeit, welche im Allgemeinen eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien, insbesondere aber ein die Alpen im Zentrum unsers Landes übersteigender Schienenweg, nicht bloß für die Nordostbahnunternehmung selbst, sondern für unser gesamntes Vaterland und speziell auch für die Kantone hat, in deren Gebiet die Nordostbahnlinien liegen, durften wir nicht anstehen, einer vom h. Regierungsrathe des Kantons Luzern an die Regierungen der bei der Gotthardtbahn betheiligten Kantone, sowie an die Direktionen der Zentral- und Nordostbahn gerichteten Einladung zur Theilnahme an einer Konferenz Behufs Anstrebung einer Gotthardtbahn auch unsererseits Folge zu leisten. Aus den Berathungen dieser Konferenz, welche am 7. und 8. August v. J. in Luzern abgehalten wurde, ist der Entwurf einer Uebereinkunft für Anstrebung einer Gotthardteisenbahn hervorgegangen, deren Inhalt wir in Nachstehendem wörtlich mittheilen:

„Art. 1. Die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald, „Zug, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Aargau, Thurgau, Tessin und Neuen- „burg, sowie die schweizerische Zentralbahngesellschaft und die schweizerische Nordostbahngesellschaft „vereinigen sich zur Anstrebung einer über den Gotthardt führenden Alpeneisenbahn. Die Aufnahme „weiterer Kantone und Eisenbahnverwaltungen in die Vereinigung bleibt vorbehalten. Art. 2. Als Organ „für die Bethätigung der in Art. 1 bezeichneten Bestrebungen wird eine ständige Kommission aufgestellt, „in welche die betheiligten Kantone und Eisenbahngesellschaften je zwei Mitglieder wählen. Die jeweiligen „Abgeordneten von Luzern führen den Vorsitz in der Kommission. Art. 3. Die Mitglieder der Kom-

„mission befinden sich in der Stellung von Mandataren der von ihnen vertretenen Kantone und Eisenbahngesellschaften. Ihre Stimmabgabe wird demnach auf Grundlage von Instruktionen oder Vollmachten, welche ihnen von ihren Kommittenten zu erteilen sind, erfolgen. Art. 4. Die Kommission kann nur dann gültig verhandeln, wenn wenigstens zwei Dritttheile ihrer Mitglieder gegenwärtig sind. Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Handelt es sich übrigens um Leistungen, welche von den beteiligten Kantonen und Eisenbahngesellschaften übernommen werden sollen, so ist zu einem Beschlusse dieser Art die Zustimmung der betreffenden Kantone und Gesellschaften erforderlich. Art. 5. Die Kommission ernennt aus ihrer Mitte einen Ausschuss von 7 Mitgliedern nebst 3 Ersatzmännern und den Präsidenten und Vizepräsidenten des Ausschusses. Art. 6. Dem Ausschusse liegt die allseitige Wahrnehmung der Interessen der Vereinigung zunächst und in erster Linie ob. Falls es sich um Maßregeln von größerem Belange handelt, so hat er der Kommission die erforderlichen Anträge zu hinterbringen. Er vollzieht die Beschlüsse der Kommission. Art. 7. Der Ausschuss kann nur dann gültig verhandeln, wenn wenigstens fünf Mitglieder oder Ersatzmänner desselben gegenwärtig sind. Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Art. 8. Die Kommission versammelt sich jeweilen auf das Begehren des Ausschusses oder wenigstens eines Fünftheiles ihrer Mitglieder. Der Ausschuss tritt zusammen, so oft der Präsident desselben es für nothwendig erachtet oder falls mindestens zwei seiner Mitglieder es verlangen. Die Kommission und der Ausschuss versammeln sich in der Regel in Luzern. Art. 9. Werden zum Behufe der Anstrengung des Zweckes der Vereinigung Unterhandlungen mit auswärtigen Staaten erforderlich, so haben dieselben durch Vermittlung des Bundesrathes stattzufinden. (Art. 10 der Bundesverfassung und Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 26. Juli 1852.) Art. 10. Der Rücktritt von der Vereinigung zur Anstrengung des Gotthardt steht jedem Gliede derselben stetsfort frei. Art. 11. Die gegenwärtige Uebereinkunft ist den zuständigen Behörden der betreffenden Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Annahme vorzulegen. Nach erfolgter Genehmigung ist die Uebereinkunft im Sinne von Art. 7 der Bundesverfassung der Bundesbehörde zur Einsicht zu übermitteln.“ Auf Grund vorher eingeholter Ermächtigung Seitens des Verwaltungsrathes haben wir für unsern Theil die Zustimmung zu dieser Uebereinkunft erklärt. Dasselbe ist auch von Seiten der schweizerischen Centralbahngesellschaft geschehen. Desgleichen haben die h. Regierungen sämmtlicher in Artikel 1 genannten Kantone die Uebereinkunft genehmigt, mit alleiniger Ausnahme der h. Regierungen von Freiburg und Neuenburg, die der Uebereinkunft noch nicht beigetreten sind, aber gleichwohl dem Zwecke derselben günstig gestimmt zu sein scheinen. Die in der Uebereinkunft vorgesehenen Organe wurden seither konstituiert und haben ihre Funktionen bereits begonnen. Ihre Thätigkeit kann jedoch selbstverständlich vorerst lediglich einen einleitenden Charakter tragen. So viel davon zu unserer Kenntniß gelangt ist, so sind insbesondere in allen Richtungen gründliche Untersuchungen des Problems angeordnet worden. Diese Untersuchungen haben unseres Wissens zur Zeit ihren Abschluß noch nicht gefunden.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Zum Behufe „der Erzielung möglichster Uebereinstimmung in dem Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen und der Regelung der Beziehungen der Bahnverwaltungen unter sich“ ist im Berichtsjahre zwischen den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein neuer, am 1. Januar l. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden. Nach demselben werden die gemeinschaftlichen Angelegenheiten der schweizerischen Eisenbahnen auch fernerhin auf dem Wege von Konferenzen der Bahnverwaltungen behandelt werden. Bei Feststellung der Organisation der Konferenzen hat man die bisher gemachten Erfahrungen möglichst zu Rathe gezogen, sowie auch dem Umstande gebührende Rechnung getragen, daß der Kreis der Verwaltungen, welche an den Konferenzen Theil nehmen, sich im Verlaufe der Zeit erheblich erweitert hat. Mit Ausnahme der Ligne d'Italie sind nunmehr sämtliche 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.

Von den wichtigeren Resultaten der letztjährigen schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen sind hier namhaft zu machen: a) der Abschluß einer Uebereinkunft betreffend die Verhältnisse der Bahnverwaltungen unter sich, soweit solche sich auf den direkten Personen- und Güterverkehr beziehen; b) die Aufstellung einer neuen Waarenklassifikation für den direkten schweizerischen Güterverkehr und c) die Veranstaltung einer allgemeinen schweizerischen Ausstellung von Baumaterialien. Zur Revision der Waarenklassifikation ist der nächste Anstoß durch die Veränderungen gegeben worden, welche in der neuern Zeit in den Waarenklassifikationen der süddeutschen Bahnen eingetreten sind. Durch die neue schweizerische Klassifikation, welche wir, wie die Mehrzahl der übrigen Verwaltungen, auch für den internen Verkehr adoptirt haben, sind dem verkehrtreibenden Publikum vielfache und theilweise sehr erhebliche Verkehrserleichterungen zu Theil geworden. Die Ausstellung von Baumaterialien soll im Laufe des künftigen Jahres in Olten stattfinden. So viel uns bekannt, wird diese Maßregel von den Fachleuten im Allgemeinen sehr beifällig aufgenommen. Bei dem großen und mannigfaltigen 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 der Konkurrenz der großherzoglich badischen Eisenbahnlinie von Waldshut (resp. Basel) nach Schaffhausen und Konstanz, deren Betrieb im Juni v. J. eröffnet worden ist, mußten im Tarife wesen der Nordostbahn und zwar sowohl in demjenigen für den internen Verkehr, als in demjenigen für den direkten Verkehr mit andern Bahnen im Berichtsjahre sehr eingreifende Aenderungen vorgenommen 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 direkten Güterverkehrs zwischen der königlich württembergischen Staatsbahn einerseits und der Nordostbahn und den rückwärts derselben gelegenen schweizerischen Bahnen anderseits. Nachdem sämtliche betheiligte schweizerische Bahnverwaltungen ihren Beitritt zu diesem direkten Güterverkehr erklärt, ist derselbe mit dem 1. Januar l. J. ins Leben getreten.

Die im Jahr 1861 mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten getroffene Vereinbarung über die Einrichtung eines direkten deutsch-schweizerischen Güterverkehrs via Lindau hat ihre Vollziehung nicht gefunden. Dagegen haben wir unterm 4/6. Januar l. J. mit der genannten Generaldirektion und den Direktionen der k. priv. bayerischen Ostbahnen und der österreichischen Kaiserin-Elisabethbahn eine neue Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den königlich bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Ostbahnen, der Kaiserin-Elisabethbahn und der österreichischen Staatsseisenbahngesellschaft einer- und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits. Die diesfällige Uebereinkunft ist von sämtlichen Interessenten genehmigt worden. Das bezügliche Tarifheft befindet sich bereits unter der Presse und wir dürfen 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 Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten s. Z. abgeschlossene Vertrag betreffend die gemeinschaftliche Exploitation verschiedener Dampfbootlinien des Bodensee's und Rheins ist im Laufe des Berichtsjahres einer Revision unterstellt worden, wobei das Verkehrsgebiet, das in den Bereich der diesfälligen Fusion fällt, noch eine etwas größere Ausdehnung erhalten hat.

Zum Zwecke der Erneuerung des s. Z. mit der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung über den Betrieb der Linie Turgi-Waldshut und anderweitige Verkehrsbeziehungen abgeschlossenen, von uns auf den 1. Juni v. J. gekündigten, Vertrages haben im Berichtsjahre wiederholte Verhandlungen stattgefunden, ohne daß jedoch bisanhin eine Verständigung erzielt worden wäre.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebs auf der badischen Bahn Waldshut-Schaffhausen-Konstanz ist, mittelst 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 französischen Ostbahn sind wir in ein Vertragsverhältnis getreten, das, wie wir hoffen, sowohl für die dabei betheiligten Bahnunternehmungen als namentlich auch für das verkehrtreibende Publikum ersprießliche Folgen haben dürfte. Als Ausfluß dieses Verhältnisses ist u. A. die bereits erfolgte Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den Stationen Ludwigshafen a. Rh., Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Antwerpen, Gent, Ostende, Dünkirchen, Calais, Boulogne, St. Valéry einer- und den Hauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten

Schweizerbahnen anderseits, sodann die Aufstellung eines direkten Tarifs zwischen Paris und den rückliegenden Stationen einerseits und den Bodensee-Stationen anderseits anzusehen.

In Folge Verständigung zwischen den dabei interessirten Bahnverwaltungen und der königlichen Saarbrücker Bergwerksdirektion ist am 20. Januar l. J. ein neuer Tarif für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben in Kraft gesetzt worden, welcher, auf Grund einer allseitigen Betheiligung bei den dießfälligen Opfern, den schweizerischen Konsumenten von Steinkohlen eine sehr bedeutende Reduktion des Preises dieses für unsere Industrie so wichtig gewordenen Brennstoffes gewährt.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt, daß die Nordostbahngesellschaft Behufs Bewerkstelligung der weitem Einzahlung, welche sie für ihre eigene Rechnung und für diejenige des Kantons Zug an die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu leisten hat, sowie zum Zwecke der Ausführung fernerer Bauten auf ihrem eigentlichen, somit die Linie Albstätten-Zug-Luzern nicht in sich begreifenden Netze, ein neues Anleihen abzuschließen im Falle sein werde. Mittlerweile hat unsere Gesellschaft die weitere Verpflichtung eingegangen, sich bei dem Baue der Bülach-Regensbergerbahn mit einem Drittheile des auf Fr. 1,800,000 angeschlagenen Baukapitales, und wenn das letztere nicht ausreichen sollte, im fernern noch mit dem erforderlichen Mehrbedarfe zu betheiligen. Wir benutzten die ziemlich günstigen Konjunkturen, welche im Frühherbste des Berichtsjahres obwalteten, um ein Anleihen im Betrage von 5 Millionen Franken abzuschließen. Wenn wir die außerordentliche Knappheit des Geldmarktes, welche seither fortwährend obgewaltet hat, in's Auge fassen, so haben wir alle Veranlassung, uns zu freuen, daß wir jenen Zeitpunkt nicht verstreichen ließen, ohne uns einen Theil der Fonds, deren wir noch benöthigt sind, verschafft zu haben. Durch das Anleihen von 5 Mill. Franken ist zwar dem voraussichtlichen Geldbedürfnisse unserer Gesellschaft nicht in vollem Umfange, immerhin aber doch soweit Genüge gethan, daß wir den Wiedereintritt günstigerer Geldverhältnisse werden abwarten können, um uns die Fonds, deren wir noch bedürfen, zu sichern. Wir haben das Anleihen mit der schweizerischen Kreditanstalt abgeschlossen. Der Zinsfuß desselben beträgt $4\frac{1}{2}$ Prozent per Jahr. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende Februar 1872 unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als Fr. 250,000 betragen und bis Ende Februar 1892 soll das gesammte Anleihen zurückbezahlt sein. Die schweizerische Kreditanstalt übernahm das ganze Anleihen zum Parikurse fest gegen Vergütung einer Provision von 3 per mille seines Betrages. Wir haben die Provision dem Baukonto zur Last geschrieben. Es ist wohl nur als die Erfüllung eines Gebotes der Gerechtigkeit zu betrachten, wenn wir der zukommenden Handbietung, welche uns die schweizerische Kreditanstalt auch bei Abschluß dieses neuen Anleiheus zu Theil werden ließ, in anerkennender Weise Erwähnung thun.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Von sämtlichen im Laufe des Berichtsjahres ausgeführten Bahnzügen sind im Ganzen 887,923 Kilometer (gegenüber 887,994 im vorausgegangenen Jahre) zurückgelegt worden.

| Davon fallen: | 1862. Kilom. | 1863. Kilom. |
|---|-----------------|-----------------|
| 1) auf Schnellzüge und Personenzüge | 560,970 | 563,060 |
| 2) auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung | 156,368 | 179,288 |
| 3) auf Ergänzungs- und Extrazüge | 170,656 | 145,575 |
| Zusammen | 887,994 | 887,923 |

Die Ausführung der regelmäßigen Bahnzüge mit Personenbeförderung gestaltete sich während des Jahres 1863 auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn wie folgt:

| Länge in Kilo- metern. | B a h n s t r e c k e. | Vom 1. Januar bis und mit 31. Mai. | | Vom 1. Juni bis und mit 31. Oktober. | | Vom 1. November bis und mit 31. Dezember. | |
|---------------------------------|---|--|--|--|--|---|--|
| | | Schnellzüge und Personenzüge. | Gemischte Züge und Güterzüge mit Personen- beförderung. | Schnellzüge und Personenzüge. | Gemischte Züge und Güterzüge mit Personen- beförderung. | Schnellzüge und Personenzüge. | Gemischte Züge und Güterzüge mit Personen- beförderung. |
| 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=Lurgi | 8 | 4 | 10 | 6 | 10 | 6 |
| 17,015 | Lurgi=Waldshut | 8 | 2 | 8 | 2 | 8 | — |
| 21,815 | Lurgi=Marau | 8 | 4 | 8 | 6 | 8 | 6 |
| | Alle Züge durchliefen täglich Kilometer . | 1,488 | 424 | 1,596 | 558 | 1,544 | 490 |
| | Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge | 8,3 | 2,3 | 8,4 | 3,1 | 8,7 | 3,8 |

