

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. Übersicht 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.	1863.
	Kilom.	Kilom.
1) auf Schnellzüge und Personenzüge	560,970	563,060
2) auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung	156,368	179,288
3) auf Ergänzungszüge 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.	Bahnstrecke.	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	—
26,120	Winterthur-Zürich	10	3	12	2	10	3
28,073	Zürich-Turgi	8	4	10	6	10	6
17,015	Turgi-Waldshut	8	2	8	2	8	—
21,815	Turgi-Aarau	8	4	8	6	8	6
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 Turgi-Waldshut aufgeführten 17,015 Kilometern 1,739 Kil. auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut fallen.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch die Bemerkung beigefügt, daß auf der Bahnstrecke Zürich-Wallisellen (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 Nordostbahnhedes 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 Gesammt-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 Minderreinnahme wie folgt:

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

Dem erheblichen Ausfall, der sich gemäß dieser Zusammenstellung beim Gütertransport ergibt, liegen zweierlei Ursachen zu Grunde: 1) die mit der Gröfzung 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 zugesassen 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 benutzt 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 genötigt, 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 Bahnnetze 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 allmälig und langsam entwickeln, während hinwieder der nachtheilige Einfluss der Konkurrenzbahn sich schon von deren Eröffnung an in vollem Umfange geltend mache.

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 nützbringend sind, als bei der Alimentation von der entgegengesetzten Seite her.

Die beiden Ursachen, deren Zusammentreffen den letzjährigen Ausfall in den Gütertransporteinnahmen veranlaßt hat, hatten erst von der Mitte des vergangenen Jahres an zu wirken begonnen. Wesentlich aus diesem Umstände ist es zu erklären, wenn sich zwischen den diesjährigen 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 hiervon darf getrost erwartet werden, daß schon das naturgemäße Wachsthum des übrigen Verkehrs, wozu im Bereiche des Nordostbahnnetzes 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 verhältnismäßig kleine Differenz auszugleichen.

Nach bisheriger Uebung geben wir nachstehend eine Statistik der Einnahmen und des Verkehrs auf der Nordostbahn unter Vergleichung der letzjährigen Betriebsresultate 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.

Betriebseinnahmen.

	1862.			1863.		
	Franken.	Cts.	Prozente.	Franken.	Cts.	Prozente.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Personen-Transport.						
a) Zur gewöhnlichen Fahrtaxe.						
I. Klasse	88,785. 17	4,11		79,750. 85	3,49	
II. " "	637,645. 33	29,53		687,202. 86	30,15	
III. " "	778,166. 34	36,04		786,263. 96	34,51	
Total .	1,504,596. 84	69,68		1,553,247. 67	68,45	
b) Zu ermäßigten Fahrtaxen.						
Mit Güterzügen	5,525. 05	0,26		6,102. 64	0,27	
" "	38,704. 65	1,80		48,194. 84	2,11	
Hin- und Rückfahrt	9,475. 43	0,44		8,046. 58	0,36	
" "	162,443. 78	7,53		171,852. 55	7,54	
" "	274,187. 80	12,70		300,380. 87	13,49	
Mit Abonnementskarten	10,101. 50	0,47		12,222. 28	0,54	
" "	13,027. 45	0,60		12,772. —	0,56	
Militär- und Polizeitransporte	23,940. 40	1,10		26,683. 05	1,18	
Pilger	80,276. 85	3,72		1,376. 40	0,06	
"	2,871. 40	0,13		91,289. 20	4,00	
Schul- und Lustfahrten u. dgl.	14,200. 75	0,66		2,629. 75	0,44	
" "	19,620. 80	0,91		17,925. 55	0,79	
Total .	654,375. 86	30,32		725,652. 31	31,85	
Gesamt-Total des Personentransportes .	2,158,972. 70	100	36,51	2,278,869. 98	100	38,91
Zusammenzug nach Klassen.						
I. Klasse	101,132. —	4,68		90,427. 18	3,97	
II. "	829,916. 41	38,44		896,682. 28	39,35	
III. "	1,227,924. 29	56,88		1,291,760. 52	56,68	
Gesamt-Total gleich oben .	2,158,972. 70	100		2,278,869. 98	100	

