Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 12 (1864)

Artikel: Zwölfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft umfassend das Jahr 1864

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730481

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: 03.11.2025

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

PRO1 8369

3 wölfter geschäftsbericht

Der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1864.

Jürich, Drud von Orell, Füßli und Comp. 4865

3 mölfter geschäftsbericht

Der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 29. April 1865

Statt findende

generalversammlung der Aktionäre.

Die Direktion gibt fich anmit Die Ehre, ihren zwölften, Das Jahr 1864 umfaffenden Geschäftsbericht ber Generalversammlung ber ichweizerischen Nordoftbahngefellschaft vorzulegen.

1. Berhältniffe zu den Kantonen, durch welche die Bahn fich zieht, und zu dem Bunde.

Die zum Behufe der Befchlußfaffung über die Fortführung der Nordostbahn bis Rorfdad, auf ben 27. Oftober abhin außerordentlich einberufene Generalverfammlung ber Aftionare ber Nordoftbahn hat nach Anhörung eines, Die obwaltenden rechtlichen und eifenbahnpolitischen Berhältniffe einläßlich erörternden, Referates ber Gesellschaftsbehörden befchloffen : "Die "Direktion wird bewollmächtigt, in Betreff ber Fortführung ber Nordoftbahn bis Rorfchach alle biejenigen "Erflärungen abzugeben, beziehungeweise Magregeln zu ergreifen, welche fie in Burdigung ber jeweilen "obwaltenben Umftande fur geeignet erachtet. Schlugnahmen ber Direktion, in Folge welcher bie Nordoft-"bahngefellichaft zu ber Ausführung einer Berbindungslinie zwifchen ber Nordoftbahn und Norichach in ber "einen ober andern Richtung verpflichtet wird, bedurfen jedoch der Beftatigung bes Berwaltungerathes." Auf Grund biefer Bollmacht murde von uns alsdann, nachdem wir vorher von dem Berwaltungerathe bagu autorifirt morben maren, burch Bermittelung bes h. Regierungerathes bes Kantone Burich gu Sanden ber b. Regierung bes Rantons St. Gallen, welche und bafur eine Frift angefest batte, Die Erflärung abgegeben, "bag bie Norboftbahngefellschaft von bem Rechte Gebrauch mache, welches ihr "gemäß bem einfolägigen Bertrage zwischen St. Gallen und Burich vom 17./18. Dezember 1852, fowie "Bwifden St. Gallen und Thurgau vom 7. Juni/30. September 1853 in Betreff der Fortsetzung der Nordoftbahn "nach Norschach zum Schienenanschlusse an die von dort weiter führenden Bahnen zustehe." Die h. Regierung von St. Gallen fand jedoch biefe Erklärung für ungenugend. Sie ließ uns baher unter'm 2. November abbin, abermals burch Bermittelung ber h. Negierung von Zürich, die Aufforderung zugehen : die bestimmte Erklärung abzugeben, ob wir von dem der Nordostbahugesellschaft zustehenden Brioritäterecht auf Erbauung einer Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach Gebrauch zu machen gebenken, und — bejahenden Falles — ein Konzeffionsbegehren für diejenige Strecke diefer Linie einzureichen, welche auf St. Gallischem Gebiete liegt. Siefur murve und eine "zweite und lette Frift" bis zum 16. November mit dem Bedeuten eröffnet, daß wenn "diese Frist unbenut verstreichen oder "während berfelben eine nur ungenügende Antwort ertheilt und kein Konzessionsgesuch gestellt werden

"follte, bie Regierung von St. Gallen alebann im Falle fei, anzunehmen, bag bie Norboftbahngefell-"ichaft auf ihr Prioritäterecht Bergicht leifte". Wenn wir nun auch aus ben in ber außerorbentlichen Generalversammlung naber entwickelten Grunben, bom Standpunkte ber allgemeinen ichweizerischen Berkehre-Intereffen aus, die Abzweigung von Amrieweil, anftatt von Romanshorn, nach Rorichach fortwährend als die rationellere ansehen muffen, so konnten wir uns bagegen nicht verhehlen, daß gegenüber bem Kanton St. Gallen ber Nordoftbahngefellschaft lediglich ein Unfprucherecht auf Die Rongeffion für eine Linie von Rorfchad, nach Romanshorn gufteht und daß alle Beranlaffung porliegt, nicht eine Gefährdung biefes Rechtes berbeizufuhren. Angefichts ber bon ber h. Regierung bon St. Gallen anberaumten Bracluftpfrift burften wir baber nicht anfteben, bie bon ber Rordoftbabn= gefellichaft geforberte Erklärung in bejahenbem Ginne abzugeben und bamit gleichzeitig bas Befuch um Ertheilung einer Konzeffion fur die auf St. Gallifchem Gebiete liegende Strede jener Linie gu verbinden. Dabei ermangelten wir übrigens nicht, folgende weitere Erflärung beizufugen: Indem die Morboftbahngefellichaft biefen Schritt thue, um ber ihr zuftehenden Berechtigung zur Berftellung einer Berbindungslinie zwifden ber Nordoftbahngefellichaft und Roricach auf feinen Fall verluftig zu werden, erachte fie es hinwieder in ihrer Bflicht, gleichzeitig auszusprechen, bag nach ihrem Dafurhalten Die öffentlichen Intereffen ber betheiligten Kantone und ber Schweiz die Abzweigung ber Berbindungelinie mit Rorfcach in Amrisweil und nicht erft in Romanshorn erheischen. Gie erklare fich beghalb auch geneigt, falls die Ausführung ber Linie von Amrisweil nach Rorfchach, ftatt berjenigen von Romanshorn nach Rorichad, hobeitlich zugelaffen werben follte, Die erftere Bahn zu ben gleichen Konzeffionebedingungen zu bauen und zu betreiben, auf welche fie fur die Linie Romanshorn-Rorfchach Anfpruch habe. Sie erkläre endlich, daß fie, falls die Linie Amrisweil-Rorfchach in folder Weife zur Ausführung fame, bem Buftandefommen einer Linie Amrisweil-Conftanz fein hinderniß in ben Weg legen wurde, mabrend fie hinwieder, wenn die Verbindungelinie in der Richtung von Romanshorn nach Rorfchach gebaut werben muffe, an bem ihr in Betreff einer Linie Romanshorn=Conftang zugeficherten Ausschluß unbedingt festhalten werbe. Diefe Erklärung wurde auch von Seiten unferes Abgeordneten gegen= über ber Abordnung ber h. Regierung von St. Gallen beim Beginn ber mundlichen Berhandlungen wiederholt, welche in Folge unferes Konzeffionsgefuches jum 3mede einer Berftandigung über bie Konzessions = Bestimmungen eröffnet worden waren. Die Regierung von St. Gallen beharrte aber unabanderlich auf der Berweigerung der Ronzeffion für die Abzweigung in Amrisweil, weghalb bie Berhandlungen auf der Basis einer Berbindungslinie Rorschach=Romanshorn statt= finden mußten. Die Unterhandlungen mit ber Tit, Regierung von St. Gallen über ben Inhalt ber Rongeffion find nunmehr zu Ende geführt und nach einer Mittheilung biefer Beborbe wird fie ben vereinbarten Konzessions = Entwurf bem b. Großen Rathe ihres Rantons zur Genehmigung bor= legen. Mach bem Konzessions = Entwurf ift 15 Monate nach erfolgter Genehmigung ber Konzession burch bie Bundesversammlung mit ben Erbarbeiten zu beginnen. Der übrige Inhalt stimmt im Befentlichen mit bemjenigen ber Rongeffionen fur bie andern Nordoftbahnftreden überein. - Bas bie Ronzeffione = Erwerbung fur bas thurgauifde Territorium anbelangt, fo haben wir, im Sinblide auf bie von Seiten porberathender Stellen des Kantons Thurgau in Diefer Gifenbahnfrage beobachtete

Saltung, und veranlagt gefeben, in Wahrung ber vertragegemäßen Rechte ber Norboftbahngefellichaft, unter'm 19. November abhin bei ber h. Regierung bes Kantons Thurgau fur fich und zu Sanden bes bortigen b. Groffen Rathes bas Gefuch um bie Ertheilung ber Rongeffton fur Die auf thurgauifchem Gebiete liegende Strecke ber Berbindungslinie Romanshorn= Rorfcach zu ftellen. Bei Cinreichung biefes Gefuches haben wir übrigens, im Cinflange mit bem bieffalls gegenüber bem Ranton St. Gallen beobachteten Berhalten, auch zu Sanden bes h. Großen Rathes des Rantons Thurgau die Geneigtheit ausgesprochen, ber Linie Romanshorn-Rorfchach eine Linie Amrisweil-Rorfchach substituiren zu laffen, beifügend, "daß bie Mordoftbahngefellschaft in diefem Falle einer Fortsetzung der lettern Linie von "Amrisweil nach Konftang fein Sinderniß in den Weg legen murbe, mahrend fie hinwieder, falls bie "Berbindungslinie in ber Richtung von Romanshorn nach Rorichach gebaut werden mußte, an bem ihr "in Betreff einer Linie Romanshorn-Ronftang zugesicherten Ausschluß unbedingt festhalten werde." Der Entscheid bes h. thurgauischen Großen Nathes in Diefer Frage ift bekannt : er geht babin, es fei ber Nordoftbahngefellichaft bie verlangte Ronzeffion fur Die auf thurgauischem Gebiete liegende Strecke ber Berbindungslinie von Romanshorn nach Rorfchach nach dem Bertrage von 1852 zu ertheilen. Gleichzeitig hat ber Große Rath, unter Sinweisung auf Die bestehenden Berträge, bas Gefuch bes "Seethal = Romite's" um Ertheilung ber Konzession für eine Linie Romanshorn = Konftanz einstimmig abgewiesen. Die Unterhandlungen zwischen dem h. Regierungerathe des Kantone Thurgau und ber hierseitigen Berwaltung über die Details = Bestimmungen der Konzession find gegenwärtig im Gange. Wir haben nicht ermangelt, die obenerwähnte Erklärung zu Gunften ber Abzweigung in Amrisweil auch bei Eröffnung biefer Berhandlungen zu erneuern.

Mittelft Kreisschreibens vom 3. Oktober abhin hat der h. schweizerische Bundesrath ben fammtlichen ichmeizerischen Bahnverwaltungen die Bestimmungen des Art. 3 bes Bundesrathsbeschluffes bom 11. August 1858 in Erinnerung gebracht, gemäß welchen bie Bahnverwaltungen bem Boftdepartement allfällig beabsichtigte Fahrplan= Menderungen jeweilen 14 Tage bor beren Ausführung zur Kenntniß zu bringen haben. Dabei wurde bon bem h. Bundesrathe die ftrifte Befolgung biefer Borfdrift verlangt, fowie im Weitern bie Erwartung ausgesprochen, bag fich bie Bahn= vermaltungen über einen gleichzeitigen Beginn ber Fahrtordnungen, fowie auch über die gegenseitigen Unichluffe rechtzeitig verftandigen, und der Bunich beigefügt, auch die eidgenöffische Postverwaltung gu ben Fahrplan=Konferengen ber Bahnen in geeignet icheinender Beife beigezogen zu feben. Gine größere Stabilität in ben Rurdzeiten ber Bahnzuge, ein fester und für alle Bahnen gleich = zeitiger Termin für ben periodischen Fahrtenplan = Wechsel und endlich eine möglichst frühzeitige endgültige Veststellung auch ber Details ber Fahrplane liegt gewiß ebenfofehr in den Wünfchen ber Bahnverwaltungen, als in benjenigen der eidgenöffischen Postverwaltung. Leider ift aber auch hier die Macht ber Berhältniffe ftarter, als ber Wille ber einzelnen Menfchen. Sätten die schweizerischen Bahnverwaltungen bei Aufstellung ihrer Fahrplane, neben ben Bedurfniffen bes Lotalvertehre ber eigenen Linien, je nur bas gehörige Ineinandergreifen ber Buge auf bem ich me igerifchen Gebiete mahrzunehmen und könnten fie babei bie Berbindungen mit dem Ausland ignoriren, fo ließe fich