Dabei ist zu bemerken, daß von den für die Linie Lurgi-Waldshut aufgeführten 17,015 Kilometern 1,739 Kil. auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut fallen.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch die Bemerkung beigelegt, daß auf der Bahnstrecke Zürich-Wallfellen (8,44 Kilom.) täglich 10 Bahnzüge der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen kursirt haben.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

Zum ersten Mal seit der gänzlichen Vollendung des Nordostbahnnetzes zeigt die Betriebsrechnung, bei Vergleichung mit dem Vorjahre, einen Rückgang in den Einnahmen. Es haben sich nämlich, gegenüber dem Jahre 1862, im letzten Betriebsjahr die Gesamt-Einnahmen um Fr. 55,920. 80 Cts. vermindert. Nach den einzelnen Rechnungsrubriken betrachtet gestaltet sich für 1863, gegenüber dem Vorjahre, das Verhältniß zwischen Mehr- und Mindereinnahme wie folgt:

| | | 1863. | |
|--|--|----------------------|------------------|
| | | Mehr-Einnahme. | Minder-Einnahme. |
| | | Fr. 119,897. 28 Cts. | Fr. — — — Cts. |
| Personen-Transport | | Fr. 119,897. 28 Cts. | Fr. — — — Cts. |
| Gepäck-Transport | | „ 632. 45 „ | „ — — — „ |
| Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport | | „ 3,898. 41 „ | „ — — — „ |
| Transport von Equipagen u. dergl. | | „ — — — „ | „ 539. 28 „ |
| Güter-Transport | | „ — — — „ | „ 226,110. 73 „ |
| Mittelbare Betriebseinnahmen | | „ 46,301. 07 „ | „ — — — „ |

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

In Folge der Betriebseröffnung der badischen Linie Waldshut-Konstanz mußten wir uns für einen ziemlich wichtigen Verkehr, der unserer Bahn früher unbestritten zugefallen war, von der Mitbewerbung gänzlich zurückziehen, so namentlich für den Verkehr von Waldshut und dem badischen Unterlande mit Schaffhausen (1862: 96,000 Ztr.), ferner für den Verkehr von Waldshut und dem badischen Unterlande mit den Bodenseeplätzen (1862: 122,000 Ztr.). Sodann benutzte aus gleicher Ursache der aus dem Großherzogthum Baden nach und über Winterthur und in umgekehrter Richtung gehende Verkehr nunmehr, mit geringer Ausnahme, unsere Bahn auf einer viel kürzern Wegestrecke, 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 Richtungen den bisherigen Verkehr auch für die Zukunft 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 unserm Bahnneze im Verfolge auch wieder neue Verkehrszuflüsse zuführen, und daß die Taxermäßigungen, zu denen sie Veranlassung gegeben, zu größerer Belebung des Verkehrs auf unsern Linien beitragen werden. Nur liegt es in der Natur der Sache, daß diese wohlthätigen Folgen sich ganz allmählig 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 Getreide-Transporte, welche, aus Württemberg 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 nutzbringend sind, als bei der Alimentation von der entgegengesetzten Seite her.

Die beiden Ursachen, deren Zusammentreffen den letztjährigen Ausfall in den Gütertransporteinnahmen veranlaßt hat, hatten erst von der Mitte des vergangenen Jahres an zu wirken begonnen. Wesentlich aus diesem Umstande ist es zu erklären, wenn sich zwischen den dießfälligen Einnahmen des ersten Halbjahres von 1864 und denjenigen des ersten Halbjahres von 1863 ungefähr dasselbe ungünstige Verhältniß herausstellt, in welchem die Einnahmen des zweiten Halbjahres von 1863 zu denjenigen des zweiten Halbjahres von 1862 stehen.

Daß die neue badische Bahn für den Schaden, den sie unserer Unternehmung zufügt, im Verlaufe der Zeit bis zu einem gewissen Grade das Heilmittel selbst bringen wird, haben wir bereits angedeutet. Und was die Verminderung 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 Verkehrs, wozu im Bereiche des Nordostbahnnezes die Elemente in so reichlichem Maße vorhanden sind, in nicht ferner Zeit das frühere günstige Verhältniß 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-Einnahmen bis auf eine verhältnißmäßig kleine Differenz auszugleichen.

Nach bisheriger Uebung geben wir nachstehend eine Statistik der Einnahmen und des Verkehrs auf der Nordostbahn unter Vergleichung der letztjährigen Betriebsergebnisse mit denen des Vorjahres. Zum Behufe einer bessern Uebersicht haben wir bei dieser Statistik, die in vielen Punkten reichhaltiger sein dürfte, als diejenigen früherer Jahre, eine etwas veränderte Anordnung befolgt.

Neben den monats- und stationsweisen Resultaten fügen wir auch noch eine Uebersicht des Verkehrs nach den Tarif-Distanzen unserer Bahn in besonderer Beilage bei.

| Betriebs-Einnahmen. (Fortsetzung-) | 1862. | | | 1863. | | |
|---|----------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|
| | Franken. | Stk. | Prozente. | Franken. | Stk. | Prozente. |
| 2. Gepäck-Transport. | 121,010. 69 | | 2,05 | 121,643. 14 | | 2,08 |
| 3. Pferde-, Vieh- u. Hunde-Transport. | 85,352. 55 | | 1,44 | 89,250. 96 | | 1,52 |
| 4. Transport von Equipagen. | 7,555. 30 | | 0,43 | 7,016. 02 | | 0,42 |
| 5. Güter-Transport. | | | | | | |
| Eilgut | 133,080. 21 | 4,34 | | 141,440. 37 | 4,98 | |
| Normalklasse I. | 535,565. 59 | 17,47 | | 530,875. 11 | 18,69 | |
| " II. | 696,462. 10 | 22,71 | | 657,058. 11 | 23,44 | |
| " III. | | | | | | |
| Wagenladungs-kategorie A | 903,444. 80 | 29,47 | | 719,068. 22 | 25,32 | |
| " B | 296,042. 44 | 9,65 | | 218,897. 23 | 7,71 | |
| " C | 346,287. 07 | 11,30 | | 414,191. 94 | 14,58 | |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Ab- fuhrgebühren, Nachnahme-Provision etc.) | 155,202. 50 | 5,06 | | 158,443. — | 5,58 | |
| Total des Güter-Transportes | 3,066,084. 71 | 100 | 51,85 | 2,839,973. 98 | 100 | 48,48 |
| Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen | 5,438,975. 95 | 91,98 | | 5,336,754. 08 | 91,41 | |
| B. Mittelbare Betriebseinnahmen. | | | | | | |
| (Pacht- und Mietzinse, Vergütung für Benutzung von NOB-Wagen auf andern Bahnen, Zinse von ausgeliehenen Geldern, Nettoertrag des Werkstätte- betriebes, des Dampfbootbetriebes und der Kauf- hausanstalt Zürich, Verschiedenes) | 474,466. 52 | 8,02 | 8,02 | 520,767. 59 | 8,89 | 8,89 |
| Gesamt-Total der Einnahmen | 5,913,442. 47 | 100 | 100 | 5,857,521. 67 | 100 | 100 |

Transport-Quantitäten.

| | | 1862. | | 1863. | |
|--|------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | | Anzahl. | Prozente. | Anzahl. | Prozente. |
| 1. Personen. | | | | | |
| a) Zur gewöhnlichen Taxe befördert: | | | | | |
| I. Klasse | | 14,739 | 0,91 | 15,336 | 0,87 |
| II. " | | 229,950 | 14,19 | 237,589 | 13,44 |
| III. " | | 603,419 | 37,24 | 636,307 | 35,99 |
| Total | | 848,108 | 52,34 | 889,232 | 50,30 |
| b) Zu ermäßigten Taxen befördert: | | | | | |
| Mit Güterzügen | II. Klasse | 3,637 | 0,22 | 4,311 | 0,24 |
| " " | III. " | 51,699 | 3,19 | 63,819 | 3,61 |
| Hin- und Rückfahrt | I. " | 3,008 | 0,19 | 2,502 | 0,14 |
| " " " | II. " | 124,570 | 7,69 | 131,166 | 7,42 |
| " " " | III. " | 369,318 | 22,79 | 425,292 | 24,06 |
| Mit Abonnementskarten | II. " | 27,798 | 1,72 | 35,838 | 2,03 |
| " " | III. " | 79,559 | 4,91 | 88,590 | 5,01 |
| Militär- und Polizeitransporte | III. " | 34,588 | 2,13 | 38,593 | 2,18 |
| Pilger | II. " | 53,354 | 3,29 | 372 | 0,02 |
| " " | III. " | | | 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 |
| " " " | III. " | 16,724 | 1,03 | 20,102 | 1,14 |
| Total | | 772,301 | 47,66 | 878,699 | 49,70 |
| Gesamt-Total der Personen | | 1,620,409 | 100 | 1,767,931 | 100 |
| Zusammenstellung nach Klassen. | | | | | |
| I. Klasse | | 18,261 | 1,13 | 18,338 | 1,04 |
| II. " | | 393,587 | 24,29 | 417,916 | 23,64 |
| III. " | | 1,208,561 | 74,58 | 1,331,677 | 75,32 |
| Gesamt-Total der Personen gleich oben | | 1,620,409 | 100 | 1,767,931 | 100 |

| Transport-Quantitäten. (Fortsetzung.) | | | | 1862. | | 1863. | |
|--|---------------------|---------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | Anzahl. | Prozente. | Anzahl. | Prozente. |
| 2. Gepäck. | | | | | | | |
| Zentner | | | | 118,691 | | 119,908 | |
| 3. Pferde, Vieh und Hunde. | | | | | | | |
| 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 | 2,17 |
| In Wagenladungen | V. " | " | | | | 623 | 1,18 |
| " | VI. " | " | | | | 11,698 | 22,11 |
| " | VII. " | " | | | | 17,464 | 33,00 |
| Hunde | | " | | 4,065 | 9,23 | 4,413 | 8,34 |
| Total " | | | | 44,054 | 100 | 52,912 | 100 |
| 4. Equipagen. | | | | | | | |
| I. II. III. Klasse | | Stücke | | 506 | | 383 | |
| 5. Güter. | | | | | | | |
| Eilgut | | Zentner | | 171,189 | 2,04 | 188,682 | 2,23 |
| Normalklasse I. | | " | | 1,004,368 | 11,98 | 971,111 | 11,46 |
| " II. | | " | | 1,673,455 | 19,97 | 1,784,280 | 21,05 |
| " III. | | " | | | | | |
| Wagenladungs-kasse A | | " | | 1,998,436 | 23,84 | 1,685,967 | 19,90 |
| " B | | " | | 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 |

Durchschnitts-Berechnungen.

| (Bahnlänge: 178 Kilometer.) | | 1862. | 1863. |
|---|-----------|-----------|-----------|
| 1) Total-Einnahme-Betreffniß per Kilometer | Franken | 33,221,58 | 32,907,43 |
| " " " " Tag | " | 16,201,21 | 16,048 |
| " " " " " und Kilometer | " | 91,01 | 90,16 |
| 2) Personentransport. | | | |
| Einnahme-Betreffniß per Kilometer | Franken | 12,129,06 | 12,802,64 |
| " " " " Reisenden | " | 1,41 | 1,29 |
| Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen | Kilometer | 26,14 | 24,91 |
| " " " " in I. Klasse | " | — | 49,05 |
| " " " " II. " | " | — | 31,70 |
| " " " " III. " | " | — | 22,45 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total | Reisende | 237,963 | 247,411 |
| " " " " " in I. Kl. | " | — | 5,053 |
| " " " " " II. " | " | — | 74,423 |
| " " " " " III. " | " | — | 167,935 |
| " jeden Personenwagenachsen-Kilometer kommen | " | 5,77 | 5,73 |
| " " Betriebstag kommen | " | 4,440 | 4,844 |
| 3) Gepäcktransport. | | | |
| Einnahme-Betreffniß per Kilometer | Franken | 679,83 | 683,39 |
| " " " " Zentner | " | 1,02 | 1,01 |
| Jeder Zentner hat befahren | Kilometer | — | 41,30 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen | Zentner | — | 27,793 |
| " jeden Betriebstag kommen | " | 325 | 329 |
| 4) Pferde-, Vieh- und Hundetransport. | | | |
| Einnahme-Betreffniß per Kilometer | Franken | 479,51 | 481,47 |
| " " " " Stück | " | 1,94 | 1,77 |
| 5) Equipagentransport. | | | |
| Einnahme-Betreffniß per Kilometer | " | 42,45 | 39,42 |
| 6) Gütertransport. | | | |
| Einnahme-Betreffniß per Kilometer | " | 17,225,19 | 15,954,91 |
| " " " " Zentner | Centimes | 36,57 | 33,52 |
| Jeder Zentner hat befahren | Kilometer | 59,24 | 52,19 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen | Zentner | 2,789,720 | 2,484,315 |
| " jeden Betriebstag kommen | " | 22,965 | 23,213 |
| " " Güterwagenachsen-Kilometer kommen (Gepäck und Vieh inbegriffen) | Zentner | 26,34* | 24,64 |
| 7) Mittelbare Betriebs-Einnahmen. | | | |
| Betreffniß per Kilometer | Franken | 2,665,54 | 2,925,66 |

* Gepäck und Vieh nicht inbegriffen.

Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs.

| | Durchschnittlich betriebene Bahnlänge. | Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen | | | Brutto-Einnahme per Kilometer. | | | | | |
|------|--|--|----------|-----------|--------------------------------|------|---------|------|---------|------|
| | | Personen. | Gepäck. | Güter. | Personen. | | Gepäck. | | Güter. | |
| | Kilometer. | Anzahl. | Zentner. | Zentner. | Fr. | Stk. | Fr. | Stk. | Fr. | Stk. |
| 1855 | 60 | 113,000 | — | 580,000 | 6,767. | 91 | — | — | 4,685. | 46 |
| 1856 | 106 | 130,000 | — | 680,000 | 8,560. | 97 | — | — | 5,619. | 35 |
| 1857 | 134,4 | 174,568 | — | 1,160,263 | 8,776. | 23 | 614. | 15 | 7,697. | 89 |
| 1858 | 156,53 | 186,339 | — | 992,060 | 9,456. | 26 | 651. | 62 | 7,253. | 94 |
| 1859 | 168,1 | 198,093 | — | 1,249,027 | 10,305. | 29 | 609. | 24 | 9,479. | 53 |
| 1860 | 178 | 192,862 | — | 1,747,055 | 10,264. | 76 | 617. | 58 | 12,678. | 44 |
| 1861 | 178 | 220,056 | — | 2,688,655 | 11,432. | 40 | 651. | 36 | 17,330. | 78 |
| 1862 | 178 | 237,963 | — | 2,789,730 | 12,129. | 06 | 679. | 83 | 17,225. | 19 |
| 1863 | 178 | 247,411 | 27,793 | 2,484,315 | 12,802. | 64 | 683. | 39 | 15,954. | 91 |

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

| | | 1862. | | 1863. | | | |
|--------------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|----------|--------|-----------|
| | | Personen. | Güter. | Personen. | Gepäck. | Dieb. | Güter. |
| | | Anzahl. | Zentner. | Anzahl. | Zentner. | Stück. | Zentner. |
| Nordostbahn. | | | | | | | |
| Nach Verein. Schweizerbahnen . | Winterthur | 24,403 | 144,251 | 26,287 | 3,122 | 277 | 162,691 |
| von " " . | " | 24,486 | 197,910 | 27,416 | 3,138 | 3,938 | 226,928 |
| nach " " . | Ballifellen | 87,165 | 391,895 | 93,821 | 5,100 | 540 | 361,731 |
| von " " . | " | 90,497 | 222,610 | 99,580 | 5,720 | 2,180 | 303,895 |
| nach " " . | Romanöb. | — | 1,974 | — | — | — | 3,248 |
| von " " . | " | — | 562 | — | — | — | 894 |
| Total | | 226,551 | 959,202 | 247,104 | 17,080 | 6,935 | 1,059,387 |
| Nach Centralbahn | | 58,740 | 808,715 | 61,504 | 10,727 | 3,919 | 607,332 |
| von " " | | 64,441 | 1,831,233 | 62,787 | 10,702 | 3,404 | 1,792,517 |
| Total | | 123,181 | 2,639,948 | 124,291 | 21,429 | 7,323 | 2,399,849 |

| Verkehr mit andern Bahnen. (Fortsetzung.) | | 1862. | | 1863. | | | |
|--|-------------------------------------|-----------|----------|-----------|----------|--------|----------|
| | | Personen. | Güter. | Personen. | Gepäck. | Vieh. | Güter. |
| Nordostbahn. | | Anzahl. | Zentner. | Anzahl. | Zentner. | Stück. | Zentner. |
| Nach Franco-Suisse-Bahn . | Via Neuchâtel " Fribourg " | 2,146 | 64,752 | 2,705 | 695 | 408 | 37,072 |
| von " " " | | 2,074 | 12,527 | 2,558 | 708 | 8 | 37,300 |
| Total | | 4,220 | 77,279 | 5,263 | 1,403 | 416 | 74,372 |
| Nach Jura Industriel-Bahn . | | 325 | 1,748 | 1,515 | 215 | 121 | 5,694 |
| von " " " | | 434 | 249 | 1,408 | 233 | 1 | 1,894 |
| Total | | 759 | 1,997 | 2,923 | 448 | 122 | 7,588 |
| Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn | | 25 | — | 1,493 | 489 | 1,988 | 15,841 |
| von " " " " | | — | — | 1,779 | 544 | 21 | 19,844 |
| Total | | 25 | — | 3,272 | 1,033 | 2009 | 35,685 |
| Nach Westbahn | | 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 " | | — | — | 536 | 250 | 15 | 17,191 |
| von " | | — | — | 389 | 150 | — | 6,314 |
| Total | | 10,035 | 246,776 | 8,916 | 3,535 | 3,937 | 283,254 |
| Nach Franz. Ostbahn | | 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 | — | — |
| von " " | | 1,071 | — | 957 | 441 | — | — |
| Total | | 3,772 | — | 3,294 | 1,174 | — | — |
| Nach Bayer. Staatsbahn . . | | 1,816 | — | 1,937 | 980 | — | — |
| von " " | | 1,187 | — | 1,431 | 732 | — | — |
| Total | | 3,003 | — | 3,368 | 1,712 | — | — |
| Nach Gr. Bad. Staatsbahn . | | 34,160 | 131,430 | 35,326 | 3,654 | 1,878 | 98,211 |
| von " " " | | 34,976 | 760,812 | 35,591 | 4,622 | 824 | 577,023 |
| Total | | 69,136 | 892,242 | 70,917 | 8,276 | 2,702 | 675,234 |

| Verkehr mit andern Bahnen. (Fortsetzung.) | | Via | 1862. | | 1863. | | | |
|--|-------------|-----|-----------|----------|-----------|----------|--------|----------|
| | | | Personen. | Güter. | Personen. | Gepäck. | Vieh. | Güter. |
| | | | Anzahl. | Zentner. | Anzahl. | Zentner. | Stück. | Zentner. |
| Nordostbahn. | | | | | | | | |
| Nach Rhein. Verband | | | 148 | — | 194 | 14 | — | — |
| von " " | | | 117 | — | 177 | 11 | — | — |
| Total | | | 265 | — | 371 | 25 | — | — |
| Verein. Schweizerbahnen. | | | | | | | | |
| Nach Verein. Schweizerbahnen | Wint.-Wll. | | 1,342 | 26,412 | 1,242 | 134 | 18 | 33,751 |
| nach " " | Wll.-Wint. | | 1,532 | 11,443 | 1,447 | 112 | 17 | 14,893 |
| 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 " " | Ballisellen | | 2,101 | 59,732 | 2,336 | 865 | 727 | 68,372 |
| von " " | " | | 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 " " " | " | | 154 | 511 | 152 | 40 | 1 | 814 |
| nach " " " | Ballisellen | | 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 | 28 | — | 1,322 |
| von " " " | " | | 25 | 25 | 78 | 13 | — | 479 |
| nach " " " | Ballisellen | | — | 17 | 22 | 8 | — | 165 |
| von " " " | " | | 6 | 75 | 30 | 5 | — | 154 |
| Total | | | 45 | 769 | 228 | 54 | — | 2,120 |
| Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn | Winterthur | | — | — | 90 | 42 | — | 3,869 |
| von " " " | " | | — | — | 102 | 43 | 1 | 1,523 |
| nach " " " | Ballisellen | | — | — | 47 | 22 | — | 1,001 |
| von " " " | " | | — | — | 57 | 30 | — | 723 |
| Total | | | — | — | 296 | 137 | 1 | 7,116 |

| Transitverkehr über die Nordostbahn. (Fortsetzung) | | 1862. | | 1863. | | | |
|---|-------------|------------|----------|-----------|----------|--------|----------|
| | | Personen. | Güter. | Personen. | Gepäc. | Vieh. | Güter. |
| | | Anzahl. | Zentner. | Anzahl. | Zentner. | Stück. | Zentner. |
| Berein. Schweizerbahnen. | | Via | | | | | |
| Nach Westbahn (via Neuchâtel) . . . | Winterthur | 200 | 11,257 | 179 | 65 | 66 | 9,335 |
| von " " . . . | " | 340 | 3,996 | 191 | 64 | — | 17,189 |
| nach " " . . . | Ballifellen | 117 | 3,140 | 110 | 41 | — | 1,670 |
| von " " . . . | " | 46 | 9,036 | 114 | 48 | 1 | 25,134 |
| nach " (via Fribourg) . . . | Winterthur | — | — | 29 | 10 | — | 3,252 |
| von " " . . . | " | — | — | 28 | 12 | — | 467 |
| nach " " . . . | Ballifellen | — | — | 17 | 5 | — | 220 |
| von " " . . . | " | — | — | 16 | 8 | — | 302 |
| Total | | 703 | 27,429 | 684 | 253 | 67 | 57,569 |
| | | | | | | | |
| Nach Franz. Ostbahn . . . | Winterthur | 109 | — | 150 | 113 | — | — |
| von " " . . . | " | 291 | — | 203 | 155 | — | — |
| nach " " . . . | Ballifellen | 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 | 256 | 82 | — | 32,575 |
| nach " " " . . . | Ballifellen | 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 |
| Total | | 184 | — | 215 | 96 | — | 473 |
| | | | | | | | |
| Nach Bayer. Staatsbahn . . . | | 285 | — | 257 | 132 | — | — |
| von " " . . . | | 163 | — | 228 | 130 | — | — |
| Total | | 448 | — | 485 | 262 | — | — |
| Franco-Suisse-Bahn. | | | | | | | |
| Von Württ. Staatsbahn . . . | | — | — | — | — | — | 1 |
| Total | | — | — | — | — | — | 1 |

Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs der Stationen.

| P e r s o n e n . | | | | | G ü t e r . | | | | |
|-------------------|------------------|---------|---------|---------|-------------|------------------|-----------|----------|----------|
| 1862. | Stationen. | 1863. | | | 1862. | Stationen. | 1863. | | |
| Anzahl. | | Anzahl. | Anzahl. | Anzahl. | Zentner. | | Zentner. | Zentner. | Zentner. |
| | | | mehr. | minder. | | | | mehr. | minder. |
| 458,041 | Zürich | 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 | — | 357,878 |
| 97,792 | Baden | 104,512 | 6,720 | — | 1,055,579 | Winterthur . . | 1,052,785 | — | 2,794 |
| 54,055 | Aarau | 62,766 | 8,711 | — | 750,680 | Schaffhausen . . | 703,271 | — | 47,409 |
| 59,474 | Schaffhausen . . | 62,232 | 2,758 | — | 251,406 | Siggenthal . . | 342,644 | 91,238 | — |
| 50,693 | Frauenfeld . . | 57,070 | 6,377 | — | 266,296 | Frauenfeld . . | 298,122 | 31,826 | — |
| 42,474 | Brugg | 44,943 | 2,469 | — | 306,701 | Aarau | 268,643 | — | 38,058 |
| 34,663 | Romanshorn . . | 37,975 | 3,312 | — | 197,862 | Baden | 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 | Derlikon . . . | 168,280 | 70,304 | — |
| 23,745 | Dietikon . . . | 33,691 | 9 946 | — | 171,845 | Wilbegg . . . | 166,667 | — | 5,178 |
| 21,261 | Altstätten . . | 27,528 | 6,267 | — | 94,991 | Dietikon . . . | 120,625 | 25,634 | — |
| 25,613 | Turgi | 26,620 | 1,007 | — | 79,858 | Weinfelden . . | 107,712 | 27,854 | — |
| 20,325 | Schlieren . . . | 25,269 | 4,944 | — | 86,308 | Koblentz . . . | 98,927 | 12,619 | — |
| 22,761 | Andelfingen . . | 24,095 | 1,334 | — | 71,234 | Andelfingen . . | 82,510 | 11,276 | — |
| 22,160 | Weinfelden . . | 23,688 | 1,528 | — | 80,683 | Amriswil . . . | 82,444 | 1,761 | — |
| 20,338 | Effretikon . . | 22,306 | 1,968 | — | 70,478 | Kemptthal . . | 78,802 | 8,324 | — |
| 19,501 | Wallisellen . . | 21,718 | 2,217 | — | 51,843 | Schlieren . . . | 78,058 | 26,215 | — |
| 15,534 | Amriswil . . . | 19,645 | 4,111 | — | 101,952 | Bürglen . . . | 77,186 | — | 24,766 |
| 19,790 | Dachsen . . . | 18,951 | — | 839 | 74,953 | Felben | 73,682 | — | 1,271 |
| 14,699 | Schinznach . . | 15,891 | 1,192 | — | 74,332 | Turgi | 70,965 | — | 3,367 |
| 12,091 | Müllheim . . . | 14,541 | 2,450 | — | 36,359 | Altstätten . . | 70,238 | 33,879 | — |
| 12,377 | Märstetten . . | 12,981 | 604 | — | 86,741 | Märstetten . . | 65,100 | — | 21,641 |
| 11,066 | Döttingen . . | 12,198 | 1,132 | — | 37,599 | Erten | 49,925 | 12,326 | — |
| 9,405 | Islikon | 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 | — |
| 7,960 | Erten | 10,200 | 2,240 | — | 23,855 | Ruppertsweil . | 27,595 | 3,740 | — |
| 8,964 | Wiesenbangen | 10,030 | 1,066 | — | 27,931 | Döttingen . . | 27,327 | — | 604 |

| P e r s o n e n . | | | | | G ü t e r . | | | | |
|-------------------|----------------|---------|---------|---------|-------------|-----------------|----------|----------|----------|
| 1862. | Stationen. | 1863. | | | 1862. | Stationen. | 1863. | | |
| Anzahl. | | Anzahl. | Anzahl. | Anzahl. | Zentner. | | Zentner. | Zentner. | Zentner. |
| | | | mehr. | minder. | | | | mehr. | minder. |
| 7,633 | Bürglen . . . | 9,450 | 1,817 | — | 27,835 | Effretikon . . | 21,689 | — | 6,146 |
| 8,299 | Felben | 9,098 | 799 | — | 18,109 | Wallisellen . . | 18,805 | 696 | — |
| 7,997 | Marthalen . . | 8,352 | 355 | — | 18,455 | Schinznach . . | 18,780 | 325 | — |
| 6,037 | Kemptthal . . | 7,393 | 1,356 | — | 12,536 | Wiesendangen | 15,569 | 3,033 | — |
| 5,756 | Siggenthal . . | 7,069 | 1,313 | — | 20,031 | Islikon | 14,686 | — | 5,345 |
| 5,491 | Rupperswil . . | 6,755 | 1,264 | — | 8,607 | Killwangen . . | 12,291 | 3,684 | — |
| 5,726 | Henggart . . . | 6,274 | 548 | — | 16,159 | Dachfen | 11,848 | — | 4,311 |
| 6,315 | Koblentz . . . | 5,533 | — | 782 | 2,994 | Henggart . . . | 9,919 | 6,925 | — |
| 3,037 | Hettlingen . . | 3,339 | 302 | — | 1,694 | Hettlingen . . | 5,638 | 3,941 | — |

Uebersicht der Frequenz der wichtigsten Waarengattungen.

| | 1862. | 1863. |
|--|-----------|-----------|
| | Zentner. | Zentner. |
| Getreide, Mehl- und Mühlenfabrikate, Sämereien und Hülsenfrüchte . . | 1,545,711 | 1,352,863 |
| Bausteine und Baumaterialien aller Art (ausgenommen Bauholz) | 1,010,083 | 1,272,636 |
| Steinkohlen und Coke | 1,211,960 | 1,080,704 |
| Bau- und Nutzholz, Schnittwaaren u. dgl. | 336,299 | 468,381 |
| Eisen und Eisenwaaren | 536,363 | 457,265 |
| Wein, Most, Bier, Branntwein und Spiritus | 279,201 | 324,221 |
| Baumwollenwaaren | 231,045 | 280,716 |
| Farbwaaren, Droguerien, Farbhölzer, Farbwurzeln, Krapp | 238,722 | 272,690 |
| Baumwolle, rohe | 212,342 | 206,721 |
| Salz | 189,191 | 198,485 |
| Maschinen und Maschinentheile | 139,796 | 183,171 |
| Brennholz und Torf | 203,992 | 177,491 |
| Kaffee, Zucker und Colonialwaaren aller Art | 165,426 | 175,361 |
| Garne aller Art | 118,560 | 145,144 |
| Kartoffeln | 92,304 | 144,897 |
| Gyps und Gypssteine | 102,513 | 125,462 |
| Abfälle aller Art, Hader u. | 92,278 | 124,318 |

| | 1862. | 1863. |
|---|----------|----------|
| | Sentner. | Sentner. |
| Fett- und Fettwaaren | 107,119 | 123,926 |
| Öle aller Art | 82,290 | 114,748 |
| Käse | 59,832 | 87,458 |
| Obst, frisches und gedörrtes | 102,415 | 75,871 |
| Erden aller Art | 33,734 | 69,359 |
| Seide und Seidenwaaren | 54,281 | 67,060 |
| Leder und Lederwaaren, Felle und Häute | 49,336 | 65,097 |
| Metalle und Metallwaaren (Eisen, Gold und Silber ausgenommen) | 24,276 | 47,585 |
| Tabak | 55,808 | 45,100 |
| Bücher und Papier | 34,291 | 42,211 |
| Wolle und Wollenwaaren | 45,950 | 41,934 |
| Dünger und Düngemittel | 17,685 | 31,059 |
| Glas und Glaswaaren | 21,418 | 29,436 |
| Gerberlohe | 12,672 | 27,945 |
| Holzkohlen | 16,374 | 16,916 |

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

Bekanntlich ist in den Räumen des eben erwähnten Lagerhauses auch das eidgenössische Niederlagshaus untergebracht. Demnach ist den hiesigen Bezügern von zollpflichtigen 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 sind zwei weitere Privat-Anschlußgeleise an die Nordostbahn (in Außer Roth und Derlikon) zu den bereits bestehenden hinzugekommen.