Betriebs-Einnahmen. (Fortschzung.)	1862.			1863.		
	Franken.	Cts.	Prozente.	Franken.	Cts.	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		0,13	7,016. 02		0,12
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.	903,444. 80	29,47		719,068. 22	25,32	
Wagenladungsklasse A	296,042. 44	9,65		218,897. 23	7,71	
" B	346,287. 07	11,30		414,191. 94	14,58	
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Ab- führgebühren, Nachnahme-Provision &c.)	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 Miethzins, Vergütung für Benutzung von NOB-Wagen auf andern Bahnen, Zinsen von ausgeliehenen Geldern, Nettoertrag des Werkstätt- betriebes, des Dampfbootbetriebes und der Kauf- hausanstalt Zürich, Verschiedenes)	474,466. 52	8,02	8,02	520,767. 59	8,89	8,89
Gesammt-Total der Einnahmen	5,913,448. 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	3,49	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	2,43	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
2. 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.				
Bentner		118,691		119,908	
	3. Pferde, Vieh und Hunde.				
Einzelstücke	I. Klasse	Stücke		1,960	3,70
"	II. "	"		6,712	12,69
"	III. "	"		8,892	16,81
"	IV. "	"		1,150	2,17
In Wagenladungen	V. "	"		623	1,18
"	VI. "	"		11,698	22,41
"	VII. "	"		17,464	33,00
Hunde				4,413	8,34
	Total "			52,912	100
	4. Equipagen.				
I. II. III. Klasse	Stücke	506		383	
	5. Güter.				
Eigut	Bentner	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.	"				
Wagenladungsklasse 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 "			8,472,798	100

Durchschnitts-Berechnungen.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)		1862.	1863.
1) Total-Einnahme-Betrag per Kilometer	Franken	33,221,58	32,907,43
" " " " Tag	"	16,201,21	16,048
" " " " und Kilometer	"	91,01	90,46
2) Personentransport.			
Einnahme-Betrag per Kilometer	Franken	12,129,06	12,802,64
" " " Reisenden	"	1,41	1,29
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	26,44	24,91
" " " in I. Klasse	"	—	49,05
" " " II. "	"	—	31,70
" " " III. "	"	—	22,45
Auf die ganze Bahnänge 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-Betrag per Kilometer	Franken	679,83	683,39
" " " Bentner	"	1,02	1,01
Jeder Bentner hat befahren	Kilometer	—	41,30
Auf die ganze Bahnänge bezogen kommen	Bentner	—	27,793
" jeden Betriebstag kommen	"	325	329
4) Pferde-, Vieh- und Hundetransport.			
Einnahme-Betrag per Kilometer	Franken	479,51	481,47
" " " Stück	"	1,94	1,77
5) Equipagentransport.			
Einnahme-Betrag per Kilometer	"	42,45	39,42
6) Gütertransport.			
Einnahme-Betrag per Kilometer	"	17,225,49	15,954,91
" " " Bentner	Centimes	36,57	33,52
Jeder Bentner hat befahren	Kilometer	59,24	52,49
Auf die ganze Bahnänge bezogen kommen	Bentner	2,789,720	2,484,315
" jeden Betriebstag kommen	"	22,965	23,213
" " Güterwagenachsen-Kilometer kommen (Gepäck und Vieh inbegriffen)	Bentner	26,34*	24,64
7) Mittelbare Betriebs-Einnahmen.			
Betrag per Kilometer	Franken	2,665,54	2,925,66

* Gepäck und Vieh nicht inbegriffen.

Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs.

	Durch- schnittlich betriebene Bahnlänge. Kilometer.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.			
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Güter.	Total.
		Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1855	60	113,000	—	580,000	6,767. 91	—	4,685. 46	11,710. 57
1856	106	130,000	—	680,000	8,560. 97	—	5,619. 35	14,515. 33
1857	134,4	174,568	—	1,160,263	8,776. 23	614. 15	7,697. 89	17,890. 25
1858	156,53	186,339	—	992,060	9,456. 26	651. 62	7,253. 94	18,214. 07
1859	168,4	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.