ben Bunfchen bes Boftbepartements gar leicht entsprechen. Ohne Zweifel hat aber bas Bublifum bas Recht, zu verlangen, bag bie Bahnvermaltungen bei Feftstellung bes Fahrtenplanes auch auf angemeffene Berbindungen mit ben anbern Landern Curopa's Bedacht nehmen. Gefdieht aber Diefes, fo liegt bie Bestimmung des Zeitpunktes für den jeweiligen Fahrplanwechsel sowie die abichlieflich e Beftfegung ber Rurszeiten nicht mehr in ben Banben ber fcmeigerifden Bahnen. Diefelben find in biefer Beziehung alsbann abhängig von ihren auswärtigen Anschlußbahnen, wie biefe ihrerseits wieder abhängig find bon ben Fahrplanen ber rudliegenden Bahnen. In feiner einzigen Abtheilung bes Bahnbetriebes ift im Allgemeinen die freie Action der einzelnen Bahnverwaltungen fo fehr befchränkt, wie hinfichtlich ber Festsegung ber Rurszeiten ber Bahnzuge. Fur bie Norboftbahn g. B. find nach Alugen zunächft bie Fahrplane ber babifden, murttembergifden und baverifden Staatsbahnen maßgebend. Die Bermaltungen biefer Bahnen haben nun aber felbftrebend auch in ber Richtung nach Beften, Norden und Often fur die möglichst genaue Korneibeng ihrer Buge mit benen ber betreffenden Anschlußbahnen zu forgen, und die Interessen, die sie in diesen Berkehrerichtungen zu wahren haben, überwiegen biejenigen in der fudlichen Richtung bermaßen, daß fie im Widerstreit dieser Intereffen, wie bie Erfahrung wiederholt bewiesen hat, in der Regel Die lettern ben erftern unterordnen muffen. Wirksame Zwangsmittel stehen uns baher gegenüber ben ausländischen Bahnverwaltungen nicht zu Bebote. Die Inkonvenienzen eines folden Standes ber Dinge machen fich naturlich auch fur die Boftverwaltungen der andern Staaten fühlbar; und bennoch find fogar die Behörben derjenigen Länder, in benen ber Betrieb ber Eisenbahnen und ber Poften in einer Gand, in ber hand bes Staates vereinigt ift, unvermögend, benfelben Abhulfe zu verschaffen. Bisher haben bie ichweizerischen Bahnvermaltungen ihre Sahrtenplane mohl ohne Ausnahme bem Boftbepartement in ber vorgeschriebenen Frift eingereicht, allein die Rudfichtnahme auf möglichft geeignete Influenzen nach Aufen hat diefelben eben häufig genöthigt, in ben Rurszeiten nachträgliche Mobifikationen eintreten zu laffen. Die von ber Boftverwaltung geforderte ftrifte Befolgung der oben erwähnten Bestimmung des Bundesrathsbeschlusses vom 11. Auguft 1858 mußte unter ben gegebenen Berhaltniffen mit Nothwendigkeit eine Bernachläßigung der internationalen Berbindung en nach fich ziehen. Möglichst beschleunigte Berbindungen mit Franfreich, Belgien, Solland, mit Baden, Burttemberg, Bayern, mit ben Rheinlanden, mit Sachfen, Breugen, Deftreich u. f. f. find aber nicht bloß fur ben Touriftenverkehr, fondern bei ben weitberzweigten Sandelsbeziehungen ber Schweiz felbstwerftandlich auch fur unfern Briefwerkehr von ungemeiner Bidtigkeit. Unfer Sanbel und unfere Induftrie burften es baber ben Beborben faum befonders Dant miffen, wenn fie eine etwas gemächlichere Abwickelung ber poftbienftlichen Borbereitungs-Arbeiten fur die Ginfuhrung der jeweiligen neuen Fahrtenplane auf Untoften ber internationalen Berbindungen erfaufen wollten. Die von ber Postperwaltung gerügten Uebelftanbe haben ihren Urfprung faft ausschlieglich in bem Bestreben ber Bahnverwaltungen, die Rursverbinbungen zwischen ben einzelnen Gliebern bes mitteleuropaifchen Bahnneges möglichft zweckmäßig und möglichft ineinandergreifend zu gestalten. Diefe Beftrebungen haben hinwieber, bermöge ber burch fie erzielten Befdleunigung bes internationalen Rorrespondenzverkehre, auch ber fdmeizerifden Boftverwaltung, und zwar ohne irgend welches Singuthun von ihrer Seite, Bortheile gebracht, gegen

welche bie bamit fur ben Poftbienft verknupften Uebelftanbe ganglich verschwinden. Uebrigens ift guperfichtlich zu hoffen, bag wenn einmal alle Sauptftrange bes fontinentalen Bahnneges bergeftellt fein werben, alebann auch in die Rureverhaltniffe ber einzelnen Bahnen bie munichbare Beständigkeit ein= tehre. Gerade ber Umftand, bag beinahe jedes Glied bes mitteleuropaifden Bahnfuftem's hinfichtlich bes Fahrtenplanes in höherm ober geringerm Mage von ben übrigen Gliebern beffelben abhangig ift, läßt bei ber fo bebeutenben Bahl ber babei betheiligten Bermaltungen bie enbgultige Feftfegung ber Fahrtenplane auf allgemeinen Konferengen als eine Unmöglichfeit erscheinen. Die Kahrtenplan= Berhältniffe werden baher, namentlich was die Details der Bahnzuge betrifft, meift nur von Bahn zu Bahn geordnet, und die bieffälligen Berhandlungen laffen fich in der Regel nur wenige Tage vor dem Anfangstermin bes neuen Fahrtenplanes nach allen Seiten bin abidließlich zu Ende führen. In biefer Beziehung icheint ber Bunich bes Poftbepartements, zu ben Fahrtenplan-Ronferenzen beigezogen zu werben, auf einer irrigen Auffassung ber thatfacliden Berhaltniffe zu beruben. - Mit Rudficht auf alle porliegenben Berumftanbungen baben bie ichweizerischen Bahnverwaltungen in einer, vom 17. Januar I. 3. batirten Rollectiv = Antwort an ben h. Bundeerath bas bisherige Berhalten ber Bahnverwaltungen einläglich gerechtfertigt und die Schwierigkeiten auseinandergefent, die fich ber Entfpredung bes Begehrens ber Poftverwaltung entgegenstellen, Schwierigkeiten, bie vorherrichend in bem Bestreben einer möglichst umfassenden Fürforge für die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ihren Grund haben. So viel uns bekannt, hat der h. Bundesrath, nach Einsicht der Kollectip=Berantwortung der Bahnverwaltungen, befchloffen, ber Gade fur einftweilen feine weitere Folge zu geben.

Wir haben in unferm lettjährigen Berichte mitgetheilt, baß zwischen bem schweizerischen Bostbepartement einerseits und ben Direktionen ber Nordost= und Centralbahn anderseits ein Bertrag abgeschlossen worden sei, welcher die Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisen= bahnen, und zwar vorerst auf den Linien Bürich=Olten, Olten=Basel, Olten=Luzern und Olten=Bern resp. Biel bezwecke, daß aber dieser Bertrag wegen Nichtgenehmigung desselben von Seiten des Berwaltungsrathes der Centralbahn seine Bollziehung noch nicht habe sinden können. Seither hat die Frage keine großen Fortschritte gemacht. Es sind zwar in der neuesten Zeit von Seiten des Postdepartements die Berhandlungen darüber wieder aufgenommen worden, allein es läßt sich noch nicht voraussehen, ob dieselben diesmal zum Ziele führen werden oder nicht.

Das eibgenöffifche Departement bes Innern hat mittelft Kreisschreibens vom 27. Juli v. 3. ben schweizerischen Gisenbahnverwaltungen ein Frage-Schema zur Bernehmlassung übermittelt, bas die Grundlage für eine schweizerische Cifenbahn-Statistif bilden soll. Dabei wurde von Seiten bes Departements die Bemerfung beigefügt: "bei Anhandnahme dieser Statistif gehe es von der Boraussehung aus, daß fämmtliche Bahnverwaltungen das dem Schema entsprechende, gehörig bearbeitete Material dem eidgenössischen flatistischen Bureau unentgeltlich zur Berfügung stellen werden, und zwar sowohl für die erste Anlage als für die spätere alljährliche Fortsehung und ferner, daß sich die Berwaltungen zur Abnahme einer Anzahl Exemplare von jedem Jahrgang um den Buchhändler-

preis verstehen". Nach einer einläßlichen Prüfung bes Schema's burch eine Kommission ber schweizerischen Bahnverwaltungen und nach mehrmaliger reiflicher Berathung vesselben durch die schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen wurde dem eidgenössischen Departement des Innern zu Anfang dieses Jahres von den Bahnverwaltungen erwiedert: sie seien zur Mitwirfung bei der Begründung einer schweizerischen Eisenbahnstatistit ganz bereit, sofern dieser Zweck sich ohne Beeinträchtigung ihrer Nechtsstellung und ohne allzugroße Störung in der Organisation ihres Nechnungswesens erreichen lasse; dagegen sei ihres Erachtens, selbst vom Gesichtspunkt der eidgenössischen Behörde aus, das vorgelegte Schema noch einer Nevision zu unterwerfen, über welche man sich am leichtesten im Wege von Konferenzen zwischen Abordnungen des eidgenössischen Departements und der sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen verständigen dürfte. Die Einberufung einer solchen Konferenz von Seiten des Departements ist nun zu gewärtigen.

Auf Grund ber in unserm Geschäftsbericht über bas Jahr 1862 näher erwähnten Bereinbarung mit bem eibgenössischen Postbepartement über bie Benutung ber Bahntelegraphen für bie Beförberung von Brivatbepesch en sind im Laufe bes Berichtsjahres auch die Stationen Müllsheim, Schingnach und Turgi für die Beförberung von Privat-Telegrammen eingerichtet worben.

Die von dem Gotthardt-Ausschuf veranlaften tednifden und kommerziellen Expertifen über bas Projekt einer Gotthard bahn find nunmehr zu Ende geführt. Das fommerzielle Gutachten ift icon im porigen Spatfommer publigirt worben. Die Beroffentlichung bes technischen Gutachtens wirb biefer Tage erfolgen. Die Ergebniffe biefer Untersuchungen berechtigen unfere Erachtens zu ben beften Erwartungen fur bie Realifirung bes Projeftes. Allerdings wurde burd biefelben neuerdings fonftatirt, bag bas Buftandekommen ber Gottbarbbahn namhafte Gelbopfer von Seiten ber babei zunächft intereffirten Länder poraussest. Diese finanzielle Schwierigkeit haftet aber nicht blos bem Gottharbbahn=Projekte, fie haftet auch allen übrigen ichweizerischen Albenbahn=Brojeften an. Dagegen geht aus jenen Unter= fuchungen hervor, bag, wofern anders allerfeits ber Uebergang über ben Berg in einer Sobenlage bewerkstelligt werben will, welcher fur die Konfurrengfähigfeit ber Bahn und Die Giderheit und Regelmäßigfeit bes Betriebes bie meifte Bewähr barbietet, bie ted nifden Schwierigfeiten und in Folge beffen auch die Bautoften beim Gotthard nur unerheblich größer find, als bei bemjenigen Baffe, ben man unter biefem Gefichtspunkte bisher als ben bevorzugteften zu betrachten gewohnt mar, mahrend hinwieber bom fommer ziellen Gefichtspunfte aus feiner feiner Mitbewerber mit bem Gottharb auf bie gleiche Linie gestellt werben fann, fo zwar, bag biefer Bag allein als befähigt ericheint, allen ben großen Berfehre-Intereffen gerecht zu werben, Die fich an Die ichweigerifche Albenbahn fnupfen.

II. Berhältniffe zu andern Gifenbahnverwaltungen.

Im Berichtsjahre ift endlich auch die Berwalt ung ber Ligne b' Italie ben schweizerischen Gifenbahn = Konferenzen beigetreten, in Folge wessen bann auf ben 1. Januar 1865 ber birette schweizerische Gisenbahnverkehr auch auf die Stationen bieser Linie ausgebehnt wurde.

In Folge Beschlusses ber schweizerischen Eisenbahn-Konferenz ist bas im Jahr 1862 errichtete schweizerische Abrechnungsbureau, bessen Sauptausgabe in ber Ausscheidung ber Taxantheile ber einzelnen Bahnverwaltungen in bem mehr als zwei Bahnverwaltungen umfassenben birekten Berstehr bestanden hatte, im verwichenen Monat wieder aufgehoben worden. Die Beranlassung zu dieser Schlusnahme gab die Erklärung ber Berwaltungen der, nunmehr zu einer Betriebsunternehmung vereinigten Bestbahn, Freiburgers und Francossuissesbahn, daß unter den veränderten Berhältnissen und da von ihnen überdieß die Besorgung ihres gesammten BetriebssDienstes a sorsait vergeben worsden, der Fortbestand des Abrechnungssurucktreten. Die Ersahrung muß nun zeigen, inwiesern, nachdem zur Zeit die direkte Kartirung im schweizerischen Güterverkehr nicht mehr blos auf die Sauptstationen beschränkt, sondern auf sämmtliche Güterstationen ausgedehnt ist, die Abwickelung der Rechnungen, im Wege der Abrechnung von Bahn zu Bahn, mit derselben Raschheit und Zuverläßigkeit vor sich gehen wird, wie es vordem bei deren Erledigung durch eine centrale Rechnungsstelle der Fall war.

Die Eröffnung ber Ausstellung von Baumaterialien, beren in unsern zwei letten Ge= schäftsberichten Erwähnung geschehen, ift nunmehr befinitiv auf ben 1. August I. 3. anberaumt worben.

Durch bie neue Eisenbahnlinie Burich = Bug = Lugern ift unsere Unternehmung für verschiedene Berkehrsrichtungen gegenüber der schweizerischen Centralbahngesellschaft in eine Konkurrenzsetellung gekommen. In der Absicht, einem Konkurrenzkampf zwischen den beiden Unternehmungen vorzubeugen, sind zum Zwecke einer dießfälligen Berktändigung zwischen dem Direktorium der Centralbahn und unserer Berwaltung Berhandlungen gepflogen worden, die zum Abschlusse eines, am Tage der Eröffnung jener Linie in Kraft getretenen, Konkurrenzs beziehungsweise Gemein schafts = Bertrages geführt haben, welcher, soweit es den Güterverkehr betrifft, wesentlich auf dem Prinzip einer billigen Theilung des Konkurrenz-Berkehrs und der daherigen Einnahmen zwischen der Centralbahn einerseits und der Nordostbahn, beziehungsweise der Unternehmung der Zürich-Zug-Luzerner-Bahn anderseits beruht.

Bon Seiten der Generaldirektion ber Bereinigten Schweizerbahnen ift der mit dersfelben abgeschlossen Konkurrenz Bertrag betreffend den Guterwerkehr wom 14. März 1860 auf den 1. Juni nächsthin gekundet worden. Die Unterhandlungen über die Erneuerung desselben sind gegenswärtig im Gange.

Die mit ber großherzoglich babifchen Gifenbahnverwaltung gepflogenen Berhandlungen über bie Erneuerung bes Betriebsvertrages für bie Linie Turgi = Balbshut und bie

Umgestaltung und Erweiterung bes birekten Berkehrs zwischen ber babischen Staatsbahn und ber Nordostbahn sind endlich im Berichtsjahre zum Abschluß gelangt. Die neuen Bereinbarungen, mittelst welchen auch die in Folge der Fortsetzung der badischen Bahn von Waldshut nach Constanz entstandenen Konkurrenz verhältnisse zwischen der badischen Staatsbahn und der Nordostbahn in einer für beide Theile befriedigenden Weise geregelt wurden, sind am 1. l. M. in Kraft getreten.

Außerbem wurde, speziell ben Guterverkehr ber Station Bafel mit ber Oftschweiz und ben Boden seeplägen betreffend, zwischen ber Nordost= und Centralbahngesellschaft einer= und ber großherzoglich badischen Cisenbahnverwaltung anderseits noch ein besonderer Konkurrenz=Bertrag abgeschlossen, der seinerseits wieder eine spezielle Verständigung über diesen Verkehr zwischen ber Nordostbahngesellschaft und der Centralbahngesellschaft nothwendig machte. Die bezüglichen Verträge haben indessen die allseitige definitive Zustimmung noch nicht erhalten.