Mittelbare Betriebseinnahmen.

Der Ertrag der Pacht- und Miethzinse ist von Fr. 80,165. 33 Cts. auf Fr. 76,249. 59 Cts. gesunken. Dieser Ausfall ist entstanden durch die Uebertragung der Erträgnisse der vermiethteten Waarenlagerplätze auf den Titel „Transporteinnahmen“ und durch die Mindereinnahme für die an die Zentral-

bahngesellschaft verpachtete Bahnstrecke Aarau=Wöschau. — Als Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen wurden uns Fr. 27,294. 09 Cts. bezahlt, wogegen sich unter den Betriebsausgaben für die Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetz eine Summe von Fr. 49,450. 86 Cts. verrechnet findet. — Die Einnahme an Zinsen für ausgeliehene Gelder, betragend Fr. 159,687. 32 Cts., übersteigt die vorjährige um Fr. 20,971. 19 Cts. Dieser Mehrertrag ist wesentlich der im Rechnungsjahre eingetretenen namhaften Erhöhung des Kapitalzinsfußes 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. gestiegen. Bezüglich dieses Titels, sowie auch hinsichtlich des Nettoertrages des Dampfboot-Betriebes verweisen wir übrigens auf die nähere Ausführung am Schlusse des Abschnittes IV. C. — Der Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich, welcher im Vorjahre mit Fr. 2,185. 74 Cts. in Einnahme fiel, beträgt im Rechnungsjahre bloß Fr. 1,068. 60 Cts. Der Minderertrag rührt theilweise von der Uebersiedelung des eidgenössischen Niederlagshauses auf den Bahnhof, theilweise von der eingetretenen Verminderung der Lagerräumlichkeiten des Kaufhauses her, welche durch den Umstand veranlaßt wurde, daß wir den Bachhof sammt dessen Magazinen zum Zwecke der Verwendung als provisorische Fleischverkaufs-Lokalitäten, wieder an die städtischen Behörden abtreten mußten. — Unter dem Titel „Verschiedenes“, welcher Fr. 58,997. 18 Cts., also Fr. 23,215. 40 Cts. mehr als im Vorjahre beträgt, sind hauptsächlich die Einnahmen für verkaufte Materialabfälle und die beim Sturz der Materialvorräthe zur Verrechnung gekommenen Vorschläge auf dem gesamten Materialverkehr, sowie die Vorerlöse auf Baumaterialien verrechnet, welche bei frühern günstigen Conjunkturen eingekauft und im Rechnungsjahre wieder abgegeben worden sind.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

Die Ausgaben betragen nach den Haupttiteln zusammengestellt:

| 1862. | | | (Bahnlänge: 178 Kilometer.) | 1863. | | |
|-----------|------|-----------|------------------------------------|-----------|------|-----------|
| Frkn. | Cts. | Prozente. | | Frkn. | Cts. | Prozente. |
| 113,591 | 10 | 4,96 | I. Centralverwaltung | 139,383 | 74 | 5,75 |
| 403,609 | 87 | 17,65 | II. Unterhaltungskosten | 431,041 | 88 | 17,79 |
| 558,628 | 34 | 24,42 | III. Expeditionsdienst | 579,798 | 06 | 23,94 |
| 1,170,316 | 24 | 51,16 | 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 Rechnung weist sonach gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine Vermehrung der Gesamtausgaben im Berichtsjahre im Betrage von Fr. 135,110. 63 Cts. aus.

Ueber die einzelnen Titel ist Folgendes zu bemerken:

I. „Central-Verwaltung.“ Hier begegnen wir einer etwelchen Erhöhung der Ausgaben für Gehalte *ic.* (I. 1) theilweise in Folge Vermehrung des Personals, sodann für Bureau-Bedürfnisse, Druck- und Insertionskosten (I. 4).

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Auch auf diesem Titel haben einige Vermehrungen stattgefunden.

Hierher gehört eine Mehrausgabe von Fr. 5,069. 04 Cts. für die Unterhaltung des Bahnkörpers (II. 4), größtentheils durch die Wiederherstellung einer in Folge von Hochgewittern stattgehabten Beschädigung veranlaßt, theilweise auch für die Unterhaltung der erweiterten Straßenanlagen im Bahnhofe Zürich.

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

Für die Unterhaltung der 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 Verwaltungsgebäude in Romanshorn und im Material-Magazin in Zürich nöthig gewordenen Reparaturen, ferner die Erneuerung des Theer-Anstriches sämtlicher Eisenblech-Dächer der Gebäude *ic.* hervorzuheben.

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

III. „Expeditionsdienst.“ Die Ausgaben für diese Dienst-Abtheilung sind im Allgemeinen denjenigen 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 *ic.* (III. 1. a, 2. a und 3. a) in Folge von Gehaltsaufbesserungen, ferner bei den Bureau- und Druckkosten (III. 1. c und 2. c) in Folge vermehrter Anschaffungen von Formularen *ic.* eine Vermehrung der Ausgaben Statt, die sich indessen auf dem ganzen Titel gegenüber dem vorausgegangenen 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 Veranlassung, da die diesfälligen Ausgaben in Vergleichung mit dem Vorjahre nur ganz unerhebliche Veränderungen erlitten haben.

Die „Kosten des Fahrdienstes“ (IV. 2) haben sich im Berichtsjahre gegenüber denjenigen des vorausgegangenen Jahres im Ganzen ebenfalls nicht wesentlich vermehrt. Zwar erscheint auch in der 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). Hierin sind aber Fr. 64,159. 60 Cts. als die Hälfte der Kosten für die Umänderung von 279 Wagen aus dem bisherigen steifen Kupplungssystem in die englische oder sogenannte Pufferkupplung (die andere Hälfte wurde dem Baukonto belastet)

inbegriffen, während im Jahr 1862 nur 120 Güterwagen der 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 Benutzung fremder Wagen auf der Nordostbahn. Dieser Mehr-Ausgabe steht 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 Benutzung unserer Wagen auf ihren resp. Bahnnetzen im Laufe des Berichtsjahres vergütet worden ist. Eine Ersparniß fand in den Ausgaben für „Öl und Schmiere für die Wagen“ (IV. 2. d) statt; die dießfälligen Kosten erreichten nicht ganz die Hälfte derjenigen des vorausgegangenen Jahres.

Die „Zugkraftskosten“ (IV. 3) betrugen im Ganzen Frkn. 691,076. 15 Cts. (gegenüber Frkn. 668,518. 60 Cts. im Vorjahre). Außer einer mit Erhöhungen der Löhne u. des Maschinenpersonals (IV. 3. a) zusammenhängenden Mehr-Ausgabe von Frkn. 11,753. 03 Cts. zeigt namentlich die Abtheilung „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven u. f. w.“ (IV. 3. b) gegenüber dem Vorjahre eine Kostenvermehrung 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 lassen wir hier eine Uebersicht über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials folgen.

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Anzahl der Lokomotiven ist im Berichtsjahre um 4 Stück (Güterzug-Lokomotiven aus der Maschinenfabrik Göppingen für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern) vermehrt worden.

| Am Schlusse des Jahres betrug sie | 1862. | 1863. |
|--|-----------------|-------|
| Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven) | Stück: 4 | 4 |
| „ „ „ B (Personenzug= „) | 18 | 18 |
| „ „ „ C (Güterzug= „) | 9 | 13 |
| Lokomotiven für den Bahnhofsdiensft | 4 | 4 |
| | Zusammen Stück: | 35 39 |

Auf die Bahnlänge bezogen trifft somit je eine Lokomotive auf Kilometer: 5,74 5,08.

Von den zur Beförderung der Bahnzüge verwendeten Lokomotiven sind, einschließlich des Vorspanns, der Probefahrten u., zurückgelegt worden:

| | 1862. | | 1863. | |
|----------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| | Im Ganzen. | per Lokomotive. | Im Ganzen. | 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 durchschnittlich 2,527 Lokomotivkilometer (gegenüber 2,567 im Jahre 1862) zurückgelegt und es fallen auf jede der 14 durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven per Tag 180 Kilometer (gegen 183 im vorausgegangenen Jahre).

In Beziehung auf die beförderten Wagen betragen die Leistungen der Lokomotiven, in Achsenkilometern ausgedrückt:

| | 1862. | | 1863. | |
|------------------|------------------|---------------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| | Achsenkilometer. | Durchschnittliche Achsenzahl per Zug. | Achsenkilometer. | Durchschnittliche Achsenzahl per Zug. |
| bei der Klasse A | 2,295,864 | 17,4 | 2,065,810 | 16,3 |
| " " " B | 11,198,506 | 22,6 | 10,771,504 | 22 |
| " " " C | 13,074,460 | 42,3 | 13,409,364 | 43,6 |
| Total | 26,568,830 | 28,4 | 26,246,678 | 28,5 |

An Brennmaterial haben die einzelnen Lokomotiv-Klassen verbraucht:

| | 1862. | | 1863. | |
|----------|--------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
| | Holz. Kubikfuß. | Steinkohlen. Zentner. | Holz. Kubikfuß. | Steinkohlen. Zentner. |
| Klasse A | 1,584 | 15,402 | 1,776 | 14,480 |
| " B | 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 Klasse A (Schnellzuglokomotiven) | Frkn. 24,446. 95 | Frkn. 22,923. 16 |
| " " " B (Personenzug= ") | " 112,854. 95 | " 110,229. 68 |
| " " " C (Güterzug= ") | " 94,651. 61 | " 93,521. 81 |
| Total | Frkn. 231,953. 51 | Frkn. 226,674. 65 |

Der Durchschnittsverbrauch an Holz und Steinkohlen, ersteres nach dem bisherigen Verhältniß (1 Kubikfuß = 10 H Kohlen) in Steinkohlen reduziert, betrug:

| | per Lokomotivkilometer. | | per Achsenkilometer. | |
|------------------|-------------------------|------------------------|----------------------|---------|
| | 1862. | 1863. | 1862. | 1863. |
| Klasse A | H 11,79 = 18,53 Cents. | H 11,58 = 18,11 Cents. | H 0,677 | H 0,709 |
| " B | H 14,49 = 22,77 " | H 14,42 = 22,55 " | H 0,641 | H 0,655 |
| " C | H 19,48 = 30,59 " | H 19,47 = 30,45 " | H 0,460 | H 0,446 |
| Durchschnittlich | H 15,75 = 24,76 Cents. | H 15,71 = 24,57 Cents. | H 0,556 | H 0,552 |

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

| | 1862. | | 1863. | |
|----------|------------|------------------------------|------------|------------------------------|
| | Im Ganzen. | per Lokomotiv- kilometer. | Im Ganzen. | per Lokomotiv- kilometer. |
| Klasse A | Hb 3,772 | Hb 0,0286 | Hb 3,722 | Hb 0,0294 |
| " B | Hb 13,400 | Hb 0,0270 | Hb 13,703 | Hb 0,0280 |
| " C | Hb 10,572 | Hb 0,0341 | Hb 10,732 | Hb 0,0349 |
| Zusammen | Hb 27,744 | Hb 0,0296 | Hb 28,157 | Hb 0,0305 |

Sämmtliche Reparaturen, welche an den Lokomotiven und Tendern nöthig wurden, sind auch im Berichtsjahre in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt worden. Eine größere Zahl von Lokomotiv-Rädern wurde mit Gußstahlbandagen versehen, mehrere Lokomotiven erhielten neue Rauchkammern und neue Stieholzen 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 verbrauchten 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 verwendeten Reparaturkosten beliefen 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).

Vergleichen wir die durchschnittlichen Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer im Berichtsjahre mit denjenigen des vorausgegangenen Jahres, so betrugen dieselben

| | 1862. | 1863. |
|--|------------------|------------------|
| an Brennmaterial | Fr. — 24,69 Cts. | Fr. — 24,57 Cts. |
| " Schmiermaterial | " — 01,86 " | " — 01,79 " |
| " Reparaturkosten (ausschließlich der Provisionen) | " — 14,25 " | " — 15,89 " |
| Durchschnittliche Ausgabe für Zugkraftskosten | | |
| im Ganzen | " — 71,35 " | " — 74,91 " |

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

In der Zahl der Wagen ist im Laufe des Berichtsjahres eine unerhebliche Veränderung eingetreten; es ist nämlich ein einziger vierrädriger Personenwagen (als Probewagen für die Zürich-Luzerner Bahn) angeschafft worden. Die in Bestellung gegebenen sechs vierrädrigen, doppelstöckigen Wagen zum Kleinvieh-Transport wurden erst im Beginn des gegenwärtigen Jahres in Betrieb genommen.

Am Schlusse des Jahres waren vorhanden:

| | Stück: |
|--|--------|
| 1) Personenwagen | 134 |
| mit Achsen | 412 |
| " Sitzplätzen I. Klasse | 368 |
| " " II. " | 2,019 |
| " " III. " | 4,100 |
| Total der Sitzplätze | 6,487 |
| Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse | 15,75 |
| 2) Güterwagen | 528 |
| mit Achsen | 1,140 |
| " einer Tragkraft von Zentner | 91,280 |

Sie bestehen aus:

22 achträdigen Gepäckwagen, 20 achträdigen Güterwagen,
 230 vierrädigen gedeckten Güterwagen, 253 vierrädigen offenen Güterwagen,
 3 vierrädigen Pferdewagen.

Es trafen:

auf je eine Lokomotive 44,34 Wagenachsen,
 " " einen Kilometer Bahnlänge 2,31 Personenwagenachsen,
 " " " " " 6,40 Güterwagenachsen.