Nordostbahn.	Via	1862.		1863.	
		Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.
		Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner.
Nach Verein. Schweizerbahnen .	Winterthur	24,403	144,251	26,287	3,122
von " "	"	24,486	197,910	27,416	3,138
nach " "	Wallisellen	87,165	391,895	93,821	5,100
von " "	"	90,497	222,610	99,580	5,720
nach " "	Romansh.	—	1,974	—	—
von " "	"	—	562	—	—
	Total	226,551	959,202	247,104	17,080
Nach Centralbahn		58,740	808,715	61,504	10,727
von " "		64,441	1,831,233	62,787	10,702
	Total	123,181	2,639,948	124,291	21,429

Verkehr mit andern Bahnen. (Fortsetzung.)		Via	1862.		1863.		
			Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Bieh.
Nach Franco-Suisse-Bahn			Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.
von " " "			2,146	64,752	2,705	695	408
			2,074	12,527	2,558	708	8
	Total		4,220	77,279	5,263	1,403	416
Nach Jura Industriel-Bahn			325	1,748	1,515	215	121
von " " "			434	249	1,408	233	1
	Total		759	1,997	2,923	448	122
Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn			25	—	1,493	489	1,988
von " " " "			—	—	1,779	544	21
	Total		25	—	3,272	1,033	2009
Nach Westbahn		Neuchâtel	4,954	169,574	3,793	1,517	3,905
von " " " " "		"	5,081	77,202	4,198	1,618	17
nach " " " " "		Fribourg	—	—	536	250	15
von " " " " "		"	—	—	389	150	—
	Total		10,035	246,776	8,916	3,535	3,937
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
von " " " " "			34,976	760,812	35,591	4,622	824
	Total		69,136	892,242	70,917	8,276	2,702

Verkehr mit andern Bahnen. (Fortsetzung.)		Via	1862.		1863.			
			Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Bieh.	
Nach Rhein. Verband . . .	von " "	Total	Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	
			148	—	194	14	—	
			117	—	177	11	—	
			265	—	371	25	—	
Nordostbahn.								
Nach Rhein. Verband . . .	von " "	Total	Wint.-Wll.	1,342	26,412	1,242	134	
			Wll.-Wint.	1,532	11,443	1,447	112	
				2,874	37,855	2,689	246	
Verein. Schweizerbahnen.								
Nach Verein. Schweizerbahnen .	nach " "	Total	Winterthur	4,887	75,378	3,351	790	
			"	2,578	146,269	2,655	723	
			Wallisellen	2,101	59,732	2,336	865	
Nach Centralbahn . . .	von " "	Total	"	1,573	328,000	1,917	451	
				11,139	609,379	10,259	2,829	
Nach Franco-Suisse-Bahn .	von " "	Total	Winterthur	160	1,520	180	49	
			"	154	511	152	40	
			Wallisellen	83	442	92	34	
Nach Jura Industriel-Bahn .	von " "	Total	"	14	2,392	72	19	
				411	4,865	496	142	
Nach Jura Industriel-Bahn .	von " "	Total	Winterthur	14	652	98	28	
			"	25	25	78	13	
			Wallisellen	—	17	22	8	
Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn	von " "	Total	"	6	75	30	5	
				45	769	228	54	
Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn	nach " "	Total	Winterthur	—	—	90	42	
			"	—	—	102	43	
			Wallisellen	—	—	47	22	
Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn	von " "	Total	"	—	—	57	30	
				—	—	296	137	