Mit ber Generaldirektion ber königlich bagerifchen Berkehrsanstalten und ber Direktion ber königlich fach fischen westlichen Staatsbahnen haben wir im Berichtsjahre eine liebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Cinrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen ben Sauptstationen ber königlich fächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie Samburg und Lübeck einerseits und ben Sauptstationen ber schweizerischen Bahnen (via Lindau) anderseits. Bur Ausführung ber bieffälligen Bereinbarungen werden gegenwärtig die erforberlichen Borarbeiten getroffen.

Bon Seiten des Berwaltungstomite's der Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Zürich se ift das Unsuchen an uns gerichtet worden, über die zweckmäßigste, für den Pferdebetrieb berechnete, Schienenverbindung des hiesigen Bersonen = und Güterbahnhofes mit dem Stapelplaße der Dampschiffschrtsgesellschaft am Schanzengraben beim Hotel Baur au lac, sowie eine ausschließlich für die Personenbeförderung bestimmte Berlängerung dieser Berbindung bis zur Bauschanze, durch die Technifer unserer Gesellschaft Pläne und Kostenberechnungen ausarbeiten zu lassen. In Anbetracht, daß eine solche Schienenverbindung namentlich dem Güterverkehr zwischen unserer Bahn und den Ortschaften der beiden Seeufer eine wesentliche Erleichterung gewähren würde, haben wir nicht Anstand genommen, dem Gesuche Folge zu geben. Dabei glaubten wir, was das Trace anbelangt, ganz die vom Berswaltungskomite vorgezeichnete Richtung befolgen und unserseits eine Einwirkung auf dasselbe nur insoweit eintreten lassen zu sollen, als es die Einmündung in den Bahnhof und den Anschluß an unsere Geleise betrifft. Seither hat nun die Dampsschiffsahrtsgesellschaft den kantonalen Behörden ein Konsessischen für die fragliche Schienenverbindung eingereicht.

In Ruckantwort auf eine Anfrage bes Tit. Brafibiums ber ftabtifchen Baukommiffion in Zurich, betreffend eine Geleiseverbindung zwischen bem hiesigen Borbahnhofe und einem zu errichtenden ftabtischen Baumaterial-Magazin in der Detenbacher Matte, beziehungsweise dem projektirten neuen Stadtquartier im Krauel-Außersthl, ist von uns, auf Grund einer genauern technischen Unterssuchung, die Möglichkeit eines solchen Geleiseanschlusses naber erörtert worden. Die Angelegenheit ift noch schwebend.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben in unferm letten Geschäftsberichte von einem 4½ procentigen Anleihen von 5 Millionen Franken Meldung gethan, welches im Frühherbste 1863 abgeschlossen, jedoch zum größten Theile erst im Lause des Jahres 1864 an uns einbezahlt wurde. Wir ließen uns damals dahin vernehmen, es seit durch dieses Anleihen zwar dem voraussichtlichen Geldbedürsnisse unserer Gesellschaft nicht in vollem Umfange, immerhin aber doch soweit Genüge gethan, daß wir den Wiedereintritt günstigerer Geldsverhältnisse werden abwarten können, um uns die Fonds, deren wir noch bedürsen, zu sichern. Der Geldmarkt war mittlerweile fortwährend in ganz ausnahmsweisem Maaße gedrückt und erst in der neuesten Zeit hat er wieder eine etwas befriedigendere Gestaltung gewonnen. Wir haben in Folge bessen inzwischen kein weiteres Anleihen abgeschlossen. Indem wir Ihnen hievon Kenntniß geben, befreuen wir uns damit die weitere Mittheilung verbinden zu können, daß wir auch gegenwärtig noch, wie vor einem Jahre, in der Lage sind, für die Beschaffung der weitern Fonds, deren unsere Unternehmung bedarf, den Wiedereintritt völlig entsprechender Conjuncturen abzuwarten.

IV. Betrieb.

A. Aeberficht der ausgeführten Bahnzuge.

Die Bahl ber von fammtlichen Bahngugen auf ber Nordoftbahn gurudgelegten Kilometer betrug im Berichtsjahre 873,228, b. h. 14,695 Kilometer weniger als im Jahre 1863.

Von diefen 873,228 Kilometern fallen:	1863.	1864.
	Rilom.	Rilom.
1) auf Schnellzüge und Berfonenzüge	. 563,060	580,340
2) auf gemifchte Buge und Guterzuge mit Berfonenbeforberu	ng 179,288	186,229
3) auf Ergänzungs= und Extrazüge	. 145,575	106,659
Busc	ımmen 887,923	873,228

Folgende Uebersicht gibt Aufschluß über die Bahl der auf den einzelnen Linien des Nordostbahnneges in den verschiedenen Fahrplanperioden zur Ausführung gekommenen regelmäßigen Bahnzüge mit Berfonen beförderung:

Länge			inuar is Mai.	ь	juni is zuni.		žuli is tember.	b	ftober is ftober.		vember is zember
in Rilo= metern.	Bahnstrecte.	Schnellzüge und Perfonenzuge.	Gemifchte Buge und Guterzuge mit Berf.	Schnellzüge und Personenzuge.	Gemischte Buge und Guterzuge mit Bers.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemifchte Büge und Guterzüge mit Berf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemijchte Buge und Guterguge mit Berf.	Schnellzüge und Rerfenenzuge.	Gemifchte Buge und Guterzuge mit Berf.
56,337	Romanshorn-Winterthur	8	2	8	2	10	2	8	2	8	2
30,482	Schaffhausen=Winterthur	8	-	8		8		- 8	_	8	
26,120	Winterthur = Buridy	10	3	10	3	12	3	10	3	10	3
28,073	Zürich = Turgi	10	6	10	6	10	6	10	6	10°	6
17,015	Turgi = Waldshut	8.		8		8		- 8	_	8	2
21,815	Turgi = Aarau	8	6	8	7	8	7	8	7	8	7
Mue	Büge burchliefen täglich		1 90				5.0				
R	ilometer	1,544	490	1,544	512	1,709	512	1,544	512	1,544	546
1)	befuhren täglich die ganze				17.4						
33	ahn, Züge	8,7	2,8	8,7	2,9	9,6	2,9	8,7	2,9	8,7	3,4

Wir bemerken wiederholt, daß von den fur die Linie Turgi = Waldshut aufgeführten 17,015 Kilometern nur 15,276 Kilometer bem eigentlichen Nege unserer Bahn angehören und bag ber Reft von 1,739 Kilometer auf die badische Bahnstrecke Mitte Rhein = Waldshut fällt.

Auch im Berichtsjahre ist die Bahnstrecke Zürich = Wallifellen außer von den Nordostbahnzugen noch von denjenigen ber Bereinigten Schweizerbahnen und zwar vom 1. Januar bis und mit 31. Mai und vom 1. Oftober bis und mit 31. Dezember täglich von 10, während ber Sommer= monate Juni bis und mit September aber täglich von 12 Zügen befahren worden.

Auf ber Strede & urich = Altstätten haben vom 1. Juni bis und mit 30. September außer ben Bugen ber Nordostbahn täglich 10, und vom 1. Oftober bis Ende bes Jahres täglich 8 Bahnzuge ber Eisenbahn = Unternehmung & urich = 3 ug = Lugern furstrt.

Während bisher die Cinführungstermine für die Sommer= und Winterfahrtordnung ber Bahnzüge mit ziemlicher Regelmäßigkeit auf den 1. Juni und beziehungsweise 15. Oktober gefallen find, fand im Laufe des Berichtsjahres infofern eine etwelche Abweichung von der bisherigen Uebung statt, als, wie aus bem vorstehenden Tableau ersichtlich ift, auch auf ben 1. Juli und 1. Oktober theilweise abgeänderte Vahrpläne in's Leben traten. Es geschah dieses auf besondere Beranlassung der königlich bayerischen Staatsbahn, welche für die Dauer der eigentlichen Reise Saison bequemere Insluenzen mit Nords deutschland einzurichten wünschte, deren Ausdehnung in die Schweiz wir nicht ablehnen zu sollen geglaubt haben.

B. Einnahmen und Statiftik des Verkehrs.

Der Rückgang in den "unmittelbaren Betriebseinnahmen" hat, wie es von uns im letten Geschäfts= bericht woraus angebeutet worben war, bis in bie Mitte bes Jahres fortgebauert. Der Brutto = Ertrag bes zweiten Semefters erreichte ungefähr bas Niveau besjenigen ber entfprechenben Beriobe bes Borjahres. Dbicon bas Gefammt = Refultat, in Bergleichung mit bemjenigen ber brei unmittelbar vorangegangenen Jahre, als ein ungunftiges ericheint, fo wird man bei Betrachtnahme aller Berumftanbungen bennoch nicht umbin fonnen, es immerbin als ein befriedigendes zu bezeichnen. Während nämlich im Borjahre bie Konkurreng ber babifchen Bahn fich nur mahrend feche Monaten fuhlbar gemacht hatte, hatten wir bagegen mahrend bes gangen letten Betriebsjahres mit berfelben zu fampfen. Gobann bat ber Getreideverfehr, mit Ausnahme von zwei bis brei Monaten, im verwichenen Jahre eine ben Intereffen unferer Gefellschaft entgegengesethte, ungewohnte Strömung befolgt. Im Beitern hat bie am 1. Juni bem Betriebe übergebene noue Linie von Burich über Bug nach Lugern unferer Burich= Aarauer Linie den ganzen Berkehr von Luzern und der innern Schweiz mit Zürich und der Oftschweiz entzogen, ohne bafür fofort in einer anderweiten Alimentation ber Norboftbahn=Strecken einen ausreichenben Erfat zu bringen. Endlich lagen mahrent bes gangen Jahres Santel und Industrie in außerorbentlichem Maage barnieder und war daneben, in Folge der langwierigen und intensiven Geldfrisis, auch bie Bauthätigkeit gelähmt. Sind einmal wieder normale Berhaltniffe in bas ichweizerische Berkehrsleben zurudgekehrt, fo wird ficherlich auf ben Linien ber Nordoftbahn ber Berkehr rafch wieder einen erneuerten Aufschwung nehmen.

Nach ben einzelnen Rechnungs= Rubriken betrachtet, gestaltet fich fur 1864, in Bergleichung mit mit bem Borjahre, bas Berhältniß in Mehr= ober Mindereinnahme wie folgt:

										180	34.				
							M e	hr=Ein	nah	me.	M i	nder=Ein	nah	me.	
Personen = Transport							Fr.			Cts.	Fr.	35,468.	08	Cts.	
Gepäck = Transport .							,,	-	_	,,	"	3,057.	13	",	
Sunde=, Pferde= und S	Bieh=!	Trans	port				"	3,305.	73	"	"			"	
Transport von Equipa	gen u.	bgl.					,,	-		,,	"	536.	20	"	
Güter = Transport .							"		_	"	"	231,632.	26	"	

Der bedeutendste Theil bes Ausfalls fällt somit abermals zu Laften des Guterverkehrs. In biefer Ginnahme=Rubrit macht fich übrigens, trot ber außerorbentlichen Gefchäftsstockung, seit einigen

Monaten eine Wendung zum Bessern bemerkbar; so erzeigt bas erste Quartal bes laufenben Jahres gegenüber ber nämlichen Periode bes Vorjahres eine Mehreinnahme von zirka Fr. 50,000 ober von Fr. 285 per Kilometer.

Wir haben hier zu erwähnen, bag bie Entschäbigung, welche bie Eifenbahnunternehmung Burichs Bug-Luzern für bie Mitbenutung ber Bahnstrecke Altstätten Burich und bes Bahnhofes Burich an unsere Gesellschaft zu bezahlen hat — für ben Beitraum vom 1. Juni bis 31. Dezember 1864 Fr 23,333. 31 Cts. betragend —, je zur Gälfte, den Personens und Gütertransportseinnahmen zugeschrieben worden ift.

Ueber ben Bertehr und die Ginnahmen finden fich bem Berichte funf ftatiftifche Spezialtabellen angefügt, welche enthalten :

- 1) Uebersicht ber Frequeng und Ginnahmen nach ben Rechnungs = Rubrifen ;
- 2) " " " Monaten;
- 3) " " " " " " Stationen;
- 4) " " nady ben Entfernungen;
- 5) " bes Bertehre mit andern Bahnen.

Bir tonnen und bemnach barauf befchranten, an biefer Stelle bie Sauptergebniffe bervorzuheben.