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

| | 1862. | 1863. |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| 1) Personenwagen | Achsenkilometer. | Achsenkilometer. |
| auf der Nordostbahn | 6,208,115 | 6,521,656 |
| auf fremden Bahnen | 1,750,613 | 1,573,328 |
| Total | 7,958,728 | 8,094,984 |
| 2) Güterwagen | | |
| auf der Nordostbahn | 11,796,701 | 11,369,007 |
| auf fremden Bahnen | 5,207,023 | 5,026,427 |
| Total | 17,003,724 | 16,395,434 |

Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:

| | | |
|-------------------------------|------------|------------|
| auf der Nordostbahn | 18,004,816 | 17,890,663 |
| auf fremden Bahnen | 6,957,636 | 6,599,755 |
| Zusammen | 24,962,452 | 24,490,418 |

Durchschnittlich hat:

| | 1862. | 1863. |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| 1. jeder Personenwagen | Kilom. 15,913 | Kilom. 16,339 |
| 2. „ Güterwagen | „ 13,942 | „ 13,475 |
| 3. jede Personenwagenachse | „ 19,411 | „ 19,648 |
| 4. „ Güterwagenachse | „ 14,916 | „ 14,382 |

zurückgelegt.

Fremde Bahnwagen haben im Berichtsjahre auf unserer Bahn im Ganzen 8,356,015 Achsenkilometer (gegenüber 8,502,434 im Vorjahre) durchlaufen. Hieron fallen:

| | |
|----------------------|---------------------------|
| 1. auf Personenwagen | 1,168,744 Achsenkilometer |
| 2. „ Güterwagen | 6,850,735 „ |
| 3. „ Bahnpostwagen | 336,536 „ |
| Total | 8,356,015 „ |

An Schmiermaterial ist für die Personen- und Güterwagen verbraucht worden:

| | 1862. | 1863. |
|--|---------------|----------------------|
| Del und feste Schmiere | fl 18,353 | fl 9,988 |
| im Kostenbetrag von | fr. 9,855. 86 | fr. 4,291. 81 |
| per Achsenkilometer | cts. 0,039 | cts. 0,016 |
| Mit 1 fl Schmiere wurden zurückgelegt Achsenkilom. | 1,448 | Achsenkilom. 2,627,9 |

Schon in unserm letzten Berichte haben wir hervorgehoben, daß die Ersparniß an Schmiermaterial für die Wagen seit einer Reihe von Jahren in steter Zunahme begriffen sei, so zwar, daß mit dem gleichen Quantum Schmiere im Jahre 1862 etwas mehr als doppelt soviel Achsenkilometer zurückgelegt worden seien, als im Jahre 1858. Im Laufe des Berichtsjahres wurde nun ein noch günstigeres Resultat erzielt, welches neben der Verbesserung der Schmiervorrichtungen hauptsächlich einer ökonomischeren Behandlung zu verdanken ist.

Für den Unterhalt und die Reparatur der Wagen sind, abzüglich der Provisions-Zuschläge für die Werkstätte, verausgabt worden:

| | 1862. | 1863. |
|---------------------|--------------------|-------------------|
| im Ganzen | frkn. 174,666. 98. | frkn. 140,296. 35 |
| per Achsenkilometer | „ — 00,70 | „ — 00,57 |

Sämmtliche Reparaturen sind in den eigenen Werkstätten vollzogen worden.

V. „Bahn-Telegraphie.“ Die Gesamt-Ausgaben für die Beforgung des Bahn-Telegraphendienstes betrugen im Berichtsjahre frkn. 10,869. 32 Cts. (gegen frkn. 9,749. 30 Cts. im Vorjahre). Im Laufe des Jahres wurden auf den Stationen Müllheim und Erlen Bahn-Telegraphen-Büreaux errichtet, so daß

auf dem Bahnwege der Nordostbahn 20 Telegraphen=Stationen mit 26 Apparaten nach Morse's System bestehen. Die Zahl der Beamten, welchen die Beforgung des Bahn=Telegraphen übertragen ist, betrug am Schlusse des Jahres 41.

Im Ganzen sind 21,772 Bahndienstdepeschen befördert worden, wobei indessen die regelmäßigen Anzeigen über den Abgang und die Ankunft der Bahnzüge nicht inbegriffen sind.

Die im ersten Abschnitte unvers letzten Berichtes besprochene Vereinbarung zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und den schweizerischen Bahnverwaltungen über die Benutzung der Bahn=Telegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen ist für die Bahnhöfe Zürich, Winterthur und Frauenfeld und die Stationen Andelfingen und Dietikon im Monat April, resp. Mai des Berichtsjahres in Kraft getreten. Bis zum Schlusse des Jahres haben diese 5 Bureaux zusammen 1,302 Privatdepeschen befördert.

VI. „Verschiedenes.“ Die unter diesem Titel in die Rechnung aufgenommenen Ausgaben belaufen sich auf Frkn. 41,657. 52 Cts. (gegenüber Frkn. 31,503. 63 Cts.). Hierin ist vor Allem die dem Bunde entrichtete Konzessionsgebühr für das Jahr 1862 mit Frkn. 18,500 inbegriffen. Den Hinterlassenen zweier bei Anlaß eines Unfalles auf der Station Müllheim, dessen im Verfolge dieses Berichtes noch Erwähnung geschehen wird, verunglückter Angestellter, eines Lokomotivführers und eines Kondukteurs, welche bei Ausübung ihrer Dienstpflicht tödliche Beschädigungen erlitten haben, wurden, im Hinblick hierauf und mit Rücksicht auf ihre zahlreichen Familien, freiwillige einmalige Unterstützungsbeiträge von je Fr. 2,500 aus der Bahnkasse verabreicht.

Vergleichen wir schließlich die „Total=Ausgaben für den Bahnbetrieb“ im Berichtsjahre mit denjenigen des vorausgegangenen Jahres, so betrugen dieselben:

| | 1862. | 1863. |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------|
| im Ganzen : | Frkn. 2,287,398. 48 | Frkn. 2,422,509. 11 |
| auf einen Tag | „ 6,266. 84 | „ 6,637. 01 |
| „ „ Kilometer Bahnlänge | „ 12,850. 55 | „ 13,609. 60 |
| „ „ Tag und einen Kilometer | „ 35. 20 | „ 37. 28 |
| „ „ Lokomotiv=Kilometer | „ 2. 44 | „ 2. 62 |
| „ „ Wagenachsen=Kilometer | „ — 08,60 | „ — 09,23 |

Die im Berichtsjahr eingetretenen vermehrten Betriebskosten rühren zum größten Theile von exceptionellen Ausgaben (z. B. für Umänderung der Wagenkupplung Frkn. 64,159. 60 Cts., für Hauptreparaturen an Hochbauten u. s. w.) her, welche sämmtlich in der Einleitung dieses Berichts=Abschnittes bereits besprochen worden sind und voraussichtlich nicht sobald wiederkehren werden. Ueberdies hoffen wir, daß die im Beginn dieses Jahres in Kraft getretene namhafte Preisermäßigung der Steinkohlen eine wesentliche Reduktion der Brennmaterialkosten herbeiführen werde.

Wir lassen hier noch eine kurze Uebersicht der in die Affekuranz aufgenommenen Objekte mit den resp. Versicherungssummen, sowie einige Bemerkungen über die im Laufe des Berichtsjahres vorgekommenen Unfälle auf der Bahn folgen.

Affekuranz. Es waren nachstehende Beträge versichert:

1. Für Gebäude:

| | | |
|--|--------------------|-----------------|
| a) im Kanton Zürich | Frkn. 1,935,400. — | |
| b) " " Thurgau | " 619,700. — | |
| c) " " Schaffhausen | " 105,400. — | |
| d) " " Aargau | " 536,450. — | Frkn. 3,196,950 |
| 2. Für Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen) | " | 4,196,866 |
| 3. " Brennmaterial und Magazinvorräthe | " | 553,280 |
| 4. " Güter auf Lager | " | 4,865,000 |
| 5. " Güter im Transport begriffen | " | 1,500,000 |
| 6. " Mobilien in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkstätten | " | 1,005,450 |

Total Frkn. 15,317,546

Im Fernern waren die im Kaufhause Zürich befindlichen Güter mit Frkn. 1,000,000 versichert.

Unfälle. Mit Bedauern erwähnen wir noch der Unfälle, die sich im Laufe des Berichtsjahres auf der Bahn ereignet haben. Am 18. Mai gerieth der Schnellzug von Zürich nach Romanshorn bei der Kreuzung auf der Station Müllheim in Folge unrichtiger Weichenstellung auf einen Personenzug. Leider war der Zusammenstoß der beiden Züge nicht ohne traurige Folgen: der Lokomotivführer des Personenzuges und ein Kondukteur des Schnellzuges wurden tödlich verletzt und starben, der letztere am Abend des nämlichen Tages, der erstere nach mehrtägigem Krankenlager. Glücklicherweise ist jedoch keiner der Passagiere erheblich beschädigt worden. Den Hinterlassenen der beiden Verunglückten ließen wir, wie schon früher bemerkt wurde, freiwillige Unterstützungen aus der Bahnkasse zukommen; dieselben beziehen überdies regelmäßige Jahresbeiträge aus der Unterstützungskasse für die Angestellten. Den Weichenwärter, dessen Dienstnachlässigkeit diesen Unfall herbeigeführt, haben wir dem zuständigen Gerichte zur Bestrafung überwiesen. — Beim Uebergang der Schaffhauserstraße zwischen Andelfingen und Marthalen wurde am 22. Juni der vierjährige Knabe eines Bahnwärters vom Schnellzuge Schaffhausen-Winterthur getödtet. Der Knabe muß, während sein Vater den dienstlichen Verrichtungen nachgieng, unbeachtet auf die Bahn gerathen sein. — Am 16. Juli Nachts wurde in der Nähe der Thurbücke bei Andelfingen ein junger Mann, aus Württemberg, vom Bahnzuge überfahren und getödtet. Die nähern Verumständungen berechtigen zu dem Schlusse, daß derselbe den Tod gesucht habe. — Am 30. gl. Mts. gerieth in der Nähe von Döttingen eine ältere Frau, die, wie sich herausstellte, blödsinnig und beinahe gehörlos war, ebenfalls aus Unvorsichtigkeit unter einen Bahnzug und fand dabei ihren Tod. — Ein außerhalb des Bahnhofes Winterthur auf der Bahn beschäftigt gewesener Arbeiter wurde am 5. September in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem Bahnzuge erfaßt und starb an den dabei erlittenen Verletzungen. —

Im nördlichen Tunnel-Einschnitte bei Derlikon wurde am 10. November Abends der Leichnam eines Mannes gefunden, welcher von einem Bahnzuge getödtet worden war. Da sich an jener Stelle kein Weg-Übergang befindet 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 trotz des bestehenden Verbotes auf die offene Bahn getreten war, durch einen vorüberfahrenden Bahnzug, dessen Herannahen er ohne Zweifel nicht wahrgenommen, seinen Tod.

Es erübrigt uns noch, der Betriebsthätigkeit der beiden Hilfsanstalten unserer Bahnunternehmung, der Dampfschifffahrts-Anstalt auf dem Bodensee und der Werkstätte, zu erwähnen.

a) Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.

Im Laufe des Berichtsjahres haben unsere Dampfboote, wie in den vorausgegangenen Jahren, regelmäßige tägliche Fahrten zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, Lindau (resp. Bregenz), Nordschach und Schaffhausen ausgeführt; letztere wurden indessen, soweit sie die Tour Konstanz-Schaffhausen betrafen, am 31. Oktober eingestellt.

Wir lassen hier zunächst eine Uebersicht der „Einnahmen“ und „Ausgaben“ der Dampfschifffahrtsanstalt folgen.

Einnahmen.

| 1862. | | | | 1863. | | |
|---------|------|-----------|---|---------|------|-----------|
| Frkn. | Stk. | Prozente. | | Frkn. | Stk. | Prozente. |
| 131,481 | 82 | 38,57 | I. Personen-Transport | 123,073 | 21 | 39,10 |
| — | — | — | II. Gepäck-Transport | 1,319 | 84 | 0,42 |
| 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. Verschiedenes (Post-Transport, Schlepp- und Flößerbühne) | 20,412 | 58 | 6,49 |
| 340,889 | 30 | 100 | Total-Einnahmen | 314,753 | 37 | 100 |

Ausgaben.

| 1862. | | | | | | 1863. | | |
|--------------|------|-----------|--|--|--|--------------|------|-----------|
| Frkn. | Gts. | Prozente. | | | | Frkn. | Gts. | Prozente. |
| | | | I. Besoldung u. d. Administrationspersonals | | | 12,959 | 45 | 5,34 |
| 69,772 | 34 | 27,85 | II. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals | | | 60,516 | 97 | 24,94 |
| | | | III. Bekleidung desselben | | | 2,825 | 64 | 1,17 |
| 2,060 | 58 | 0,82 | IV. Bureau-Bedürfnisse, Druck- u. Kosten . | | | 2,266 | 02 | 0,93 |
| 123,653 | 17 | 49,36 | V. Brenn-, Schmier- und Reibmaterial . | | | 112,176 | 96 | 46,23 |
| 25,616 | 81 | 10,22 | VI. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe . | | | 25,402 | 38 | 10,47 |
| — | — | — | VII. Affekuranz der Schiffe u. | | | 3,510 | 40 | 1,45 |
| 29,431 | 09 | 11,75 | VIII. Verschiedenes | | | 22,970 | 60 | 9,47 |
| 250,533 | 99 | 100 | Total-Ausgaben | | | 242,628 | 42 | 100 |

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich, ist im Betriebsjahre 1863 sowohl in der Rechnung über die Einnahmen als auch bei den Ausgaben der Dampfboote eine von dem bisherigen Modus etwas abweichende Rubrizirung eingeführt worden. Die Besoldungen u. des Verwaltungs- und des Schiffspersonals, sowie die Bekleidungskosten werden von nun an getrennt aufgeführt werden; im Titel VII sind außer der Affekuranzgebühr der Schiffe auch die Versicherungsprämien für die Materialvorräthe und die Güter enthalten; der Titel VIII schließt u. A. auch die Hafengebühren und Platzspesen in sich.

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

Mit unsern Booten sind befördert worden:

| | 1862. | 1863. |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| I. Personen: | Anzahl. | Anzahl. |
| erste Klasse | 24,063 | 22,931 |
| zweite Klasse | 64,571 | 67,624 |
| | <u>88,634</u> | <u>90,555</u> |
| II. Güter: | Zentner. | Zentner. |
| Normal- und Ausnahmeklasse, Getreide | <u>857,215</u> | <u>910,045</u> |

Ungeachtet dieser Zunahme in der Zentnerzahl erweist die Rechnung über die Einnahmen vom Gütertransport gleichwohl einen Ausfall, welcher namentlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß im verflossenen Jahre in Folge der Eröffnung der badischen Bahn von Waldshut nach Konstanz der Güter-

verkehr zwischen Schaffhausen und dem Obersee, welcher wegen der längern Transportstrecke auch die höchsten Transporttaren zu bezahlen hatte, sich nicht unerheblich verminderte, so daß der Tardurchschnitt sich ungünstiger gestalten mußte, als es früher der Fall war.