Transitverkehr über die Nordostbahn. (Fortsetzung)		Via	1862.		1863.		
			Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Bieh.
Nach Westbahn (via Neuchâtel)		Winterthur	200	11,257	179	65	66
von	"	"	340	3,996	191	64	—
nach	"	Wallisellen	117	3,140	110	41	—
von	"	"	46	9,036	114	48	1
nach	" (via Fribourg)	Winterthur	—	—	29	10	—
von	"	"	—	—	28	12	—
nach	"	Wallisellen	—	—	17	5	—
von	"	"	—	—	16	8	—
Total			703	27,429	684	253	67
Nach Franz. Ostbahn		Winterthur	109	—	150	113	—
von	"	"	291	—	203	155	—
nach	"	Wallisellen	126	—	263	60	—
von	"	"	214	—	381	157	—
Total			740	—	997	485	—
Nach Gr. Bad. Staatsbahn		Winterthur	279	5,670	253	72	—
von	"	"	227	37,324	286	82	—
nach	"	Wallisellen	148	17,067	303	106	—
von	"	"	121	99,017	241	100	—
Total			775	159,078	1,083	360	—
Centralbahn.							
Nach Württ. Staatsbahn			104	—	138	50	—
von	"		80	—	77	46	—
Total			184	—	215	96	—
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.	Bentner.			Bentner.	Bentner.	Bentner.	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	Uarau	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	6,877	—	—	266,296	Frauenfeld .	298,122	31,826	—	—	—	—
42,474	Brugg	44,943	2,469	—	—	306,701	Uarau	268,643	—	38,058	—	—	—
34,663	Romanshorn .	37,975	3,312	—	—	197,862	Baden	221,301	23,439	—	—	—	—
34,767	Willegg	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	Willegg	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	Koblenz	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	Urnisweil .	82,444	1,761	—	—	—	—
20,338	Geffretikon .	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	Urnisweil .	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	Gulgen .	46,906	10,440	—	—	—	—
9,813	Gulgen .	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	Ruppersweil .	27,595	3,740	—	—	—	—
8,964	Wiesendangen	10,030	1,066	—	—	27,931	Döttingen .	27,327	—	604	—	—	—

P e r s o n e n .					G ü t e r .				
1862.		1863.			1862.		1863.		
Anzahl.	Stationen.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Bentner.	Stationen.	Bentner.	Bentner.	Bentner.
			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	Nuppenweil . .	6,755	1,264	—	8,607	Killwangen . .	12,291	3,684	—
5,726	Henggart . . .	6,274	548	—	16,159	Dachsen . . .	11,848	—	4,311
6,315	Koblenz . . .	5,533	—	782	2,994	Henggart . . .	9,919	6,925	—
3,037	Settlingen . .	3,339	302	—	1,694	Settlingen . .	5,638	3,941	—

Uebersicht der frequenz der wichtigsten Waarengattungen.

	1862.	1863.
	Bentner.	Bentner.
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 Cokes	1,211,960	1,080,704
Bau- und Nutzhölz, 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 Maschinenteile	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 Gypsteine	102,513	125,462
Absfälle aller Art, Hadern u. c.	92,278	124,318

	1862.	1863.
	Zentner.	Zentner.
Fett- und Fettwaaren	107,119	123,926
Öele 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
Holzlohlen	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 ebenerwähnten Lagerhauses auch das eidgenössische Niederlags haus untergebracht. Demnach ist den hiesigen Bezügern von zollpflichtigen Waaren nunmehr die Bequemlichkeit geboten, die Verzollung ihrer Waaren selbst besorgen zu können. So viel wir indeß wahrnehmen können, so macht der zürcherische Handelsstand von dieser Erleichterung zur Zeit nur noch in sehr spärlichem Maße Gebrauch. Die Ursache hiervon dürfte wenigstens theilweise in den etwas hohen Gebühren des Niederlags hauses liegen.