I. Hesammt=Verkehr.

	L = 2	18	63 .		1864.						
	Qua	ntitäten.	Ein	nahme	n.	Qua	ntitäten.	Ginnahmen.			
			Fr.	Cts.	0/0	- /		Fr.	Cts	0%	
Personen = Transport .	Berfonen	1,767,931	2,278,8	69.98	38,91	Bersonen	1,794,193	2,243,4	401.90	39,83	
Gepäck = Transport	Bentner	119,908	121,3	79.82	2,07	Bentner	121,602	118,	322.69	2,40	
Vieh = Transport	Stücke	52,912	89,5	02.43	1,53	Stude	58,122	92,8	808.16	1,6	
Equipagen = Transport		383	7,0	27.87	0,12	,,	442	6,4	491.67	0,45	
Güter=Transport	Bentner	8,472,798	2,839,9	73.98	48,48	Bentner	8,228,803	2,608,	341.72	46,3	
Mittelbare Betriebs =											
Einnahmen			520,7	67.59	8,89		1	563,	142.88	10,00	
Total .			5,857,5	21.67	100			5,632,5	509.02	100	

II. Durchschnitts = Berechnungen.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1863.	1864.
Berfonentransport.		
Einnahme=Betreffnig per Kilometer Franken	12,802,64	12,603,3
" " Reifenden "	1,29	1.2
Jeder Reisende hat befahren in I. Rlaffe Rilometer	49,05	44.8
" " " " " II. " "	31,70	30,4
" " " " " III. " "	22,45	22,4
" " " um Durchschnitt aller Klaffen "	24,91	24,5
Auf bie gange Bahnlange bezogen tommen in I. Rl. Reifende	5,053	4,130
11	74,423	71,898
	167,935	171,239
" " " " " " " " " " " " " " " " " " "	247,411	247,176
ishan Matriakataa famman	4,844	4,902
Pilamatay	9,932	10,080
Maria mante a san a differentificamentan farmanan	5,73	
" " perfonentiagenachfentitometer tommen "	0,73	5,3
Cinnahme-Betreffniß per Kilometer Franken	681,90	664,7
	1,01	
" " Bentner		
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen Bentner	41,30	38,4
Labor Matula Gata Comman	27,793	26,257
	329	332
""Kilometer "" Biehtrausport.	673	683
	500	504
Einnahme-Betreffniß per Kilometer Franken	502,82	521,3
"""" " Stüdf "	1,69	1,5
Equipagentransport.	0.0	
Einnahme=Betreffniß per Kilometer "	39,48	36,4
Giltertransport.		
Einnahme=Betreffniß per Kilometer	15,954,91	14,653,6
" Bentner Gentimes	33,52	31,6
Jeber Bentner hat befahren Rilometer	52,49	51,7
Auf bie gange Bahnlänge bezogen tommen Bentner	2,484,315	2,394,332
" jeden Betriebstag fommen "	23,213	22,483
" " Kilometer " "	47,599	46,229
" Güterwagenachsenkilometer (Gepack, Bieh und Equi-		
pagen, zusammen mit 387,266 3tr. inbegriffen) kommen "	24,64	24,2
Mittelbare Betriebs=Einnahmen.		
Betreffniß per Rilometer Franken	2,925,66	3,163,7
Total: Ginnahme per Rilometer	32,907,43	31,643,3
" " %ag "	16,048,—	15,389,3

III. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durch= schnittlich betriebene		ganze B zogen kon	ahn länge imen	Brutto:Einnahme per Kilometer.										
	Bahnlänge.	Perfonen.	Gepäck.	Güter.	Perfonen.	Gepäck.	Bieh & Sunde.	Güter.	Total.*						
	Rilometer.	Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cte.						
1855	60	113,000		580,000	6,767. 91	-	59. 81	4,685. 46	11,710. 57						
1856	106	130,000	-	680,000	8,560. 97	_	159. 15	5,619 35	14,515 33						
1857	134,4	174,568		1,160,263	8,776 23	614. 15	198. 47	7,697. 89	17,890. 25						
1858	156,53	186,339	~	992,060	9,456. 26	651. 62	294. 19	7,253. 94	18,214. 07						
1859	168,4	198,093		1,249,027	10,305. 29	609. 24	368. 57	9,479. 53	21,522. 76						
1860	178	192,862	_	1,747,055	10,264. 76	617. 58	541. 91	12,678 44	26,627. 86						
1861	178	220,056	_	2,688,655	11,432. 40	651. 36	404. 27	17,330. 78	32,410. 61						
1862	178	237,963	-	2,789,730	12,129. 06	679. 83	479. 51	17,225. 19	33,221. 58						
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802. 64	681. 90	502 82	15,954. 91	32,907. 43						
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603. 38	664. 73	521. 39	14,653. 60	31,643. 31						

^{*} Ginschließlich der Ginnahmen fur Equipagentransporte sowie der mittelbaren Betriebe:Ginnahmen.

IV. Aebersicht des Verkehrs in den wichtigern Waaren-Artikeln.

								1863.	1864.
Steinkohlen und Coafs								Bentner. 1,080,704	Bentner. 1,685,962
Getreibe aller Art .								1,199,424	931,812
Steine aller Art .								972,757	649,487
Gifen und Gifenmaaren								339,073	367,482
Baumwollenwaaren .							•	280,716	337,849
Baumwolle, robe .								206,721	269,690
Sägewaaren aller Art				٠.		···•		184.827	244,280
Wein und Most .								240,635	235,549
Salz							 , ··.	198,485	231,872
Mehl und Mühlefabrifate								120,389	224,295
Farbwaaren und Drogueri	en							168,357	187,608
Baumaterialien, ausgenon	ımen	Solz	und	Stein	e			279,891	177,203
Mafdinen und Mafdinent								183,171	176,069
Brennholz								167,630	164,535
Garne								145,144	159,481

									. 5.5	1863.	1864
										Bentner.	Bentner.
Eisen, robes (Masseln)										118,192	142,451
Rartoffeln										144,897	142,145
Gyps, gemahlen, und Gy	posteir	1e								125,462	123,338
Fett= und Fettwaaren .										123,926	121,350
Dele aller Art							•			114,748	119,257
Bauholz										242,975	116,285
Räse										87,458	96,574
Abfälle aller Art .										101,719	83,589
Erden aller Art		•						•		69,359	81,495
Nupholz			,							40,579	76,240
Seibe und Seibenwaaren										67,060	73,555
Raffee										72,067	73,018
Colonialwaaren, ausgenor	umen	die l	befond	ers g	enani	aten				55,769	67,376
Metalle und Metallwaaren	, aus	geno	mmen	Gife	n			. "		47,585	60,356
Tabak										45,100	55,416
Wolle und Wollenwaaren										41,934	51,941
Farbholz und Farbwurzeli	ι.									75,391	51,003
Spiritus										43,149	47,665
Bucker										47 525	47,037
Gerberlohe										27,945	45,589
Bücher und Papier .				•						42,211	44,955
Bier										40,437	44,652
Sabern										25,599	42,894
Glas und Glaswaaren .										29,436	39,500
Leder und Lederwaaren	•									40,810	39,122
Dbst										75,871	37,527
Samereien				1,,						15,959	35,419
Sulfenfruchte				·						17,091	34,913
Dunger und Dungemittel										31,059	34,622
Dachschiefer										19,988	32,180
Felle und Saute .									. 7	24,287	32,042
Arapp										28,942	18,235
Holztohle		. 5								16,916	13,551
Torf							1000			9,861	11,500

Die außerordentlich gedrudten Berkehrsverhältnisse des verflossenen Jahres haben sich auch in ber Benutzung der Lagerräumlichkeiten auf dem Bahnhofe zu Burich fühlbar gemacht. Jener Ursache ift es wesentlich zuzuschreiben, wenn der Ertrag des Lagerhauses der gehegten Erwartung, daß er zur Berzinsung der auf dasselbe verwendeten, ziemlich erheblichen Kapitalsumme ausreichen werde, nicht entsprochen hat.

Im Berichtsjahre ift abermals ein Privat=Unschlußgeleise an die Nordostbahn (in Winterthur) hergestellt worden.

Mittelbare Betriebs = Ginnahmen.

Un Bacht = und Miethzinfen wurden Fr. 82,302. 13 Cts. eingenommen, gegenüber Fr. 76,249. 59 Cts. im vorigen Jahre. Die Mehreinnahme ift wesentlich neu hinzugesommenen Bachtobjeften (chemals Weidmann'sches Saus) und Erhöhungen der Zinse für Bahnhosrestaurationen zu verdanken.

Für bie Benutung von Nordoftbahnwagen auf fremden Bahnen wurden Fr. 18,482. 13 Cts. eingenommen; diefer Einnahme steht die Ausgabe von Fr. 36,079. 55 Cts. für die Benutung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnet gegenüber.

Unter bem Titel "Zinfen von ausgeliehenen Gelbern" find Fr. 238,155. 74 Cts. vereinnahmt. In biefer Summe ift auch ber Ertrag bes Betheiligungskapitals ber Nordoftbahn bei ben beiben Eisenbahn-Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern (Fr. 150,000) und Bülach-Regensberg (Fr. 6000), sowie ber Zins von ber für Nechnung ber Tit. Regierung bes Kantons Zug geleisteten Einzahlung für die Zürich-Zug-Luzerner Bahn (Fr. 31,400) enthalten.

Der Netto = Ertrag ber Werkftätte, welcher im vorigen Jahre auf Fr. 125,345. 86 Cts. sich belief, ift im gegenwärtigen Rechnungsjahre auf Fr. 104,227. 67 Cts. herabgesunken. Dieser Ausfall ift lediglich einer bedeutenden Verminderung in den Arbeiten der Werkstätte auf Rechnung des Bahnbau = Conto zuzuschreiben. Ueber diesen Titel, wie über den Netto = Ertrag des Dampf = bootbetriebes, enthält übrigens der Schluß des Abschnittes IV. C. eine nähere Ausführung.

Der Netto = Ertrag ber Raufhausanstalt in Burich, im Jahre 1863 auf Fr. 1068. 60 Cts. fich belaufend, ist im Rechnungsjahre in Folge bes durch die Zeitwerhältniffe bedingten schwächern Berkehrs auf Fr. 838. 47 Cts. gefunten.

Unter bem Titel "Berfchiebenes", welchem wie früher u. A. hauptfächlich die Erlöse für die Materialabfälle in der Werkstätte und den Materialverwaltungen, die Vorschläge auf dem gesammten Berkehre mit Bau= und Betriebsmaterialien gutgeschrieben worden sind, sind dieß Jahr auch die erheb-lichen Miethzinse vereinnahmt worden, welche wir den Bauunternehmern der Zürich-Zug-Luzerner Bahn für die ihnen aus unsern Vorräthen zum Behuse der Anlegung von Materialtransportgeleisen leihweise abgegebenen Schienen in Rechnung gestellt haben. Der dießfälligen außerordentlichen Einnahme ist der dießfährige Mehrertrag auf diesem Titel zuzuschreiben.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

In Folge ber am 1. Juni stattgehabten Eröffnung ber Cifenbahnlinie Burich = Jug = Luzern, beren Betrieb vertragsgemäß ber Nordostbahn obliegt, stiegen die Total = Ausgaben für ben Eifenbahn = Betrieb im Laufe bes Berichtsjahres auf ben Betrag von Fr. 2,503,657. 54 Cts., wovon indessen bie uns von der genannten Cifenbahn = Unternehmung vergütete Entschädigung in Abzug zu bringen ift, so baß die Betriebs = Ausgaben für bas bisherige Net der Nordostbahn nur die Summe von Fr. 2,193,324. 23 Cts. (gegenüber Fr. 2,422,509. 11 Cts. im Jahre 1863) erreichen.

Indem wir diese allgemeine Bemerkung glaubten vorausschiefen zu sollen, muffen wir indessen gleichzeitig darauf aufmerksam machen, daß die nachfolgenden Durchschnittsberechnungen für die Bestriebs-Ausgaben sowohl die Betriebskosten für das eigentliche Nordostbahnnet als auch diesenigen für die Linie Zürich-Zugern umfassen. Da die Länge der Bahnstrecken Zürich-Zug und Zugern zusammen 66 Kilometer beträgt, welche während 7 Monaten im Betriebe waren, so ergibt sich hieraus auf das ganze Jahr bezogen für diese Linie eine Durchschnittslänge von 38,5 Kilometern. Die durchschnittlich betriebene ganze Bahnlänge betrug daher während des Berichtsjahres 216,5 Kilometer (gegenüber 178 Kilometer im Vorjahre).

Nach ben Saupttiteln zusammengestellt, weist bie Betriebs = Rechnung folgende Musgaben aus:

18	63 .					18	64.	
Bahnlänge:	478 R	ilometer.				Durchschnitt Bahnlänge:		
Frfn.	Cts.	Brogente.				Frfn.	Cts.	Prozente.
139,383	74	5,75	I.	Centralverwaltung	 •	153,009	29	6,11
431,041	88	17,79	II.	Unterhaltungsfosten		498,051	48	19,90
579,798	06	23,94	III.	Expeditionsdienft		638,962	38	25,52
1,219,758	59	50,35	IV.	Transportdienst		1,169,749	06	46,72
10,869	32	0,45	v.	Telegraphen		11,789	44	0,47
41,657	52	1,72	VI.	Berschiedenes		32,095	89	1,28
2,422,509	11	100		Total = Ausgaben		2,503,657	54	100

Alle Titel mit Ausnahme bes IV. und VI (Transportdienst und Berschiedenes) weisen im Bergleich mit bem porausgegangenen Jahre Bermehrungen aus, die jedoch, wie bereits bemerkt worden ift, zum größten Theil von der Ausdehnung des Betriebes auf die Linie Zürich = Jug = Luzern herrühren. Es wird weiter unten erwähnt werden, woher die Ersparnisse auf den Kosten des Transportdienstes zu Gunsten des Berichtsjahres rühren.

Bur Erflärung ber einzelnen Titel fugen wir bier einige furze Bemerfungen bei.

