

**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.  
**Kapitel:** 4: Betrieb  
**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:** 07.01.2026

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

#### 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 Alimention 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.	Sts.	Prozente.	Franken.	Sts.	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	91,44
 B. Mittelbare Betriebseinnahmen. (Pacht- und Mietzinsen, Vergütung für Benutzung von NOB-Wagen auf andern Bahnen, Zinsen 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.
<b>1. Personen.</b>					
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
<b>Total</b>		<b>848,108</b>	<b>52,34</b>	<b>889,232</b>	<b>50,30</b>
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
<b>Total</b>		<b>772,301</b>	<b>47,66</b>	<b>878,699</b>	<b>49,70</b>
<b>Gesamt-Total der Personen</b>		<b>1,620,409</b>	<b>100</b>	<b>1,767,931</b>	<b>100</b>
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
<b>Gesamt-Total der Personen gleich oben</b>		<b>1,620,409</b>	<b>100</b>	<b>1,767,931</b>	<b>100</b>

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.
<b>1) Total-Einnahme-Betreffniß</b> per Kilometer . . . . .	Franken	33,221,58	32,907,43
" " " " Tag . . . . .	"	16,201,21	16,048
" " " " und Kilometer . . . . .	"	91,01	90,16
<b>2) Personentransport.</b>			
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
<b>3) Gepäcktransport.</b>			
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
<b>4) Pferde-, Vieh- und Hundetransport.</b>			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	479,51	481,47
" " " " Stück . . . . .	"	1,94	1,77
<b>5) Equipagentransport.</b>			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer . . . . .	"	42,45	39,42
<b>6) Gütertransport.</b>			
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
<b>7) Mittelbare Betriebs-Einnahmen.</b>			
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.		Total.	
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.
1855	60	113,000	—	580,000	6,767.	91	—	—	4,685.	46	11,710.	57
1856	106	130,000	—	680,000	8,560.	97	—	—	5,619.	35	14,515.	33
1857	134 <sub>4</sub>	174,568	—	1,160,263	8,776.	23	614.	15	7,697.	89	17,890.	25
1858	156 <sub>53</sub>	186,339	—	992,060	9,456.	26	651.	62	7,253.	94	18,214.	07
1859	168 <sub>1</sub>	198,093	—	1,249,027	10,305.	29	609.	24	9,479.	53	21,522.	76
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,264.	76	617.	58	12,678.	44	26,627.	86
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,432.	40	651.	36	17,330.	78	32,410.	61
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129.	06	679.	83	17,225.	19	33,221.	58
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802.	64	683.	39	15,954.	91	32,907.	43

### 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.
<b>Nordostbahn.</b>							
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
<b>Total</b>		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
<b>Total</b>		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.
<b>Nordostbahn.</b>		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
<b>Total</b>		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
<b>Total</b>		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
<b>Total</b>		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
<b>Total</b>		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	—	—
<b>Total</b>		13,648	—	16,519	1,601	—	—
Nach Württ. Staatsbahn . .		2,701	—	2,337	733	—	—
von " " . . . . .		1,071	—	957	441	—	—
<b>Total</b>		3,772	—	3,294	1,174	—	—
Nach Bayer. Staatsbahn . .		1,816	—	1,937	980	—	—
von " " . . . . .		1,187	—	1,431	732	—	—
<b>Total</b>		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
<b>Total</b>		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.
<b>Nordostbahn.</b>								
Nach Rhein. Verband . . .			148	—	194	14	—	—
von " " . . .			117	—	177	11	—	—
<b>Total</b>			265	—	371	25	—	—
<b>Verein. Schweizerbahnen.</b>								
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	
<b>Total</b>			2,874	37,855	2,689	246	35	48,644
<b>Centralbahn . . . . .</b>								
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 " . . . . .	Ballifellen	2,101	59,732	2,336	865	727	68,372	
von " . . . . .	"	1,573	328,000	1,917	451	20	392,459	
<b>Total</b>			11,139	609,379	10,259	2,829	1,446	698,721
<b>Franco-Suisse-Bahn .</b>								
Nach Franco-Suisse-Bahn .	Winterthur	160	1,520	180	49	—	980	
von " " " .	"	154	511	152	40	1	814	
nach " " " .	Ballifellen	83	442	92	34	1	648	
von " " " .	"	14	2,392	72	19	1	3,078	
<b>Total</b>			411	4,865	496	142	3	5,520
<b>Jura Industriel-Bahn .</b>								
Nach Jura Industriel-Bahn .	Winterthur	14	652	98	28	—	1,322	
von " " " .	"	25	25	78	13	—	479	
nach " " " .	Ballifellen	—	17	22	8	—	165	
von " " " .	"	6	75	30	5	—	154	
<b>Total</b>			45	769	228	54	—	2,120
<b>Laus.-Frib.-Berne-Bahn</b>								
Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn	Winterthur	—	—	90	42	—	3,869	
von " " " "	"	—	—	102	43	1	1,523	
nach " " " "	Ballifellen	—	—	47	22	—	1,001	
von " " " "	"	—	—	57	30	—	723	
<b>Total</b>			—	—	296	137	1	7,116