Im Berichtsjahre sind zwei weitere Privat-Anschlußgleise an die Nordostbahn (in Auersihl und Oerlikon) 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 Übertragung der Erträge der vermieteten Waarenlagerplätze auf den Titel „Transporteinnahmen“ und durch die Mindereinnahme für die an die Zentral-

bahngesellschaft verpachtete Bahnstrecke Alarau-Wöschnau. — Als Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnenwagen auf fremden Bahnen wurden uns Fr. 27,294. 09 Cts. bezahlt, wogegen sich unter den Betriebsausgaben für die Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnenetz 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 Dampfbott-Betriebes verweisen wir übrigens auf die nähere Ausführung am Schlusse des Abschnittes IV. C. — Der Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich, welcher im Vorjahr mit Fr. 2,185. 74 Cts. in Einnahme fiel, beträgt im Rechnungsjahre bloß Fr. 1,068. 60 Cts. Der Minderertrag röhrt 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 Packhof 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 Vorjahr 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 früheren 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.		
Fr. n.	Cts.	Prozente.				Fr. n.	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 *sc.* (I. 1) theilweise in Folge Vermehrung des Personals, sodann für Bureau-Bedürfnisse, Druck- und Insertionskosten (I. 4).

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

Hieher gehört eine Mehrausgabe von Fr. 5,069. 04 Cts. für die Unterhaltung des Bahnkörpers (II. 4), grossentheils 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 Kunstdämmen (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 *sc.* 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 *sc.* (II. 10) Fr. 5,098. 30 Cts. mehr betragen haben, als im Vorjahr.

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 *sc.* (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 *sc.* 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 Vorjahr 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. Bahnenzügen im Laufe des Berichtsjahres vergütet worden ist. Eine Ersparniß fand in den Ausgaben für „Öel 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 Vorjahr). Außer einer mit Erhöhungen der Löhne u. c. des Maschinenpersonals (IV. 3. a) zusammenhängenden Mehr-Ausgabe von Frkn. 11,753. 03 Cts. zeigt namentlich die Abtheilung „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven u. s. w.“ (IV. 3. b) gegenüber dem Vorjahr 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 Esslingen für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern) vermehrt worden.

	1862.	1863.
Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven)	Stück: 4	4
" " B (Personenzug= ")	" 18	18
" " C (Güterzug= ")	" 9	13
Lokomotiven für den Bahnhofsdienst	" 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 Vorpanns, der Probefahrten u. c., zurückgelegt worden:

	1862.	1863.
Klasse A	Im Ganzen. 131,912 Kilom.	per Lokomotive. 32,978 Kilom.
" B	495,579 "	27,532 "
" C	309,428 "	34,381 "
Total	936,919 "	30,223 "
	Im Ganzen. 126,563 Kilom.	per Lokomotive. 31,641 Kilom.
	488,731 "	27,152 "
	307,159 "	23,627 "
	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.	Steinkohlen.	Holz.	Steinkohlen.
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 hiesfür 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 lb Kohlen) in Steinkohlen reduziert, betrug:

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

Der Verbrauch von Schmiermaterial (Öl und Kalg) belief sich für die Lokomotiven im Ganzen auf 28,157 lb 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	lb 3,772 lb 0,0286	lb 3,722 lb 0,0294	
" B	lb 13,400 lb 0,0270	lb 13,703 lb 0,0280	
" C	lb 10,572 lb 0,0341	lb 10,732 lb 0,0349	
Zusammen	lb 27,744 lb 0,0296	lb 28,157 lb 0,0305	

Sämtliche 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 Stehbolzen in den Feuerbüchsen.

Die zum Bahnhof- und Materialtransportdienst verwendeten 4 älteren Lokomotiven haben im Berichtsjahre einen Weg zurückgelegt, welcher ungefähr 91,595 Kilometern gleichkommt. Sie 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 Vorjahr), 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, doppelbödigen 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
" Sitzpläzen I. Klasse	368
" " II. "	2,019
" " III. "	4,100
Total der Sitzplätze	6,487
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse	<u>15,75</u>
2) Güterwagen	528
mit Achsen	1,140
" einer Tragkraft von Zentner	91,280

Sie bestehen aus:

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

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	<u>7,958,728</u>	<u>8,094,984</u>
2) Güterwagen		
auf der Nordostbahn	11,796,701	11,369,007
auf fremden Bahnen	5,207,023	5,026,427
Total	<u>17,003,724</u>	<u>16,395,434</u>
Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:		
auf der Nordostbahn	18,004,816	17,890,663
auf fremden Bahnen	6,957,636	6,599,755
Zusammen	<u>24,962,452</u>	<u>24,490,418</u>

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 Achsen-kilometer (gegenüber 8,502,434 im Vorjahr) 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.
Öl 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 Ersparnis 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 Schmierzvorrichtungen 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

Sämtliche Reparaturen sind in den eigenen Werkstätten vollzogen worden.