- I. "Centralverwaltung." Daß die Ausgaben dieses Titels erheblicher find, als diejenigen ber vorausgegangenen Jahre, hat seinen Grund lediglich in bem Umftande, daß auch für das verstoffene Jahr wieder eine größere Duote der Gesammtkosten der Centralverwaltung auf die Betriebs=Rechnung gesetzt wurde, als früher. Das dießfällige Betreffniß, welches der Bau-Rechnung einverleibt worden ift, kann in der That nunmehr als ein minimes bezeichnet werden.
- II. "Unterhaltung ber Bahn nebft Bubehörden." Gind bei biefem Titel in ber Rubrit "Befolbung bes Bahnauffichtspersonals" (II 1.) theils wegen ber Ausbehnung bes Bahnnetes, theils in Folge bon Behalts = Aufbefferungen fur vermehrte Dienftleiftungen nicht unerhebliche Mehrauslagen entftanden, fo blieben bagegen bie Roften fur ben Unterhalt bes Bahnforpers im Berichtsjahre unter bem vorjährigen Betrage gurud. Die Unterhaltung ber Runftbauten und bes Oberbaues jedoch erforberte wieder einen Auf ber Thurbrucke bei Andelfingen waren bie tannenen Schwellen nicht geringen Mehraufwand großentheils ichabhaft geworben und wurden burd eichene erfest. Mehrere großere Gifenbruden und bie Augenfeite ber 600' langen gebeckten, holzernen Brucke über bie Thur bei Mullheim erhielten einen neuen Unftrid bon Delfarbe. Auch murben mehrere Fifchbauchbruden durch Baltenbruden aus gemalztem Eifen erfett. In ber Auswechslung abgenütter Schienen und ichabhaft geworbener Schwellen trat im Berichtsjahre feine Abnahme ein. Wir haben uns entschloffen, versuchsweise eine größere Barthie Beichen aus Schienen von Gufftahl anfertigen und auch die Curven der befonders ftark befahrenen Bahnhofgeleife aus Gufftablichienen legen zu laffen. Bu biefem Bebufe bestellten wir im Spatjahre ein Quantum von 100 Tonnen folder Schienen bei Berrn Fr. Rrupp in Effen. Wenn auch bie Unichaffungstoften ungefähr ben breifachen Betrag berjenigen fur gewöhnliche Schienen ausmachen, erwarten wir boch von biefem Berfuche ein in Ginficht auf Solidität und Dekonomie burchaus gunftiges Refultat.
- III. "Expeditionedienst." Diefer Titel gibt une nur zu der allgemeinen Bemerkung Beranlaffung, bag auch hier die Bermehrung der Ausgaben auf den einzelnen Aubriken, namentlich fur Befoldungen, Druckfosten u. f. w., fast ausschließlich von der Luzerner Linie herrührt.
- IV. "Transportdienst." Daß die Gesammtkoften für ben Transportdienst (Fr. 1,169,749. 06 Cts.) im Berichtsjahre geringer waren, als im Jahre 1863 (Fr. 1,219,758. 59 Cts.) erklärt sich baburch, daß sowohl die "Kosten bes Fahrdienstes" (IV 2.) als auch die "Zugkraftskosten" (IV. 3.) im Ganzen hinter ben vorjährigen Beträgen zurückgeblieben sind, erstere, weil im Jahre 1863, wie schon in unserm letzighrigen Berichte hervorgehoben worden ist, ein ansehnlicher Betrag für die Umänderung von Güterwagen aus der steisen Kuppelung in die Pufferkuppelung verwendet wurde, letztere, weil im Berichtsjahre der Zustand der Lokomotiven zu keinen außergewöhnlichen Reparaturen und Erneuerungen Beranlassung gegeben hat. Selbstverständlich mußte dagegen hinsichtlich der "Besoldungen und Löhne" (IV. 2. a. und 3. a.) sowohl als für "Brennmaterial" (IV. 3. d.) in Folge des ausgedehnteren Netzes eine verhältnismäßige leberschreitung der Beträge der frühern Jahre statssnden.

Un diese allgemeinen Aufschlüsse mögen sich noch einige Bemerkungen über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials anschließen.

A. Die Lokomotiven und ihre Leiftungen.

Im Laufe bes Berichtsjahres wurde die Anzahl unferer Lokomotiven um 6 Stud von der Klasse A vermehrt. Dieselben wurden für die Eisenbahnunternehmung Burich-Bug-Luzern angeschafft und find, wie wir in unserm ersten Berichte über diese Unternehmung bemerkt haben, in dem Etablissement des Herrn 3. von Massei in München gebaut worden Wir glauben hier hervorheben zu follen, daß diese Lokomotiven, welche nur zwei Triebachsen mit 1,676 Meter Durchmesser und einem Adhässonsgewicht von zusammen 21,9 Tonnen haben, sich hinsichtlich ihrer Leistungen sowohl, als auch in Betress des Brennmaterialverbrauchs als sehr vortheilhaft und zweckmäßig bewährt haben.

A	m S	á) lu	ffe bes	Ja	hres betrug die Bahl ber	8	Pot	om	otic	en:				1863.	1864.
	Von	der	Rlaffe	A	(Schnellzuglokomotiven)							•	Stück :	4	10
	"	"	, ,	В	(Personenzug= ")	1							"	18	18
	,,	"	,,	C	(Güterzug= "	ŗ							,,	13	13
	11.	"	,,	D	(Bahnhofdienst= "								"	4	4
											Bu	fammen	Stück:	39	45

Es trifft somit auf die Bahnlange bezogen je eine Lokomotive auf Rilometer: 5,08 5,42

Die zur Beforderung der Bahnguge auf der Nordoftbahn und Burich=Lugerner=Bahn berwendeten Lofomotiven haben, mit Inbegriff der Brobefahrten, des Borfpanndienftes u. f. w., zuruckgelegt:

			18	63.		5 1 5 2	1	1864	l .	
		Im Gan	gen.	per Lof	omotive.	Im G	anzen.		per Lof	omotive.
Rlaffe	A	126,563 S	Rilom.	31,641	Kilom.	317,784	Kilom.		31,778	Rilom.
,,	B	488,731	"	27,152	"	445,834	"		24,768	,,
"	\mathbf{C}	307,159	"	23,627	"	297,942	"		22,919	
Tota	ıl	922,453	"	26,356	"	1,061,560	"		25,891	"

Diefe Leiftungen veribeilten fich im abgelaufenen Jahre wie folgt :

Es famen

auf die Klaffen	Α	B	\mathbf{c}	Total.
Bahl ber Anheizungen	1,743	3,033	2,125	6,901
Burudgelegte Kilometer:				-
a) in Schnellzügen	100,491	65,512	·	166,003
b) " Personenzügen	213,742	342,301	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	556,043
c) " Güterzügen	-	14,289	292,822	307,111
d) beim Materialtransport	2,574	10,481	3,310	16,365
e) in leeren Fahrten	977	13,251	1,810	16,038
Busammen	317,784	445,834	297,942	1,061,560

In einem Tage wurden durchschnittlich 2,900 Lokomotivfilometer (gegenüber 2,527 im Borjahre) zurudgelegt. Auf jede ber durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven fallen per Tag: im Sommerdienste 208,5, im Winterdienste 178,8 Kilometer.

In Sinficht auf die beforderten Bagen gestalten fich die Leiftungen der Lotomotiven wie folgt:

				di ya ^K iji be	1863.		1864.
				Achfenkilometer.	Durchschnittliche Uchsenzahl per Bug.	Uchfenfilometer.	Durchschnittliche Uchsenzahl per Bug.
bei	ber	Rlasse	A	2,065,810	16,32	5,622,282	17,69
"	"	"	В	10,771,504	22,01	9,562,258	21,45
"	"	11	\mathbf{C}	13,409,364	43,66	13,932,458	46,76
North		To	tal	26,246,678	28,45	29,116,998	27,43

Der Berbrauch an Brennmaterial - einschließlich ber für Anheizen, Stationiren und Bugerangirungen fonsumirten Quantitaten - vertheilt fich folgendermaßen auf bie einzelnen Lokomotivklaffen:

			1863.			1864.
a.6.	Klasse A	Holz. Kubikhuß. 1,776	Steinfohlen. Bentner. 14,480		Hubitfuß. 4,344	Stein kohlen. Bentner. 38,595
Andrew des	"В	8,304	69,653		6,840	64,346
	" C	5,832	59,217		6,456	58,575
	Total	15,912	143,350	,	17,640	161,516

Der Gefammtverbrauch an Brennmaterial betrug baber, wenn für 1 Rubitfuß Holz 10 Pfund Steinkohlen gerechnet werden, 163,280 Zentner Steinkohlen (gegenüber 144,941 Zentner im Jahre 1863). Die dießfälligen Ausgaben beliefen sich auf Frkn. 231,133. 68 Cts. (gegenüber Frkn 226,674. 65 Cts. im Borjahre).

Der Durchfcnitteverbrauch an Steinfohlen (mit Inbegriff bes Bolges) betrug :

		per Lofomot	ivfilometer	per Achsenkilometer.		
		1863.	1864.	1863:	1864.	
Klaffe A		th 11,58 = 18,11 Cents.	th 12,28 = 17,39 Cents.	15 0,709	th 0,694	
"В		$_{"}$ 14,42 = 22,55 $_{"}$	$_{"}$ 14,59 = 20,65 $_{"}$,, 0,655	,, 0,680	
" C		$_{''}$ 19,47 = 30,45 $_{''}$	$_{"}$ 19,88 = 28,14 $_{"}$, 0,416	, 0,425	
Durchschi	nittlidy	th 15,71 = 24,57 Cente.	th 15,38 = 21,77 Cents.	th 0,552	th 0,561	

An Schmiermaterial (Del und Talg) wurden im Berichtsjahre für die brei erwähnten Lofomotivsklaffen zusammen 35,974 Bfund mit einem Kostenbetrage von Frfn. 18,527. 11 Cts. verbraucht. Dabei ergibt sich für die einzelnen Lofomotivklassen folgendes Resultat:

a Tarah Mari	7 1 000 0 18	863.	18	64.
	3m Gangen.	per Lokomotiv- kilometer.	Im Gangen.	per Lofomotiv- filometer.
Klaffe A	tb 3,722	tt 0,0294	th 10,958	th 0,0345
" B	" 13,7 03	,, 0,0280	,, 13,424	,, 0,0304
" C	,, 10,732	,, 0,0349	,, 11,592	,, 0,0389
Bufammen	15 28,157	tb 0,0305	tb 35,974	th 0,0339

Die Ausgaben für Reparaturen an Lokomotiven und Tendern blieben, wie wir schon oben zu bemerken Gelegenheit hatten, erheblich hinter denjenigen des Borjahres zurück. Im Laufe des Berichts-jahres wurde zwar wieder eine Anzahl Bandagen durch solche von Gußstahl erset, ohne daß jedoch die dießfälligen Kosten denjenigen des Borjahres gleichgekommen wären. Auch die übrigen Reparaturen und Erneuerungen waren von geringerem Belange.

Die 4 alteren Lokomotiven (D), welche zum Bahnhof= und Materialtransportdienft verwendet werben, weisen folgende Leiftungen und Berbrauche = Quantitäten aus:

		1863.	1864.
Burudgelegte Weglange		ca. 91,595 Kilometer	ca. 95,266 Kilometer
Berbrauch an Steinkohlen .		11,041 Bentner	12,977 Bentner
" " Schmiermaterial		4,438 Pfund	4,222 Bfund
Roften des Brennmaterials .		Fr. 17,269. 12 Cts.	Fr. 18,370. 24 Cts.
" " Schmiermaterials .		,, 2,603. 24 ,,	,, 2,122. 11 ,,
" der Reparaturen .		,, 3,863. 08 ,,	,, 8,044. 13 ,,
Durchschnittliche Ausgaben per 3	<i>[ag</i>	,, 65. 03 ,,	,, 77. 97 ,,

Die burch fch nittlichen Ausgaben für einen Lofomotiv= Rilometer betrugen in Bergleichung mit benjenigen bes vorausgegangenen Jahres

		1863 .	1864.
an	Brennmaterial	Fr. — 24,57 Cts.	Fr 21,78 Cts.
",	Schmiermaterial	" — 01,79	,, - 01,74 ,,
,,	Reparaturkoften (ausschließlich ber Werkstätte-		
	Provistonen)	" — 15,89 "	" — 11,30 "
für	Bugfraftstoften im Ganzen	,, - 74,91 ,,	" — 62,40

Die durchschnittlichen Bugfrafts fo ften für einen Wagenach fen = Kilometer beliefen fich im Berichtsjahre auf Fr. — 02,275 Cts. (gegenüber Fr. — 02,633 Cts. im Borjahre).

B. Die Wagen und ihre Leiftungen.

Im Laufe bes Berichtsjahres ift in ber Bahl ber Wagen insofern eine nicht unerhebliche Veranberung eingetreten, als die fur ben Betrieb ber Burich = Bug = Lugerner Bahn erforberlichen Bersonen = , Gepad-

und Guterwagen, sowie die ichon in unferm letten Berichte erwähnten feche boppelbodigen, gebeckten, vierrabrigen Rleinviehwagen neu hinzukamen.

Der Stand ber Bagen am Schluffe bes Berichtsjahres war bemnach folgender:

								Stüd:
1) Personen wagen	٠,		•				٠.	192
mit Achsen .								526
" Sigplägen I.	Rlaff	e						510
" " " II.				•				2,759
" " " " ill.	,,,	7 .		٠.,		• 12		5,288
			9	Eotal	ber	Sigpl	äge	8,537
Durchschnittliche Zahl b	er Si	gpläg	e per	Wag	genac	bse		16,27
2) Güterwagen .							·	684
mit Adssen .								1,452
" einer Tragfraft	von ;	Bentne	rn					122,480
Durchschnittliche Tragfr				, .				84,35

Die Guterwagen befteben aus

22 achtrabrigen Gepadmagen,

20 achtrabrigen Guterwagen,

10 vierräbrigen Gepackwagen,

324 gebecften vierrabrigen Guterwagen,

308 offenen vierrabrigen Guterwagen.

Es trafen :

						1803.		1804.
auf	je	eine	Lofomotive		44,34	Wagenachsen,	48,21	Wagenachsen,
"	,,	"	"		11,77	Berfonenwagenachfen,	12,83	Berfonenwagenachfen,
"	"	,,	"		32,57	Güterwagenachfen,	35,41	Güterwagenachfen,
"	"	einer	Rilometer	Bahnlänge	2,34	Perfonenwagenachfen,	2,45	Personenwagenachsen,
"	""	IE	"	, ,,	6,40	Güterwagenachsen,	5,95	Güterwagenachfen.

Die neuen Bersonenwagen, deren im Eingange dieses Theils Erwähnung geschehen ift, haben durchweg zwei Achsen und verbinden somit, indem die Plattformen an den Stirnseiten und der Durchgang durch die Mitte der Wagen beibehalten ift, die Bortheile des sogen. amerikanischen mit denen des englischen Wagenspstems. Die Zahl ihrer Sippläge ist namentlich hinsichtlich der II. Klasse erheblich größer, als diesenige der Hälfte eines achträdrigen Wagens, weshalb auch die durchschnittlich auf eine Achse sahl von Plägen die Durchschnittszahl der früheren Jahre übersteigt. Wir glauben bei diesem Anlasse bemerken zu sollen, daß diese Wagen sowohl in Beziehung auf ihre innere Ausstattung und ihre Konstruktion im Allgemeinen, als auch hinsichtlich der Möglichkeit einer vortheilhaften Ausnügung als zweckmäßig und gelungen bezeichnet werden können. Der größte Theil derselben ist mit Achsen und Bandagen von Gußtahl versehen.

In Betreff ber Guterwagen ift hervorzuheben, daß die durchschnittliche Tragkraft pro Achse in Folge ber neu hinzugekommenen Wagen mit je 200 Zentnern Tragkraft im Berichtsjahre 84,35 Zentner (gegenüber 80,07 Zentnern im Borjahre) betragen hat. Die neuen gedeckten Guterwagen sind auch zum Biehtransport zweckmäßig eingerichtet.