Im Berichtsjahre haben unsere Boote in 6,262 Zeitstunden 101,739 Kilometer zurückgelegt (gegenüber 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:

| | 1862. | 1863. |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Holz | Kubikfuß 66,312 | Kubikfuß 49,968 |
| Steinkohlen | Zentner 55,837 | Zentner 53,122 |
| mit einem Kostenaufwand von zusammen | Frkn. 118,141. 64 | Frkn. 102,540. 85 |

Reduzirt man das angegebene Quantum Brennholz in Steinkohlen, so erhält man

| | 1862. | 1863. |
|-------------------------------------|------------------|--------------|
| 1) einen Totalverbrauch | von Ztrn. 61,595 | Ztrn. 57,983 |
| 2) „ Durchschnittsverbrauch | | |
| a) für den zurückgelegten Kilometer | von Pfund 58,8 | Pfund 57 |
| b) „ die Zeitstunde | „ „ 921,3 | „ 926 |

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

Für den Unterhalt und die Reparaturen der Schiffe sammt Ausrüstung u. s. w. wurden im Berichtsjahre Frkn. 25,402. 38 Cts. (gegen Frkn. 25,616. 81 Cts. im Vorjahre) ausgegeben.

Die durchschnittlichen Ausgaben für Brenn- und Schmiermaterial, sowie für Unterhalt und Erneuerung betrugen per Fahr-Kilometer:

| | 1862. | 1863. |
|--|----------------|----------------|
| 1) für Brennmaterial | Frkn. 1. 12,91 | Frkn. 1. 00,78 |
| 2) „ Schmiermaterial | „ — 03,49 | „ — 03,86 |
| 3) „ Unterhalt und Reparaturen | „ — 24,48 | „ — 24,96 |
| Total-Ausgaben | Frkn. 2. 40 | Frkn. 2. 38 |

Die Versicherungssumme für die Transportgüter der Dampfboote blieb im Berichtsjahre auf den frühern Betrag von Frkn. 150,000 für jede Fahrt festgesetzt.

Wie im vorausgegangenen Jahre waren auch im letzten Jahre 6 Dampfboote mit 3 Schleppschiffen im Betrieb.

Nachdem der bisherige Verwalter unserer Dampfboote, Herr D. Spengler, auf seinen Wunsch am 30. April von seiner Stelle entlassen worden, übertrugen wir die Besorgung der dießfälligen Funktionen vom 1. Mai ab provisorisch der Bahnhof=Inspektion Romanshorn.

Ueber den Personalbestand der Dampfschifffahrtsanstalt gibt der am Schlusse des Berichtes beige-fügte allgemeine Personaletat der Nordostbahn nähern Aufschluß.

b) Werkstätte.

Außer den an den Lokomotiven und Wagen nöthig gewordenen Reparaturen ist auch die Umänderung der schon oben erwähnten nunmehr mit englischem Kuppelsystem versehenen 279 Güterwagen ausschließlich in der eigenen Werkstätte der Bahn vollzogen worden. Ueberdies wurden in derselben mehrere Drehscheiben, eine größere Anzahl Schotterwagen, Weichen u. s. w. neu angefertigt. Endlich besorgte sie den Umbau des Dampfbootes „Rhein“. Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres in der Werkstätte beschäftigten Arbeiter betrug 226 (3 weniger als im Jahre 1862).

Die Rechnung über die Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

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

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Das Verhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich — den Saldo-Vortrag, sowie den Ertrag des Dampfbootbetriebs nicht berücksichtigt und von dem Ertrag des Interesse-Conto nur die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Quote gerechnet — wie folgt:

| 1862. | | 1863. |
|--|-------------------------|---------------------|
| Frkn. 5,784,371. 03 | Einnahmen | Frkn. 5,745,709. 40 |
| „ 2,287,398. 48 | Ausgaben | „ 2,422,509. 11 |
| Frkn. 3,496,972. 55 | Reinertrag | Frkn. 3,323,200. 29 |
| 60,45 Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme: 57,84 | | |
| Frkn. 19,645. 91 | pro Bahnkilometer | Frkn. 18,669. 66 |
| „ 9,580. 74 | „ Betriebstag | „ 9,104. 66 |
| „ 53. 82 | „ Tag und Bahnkilometer | „ 51. 15 |
| „ 3. 73 | „ Lokomotiv-Kilometer | „ 3. 60 |
| „ — 13,16 | „ Wagenachsenkilometer | „ — 12,66 |

Zufolge dieser Vergleichung erscheint das Verhältniß 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 ist, neben der eingetretenen kleinen Verminderung der Brutto-Einnahmen, dem Umstande zuzuschreiben, daß wesentlich in Folge der im Abschnitt IV, C erwähnten außerordentlichen Ausgaben die letztjährigen Betriebskosten eine ausnahmsweise hohe Ziffer erreicht haben.

Mit Einschluß des Saldo-Vortrages vom Jahr 1862 im Betrage von Frkn. 102,918. 36 Cts., sowie des Netto-Ertrages des Dampfbootbetriebes und des ganzen Ertrages des Interessen-Conto berechnet sich für das Jahr 1863 die gesammte Reineinnahme auf Fr. 3,537,930. 92 Cts., also Fr. 218,236. 03 Cts. weniger als im Vorjahre.

Dagegen ist in Folge der Conversion des 5prozentigen Anleihe von Fr. 7,100,000 in ein 4prozentiges, die Ausgabe für die Verzinsung der Anleihe 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 Cts. erhielt in Gemäßheit des dießfälligen Beschlusses des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

| | |
|--|---|
| Frkn. 2,081,330. — Cts. = 7¼ Prozent des Aktienkapitals, | wurden als Dividende an die Aktionäre vertheilt. |
| „ 247,655. 17 „ = 7 „ | der 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 übertragen. |

Am Schlusse unserer Berichterstattung über den Betrieb angelangt, geben wir im Nachstehenden noch eine Uebersicht des Personalbestandes, sowie einige Bemerkungen über die Unterstützungs- und Krankenkasse für die Angestellten.

1. Personal=Stat.

Am Ende des Jahres bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

| I. Allgemeine Verwaltung. | | II. Bahnunterhaltung. | |
|---|-----------|--|------------|
| Adjunkten der Direktion | 2 | Bahn=Ingenieur | 1 |
| Betriebs=Chef | 1 | Bureau des Bahn=Ingenieurs | 8 |
| Revisor nebst Gehülfe | 5 | Ober=Bahnaufscher und Bahn=Aufscher | 11 |
| Chef der Betriebs=Kontrolle | 1 | Bahnwärter | 260 |
| Bureau des Betriebs=Chefs und Wagen=Kontrolle | 7 | | 280 |
| Kontroleure und Kontrolle=Gehülfe | 23 | III. Expeditionsdienst. | |
| Billetdrucker und Abwart | 3 | Bahnhof=Vorstände und deren Gehülfe | 11 |
| Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner | 4 | Einnehmer, Gepäckexpedienten u. Gehülfe | 23 |
| Werksstätte=Buchhalter und Gehülfe | 6 | Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfe und Frachtbezüge | 84 |
| Werksführer | 3 | Portiers, Abwärte und Nachtwächter | 30 |
| Magazinverwalter und Gehülfe | 4 | Stationseinnehmer und Gehülfe | 39 |
| Magazindiener und Abwart | 4 | Telegraphisten und Gehülfe | 5 |
| | 63 | Uebertrag: | 192 |

| | | | |
|--------------------------------|------------|----------------------------------|------------|
| Uebertrag: | 192 | | |
| Wagenmeister und Gehülfe | 2 | | |
| Wagenkontroleure | 6 | | |
| Wagenauffseher und Wagenwärter | 43 | | |
| Gepäckträger | 15 | | |
| Arbeiter für Güterverladung | 249 | | |
| | 507 | | |
| | | IV. Fahrdienst. | |
| | | Lokomotivführer und Heizer | 56 |
| | | Zugführer und Kondukteure | 67 |
| | | Lokomotivputzer und Wagenwäscher | 33 |
| | | | 156 |

Total: 1,006 (gegen 998 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge 5,65 Angestellte.

B. Dampfschiffahrt.

| | |
|------------------------|--|
| 1 Verwaltungs-Gehülfe, | 4 Kapitäne und Schiffsführer, |
| 1 Buchhalter, | 7 Steuermänner und Schleppschiffsführer, |
| 1 Sekretär, | 5 Maschinisten, |
| 4 Expedienten, | 10 Heizer, |
| 1 Büreaudiener, | 15 Matrosen. |

Zusammen **49** Angestellte.

2. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungs-kasse. Die Jahres-Rechnung für 1863 weist an „Einnahmen“ den Betrag von Fr. 184,418. 07 Cts. aus. Darunter erscheinen: Fr. 152,159. 72 Cts. Saldo 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. Verpflegungs- 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 Unterstützungs-kasse betrug im Berichtsjahre 776.

Gegen den Schluß des Berichtsjahres trafen wir Namens der Unterstützungs-kasse für die Angestellten mit der schweizerischen Rentenanstalt in Zürich eine Uebereinkunft, gemäß welcher sämtliche Angestellte, welche Mitglieder der Unterstützungs-kasse sind, bei der Rentenanstalt aufs Ableben versichert werden, ohne daß dadurch dem Bezuge der statutenmäßigen Unterstützungsbeiträge für die Zukunft Eintrag geschieht. Der Vertrag trat am 1. Januar l. J. in Kraft. Die Statuten der Unterstützungs-kasse wurden — mit Zustimmung der Lit. Direktion des Innern des Kantons Zürich — auf den gleichen Zeitpunkt dem Inhalte dieser Uebereinkunft entsprechend modifizirt.

b. Krankenkasse. Dieser Kasse gehören alle im Taglohn angestellten Arbeiter und Bediensteten an. Am Schluß des 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. Bahnbau.

Der Ausbau der Nordostbahn und ihrer Zubehörenden ist während des Berichtsjahres neuerdings weiter geführt worden.

Den Bahnhof Zürich vorerst anlangend, wurde in dem Güterbahnhofe eine Reihe belangreicher Hochbauten zur Ausführung gebracht. Der Bau einer ersten Abtheilung des Niederlagshauses, dessen schon in dem letzten Geschäftsberichte gedacht worden ist, wurde in dem Berichtsjahre vollendet. Die Kosten dieser 730' langen Abtheilung, welche durch quer das Gebäude durchschneidende Brandmauern wieder in einzelne abgeschlossene, dabei aber doch unter sich zusammenhängende Unterabtheilungen abgetrennt ist und in welcher die Bureaux für die Verwaltung der Niederlagshäuser und für die eidg. Zollverwaltung angebracht sind, belaufen sich, abgesehen von dem Bauplätze, den zugehörigen Schienengeleisen und Drehscheiben, sowie den Straßen, welche um des Niederlagshauses willen erstellt werden mußten, auf die Summe von rund Frkn. 440,000. Nach den mittlerweile gemachten Erfahrungen erweist sich die Konstruktion und die ganze Einrichtung der zur Ausführung gebrachten Abtheilung des Niederlagshauses als durchaus zweckmäßig, so daß die für den Fall des Bedürfnisses in Aussicht genommene Verlängerung desselben in ganz übereinstimmender Weise wird gebaut werden können. Während des Berichtsjahres wurde ferner in dem Güterbahnhofe eine neue Lokomotivremise in Angriff genommen. Dieselbe ist in den letzten Tagen zur Vollendung gebracht worden. Sie soll wesentlich zur Unterbringung der für den Dienst auf der Bahnlinie Zürich=Zug=Luzern erforderlichen Lokomotiven dienen. Die Remise enthält 13 Geleise. Die Kosten derselben belaufen sich, abgesehen von dem Bauplätze, den zugehörigen Schienengeleisen und der zu der Remise führenden Wasserleitung auf rund Frkn. 80,000. Es wurden sodann im Berichtsjahre an der äußersten nördlichen Grenze des Güterbahnhofes zwei doppelte offene Schuppen zur Unterbringung von feuergefährlichen Gegenständen angebracht und endlich wurden die Lokomotiv- und die Wagenremise, welche sich auf dem von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft im Rankhofe bei Luzern erstellten, in Folge der Abänderung des Tracés der Eisenbahn zwischen Ebikon und Luzern entbehrlich gewordenen Bahnhofe befunden hatten, unter Vergütung des Werthes dieser Objecte an die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern nach dem Güterbahnhofe in Zürich gebracht, dort der Längsrichtung nach an einander angebaut und in nicht unerheblicher Weise vergrößert. Die in solcher Weise entstandene umfangreiche Remise ist zur Unterbringung von Wagen bestimmt und dient dadurch zur Befriedigung eines unlängbaren Bedürfnisses. — Wir haben die gewöhnliche Fahrbrücke über die Sihl, welche von der Nordostbahngesellschaft zur Herstellung der Fahrverbindung der Stadt Zürich und des Personenbahnhofes mit dem Güterbahnhofe erbaut und mittlerweile auch dem öffentlichen Verkehre ohne irgend welche Beschränkung anheimgegeben worden ist, im Laufe des Berichtsjahres theilweise umbauen lassen. Die Brücke ist aus zwei eisernen Gitterlängsträgern, welche durch eiserne Querträger verbunden sind, construiert. Auf diesen Querträgern

lag ein eichenes Gebälke, welches die Fahrbahn unterstützte. Die letztere bestand aus einem eichenen und über demselben aus einem tannenen Dielenbelage. Berechnungen, welche an der Hand der gewonnenen Erfahrungen über die Unterhaltungskosten der Brücke angestellt wurden, führten zu dem Ergebnisse, daß alles Holzmaterial an der Fahrbahn der Brücke beseitigt und durch eine Eisenkonstruktion ersetzt werden müsse. Dabei erschien es als angemessen, gleichzeitig mit einer solchen Umänderung der Brücke auch eine Verstärkung derselben eintreten zu lassen. In Folge dessen wurden auf den Längs- und Querträgern Aufsätze angebracht. Das Gebälke von Eichenholz wurde durch eiserne Tragebalken ersetzt. An der Stelle des Belages von Dielen wurde ein solcher von Wellenblech angebracht. Ueber den letztern wurde ein Schotterbett, welches aus einer soliden Betonlage und darüber eingelegtem Steingeschläge aus Alpenkalk besteht und das Durchsickern des Wassers bis zum Wellenblechbelage gänzlich verhindert, ausgebreitet. Dieses Schotterbett bildet die Fahrbahn der Brücke. Die Gesamtkosten des Umbaues der Brücke in der eben beschriebenen Weise beliefen sich nach Abzug des Werthes des beim Umbaue gewonnenen Holzmaterials auf die Summe von Frkn. 36,034. 61 Cts. Wenn wir noch besonders hervorheben, daß die bedeutenden Kosten der Herstellung, der Unterhaltung und des Umbaues der Brücke über die Sihl beim Bahnhofe ausschließlich von der Nordostbahngesellschaft getragen werden, obgleich die Stadt Zürich, in ihrer doppelten Eigenschaft als staatliche Korporation und als Eigenthümerin eines sehr umfangreichen Landkomplexes jenseits der Sihl, dieser Brücke mindestens ebenso bedürftig ist als die Bahngesellschaft, so geschieht es lediglich im Hinblick auf die Angriffe, welche mitunter gegen unsere Unternehmung deshalb gerichtet werden, weil sie sich zur Verabreichung eines Beitrages an die Kosten der Brücke über die Limmat beim Bahnhofe nicht hat veranlaßt sehen können. — Die Planarbeiten für das projektierte neue Aufnahmgebäude mit Einsteighalle im Personenbahnhofe sind ihrem Abschlusse nahe. Sehr eingehende Untersuchungen, die während des Berichtsjahres vorgenommen wurden, haben gezeigt, daß die früher beabsichtigte Vereinigung der für die Zentralverwaltung erforderlichen Lokalitäten mit dem Aufnahmgebäude sich sowohl vom finanziellen als vom dienstlichen Standpunkte aus kaum empfehlen dürfte. Es wurden deshalb neue Pläne in Bearbeitung genommen, bei welchen von der Voraussetzung ausgegangen wird, daß die Zentralverwaltung in einem besondern, von dem Aufnahmgebäude im Bahnhofe getrennten, mehr im Centrum des gewöhnlichen Verkehrs befindlichen Gebäude untergebracht bleiben solle und daß in dem Aufnahmgebäude nur so viel Lokalitäten für die Verwaltung herzustellen seien, als vom Standpunkte des Dienstes oder auch der Architektur des Gebäudes aus als erforderlich erscheine. Der erste Entwurf der auf diesen neuen Grundlagen angefertigten Pläne ist mittlerweile wieder zum Gegenstande vielfacher Modifikationen sowohl mit Rücksicht auf die innere Einrichtung als die äußere Ausstattung des projektierten Aufnahmgebäudes und seiner Zubehörden gemacht worden und noch sind die bisherigen Arbeiten nicht zum gänzlichen Abschlusse gediehen. Dazu kommt, daß rücksichtlich der Ausdehnung, welche dem Aufnahmgebäude gegeben werden soll, noch Unterhandlungen mit der Stadt Zürich durchzuführen sind, deren Wiederaufnahme gemäß dem Wunsche der städtischen Abordnung nicht vor dem definitiven Abschlusse des Vertrages zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich betreffend die Fröschengrabenstraße und das Bahnhofquartier Statt finden sollte. Immerhin geben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Pläne für das neue Aufnahmgebäude sammt Einsteig-