Transitverkehr über die Nordostbahn. (Fortsetzung)		1862.		1863.			
		Personen.	Güter.	Personen.	Gepäc.	Vieh.	Güter.
		Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
<b>Berein. Schweizerbahnen.</b>							
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
<b>Total</b>		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	—	—
<b>Total</b>		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
<b>Total</b>		775	159,078	1,083	360	—	164,513
<b>Centralbahn.</b>							
Nach Württ. Staatsbahn . . .		104	—	138	50	—	458
von " " . . .		80	—	77	46	—	15
<b>Total</b>		184	—	215	96	—	473
Nach Bayer. Staatsbahn . . .		285	—	257	132	—	—
von " " . . .		163	—	228	130	—	—
<b>Total</b>		448	—	485	262	—	—
<b>Franco-Suisse-Bahn.</b>							
Von Württ. Staatsbahn . . .		—	—	—	—	—	1
<b>Total</b>		—	—	—	—	—	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	Erlen . . . .	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	Erlen . . . .	10,200	2,240	—	23,855	Rupperswil . .	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 Bezüglern 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. Bahnwegen 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 Bahnhofsdiens	„	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:

Klasse	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 unſers 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 tödtliche 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.	Stk.	Prozente.	Frkn.	Stk.	Prozente.	
69,772	34	27,85	I. Besoldung u. d. Administrationspersonals	12,959	45	5,34
2,060	58	0,82	II. Besoldung, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals . . . . .	60,516	97	24,94
123,653	17	49,36	III. Bekleidung desselben . . . . .	2,825	64	1,17
25,616	81	10,22	IV. Bureau-Bedürfnisse, Druck- u. Kosten .	2,266	02	0,93
—	—	—	V. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial .	112,176	96	46,23
29,431	09	11,75	VI. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe .	25,402	38	10,47
250,533	99	100	VII. Affekuranz der Schiffe u. . . . .	3,510	40	1,45
			VIII. Verschiedenes . . . . .	22,970	60	9,47
			. . . . . 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 Cts. (gegenüber Frkn. 90,355. 31 Cts. im Jahre 1862). Der diesfällige Ausfall ist hauptsächlich der Minder-einnahme 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
	<hr/> 88,634	<hr/> 90,555
II. Güter:	Zentner.	Zentner.
Normal- und Ausnahmsklasse, Getreide	857,215	910,045

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 Lardurchschnitt 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
<b>60,45</b> Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme: <b>57,84</b>		
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 Interesse-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		<b>280</b>
Kontroleure und Kontrole-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 Frachtbezügler . . . . .	84
Werksführer . . . . .	3	Portiers, Abwärter und Nachtwächter . . . . .	30
Magazinverwalter und Gehülfe . . . . .	4	Stationseinnehmer und Gehülfe . . . . .	39
Magazindiener und Abwart . . . . .	4	Telegraphisten und Gehülfe . . . . .	5
	<b>63</b>	Uebertrag:	<b>192</b>

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

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.