Bu ben Leiftung en der Wagen übergehend, bemerken wir, daß wir der Bereinfachung wegen von einer Ausscheidung ber auf der Nordostbahn und der auf der Luzerner Bahn zurückgelegten Strecken Umgang genommen haben, daß somit überall wo von Leistungen der Wagen auf der Nordostbahn die Rede sein wird, auch diesenigen auf der Linie Zurich Zuge Luzern mit inbegriffen sind.

Die Wagen haben zurückgelegt :

Salt 9			186	3.	186	4.
1) Perfonenwagen			Achfenfilometer.	Brogente.	Uchfenfilometer.	Brogente.
auf der Mordoftbahn .			6,521,656	80,5	8,425,603	85
auf fremben Bahnen .			1,573,328	19,5	1,505,502	15
		Total	8,094,984	100	9,931,105	100
2) Güterwagen						
auf der Nordostbahn .			11,369,007	69	11,545,401	74
auf fremben Bahnen .		· • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	5,026,427	31	4,135,896	26
		Total	16,395,434	100	15,681,297	100
Demnach haben fammtliche Wagen b	urchle	aufen :				
auf der Mordostbahn			17,890,663	73	19,971,004	78
auf fremden Bahnen .			6,599,755	27	5,641,398	22
4000	Buj	ammen	24,490,418	100	25,612,402	100

Die burchichnittlich zurudgelegte Weglange beträgt

		18	63 .	18	64.
für jeben Berfonenwagen .		Kilom.	16,339	Rilom.	15,900
und zwar für jeden vierrädrigen		"	5,341	"	9,420
" " achträdrigen		,,	25,808	,,	26,944
für jebe Perfonenwagenachfe		, "	19,648	"	18,880
für jeden vierrabrigen Bepackwage	n	,,,	-	"	3,766
" " achträbrigen "		"	34,187	"	29,256
" " Güterwagen		"	13,475	"	10,139
und zwar für jeden gebedten		, ,,	18,751	"	14,051
" " offnen .		"	6,752	"	4,685
für jede Güterwagenachfe .		"	14,382	"	10,799

Bon Wagen frember Bahnen find im Berichtsjahre auf unferer Bahn im Ganzen 9,145,994 Achsentilometer (gegenüber 8,356,015 im Borjahre) burchlaufen worden. Davon fallen:

		1863.	1864.
		Udfenfilometer.	Uchfenfilometer.
1. auf	Berfonenwagen	1,168,744	1,259,873
2. "	Gepad= und Guterwagen .	6,850,735	7,450,609
3. "	schweizerische Bahnpostwagen	336,536	435,512
	Total	8,356,015	9,145,994

Die Leiftungen frember Wagen auf unserer Bahn betrugen im Berichtsjahre 31,41 % der Gesammt= Achsenkilometerzahl (gegenüber 31,84 % im Borjahre).

Der Berbrauch an Schmiermaterial fur Berfonen- und Gutermagen betrug :

					1863.	1864.
Del und feste Schmiere					tti 9,988	15 8,652
mit einem Roftenaufwand	von				Fr. 4,291. 81	Fr. 4,367. 85
per Achsenkilometer .					Cts. 0,016	Ct3. 0,015
Mit 1 16 Schmiere wurde	n zurüc	fgelegt	Adsse	nfile	om. 2,627,9	Adhfenfilom. 3,365,15

Für Reparatur und Unterhalt der Wagen wurden, nach Abzug der Werkstätte=Provision, ausgegeben:

					1863.		1	864	
im	Ganzen			Frkn.	140,296.	35	Frfn.	155,181.	89
per	Adfenfile	omet	er	,,		00,573	,,	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	00,606

Unter Sinzurechnung ber Provifions-Bufchlage fur die Werkstätte gestaltet fich biefes Ergebniß folgendermagen:

						1863 .		1	1 864 .	
im Ganzen					Frfn.	260,864.	47	Frfn	227,199.	39
per Achsenkilometer					"		01,065	"		00,887
per burchschnittlich	be	trie	beŋ	en						
Bahnkilometer .					"	1,465.	53	"	1,049.	42

V. "Bahn-Telegraphie". Die Besorgung des Bahn-Telegraphendienstes erforderte im Berichtsjahre eine Gesammtausgabe von Fren. 11,789. 44 Cts.; die dießfälligen Kosten des Borjahres wurden demnach um Fren. 920. 12 Cts. überschritten.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 9 neue Bahntelegraphen-Büreaux eingerichtet, nämlich auf den Stationen Altstetten, Birmensdorf, Affoltern, Knonau, Zug, Gisikon und Luzern und in den Büreaux der Werkstätte und des Güterbahnhofes in Zürich. Am Schlusse des Jahres bestanden somit 29 Bahntelegraphen-Stationen mit 35 Apparaten nach Morse's System. Dieselben beförderten im Laufe des Berichtsjahres zusammen 25,871 Bahndienstdepeschen.

Der Bertrag mit dem eidgenöffischen Bostdepartement über die Benügung der Bahn-Telegraphen für die Beforderung von Privatdepeschen, welcher im porausgegangenen Jahre nur fur die Bahnhöfe

Bürich, Winterthur und Frauenfeld und die Stationen Andelfingen und Dietikon in Kraft getreten war, wurde im Berichtsjahre auf die Stationen Turgi, Schinznach, Affoltern und Bug ausgebehnt. Diefe 9 Bureaux haben bis zum Schlusse bes Jahres zusammen 2,729 Privatbepeschen befördert.

VI. "Berichiedenes". In Diesem Titel ift bisheriger Uebung gemäß Die Dem Bunde entrichtete Rongeffionsgebuhr fur bas Jahr 1863 mit Fren. 18,500 inbegriffen.

Bergleichen wir noch die "Total = Ausgaben für den Bahnbetrieb" (einschließlich ber Bürich=Bug=Lugern=Bahn) im Berichtsjahre mit den Gefammtbetriebs=Ausgaben des vorausgegangenen Jahres, welches nur das eigentliche Net der Nordostbahn umfaßte, so erhalten wir folgendes Ergebniß:

								1863.			1864.	
im	Gangen					٠	Frfn.	2,422,509.	11	Frfn.	2,503,657.	54
auf	einen	Tag			٠.		" "	6,637.	01	"	6,840.	59
"	"	Rilomete	r Bahn	länge			,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	13,609.	60	, ,,	11,564.	27
"	#	Tag und	einen	Rilome	eter		"	37 .	28	"	31.	59
"	"	Lofomoti	v=Kilon	neter			. ,,	2.	62	"	2.	36
"	"	Wagenad	hsen=Ril	ometer			"	- .	09,23	"		08,5

In gleicher Weife, wie es bisher in unfern Berichten üblich war, reihen wir hier noch einige furze Bemerkungen über bas Berficherungswesen und bie im Laufe bes verfloffenen Jahres auf ber Bahn ftattgehabten Unfälle an.

Uffefurang. Die Berficherung umfaßte nachfolgende Betrage:

1. Für Gebäube:

	a)	im	Ranton	Bürich				Frfn.	2,414,200				
	b)	"	, ,,	Thurgau				,,	658,100	<u> </u>			
	c)	"	"	Schaffhau	fen			"	119,450				
**	d)		"	Aargau				"	538,550				
	e)		"	Bug				"	160,000	_			
	f)	"	,,	Luzern				,,	35,000	_	Frfn.	3,925,300	
2.	Fü	r I	ransport	material (Loton	iotive	n un	wage	n) .		,,	5,397,991	_
3.	,,	Q		erial und	Maga	zinvo	rräthe				,,	553,280	
4.	"	(düter auf	Lager .							,,	7,584,000	_
5.	"	(8	düter im	Transport	begri	ffen					,,	1,500,000	
6.	"	Ŋ	Nobiliar	in ben T	Berwal	tung	8= ur	d Stai	tionsgebäu	iden			
		u	nd Werk	ftätten .							"	1,062,652	_
									T	otal	Frfn.	20,023,223	

Ueberdieß waren die im Raufhause Burich befindlichen Guter mit Frin. 500,000 berfichert.

In Bergleichung mit den Berficherungsbeträgen des vorausgegangenen Jahres weist das Berichtsjahr eine Anzahl nicht unerheblicher Vermehrungen aus, welche hauptfächlich auf Gebäude, Transportmaterial und Güter auf Lager fallen und mit der Ausdehnung des Bahnneges durch Eröffnung der Luzerner Bahn im Zusammenhange stehen. Unfälle. Auch im Berichtsjahre find leiber wieber einige Unfälle auf ber Bahn vorgesommen. Um 7. April wurde auf der Station Schlieren ein mit Abladen von Gütern beschäftigter Stations-wärter der Art beschädigt, daß er Tags darauf an den erlittenen Berletzungen starb. — Ein Lokomotivs heizer, welcher am 26. April im Bahnhofe Zürich auf die im Laufe begriffene Lokomotive steigen wollte, erhielt dabei eine Berletzung des Fußes, an welcher er nach mehrwöchentlichem Krankenlager starb. — Um 10. Juli übersuhr der Abend-Güterzug von Aarau nach Zürich in der Nähe von Dietikon einen Arbeiter aus dem Kanton Bern, welcher sich auf die Schienen gelegt und den Tod selbst gesucht hatte. — Endlich wurde am 7. September bei der Station Birmensdorf ein Bahnwärter, welcher sich vor dem herankommenden Bahnzuge noch über die Bahn begeben wollte, von der Lokomotive erfaßt und getöbtet.

Die hinterlaffenen der verungludten Angestellten erhielten einerseits die mit der schweizerischen Rentenanstalt vereinbarten Bersicherungsbeträge; anderseits genießen sie flatutengemäßen Beitrage aus ber Unterstühungstaffe fur die Angestellten ber Bahn.

Wir glauben hiemit unsere Bemerkungen über die "Ausgaben und den Betriebsdienst" schließen zu können und es bleibt uns nur noch übrig, einen Blick auf die Betriebsthätigkeit der beiben Sulfs = an ftalten der Bahn, nämlich der Dampfschifffahrts = Anstalt auf dem Boden fee und der Werkstätte, zu werfen.

a) Dampfichifffahrt auf dem Bodenfee.

Die regelmäßigen Fahrten, welche täglich von unfern Booten ausgeführt wurden, beschränkten fich im Berichtsjahre auf die Routen Romanshorn-Friedrichshafen, Rindau, Rorfchach und Conftang.

Die Ginnahmen und Ausgaben ber Dampfichifffahrte-Anstalt find folgender Uebersicht zu entnehmen :

Einnahmen.

18	863.			18	64.	
Frfn.	Cts.	Brogente.		Frfn.	Cts.	Brozente
123,073	21	39,40	I. Personen-Transport	100,048	37	36,53
1,319	84	0,42	II. Gepad-Transport	1,325	18	0,49
12,228	73	3,88	III. Pferde= und Bieh=Transport	8,687	21	3,47
124	25	0,04	IV. Transport von Equipagen und außer= gewöhnlichen Gegenständen	91	18	0,03
157,594	76	50,07	V. Güter=Transport	157,945	15	57,68
20,412	58	6,49	VI. Berfchiedenes (Posttransport, Schlepp= und Flößerlöhne)	5,758	86	2,40
314,753	37	100	Total-Einnahmen	273,855	95	100

Ausgaben.

18	863 .			18	64.	
Frfn.	Cts.	Prozente.		Frin.	Cts.	Prozente
12,959	45	5,34	I Befoldung 2c d. Administrationspersonals II. Besoldung, Löhne und Ersparnisprämien	12,781	50	5,63
60,516	97	24,94	bes Schiffspersonals	61,323	07	27,00
2,825	64	1,17	III Befleibung beffelben	1,951	18	0,86
2,266	02	0,93	IV Bureaux=Bedurfniffe, Druct= 2c. Roften .	2,286	82	1,04
112,176	96	46,23	V. Brenn=, Schmier= und Putymaterial	85,352	39	37,58
25,402	38	10,47	VI Unterhalt und Erneuerung ber Schiffe .	37,487	93	16,54
3,510	40	1,45	VII. Affekurang ber transportirten Waaren 20	2,505	40	1,40
22,970	60	9,47	VIII Berfchiedenes	23,420	48	10,34
242,628	42	100	Total=Ausgaben	227,108	77	100

Die Einnahmen ber Dampsboot-Unstalt sind, wie aus obiger Zusammenstellung hervorgeht, im Berichtsjahre um ben Betrag von ungefähr Fr. 40,000 hinter benjenigen bes Jahres 1863 zurücksgeblieben, ein Ausfall, ber fast ausschließlich von der schwächern Personenfrequenz und bem erstmaligen Ausbleiben ber Post-Entschädigung herrührt. Dieses ungünstige Ergebniß wird jedoch einigermaßen durch ben Umstand aufgewogen, daß in den Ausgaben für den Dampsbootbetrieb bei nahezu ganz gleichen Leistungen der Boote eine nicht unerhebliche Ersparniß erzielt worden ift. Bergleichen wir nämlich die Kosten für Brenn= und Schmier= 10. Material im Berichtsjahre mit denen des vorausgegangenen Jahres, so begegnen wir einer erwähnenswerthen Minder=Uusgabe im Berichtsjahre im Betrage von Fr. 26,824. 57 Cts.; da indessen die Reparaturkosten für die Dampsboote hinwiederum größer waren, als im Borjahre, so vermag jene Ersparniß doch den Ausfall in den Einnahmen nur zum Theil zu becken, weßhalb der Netto=Ertrag der Dampsboot=Unstalt in Bergleichung mit dem Borjahre neuerdings eine etwelche Abnahme ausweist. Derselbe beläuft sich auf den Betrag von Fr. 46,747. 18 Cts gegenüber Fr. 72,124. 95 Cts. im Jahre 1863.