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

auf dem Bahnnetze der Nordostbahn 20 Telegraphen-Stationen mit 26 Apparaten nach Morse's System bestehen. Die Zahl der Beamten, welchen die Besorgung 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 Büreauz 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 Unfall 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 Hinblicke 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 betragen 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 vermehrteren 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 Übersicht der in die **Assicuranz** aufgenommenen Objekte mit den resp. Versicherungssummen, sowie einige Bemerkungen über die im Laufe des Berichtsjahres vor gekommenen Unfälle auf der Bahn folgen.

Assicuranz. 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. " Mobiliar 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 mehrtagigem 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 Unterstützungs kasse für die Angestellten. Den Weichenwärter, dessen Dienstnachlässigkeit diesen Unfall herbeigeführt, haben wir dem zuständigen Gerichte zur Bestrafung überwiesen. — Beim Übergang der Schaffhauserstrasse zwischen Andelfingen und Marthalen wurde am 22. Juni der vierjährige Knabe eines Bahnwärters vom Schnellzuge Schaffhausen-Winterthur getötet. Der Knabe muß, während sein Vater den dienstlichen Verrichtungen nachging, unbeachtet auf die Bahn gerathen sein. — Am 16. Juli Nachts wurde in der Nähe der Thurbrücke bei Andelfingen ein junger Mann, aus Württemberg, vom Bahnzuge überfahren und getötet. Die näheren 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 heimlich 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-Einschritte bei Oerlikon wurde am 10. November Abends der Leichnam eines Mannes gefunden, welcher von einem Bahnzuge getötet 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 vorüberschreitenden Bahnzug, dessen Herannahen er ohne Zweifel nicht wahrgenommen, seinen Tod.

Es erübrigt uns noch, der Betriebstätigkeit der beiden Hülfsanstalten unserer Bahnunternehmung, der Dampfschiffahrt=Anstalt auf dem Bodensee und der Werkstätte, zu erwähnen.

a) **Dampfschiffahrt 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), Rorschach und Schaffhausen ausgeführt; letztere wurden indessen, soweit sie die Tour Konstanz=Schaffhausen betrafen, am 31. Oktober eingestellt.

Wir lassen hier zunächst eine Übersicht der „Einnahmen“ und „Ausgaben“ der Dampfschiffahrtanstalt folgen.

Einnahmen.

1862.			1863.			
Fr. fl.	G. fl.	Prozente.	Fr. fl.	G. fl.	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 außergewöhnlichen 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 Flößerlöhne)	20,412	58	6,49
340,889	30	100	. . . . . Total=Einnahmen	314,753	37	100

Ausgaben.

1862.			1863.		
Frkn.	Ets.	Prozente.	Frkn.	Ets.	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 derselben	2,825	64 1,47
25,616	81	10,22	IV. Bureau-Bedürfnisse, Druck- u. Kosten .	2,266	02 0,93
—	—	—	V. Brenn-, Schmier- und Baumaterial .	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. Assuranz 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 Rubrizierung 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 Assuranzgebühr 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 Ets. (gegenüber Frkn. 90,355. 31 Ets. im Jahre 1862). Der diesjährige Ausfall ist hauptsächlich der Mindererinnahme im Gütertransport zuzuschreiben, dessen wir weiter unten kurz erwähnen werden.

Mit unsern Booten sind befördert worden:

	1862.	1863.
I. Personen:		
erste Klasse	24,063	22,931
zweite Klasse	64,571	67,624
	88,634	90,555
II. Güter:		
Normal- und Ausnahmeklasse, 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 Umstände 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 Tar-durchschnitt 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 Vorjahr).