halle und übrigen Zubehörenden während der ersten Hälfte des gegenwärtigen Jahres abschließlich werden festgestellt werden können und daß es möglich sein wird, die Ausführung der Baute im Spätjahre in Angriff zu nehmen. Läßt auch der Ausbau des Personenbahnhofes länger auf sich warten, als uns selbst erwünscht ist, so darf hinwieder nicht außer Acht gelassen werden, daß es sich bei demselben um die Lösung eines Problems von der größten Schwierigkeit handelt und daß bei den stets neu auftauchenden Bedürfnissen, denen der Bahnhof zu genügen berufen ist, ein besonnenes Vorgehen die sichersten Garantien für eine allseitige und andauernde Befriedigung der vielfachen Anforderungen, welche an ein solches Bauwerk gestellt werden, darzubieten geeignet sein dürfte. Der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes wird an und für sich schon mit Rücksicht auf den großen Umfang, den es erhalten soll, viel Zeit in Anspruch nehmen. Dieß wird aber in noch erheblicher höherm Grade deshalb der Fall sein, weil das definitive Aufnahmsgebäude an der Stelle des gegenwärtigen und, während das letztere für den Betrieb benutzt wird, aufgeführt werden soll. Um während der aus den angeführten Gründen voraussichtlich eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmenden Bauperiode die Uebelstände, welche mit der räumlichen Beschränktheit des gegenwärtigen Aufnahmsgebäudes verbunden sind, thunlichst zu mildern, haben wir verschiedene bauliche Einrichtungen in provisorischer und wenig kostspieliger Weise zur Ausführung bringen lassen zu sollen geglaubt.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen wurden während des Berichtsjahres auf Grundlage stattgehabter Vereinbarungen mit der großherzoglich badischen Bauverwaltung theils von der letztern, theils von uns diejenigen Bauten in's Werk gesetzt, welche erforderlich waren, um die Mitbenutzung des Bahnhofes 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 dem Bahnhofe Romanshorn wurde für die Schiffsbaumerkstätte ein Schuppen zur Unterbringung des Nutzholzes erstellt. Die provisorischen Getreideschuppen, welche an die Einsteighalle angelehnt worden waren, wurden auf den Lagerplatz 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 Vorbache beschlossen. Es wird in demselben auch ein Lokal für die Postverwaltung hergestellt. Ein Nebengebäude mit Waschküche und Abtritten für das Publikum wird hinzugefügt. Der Güterschuppen kann nunmehr in seinem ganzen Umfange zu seiner eigentlichen Bestimmung verwendet werden. Diese Veränderungen haben es möglich gemacht, die vorstehende Rampe an dem Güterschuppen, welche bisher als Trottoir zum Einsteigen benutzt worden ist, zu beseitigen, in Folge dessen nunmehr auf der Station Weinfelden ein drittes Geleise, welches speziell für die Aufstellung von Güterwagen bestimmt ist, hergestellt werden kann. Diese Bauten, welche im Berichtsjahre in Angriff genommen worden sind, werden voraussichtlich bis zum Juli des gegenwärtigen Jahres zur Vollendung gebracht werden.

Auch auf mehreren andern Stationen sind im Laufe des Berichtsjahres Vervollständigungsbauten, deren Aufzählung hier zu weit führen würde, vorgenommen worden.

Der während des Jahres 1863 Statt gehaltenen Vermehrung des Transportmaterials ist bereits in einem frühern Abschnitte gedacht worden. An demselben Orte haben wir auch davon Meldung gethan, daß die in dem Jahre 1862 begonnene Umänderung der Kupplung der Güterwagen im Berichtsjahre durchgeführt worden ist.

Auf Grundlage der schon in einem frühern Geschäftsberichte erwähnten Vereinbarung mit der eidg. Telegraphenverwaltung sind im Berichtsjahre die Telegraphenlinien Weinfelden-Romanshorn, Winterthur-Schaffhausen und Baden-Marau in der Art umgebaut worden, daß eiserne, in steinernen Sockeln befestigte Stangen an die Stelle der hölzernen gebracht worden sind. Es werden die sämtlichen 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 des Berichtsjahres ist endlich die Abrechnung mit der großherzoglich badischen Verwaltung betreffend die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut zu abschließlicher Erledigung gebracht und ebenso auch, abgesehen von einem einzigen, besonderer Verhandlung vorbehaltenen Punkte, die Summe vereinbart worden, welche Baden unserer Gesellschaft für die Erwerbung des Miteigenthums an dem Bahnhofe Schaffhausen in seiner frühern, bloß auf den Dienst der Nordostbahn berechneten Gestalt zu bezahlen hat. Die daherigen Saldi sind ausbezahlt und in die Rechnung über die Vollenbung des Baues der Nordostbahn vom Jahre 1863 aufgenommen worden.

Im Laufe des Berichtsjahres ist die Katasteraufnahme der Nordostbahn auch noch auf der Bahnstrecke Zürich-Baden erfolgt. In Folge dessen sind nun die definitiven Katasterpläne und Katasterbücher des gesammten Netzes der Nordostbahn zur Vollenbung gebracht.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt, daß das Dampfboot „Rhein“ in dem abgelaufenen Jahre werde in Reparatur genommen werden müssen. Es ist dieß wirklich geschehen. Die Reparaturkosten sind in Festhaltung des schon für das Rechnungsjahr 1862 zur Anwendung gebrachten Verfahrens dem Reservefond zur Last geschrieben worden.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Es haben im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderungen in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden stattgefunden.

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 3845 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 15 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1863 angelangt, versichern wir Sie, Eit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1864.

Namens der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

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

| Einnahmen. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|--|-----------|------|-----------|------|------------------|-----------|
| A. Unmittelbare Betriebseinnahmen. | | | | | | | |
| I. Personentransport | | 2,278,869 | 98 | | | | |
| II. Gepäcktransport | | 121,379 | 82 | | | | |
| III. Pferde- und Viehtransport | | 89,502 | 43 | | | | |
| IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen | | 7,027 | 87 | | | | |
| V. Gütertransport | | 2,839,973 | 98 | | | | |
| | | | | 5,336,754 | 08 | | |
| B. Mittelbare Betriebseinnahmen. | | | | | | | |
| I. Pacht- und Mietzinsen | | 76,249 | 59 | | | | |
| II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen | | 27,294 | 09 | | | | |
| III. Zinsen von ausgeliehenen Geldern | | 159,687 | 32 | | | | |
| VI. Nettoertrag des Werfstättebetriebes | | 125,345 | 86 | | | | |
| V. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes | | 72,124 | 95 | | | | |
| IV. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich | | 1,068 | 60 | | | | |
| VII. Verschiedenes | | 58,997 | 18 | | | | |
| | | | | 520,767 | 59 | 5,857,521 | 67 |
| Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1862 | | | | | | 102,918 | 36 |
| Summa der Einnahmen | | | | | | 5,960,440 | 03 |

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1863.

| Ausgaben. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|--|---------|------|---------|------|---------|------|
| A. Eisenbahnbetrieb. | | | | | | | |
| I. Centralverwaltung. | | | | | | | |
| 1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung | | | | 95,517 | 07 | | |
| 2. Reiseauslagen | | | | 4,646 | 06 | | |
| 3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Bürolokale | | | | 5,669 | 85 | | |
| 4. Bürobebedürfnisse, Druck- und Insertionskosten | | | | 27,340 | 66 | | |
| 5. Porti | | | | 4,803 | 66 | | |
| 6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars | | | | 1,406 | 44 | 139,383 | 74 |
| II. Unterhaltung der Bahn nebst Buhbehörden. | | | | | | | |
| 1. Befoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufsicher und Bahnwärter) | | | | 245,234 | 96 | | |
| 2. Bürobebedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals | | | | 2,222 | 56 | | |
| 3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals | | | | 11,139 | 71 | | |
| 4. Unterhaltung des Bahnkörpers | | | | 12,892 | 30 | | |
| 5. " der Kunstbauten | | | | 10,569 | 25 | | |
| 6. " des Oberbaues | | | | 66,666 | 12 | | |
| 7. " der Einfriedungen, Barrieren u. s. f. | | | | 8,812 | 16 | | |
| 8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe | | | | 9,944 | 30 | | |
| 9. " der Gebäude | | | | 46,967 | 26 | | |
| 10. " d. Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. s. f. | | | | 16,253 | 92 | | |
| 11. Räumung von Schnee und Eis | | | | 339 | 34 | 431,041 | 88 |
| III. Expeditionsdienst. | | | | | | | |
| 1. Allgemeine Kosten. | | | | | | | |
| a. Befoldung und Entschädigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter | | 120,525 | 72 | | | | |
| b. Bekleidung derselben | | 4,011 | 52 | | | | |
| c. Bürobekosten | | 8,224 | 19 | | | | |
| d. Beleuchtung und Heizung der Bureau | | 22,997 | 91 | | | | |
| e. Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars | | 15,159 | 19 | | | 170,918 | 53 |
| Uebertrag | | | | | | 170,918 | 53 |
| | | | | | | 570,425 | 62 |

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

| Ausgaben. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|---------|------|---------|------|-----------|------|
| Uebertrag | . | . | 170,918 | 53 | 570,425 | 62 |
| 2. Personen = Dienst. | | | | | | |
| a. Befoldung und Entschädigung der Einnnehmer, Gepäck-Expediten und Gepäckträger | 58,337 | 85 | | | | |
| b. Bekleidung derselben | 2,248 | 54 | | | | |
| c. Druckkosten | 10,033 | 15 | | | | |
| d. Ersparleistungen | 2,815 | 65 | 73,435 | 19 | | |
| 3. Güter = Dienst. | | | | | | |
| a. Befoldung und Entschädigung der Güter-Expediten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. f. f. | 314,169 | 42 | | | | |
| b. Bekleidung derselben | 2,218 | 16 | | | | |
| c. Druckkosten | 10,343 | 70 | | | | |
| d. Ersparleistungen | 1,593 | 03 | | | | |
| e. Affekuranz der Güter | 7,120 | 03 | 335,444 | 34 | 579,798 | 06 |
| IV. Transportdienst. | | | | | | |
| 1. Allgemeine Kosten. | | | | | | |
| a. Befoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung | 13,218 | 31 | | | | |
| b. Büreaufkosten, Heizung und Beleuchtung | 4,002 | 11 | | | | |
| c. Affekuranz der Materialvorräthe | 558 | 85 | | | | |
| d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung | 25,572 | 19 | 43,351 | 46 | | |
| 2. Kosten des Fahrdienstes. | | | | | | |
| a. Befoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter | 152,983 | 56 | | | | |
| b. Bekleidung derselben | 8,868 | 17 | | | | |
| c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken | 260,864 | 47 | | | | |
| d. Del und Schmiere für die Wagen | 4,855 | 71 | | | | |
| e. Beleuchtung und Heizung derselben | 5,163 | 31 | | | | |
| f. Affekuranz der Wagen | 3,144 | 90 | | | | |
| g. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen | 49,450 | 86 | 485,330 | 98 | | |
| Uebertrag | . | . | 528,682 | 44 | 1,150,223 | 68 |

Nordostbahn = Gesellschaft vom Jahre 1863.

| Ausgaben. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|---------|------|---------|------|------------------|-----------|
| Uebertrag | . | . | 528,682 | 44 | 1,150,223 | 68 |
| 3. Zugkraftskosten. | | | | | | |
| a. Befoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien des Maschinenpersonals | 199,345 | 79 | | | | |
| b. Bekleidung derselben | 918 | 49 | | | | |
| c. Büreaufkosten, Heizung und Beleuchtung | 127 | 85 | | | | |
| d. Brennmaterial | 243,943 | 77 | | | | |
| e. Schmiermaterial | 18,627 | 73 | | | | |
| f. Fuhrmaterial | 6,262 | 58 | | | | |
| g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vormärmen | 18,490 | 23 | | | | |
| h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken | 201,258 | 46 | | | | |
| i. Affekuranz der Lokomotiven | 2,101 | 25 | 691,076 | 15 | 1,219,758 | 59 |
| V. Bahnteleggraphie | | | | | 10,869 | 32 |
| VI. Verschiedenes | | | | | 41,657 | 52 |
| Total der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes | | | | | 2,422,509 | 11 |
| B. Verzinsung der Anleihen | | | | | 1,074,125 | 36 |
| C. Einlage in den Reservefond (7 % des Reinertrages) | | | | | 247,655 | 17 |
| D. Dividende für die Aktien | | | | | 2,081,330 | — |
| Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1864 | | | | | 134,820 | 39 |
| Total gleich der Einnahme | | | | | 5,960,440 | 03 |

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

| | Fr. | Est. |
|-----------------------------------|------------------|-----------|
| Einnahmen. | | |
| Saldo der Rechnung vom Jahre 1862 | 2,583,544 | 94 |
| Summa | 2,583,544 | 94 |

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1863.