Bir laffen bier eine gebrangte Ueberficht bes Bertehrs und ber bezüglichen Ginnahmen folgen. Mit unfern Booten wurden beforbert:

	1	1863.			186	4.	- Ar
	Eransport= quantitäten.	Ertrag	•	Eransport= quantitäten.	Pro= zente.	Ertrag	•
I. Versonen.	Perfonen.	Franken.	Cts.	Berfonen.		Franken.	Cts.
1. Einfache Fahrt 1. Plat	1			17,233	24,97	38,610	78
2. " " II. "				36,462	52,83	44,042	98
3. Sin= und Rückfahrt I. "	90,555	123,073	21	1,327	1,92	2,407	53
4. " " " II. "		,		7,844	11,37	8,669	56
5. Abonnements I. "				1,007	1,46	1,188	57
6. " II. "				5,139	7,45	5,128	95
Total	90,555	123,073	21	69,012	100	100,048	37
	Bentner.			Bentner.			
II. Gepäck	2,870	1,319	84	3,129	-	1,325	18
ALL ALL MAN COLD							
III. Viehtransport.	Stücke.	0.1		Stücke.			-
Klaffe a, Pferde	1			115	1,77		
" b, fdmeres Bieh				2,399	36,95		
" c, leichtes "	11,920	12,228	73	2,608	40,17	8,687	21
" d, Schweine	11,520	12,520	,,,	397	6,44	0,007	21
" e, Kälber, Schafe, Ziegen				699	10,77		
Hunde				275	4,23		
Total	11,920	12,228	73	6,493	100	8,687	21
eriyah imaya soku 🕶 iyar 🤌 i	Stücke.			Stude.			
IV. Equipagen I., II. und III. Rlaffe	13	124	25	12	-	91	18
V. Güter. 1. Eilgut	Bentner.			Bentner. 16,720	1,75		
2. Gewöhnliches Gut 3. Guter ber Ausnahmeklaffe .	909,612	157,594	76	330,286 606,8 2 9	34,63 63,62	157,945	15
Total	909,612	157,594	76	953,835	100	157,945	15
VI. Yerschiedenes		20,412	58	_		5,758	86
Gefammt:Total		314,753	37	-		273,855	95
						Ŷ.	

Es betrug bemnach bie burchfchnittliche Ginnahme im Berichtsfahre:

für einen Reifenben . . Fr. 1. 45 Cte.

- " " Bentner Gepadt " -. 42 "
 - ein Stud Bieb . . " 1. 34 "
- " eine Equipage . . . " 7. 59 "
- " einen Bentner Baare " -. 17 "
- " " Fahrkilometer . " 2. 86 "

Sämmtliche Dampsboote haben im Berichtsjahre in 5,558,8 Zeitstunden einen Weg von 95,879 Kilometern oder burchschnittlich in einer Zeitstunde 17,26 Kilometer zurückgelegt. Die Leistungen bes Borjahres hatten 101,739 Kilometer betragen, welche in 6,262 Zeitstunden zurückgelegt worden sind, und bas Durchschnittsbetreffniß für eine Zeitstunde belief sich auf 16,24 Kilometer.

Auf einer Strede von zusammen 19,413 Kilometern (gegen 18,874 Kilometern im Borjahre) wurden Schleppboote beförbert.

Der Brennmaterial = Berbrauch betrug:

							1863.	1864.
Holz .							Kubikfuß 49,968	Rubiffuß 6,768
Steinfohlen					٠.		Bentner 53,122	Bentner 51,726
mit einem Ro	ftena	ufwai	ide i	oon z	ufamn	ien	Fr. 102,540. 85 Cts.	Fr. 78,043. 23 Cte.

Wird das Brennholz nach dem bisherigen Verhältniß (1 Kubiffuß = 10 th Steinkohlen) in Kohlen reduzirt, fo ergibt sich

							-00	
1) ein Total	verbraudy				von Bentnern	57,983	Bentnern	52,403
2) " Durch	schnitteverbr	audy						
a) für bei	ı zurückgeleg	ten R	ilomet	er	von Pfund	57	Pfund	54,6
b) für bie	Beitftunbe				,, ,,	926	.,	942

An Schmiermaterial wurden zusammen 6,185 Pfund Del und Talg mit einem Kostenbetrage von Fr. 3,692. 07 Cts. (gegen 6,156 Pfund zu Fr. 3,947. 07 Cts. im Borjahre) konsumirt. Es trifft fomit per zurückgelegten Kilometer 0,0645 Pfund (im Borjahre: 0,0540 Pfund).

Für Unterhalt und Reparaturen ber Boote fammt Ausruftung wurden im Ganzen Fr. 37,487. 93 Cts. verausgabt. Darin find u. A. die Kosten für die Anbringung eines Dampfsteberhitzers auf bem Dampfboote "Rhein" inbegriffen, während diejenigen für Erneuerung des Holzbaues an dem Schleppboote "Frauenfeld" aus dem Reservesond der Gesellschaft bestritten wurden.

Die burdidnittlichen Ausgaben betrugen per Fahrfilometer:

		***					1	863.		1864.
1)	für	Brennmaterial				Fr.	1.	00,78	Cts.	Fr. —. 81,39 Cts.
2)	,,	Schmiermaterial				".	<u></u>	03,86	,,	,, 03,85 ,,
3)	,,,	Reparaturen unb	Unte	rhalt		"	— .	24,96	,,	" —. 39,09 "
		Total	= A u	8 gab	e n	Fr.	2.	38 C	tø.	Fr. 2. 37 Cts.

Die Berficherung & fumme fur bie Transportguter ber Dampfboote (Fr. 150,000) erlitt im Berichtsjahre feine Beranderung.

Der Be ft and ber Schiffe ift auch im verstoffenen Jahre unverändert geblieben. Der Bollsftändigkeit wegen führen wir dieselben mit der Zahl ihrer resp. Pferdefräfte und ihrer Tragfähigkeit, wie solche gegenwärtig normirt ift, hier an:

- 1) Das Dampfboot "Bürich" mit 65 Pferbefraften und 1,000 Bentner Tragfähigkeit,
- 2) "Thurgan" 65 1,000 3) "Boban" 800 554) "Schaffhaufen" 50 600 5) 600 "St. Gallen" 40

"Rhein"

6)

Das Boot "Schaffhaufen" hat eine Wolf'iche Condensations-Maschine mit Sochbruck, die übrigen funf Schiffe haben oscillirende Watt'iche Maschinen.

600

40

Bon ben Schleppbooten haben "Winterthur" und "Frauenfeld" je 1,800, ber "Schwan" 1,200 Bentner Tragfähigkeit.

Im Laufe bes Berichtsjahres ereignete sich leiber ein ernster Unfall, bessen wir hier näher erwähnen zu sollen glauben. Um 12. Februar v. 3. hat auf ber Sohe von Münsterlingen ein Zusammenstoß unsers Dampsbootes "Zürich" mit bem königl. bayerischen Dampsboote "Jura" stattgefunden, der den Tod eines bayerischen Schiffsmatrosen und den Untergang des letztgenannten Schiffes zur Folge hatte. Ueber die Beranlassung des Zusammenstoßes ist darauf sofort sowohl von Seiten der Kantonspolizei des h. Standes Thurgau, als von Seiten des königl. bayerischen Bezirksgerichts Kempten eine genaue und umfassende Untersuchung vorgenommen worden. So sehr wir nun auch auf der einen Seite den Unglücksfall beklagen müssen, so sehr muß es uns auf der andern Seite zur Genugthuung gereichen, daß bei der von der thurgauischen Kantonspolizei geführten Untersuchung sich in keiner Weise ein Bersschulden von Seiten unsers Personals herausgestellt hat und daß dieses Ergebniß durch die Resultate der von der königl. bayerischen Behörde gepstogenen Untersuchung, wie wir uns in der neuesten Zeit durch die uns gestattete Einsichtnahme von den dießfälligen Untersuchungsakten überzeugen konnten, bestätigt worden ist. Es ist daher auch von den zuständigen Bolizels und Gerichtsbehörden beider Staaten beschlossen, der Untersuchung keine weitere Folge zu geben.

Unfere Berhandlungen mit ber großherzogl. babifchen, mit ber königl. württembergischen und mit ber königl. bayerischen Bobensee-Dampfschiffsahrtsanstalt beschränkten sich im Laufe bes Berichtsjahres fast ausschließlich auf Fahrplan-Berhältnisse. Indessen fand auch eine Berständigung statt über die Aufstellung gemeinschaftlicher Sicherheitsmaßregeln für die Bobensee-Dampfschiffsahrt und über die in ber gegenwärtigen Binterfahrtenplan-Beriode von den Booten sämmtlicher Anstalten auf den versschiedenen Routen einzuhaltenden Kurse. Wir freuen uns, mittheilen zu können, daß die Regierungen der h. Stände Thurgau und St. Gallen, welchen wir jene Borschriften behuss geeigneter Notisizirung an die Besitzer von Segelschiffen ze. glaubten unterbreiten zu sollen, diesem Ansuchen auf das Bereitzwilligste entsprochen haben.

b) Bertftatte.

Unsere Werkstätte war mahrend eines großen Theiles bes Berichtsjahres hauptsächlich fur Ansfertigung von Brücken, Weichen und Kreuzungen 2c., sowie von anderweitigen Stations-Einrichtungen für die Linie Zürich-Zug-Luzern in Anspruch genommen. Endlich war ihr ber Bau von zwei Stück Tender-Lokomotiven für die Bülach-Regensberger Bahn übertragen, welche bis zum Schlusse bes Jahres nahezu vollendet waren. Die Zahl ber Werkstätte-Arbeiter betrug 210 (gegenüber 226 im Vorjahre) Der Rechnungs-Abschluß ber Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

			1863.			1864 .	
Einnahmen		Frin.	1,171,826.	85	Frfn.	1,010,678.	22
Ausgaben	٠,	"	1,046,480.	99	"	906,450.	55
Netto=Ertrag	46	Frfn.	125,345.	86	Frfn.	104,227.	67

Wir laffen endlich noch eine leberficht bes Perfonalbestandes und einige furze Bemerkungen über bie Unterftugungs = und Krankenkaffe für die Angestellten folgen:

1. Perfonal=Gtat.

Um Enbe bes Sahres bestand bas Perfonal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Berwaltung.				II. Bahnunterhaltung.
Abjunften ber Direttion		2		Bahn=Ingenieure
Betriebs=Chef		1		Bureau ber Bahn=Ingenieure 10
Revifor nebft Gehülfen		5		Ober-Bahnauffeher und Bahnauffeher . 10
Chef ber Betriebs-Kontrole		1		Bahnwärter
Büreau bes Betriebe-Chefe und Wagen=				
Kontrole		7		358
Rontroleure und Kontrole-Gehülfen		30		III. Expeditionedienft.
Billetbrucker und Abwart		3		Bahnhof=Borftande und beren Gehülfen 10
Mafdinenmeifter, Abjuntt und Beichner		4		Ginnehmer, Gepadexpedienten u. Gehülfen 28
Bertftatte=Buchhalter und Gehülfen		6		Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen
Wertführer	•	3		und Frachtbezüger . 9!
Magazinverwalter und Gehülfen .		4		Portiers, Abwärte und Nachtwächter . 3
Magazindiener und Abwart	•	4		Stationseinnehmer und Gehülfen 5
	-	70	-	Uebertrag : 22

Ueberti	rag:	221		
Telegraphisten und Gehülfen .		6	IV. Fahrdienst.	
Wagenmeifter und Gehülfe		2	Lokomotivführer und Beiger	. 65
Wagenfontroleure		6	Bugführer und Kondukteure	. 72
Wagenauffeher und Wagenwarter		50	Lokomotivpuger und Wagenwäscher	. 33
Gepäcfträger	:	19 280		170
		584		

Total: 1,182 (gegen 1,006 im Borjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlange 4,84 Ungeftellte.

B. Dampfschifffahrt.

1	Buchhalter,	8	Steuermänner	und	Schleppschiffführer,
1	Sefretar,	4	Mafdiniften,		
4	Expedienten,	10	Heizer,		
1	Bureaudiener,	16	Matrofen.		
4	Rapitane und Schiffsführer,				
	2.5	40	OY CL. YY4.		

Bufammen 49 Angeftellte.

2. Unterftütungs= und Rrantentaffe.

a) Unterstügu	ngstaffe.	Die ar	ıf ber	ı 31.	Dezen	iber	abgesch	loffene Re	chnung	g für 1864 erweist
an	Einnahmen						Frfn.	213,287.	41	
"	Ausgaben						"	21,330.	46	
,	Salbo auf r	ieue Re	dinu	na			Frfn.	191,956.	95	

Unter ben "Einnahmen" sind hervorzuheben: Frfn. 176,826. 05 Cts. Salvo vom vorausgegangenen Jahre, Frfn. 25,187. 09 Cts. obligatorische Beiträge der Angestellten u f. w.; unter den "Ausgaben" Frfn. 14,738. 25 Cts. (wovon indessen Frfn. 447. 01 Cts. wieder in Abzug kommen) für Jahresprämien zu Handen der schweizerischen Rentenanstalt, Frfn. 1,079 für statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte, Frfn. 1,243. 59 Cts. für Arzt-, Berpstegungs und Beerdigungskosten, Frfn. 3,975. 73 Cts. statutengemäße Jahresbeiträge an die Hinterlassenen von verzunglückten Angestellten u. s. Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 948 Beamte und Angestellte Mitglieder der Unterstügungskasse.

b) Krantentaffe. Der Aftiv=Salvo dieser Kasse, welcher alle im Taglohn angestellten Arbeiter und Bediensteten angehören, betrug am Schlusse des Berichtsjahres Fren. 18,124. 36 Cts (gegen Fren. 15,821. 94 Cts. im Borjahre); es fand somit ein Borschlag von Fren. 2,302. 42 Cts. statt. Die Jahreseinnahmen beliefen sich auf Fren. 10,145. 82 Cts., die Ausgaben auf Fren. 7,843. 40 Cts. Durchschnittlich waren im verflossenen Jahre 526 Arbeiter zc. Mitglieder dieser Kasse.