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 Frkn. 61,595	Frkn. 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 Öl 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 Vorjahr) ausgegeben.

Die durchschnittlichen Ausgaben für Brenn- und Schmiermaterial, sowie für Unterhalt und Erneuerung betragen 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 früheren 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 diesfälligen Funktionen vom 1. Mai ab provisorisch der Bahnhof-Inspektion Romanshorn.

Über den Personalbestand der Dampfschiffahrtanstalt gibt der am Schlusse des Berichtes beigelegte allgemeine Personalestat der Nordostbahn näheren 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. Überdies wurden in derselben mehrere Drehzscheiben, 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 Interessen-Conto nur die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Quote gerechnet — wie folgt:

1862.	1863.
Frkn. 5,784,371. 03	Frkn. 5,745,709. 40
" 2,287,398. 48	" 2,422,509. 11
Frkn. 3,496,972. 55	Frkn. 3,323,200. 29
60,45 Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme: 57,84	
Frkn. 19,645. 91	Frkn. 18,669. 66
" 9,580. 74	" 9,104. 66
" 53. 82	" 51. 15
" 3. 73	" 3. 60
" — 13,16	" — 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 früheren Jahren der Fall war. Diese Erscheinung ist, neben der eingetretenen kleinen Verminderung der Brutto-Einnahmen, dem Umstände zuzuschreiben, daß wesentlich in Folge der im Abschnitt IV, C erwähnten außerordentlichen Ausgaben die letzjährigen Betriebskosten eine ausnahmsweise hohe Ziffer erreicht haben.

Mit Einfüll 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 gesamte Reineinnahme auf Fr. 3,537,930. 92 Cts., also Fr. 218,236. 03 Cts. weniger als im Vorjahr.

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

Der nach Abzug dieser Zinsenausgabe sich ergebende reine Überschuss im Betrage von Franken 2,463,805. 56 Cts. erhielt in Gemäßheit des diesjährigen Beschlusses des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Frkn. 2,081,330. — Cts. = $7\frac{1}{4}$ Prozent des Aktienkapitals, wurden als Dividende an die Aktionäre vertheilt.

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

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

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

1. Personal-Etat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Adjunkten der Direktion	2
Betriebs-Chef	1
Revisor nebst Gehülfen	5
Chef der Betriebs-Kontrolle	1
Büreau des Betriebs-Chefs und Wagen- Kontrolle	7
Kontroleure und Kontrole-Gehülfen	23
Billetdrucker und Abwart	3
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner	4
Werkstätte-Buchhalter und Gehülfen	6
Werksführer	3
Magazinverwalter und Gehülfen	4
Magazindiener und Abwart	4

II. Bahnunterhaltung.

Bahn-Ingenieur	1
Büreau des Bahn-Ingenieurs	8
Ober-Bahnauftreter und Bahn-Aufseher	11
Bahnwärter	260

280

III. Expeditionsdienst.

Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfen	11
Einnehmer, Gepäckexpedienten u. Gehülfen	23
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger	84
Portiers, Abwärter und Nachtwächter	30
Stationseinnehmer und Gehülfen	39
Telegraphisten und Gehülfen	5

Übertrag: 192

63

Uebertrag:	192		
Wagenmeister und Gehülfe	2		
Wagenkontroleure	6		
Wagenaufseher und Wagenwärter	43	Lokomotivführer und Heizer	56
Gepäckträger	15	Zugführer und Kondukteure	67
Arbeiter für Güterverladung	249	Lokomotivputzer und Wagenwäscher	33
	507		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 Steuermann und Schleppschiffführer,
1 Sekretär,	5 Maschinisten,
4 Expedienten,	10 Heizer,
1 Büreauidiener,	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“ betragen 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 Versal-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 sämmtliche 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 1. J. in Kraft. Die Statuten der Unterstützungs-Kasse wurden — mit Zustimmung der Tit. 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 Bedienten 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 betragen Fr. 9,010. 42 Cts., die durchschnittliche Mitgliederzahl belief sich im Berichtsjahre auf 540.