| | Fr. | Est. | Fr. | Est. | Fr. | Est. |
|---|--------|------|--------|------|--------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| Allgemeine Verwaltung. | | | | | | |
| Herstellung der Aktien und Obligationen | | | 1,750 | — | | |
| Provisionen und Cours-Vergütungen | | | — | — | | |
| Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes | | | 8,407 | 12 | | |
| Gehalte des Administrations-Personals | | | 11,641 | 87 | | |
| Reiseauslagen | | | 579 | 17 | | |
| Postporti und Kommissionskosten | | | 2,834 | 31 | | |
| Druck- und Insertionskosten | | | 1,320 | 18 | | |
| Miethzinse, Heizung und Beleuchtung | | | 1,681 | 74 | | |
| Büreaufkosten | | | 2,508 | 91 | | |
| Bibliothek und Zeitungen | | | 513 | 62 | | |
| Verschiedenes | | | 252 | 70 | | |
| | | | | | 31,489 | 62 |
| Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten). | | | | | | |
| Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | | | — | — | | |
| Inventarstücke | | | — | — | | |
| Materialien | | | — | — | | |
| Verschiedenes | | | — | — | | |
| Expropriation. | | | | | | |
| Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | | | — | — | | |
| Entschädigungen | | | 14,949 | 72 | | |
| Schätzungs- und Gerichtskosten | | | — | — | | |
| Verschiedenes | | | 48 | 35 | | |
| | | | | | 14,998 | 07 |
| Bahnbau. | | | | | | |
| Allgemeines. | | | | | | |
| Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | 21,779 | 92 | | | | |
| Inventarstücke | 448 | 50 | | | | |
| Materialien | 554 | 45 | | | | |
| Büreaufkosten | 413 | 38 | | | | |
| Verschiedenes | 26 | 91 | | | | |
| | | | 23,223 | 16 | | |
| Uebertrag | | | 23,223 | 16 | 46,487 | 69 |

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

| Ausgaben. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|--|---------|------|--------|------|----------------|-----------|
| Uebertrag | | . | . | 23,223 | 16 | 46,487 | 69 |
| Unterbau. | | | | | | | |
| Erdbarbeiten | | 12,270 | 53 | | | | |
| Stützmauern | | 1,399 | 50 | | | | |
| Tunnels | | 61 | 74 | | | | |
| Brücken, Durchlässe und Kanäle | | 102,456 | 24 | | | | |
| Wegbauten | | 6,012 | 89 | | | | |
| Uferbauten | | 2,694 | 09 | | | | |
| Bettung | | 5,124 | — | | | | |
| Verschiedenes | | 155 | 65 | | | | |
| Oberbau. | | | | | | | |
| Schwellen | | — | — | | | | |
| Schienen und deren Befestigungsmittel | | 7,957 | 20 | | | | |
| Wegübergänge | | — | — | | | | |
| Legen des Oberbaues | | 9,925 | 25 | | | | |
| Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger u. | | 28,185 | 36 | | | | |
| Verschiedenes | | — | — | | | | |
| Bahnhöfe und Stationsplätze. | | | | | | | |
| Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen | | 517,164 | 32 | | | | |
| Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen | | 6,241 | 49 | | | | |
| Wasser-Reservoirs, Vorwärnkessel, Wasserleitungen | | 11,137 | 26 | | | | |
| Hebtrahnen und Brückenwaagen | | 17,475 | 28 | | | | |
| Technische Einrichtung der Werkstätten | | — | — | | | | |
| Verschiedenes | | 2 | 05 | | | | |
| Betriebs-Inventar. | | | | | | | |
| Lokomotiven und Tender | | . | . | 115 | 70 | | |
| Wagen | | . | . | 97,524 | 71 | | |
| Für die Bureau der Hauptverwaltung und Kontrolle | | . | . | 8,255 | — | | |
| " " Materialverwaltung | | . | . | 810 | 17 | | |
| " " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen | | . | . | — | — | | |
| " " " Werkzeugmaschinen | | . | . | — | — | | |
| " " " Werkzeuge und Requisiten | | . | . | 3,291 | 71 | | |
| " " Bahnhofsverwaltungen | | . | . | 10,897 | 18 | | |
| Geräthschaften für den Bahndienst | | . | . | 1,405 | 14 | | |
| Dampf- und Schleppboote | | . | . | 360 | 50 | | |
| Total der Ausgaben | | | | | | 122,660 | 11 |
| | | | | | | 920,633 | 81 |

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1863.

| Rechnungs = Abschluß. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|----------------|---------|------|------------------|-----------|
| Summa der Einnahmen | | . | . | 2,583,544 | 94 |
| Summa der Ausgaben | | 920,633 | 81 | | |
| Hieron ziehen sich ab: | | | | | |
| I. Die Ueberschüsse 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 Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten). | | | | | |
| Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | Fr. 34,489. 24 | | | | |
| Inventarstücke | " 754. 10 | | | | |
| Materialien | " 1,407. 67 | | | | |
| Verschiedenes | " 653. 24 | | | | |
| Expropriation. | | | | | |
| Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | " 2,101. 54 | | | | |
| Schätzungs- und Gerichtskosten | " 2,908. 68 | | | | |
| Oberbau. | | | | | |
| Schwellen | " 2,025. 62 | | | | |
| | Fr. 44,340. 09 | | | | |
| II. Die vertragsgemäße Restzahlung der Gr. Badiſchen Eisenbahnverwaltung an die Kosten des Bahnhofes Schaffhausen | | | | | |
| | " 16,922. 87 | | | | |
| | | 61,262 | 96 | | |
| Nettobetrag der Ausgaben | | | | 859,370 | 85 |
| Saldo auf neue Rechnung | | | | 1,724,174 | 09 |

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

| Debitoren. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|-----------|------|-------------------|------|------------|------|
| Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1862 | | | 52,042,405 | 06 | | |
| Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnhofs im Jahre 1863, laut Rechnung vom 31. Dezember 1863 | | | 859,370 | 85 | | |
| Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1863 | | | | | 52,901,775 | 91 |
| Restirender Kapitalsaldo | | | | | 1,724,174 | 09 |
| Ausweis dieses Saldo: | | | | | | |
| Aktiva. | | | | | | |
| Kassa-Konto | 23,728 | 98 | | | | |
| Wertpapiere | 262,085 | — | | | | |
| Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen) | 794,626 | 52 | | | | |
| Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.) | 356,550 | 99 | | | | |
| Liegenschaften-Konto | 357,518 | 88 | | | | |
| Skonto-Geschäft | 978,360 | 49 | | | | |
| Diverse Hauptbuch-Debitoren | 249,297 | 06 | | | | |
| Ausgeloooste und zurückbezahlte 3% Obligationen | 243,600 | — | | | | |
| Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern | 4,800,000 | — | | | | |
| Zit. Regierung des Kantons Zug (für sie geleistete Einzahlungen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern) | 640,000 | — | | | | |
| Passiva. | | | 8,705,767 | 92 | | |
| Diverse Hauptbuch-Kreditoren | 3,151,137 | 09 | | | | |
| Betriebs-Konto (Uebertrag von der Betriebsrechnung vom Jahre 1863 auf diejenige vom Jahre 1864) | 134,820 | 39 | | | | |
| Reserve-Konto | 1,849,105 | 09 | | | | |
| Saldo der Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern | 1,846,531 | 26 | | | | |
| | | | 6,981,593 | 83 | | |
| | | | 1,724,174 | 09 | | |
| | | | 54,625,950 | — | | |

Gesellschaft auf 31. Dezember 1863.

| Kreditoren. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|-------------------------|----------------------|------|-------------------|------|
| Aktientkapital | | | 28,708,000 | — |
| Obligationen. | | | | |
| 3 % | | | | |
| ausgeloooste | Fr. 243,600. — | | | |
| noch nicht ausgeloooste | „ 574,350. — | | | |
| | | | 817,950 | — |
| 4 % | (Fr. 7,100,000. —) | | 12,100,000 | — |
| 4 1/2 % | „ 5,000,000 —) | | 3,000,000 | — |
| 5 % | | | 10,000,000 | — |
| | | | 25,917,950 | — |
| | | | 54,625,950 | — |

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

| | Fr. | Gts. |
|--|------------------|-----------|
| Einnahmen. | | |
| Saldo vom 31. Dezember 1862 | 1,685,821 | 18 |
| Einnahme im Jahre 1863: | | |
| 7 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1863 | 247,655 | 17 |
| Summa | 1,933,476 | 35 |
| Ausgaben. | | |
| Betrag der während des Jahres 1863 erlaufenen Kosten für die Umänderung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ | 52,009 | 86 |
| Betrag der Kosten für die Umänderung des Dampfbootes „Rhein“ | 32,361 | 40 |
| Saldo auf neue Rechnung | 1,849,105 | 09 |
| Summa | 1,933,476 | 35 |

Uebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1863.

Nach den Stationen.

| 1862. | | | | | | | | | | 1863. | | | | | | | | | | |
|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|-----------------|----------------------|----------|---|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|-----------------|----------------------|-----|--|--|
| Personen. | Gepäck. | Güter. | | | Vieh und Hunde. | Equi- pagen. | Total- Einnahmen. | | | Personen. | Gepäck. | Güter. | | | Vieh und Hunde. | Equi- pagen. | Total- Einnahmen. | | | |
| | | Verfandt. | Empfang. | Total. | | | Verfandt. | Empfang. | | | | Total. | Franken. | Gr. | | | Franken. | Gr. | | |
| Anzahl. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Stück. | Stück. | | | | Anzahl. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Stück. | Stück. | | | | |
| 34,663 | 3,876 | 1,610,843 | 377,100 | 1,987,943 | 4,178 | 11 | 1,199,102 | 11 | Romanshorn | 27,975 | 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 | — | 38,153 | 82 | Amriswil . . . | 19,645 | 438 | 31,651 | 50,793 | 82,444 | 1,178 | — | 37,661 | 78 | | |
| 7,960 | 175 | 20,593 | 17,006 | 37,599 | 283 | — | 16,072 | 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 | 21,254 | 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 | — | 28,150 | 23 | Birglen . . . | 9,450 | 84 | 36,546 | 40,640 | 77,186 | 687 | — | 22,331 | 33 | | |
| 22,160 | 958 | 43,262 | 36,596 | 79,858 | 1,676 | 4 | 51,652 | 86 | Weinfelden . . | 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 | — | 30,016 | 11 | Märjettlen . . | 12,981 | 252 | 29,551 | 35,249 | 65,100 | 806 | — | 29,226 | 94 | | |
| 12,091 | 752 | 1,855 | 6,482 | 8,337 | 58 | — | 11,742 | 39 | Müllheim . . . | 14,541 | 327 | 14,636 | 21,383 | 36,019 | 310 | — | 18,913 | — | | |
| 8,299 | 396 | 45,591 | 29,362 | 74,953 | 690 | — | 25,065 | 50 | Felsen . . . | 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 | 105,994 | 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 | 03 | Jätikon . . . | 12,058 | 163 | 4,470 | 10,216 | 14,686 | 147 | — | 10,512 | 70 | | |
| 8,964 | 67 | 4,306 | 8,230 | 12,536 | 152 | — | 7,216 | 69 | Wiefendangen . | 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 | 76 | Winterthur | 149,112 | 6,558 | 243,293 | 809,492 | 1,052,785 | 5,552 | 36 | 550,781 | 59 | | |
| 3,037 | 84 | 865 | 829 | 1,694 | 180 | — | 3,127 | 05 | Stettlingen . . | 3,339 | 102 | 1,175 | 4,463 | 5,638 | 203 | — | 3,098 | 85 | | |
| 5,726 | 139 | 654 | 2,340 | 2,994 | 118 | — | 5,080 | 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 | Dachsen . . . | 18,951 | 843 | 8,783 | 3,065 | 11,848 | 73 | — | 25,498 | 85 | | |
| 59,474 | 4,722 | 445,799 | 304,851 | 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 | Kemprthal . . . | 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 | Effretikon . . . | 22,306 | 280 | 5,612 | 16,077 | 21,689 | 2,432 | — | 20,737 | 71 | | |
| 19,501 | 553 | 8,014 | 10,095 | 18,109 | 122 | — | 28,494 | 14 | Wädlikellen . . | 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 | Detikon . . . | 37,194 | 253 | 41,911 | 126,369 | 168,280 | 165 | — | 31,129 | 72 | | |
| 458,041 | 38,062 | 537,185 | 2,972,678 | 3,809,863 | 6,351 | 183 | 1,927,278 | 53 | Büsch | 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 | Alfätten . . . | 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 | Dietikon . . . | 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 | Stilswangen . . | 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 | Surgi | 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 | 85 | Brugg | 44,943 | 1,708 | 83,906 | 88,480 | 172,386 | 1,392 | — | 77,314 | 78 | | |
| 14,699 | 760 | 5,588 | 12,867 | 18,455 | 66 | — | 15,749 | 16 | Schinzunach . . | 15,891 | 822 | 8,756 | 10,024 | 18,780 | 56 | — | 18,127 | 06 | | |
| 34,767 | 1,365 | 54,154 | 117,691 | 171,845 | 485 | 2 | 57,177 | 67 | Wiltberg . . . | 37,433 | 1,585 | 58,312 | 108,355 | 166,667 | 532 | — | 66,159 | 45 | | |
| 5,491 | 84 | 6,238 | 17,617 | 23,855 | 46 | — | 8,358 | 90 | Mupperdörfel . | 6,755 | 35 | 7,192 | 20,403 | 27,595 | 40 | — | 8,939 | 79 | | |
| 54,055 | 7,900 | 169,338 | 137,363 | 306,701 | 1,051 | 114 | 271,511 | 87 | Marau | 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 Dampfen | 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 | | |
| 1,620,409 | 118,691 | 8,382,411 | 8,382,411 | — | 44,050 | 506 | 5,913,442 | 47 | Total | 1,767,931 | 119,908 | 8,472,798 | 8,472,798 | — | 52,912 | 383 | 5,857,521 | 67 | | |

Uebersicht des Verkehrs auf der Schweiz. Nordostbahn im Jahr 1863 nach den Entfernungen.

| 1862. | | Stunden. | 1863. | | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|----------|-----------------------|-----------|
| Personen. | Güter. | | Personen. | | | | Gepäck. | Vieh und Hunde. | Güter. |
| Anzahl. | Sentner. | | I. | II. | III. | Total. | Sentner. | Stück. | Sentner. |
| | | | Anzahl. | Anzahl. | Anzahl. | Anzahl. | | | |
| 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 | 70 | 21,454 | 90,112 | 111,636 | 3,878 | 3,827 | 269,829 |
| 30,798 | 144,535 | 1/2 | 136 | 5,562 | 28,008 | 33,706 | 1,454 | 968 | 97,014 |
| 92,237 | 86,881 | 5 | 751 | 31,837 | 64,969 | 97,557 | 5,408 | 1,523 | 134,085 |
| 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 | 3,965 | 589,055 |
| 205 | 28,162 | 1/2 | 3 | 18 | 136 | 157 | 12 | 14 | 32,600 |
| 1,764 | 7,860 | 17 | 57 | 562 | 615 | 1,234 | 181 | 90 | 11,876 |
| 27,331 | 557,306 | 1/2 | 1,399 | 13,299 | 16,100 | 30,798 | 6,613 | 509 | 507,881 |
| 2,254 | 38,586 | 18 | 108 | 831 | 534 | 1,473 | 383 | 1,976 | 18,294 |
| 268 | 5,734 | 1/2 | 6 | 140 | 189 | 335 | 24 | 14 | 11,266 |
| 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 |
| 1,620,409 | 8,382,411 | | 18,338 | 417,916 | 1,331,677 | 1,767,931 | 119,908 | 52,912 | 8,472,798 |