D. Kinanz-Ergebniss und Dividende.

Das Berhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich, wenn wir wie in den frühern Jahren den Saldo = Bortrag sowie den Ertrag des Dampsboot betriebes nicht berücksichtigen und von dem Ertrag des Interesse Eonto nur die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Duote in Nechnung bringen, und endlich von den Ausgaben die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Linie Zürich = Zug = Luzern abziehen, folgendermaßen:

·		118	863											1864	1	
	Fr.	5,745,	7 09.	40	Cts				(Linnahmen			Fr.	5,485,621	. 93	Cts.
	"	2,422,	509.	11	"			. 1		Ausgaben			,	2,193,324	. 23	"
	Fr.	3,323,	200.	29	Cts			•	R	einertrag			Fr.	3,292,297	. 70	Cts.
		57	,84	0/0	H	ein	ertrag	in A	ro	enten ber B	rutte	= Einn	ahme	60,02	0/0.	
	Fr.	18,669.	66	Cts			Reine	rtrag	per	Bahnkilomete	r.			Fr. 18,490	. 43	Cts.
	"	9,104.	66	"			١,	,	"	Betriebstag				,, 9,019	9. 81	"
	"	51.	15	"				,	"	Tag und Bah	nfila	meter		,, 50	0. 66	"
	"	3	60	"		•	,	,	"	Lokomotivfil	omet	er .		,, 6	3. 10	Ħ
	"	,	12,	66,,		. ,		,	. ,,	Wagenachsen	filon	teter		,,	. 12	,85 ,,

In Folge der erheblichen Reduktion der Ausgaben hat sich fonach im Betriebsjahre das Berhältnis bes Brutto = Ertrages zu den Betriebs = Ausgaben wesentlich gunftiger gestaltet, als im Borjahre. Es erscheint aber noch immer ungunftiger, als es in den Jahren 1859 bis 1862 war.

Einschließlich bes Salvo = Wortrages von 1863 im Betrage von Fr. 134,820. 39 Cts. sowie bes Metto = Ertrages ber Dampsboote und bes ganzen Ertrages bes Interessen = Conto beläuft sich für das Rechnungsjahr die gefammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,574,005. 18 Cts. Gegenüber dem Borjahre ergibt sich also eine Mehr = Einnahme von Fr. 36,074. 26 Cts. Dasgegen ist die Ausgabe für Berzinsung der Anleihen von Fr. 1,074,125. 36 Cts. auf Fr. 1,224,481. 87 Cts., also um Fr. 150,356. 51 Cts. gestiegen.

Rach Abzug der Zinsenausgabe ergibt fich ein reiner Ueberschuß von Fr. 2,349,523. 31 Cts. Derselbe erhielt in Gemäßheit des dießfälligen Beschlusses des Berwaltungsrathes folgende Berwendung:

Fr. 2,009,560. — Ets = 7 Prozent bes Aftien-Kapitals, wurden als Dividen de an die Aftionäre vertheilt.

, 178,700. 25 " = 5 " der Rein-Einnahme, wurden dem Referve-Conto gutgefchrieben.

" 161,263. 06 " wurden auf die Betriebs-Rechnung des laufenden Jahres übergetragen. Der Referve = Conto hat nunmehr eine Sohe von Fr. 2,017,427. 24 Cts. erreicht. 3m Sinblide auf die Beschaffenheit des Oberbaues unserer Linien können wir auf Grund eingehender

Berechnungen die Soffnung aussprechen, bag inskunftig die Rucksichtnahme auf die Aeufnung bes Reservesond nicht mehr in dem Maage auf die Dividende bruden wird, wie es in der Bergangenheit ber Fall war.

V. Bahnban.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Ausbau des Perfonenbahnhofes in Zürich haben unsere Zeit mährend des Berichtsjahres in besonderm Maaße in Anspruch genommen. Gleichwohl ift es uns nicht gelungen, die abschließliche Feststellung der Baupläne so beförderlich herbeizuführen, wie wir es gewünscht hätten. Die außerordentliche Schwierigkeit der zu lösenden Aufgabe dürfte uns hiefür zu entschuldigen geeignet sein. Es gereicht uns zur Befriedigung, Ihnen mittheilen zu können, daß die Projektirungsarbeiten nunmehr zu ihrem definitiven Abschlusse gelangt sind. Es hat nämlich der Berwaltungsrath die Direktion beauftragt, das Aufnahmsgebäude sammt der Einsteighalle nach dem neuesten, von dem Architekten der Gesellschaft, herrn Wanner, ausgearbeiteten Entwurfe zur Ausführung bringen zu lassen.

Da diese Baute sowol fur unsere Gesellschaft ale auch fur weitere Rreise von besonderm Interesse ift, so durfte eine turge Beschreibung berfelben nicht ungerechtsertigt erscheinen.

Die Direktion hat bereits in ihrem lettjährigen Geschäftsberichte die Gründe angeführt, welche bazu Beranlaffung gegeben haben, von der Unterbringung der Zentralverwaltung in dem neuen Bahnhofgebäude Umgang zu nehmen. Obgleich in Folge deffen der neue Bau lediglich für den eigentlichen Verkehr ber Reisenden und Alles, was mit demselben zusammenhängt, bestimmt sein wird, erhält er doch eine ganz ansehnliche Ausdehnung.

Das neue Gebäude wird an ber Stelle des jegigen auf dem gegenwärtigen Bahnhof - Areale aufgeführt, reicht jedoch in einigen Richtungen nicht unbedeutend über bas lettere hinaus, fo bag Unterhandlungen mit bem Stadtrathe Burich betreffend Landabtretung angeknüpft werben mußten. Es find
biefelben ihrem Abschluffe nahe.

Das Aufnahmsgebäude erhalt eine Sauptfronte gegen bie neue zur Zeit im Bau begriffene "Bahnhofstraße" (Frofdengraben) und eine andere Fronte gegen bie Limmat.

Die haupt fronte gegen die Bahnhofftraße besteht aus dem Erdgefchoffe, einem Entresol und einem Stockwerfe. Ihre Länge wird 376 Fuß betragen. Sie erhält einen der Achse der Bahnhofftraße genau entsprechenden, vorstehenden Mittelbau, welcher nach seiner Bauart an einen römischen Triumphbogen erinnert, mit drei haupteingängen. Die letzteren sind tonnenartig überwölbt und bilden einen gegen die Bahnhofstraße offenen, ungefähr 14' tiefen Vorraum. Der mittlere Eingang ist der größte. Er entspricht der Gesammthohe beider Stockwerfe. Un die haupteingänge schließen sich auf beiden Seiten se neun Bogenöffnungen von zirka 20' höhe auf 8' Breite an, von welchen wieder je fünf als Eingänge in die Vorhalle benugt werden. Den Abschluß der hauptfronte bilden zwei ebenfalls ein wenig vortretende und etwas erhöhte Echauten.

Die Borhalle, in welcher sich bem Saupteingange gegenüber bie Bortierloge und rechts und links von berfelben bie Kaffenlokale und die Zugänge zu ben Wart- und Restaurationsfälen befinden, wird 284' lang und 25' tief: ihr Gesammtstächeninhalt beträgt baher über 7,000 []'. Das Mittelstück ber Vorhalle wird gewölbt und zirka 40' hoch. Die Seitentheile erhalten eine Höhe von etwa 22'.

Am westlichen Ende der Borhalle (in der Richtung gegen die Sihl) befindet sich ein geräumiger Saal von 42' Breite und 88' Tiefe für die Aufgabe des Reifegepäcks. An diesen Saal schließen sich die westlichen Eckslügel mit den Büreaux ber Betriebsleitung und, der Bahnhalle entlang, die Dienstlokale der Bahnhof - Inspektion u. f. w. an.

Der übrigen Längenausbehnung ber Borhalle entsprechend und einerseits an die Einsteighalle angrengend find die erforderlichen Bartfale und Restauration blofale, und zwar, wie im bisherigen Aufnahmsgebäude, die erfte und zweite Rlaffe von ber britten Rlaffe getrennt, angeordnet.

Die Zugänge zu den Restaurations = und Wartlokalen führen an zwei geräumigen, mit Glas überbeckten Lichthöfen von je 1,400 \('Flächeninhalt vorbei, von welchen aus die anliegenden Räum = lichkeiten theilweise ihr Licht erhalten. Durch diese Lichthöfe, in welchen die Anbringung von laufenden Brunnen beabsichtigt wird, sind die naheliegenden Passagierabtritte in bequemer Weise zugänglich. Der Gesammtstächenraum der projektirten Wart = und Restaurationslokale stellt sich nahezu auf 9,000 \(' ' ; \) in dem bisherigen Gebäude betrug derselbe nur ungefähr 3,300 \(' ' . \)

In ber öftlichen, an bie Borhalle angrenzenden Cabaute finden fich Lokale, welche im Falle bes Buftandekommens baberiger Bereinbarungen fur den Boft = und Telegraphendienft verwendbar gemacht werben könnten.

Die zweite Fronte bes Gebäudes, welche ber Limmat zugewandt ift, hat eine Länge von 308'. Sie entspricht der Stirnseite ber Einsteighalle. Die ihr entlang laufende Borhalle ift 205' lang, 25' tief und enthält eine Reihe von Bogenöffnungen, durch welche die ankommenden Reisenden den Bahnhof verlaffen. Un der Stirne der Einsteighalle find die Tische für die Ausgabe des ankommenden Gepäcks angebracht. Un die Borhalle schließt sich auf der einen Seite ein besonderes Lokal für das Publikum, welches ankommende Reisende erwartet, auf der andern Seite Räumlichkeiten für die Bost und für die ankommenden Eilgüter, sowie eine Anzahl Abtritte u. f. w. an.

In ben Entre fol = Raumen werben einige fleinere Wohnungen fur Beamte und fur ben Restaurateur, sowie Aufenthalte = und Schlafzimmer fur einen Theil bes Bugsperfonals zc. eingerichtet.

Im erften Stodwerke ift eine Wohnung fur ben Betriebs-Chef vorgesehen. Die fammtlichen übrigen Räumlichkeiten besselben find fur bie Bureaux bes technischen Personals unserer Verwaltung bestimmt.

In ben Souterrains follen außer ben Beizungsvorrichtungen und ben Rellerraumen fur bie Dienstwohnungen die verschiedenen fur ben Betrieb ber Restauration erforderlichen Gelasse erstellt werben.

Die Einsteighalle hat im Lichten eine Breite von 138' auf 550' Länge bei 60' Gevierthohe und wird burch eine Eisenkonstruktion ohne Zwischenstügen frei überspannt. Sie bedeckt feche Geleise und drei Trottoire von 20' Breite. Eines bieser Trottoire liegt zwischen dem 3. und 4. Geleise. Die Halle, welche die angebauten Wartsale u. f. w. in der Hohe um zirka 30' überragt, empfängt ihr Licht von allen vier Seiten burch 20 Halbfreisfenster von 36' Durchmesser, wodurch die Anbringung einer Glasbedachung über ber Halle entbehrlich wird. Um im Falle von etwa nöthig werdenden Resparaturen oder bei außergewöhnlichem Schneefalle leicht auf das Dach der Halle gelangen zu können, sind in den vier Echpfeilern besondere Zugänge zu demselben angebracht. Um das ganze Dach herum führt eine Gallerie.

Außer biefem Aufnahmsgebäude follen nach bem Befchluffe bes Verwaltungsrathes gleichzeitig noch einige andere zur befinitiven Gestaltung bes Bahnhofes unumgänglich nöthige Bauten zur Ausführung kommen. Sieher gehört die Errichtung eines Gebäudes für die abgehenden Eilgüter, die Anlegung zweckmäßiger Biehlade=Rampen, die Ferstellung der mit der Einsteighalle in Verbindung stehenden befinitiven Geleiseanlagen u. f. w. u. f. w.

Der Bau bes neuen Aufnahmsgebäubes bietet namentlich beschalb besondere Schwierigkeiten bar, weil es an der Stelle des gegenwärtigen aufgeführt werden soll und die für den gehörigen Betrieb der Bahn erforderlichen Bahnhofräumlichkeiten natürlich gleichwohl fortwährend zur Berfügung stehen müssen. Es waltet die Absicht ob, die der Limmat zugewandte Abtheilung des neuen Aufnahmsgebäudes zuerst zur Aussührung zu bringen, sodann die sämmtlichen für den Betrieb nothwendigen Lokalitäten vorübergehend in dieser Abtheilung des Neubaues einzurichten, hierauf das gegenwärtige Aufnahmsgebäude abzubrechen und schließlich die größtentheils an der Stelle desselben aufzusührende Hauptfronte des Neubaues in Angriff zu nehmen und zur Vollendung zu bringen. Diese durch die Berhältnisse gebotene Art der Aussührung der Neubaute macht die Einrichtung mehrerer provisorischer Lokale an der Stirnseite der Einsteighalle nothwendig, welche nach Bollendung des neuen Aufnahmsgebäudes, wenn die verschiedenen Räume desselben für ihre desinitive Bestimmung verwendet werden können, wieder zu beseitigen sein werden.

Die Roften aller diefer Bauten mit Ginfchluß ber eben erwähnten proviforischen Ginrichtungen, ber Geleisevervollständigung, der Möblirung zc. find zusammen auf Fr. 2,700,000 veranschlagt. Mit bieser Mittheilung glauben wir übrigens die Zusicherung verbinden zu durfen, daß nicht nur keine Uebersschreitung dieses Betrages stattsinden wird, sondern daß vielmehr bei dem gegenwärtigen niedern Stande der Baumaterialpreise und bei geschickter Benutzung aller Umstände und Berhältnisse noch eine erhebliche Ersparniß in sichere Aussicht genommen werden darf.

Für bie Ausführung fammtlicher Bauten wird, ba aus bem bereits angeführten Grunde nur eine fucceffive Inangriffnahme ber verschiedenen Bauabtheilungen stattfinden kann, ein Zeitraum von mindeftens vier Jahren erforderlich fein.

Für ben möglichst beförderlichen Beginn der Baute sind die erforderlichen Anordnungen getroffen. Gemäß dem gegenwärtigen Stande der detaillirten technischen Borarbeiten, welche der Berakfordirung der einzelnen Bauarbeiten nothwendiger Weise vorausgehen müssen, läßt sich erwarten, daß die Grab-, Maurer- und Steinmetzarbeiten im nächsten Monate zur Ausschreibung gelangen können. Es steht somit mit Sicherheit zu gewärtigen, daß der Beginn der Baute im Laufe des bevorstehenden Sommers erfolgen wird. Bum Zwecke der Aktordirung der eisernen Dachkonstruktion für die Einsteighalle, deren Ausssührung eine geraume Zeit in Anspruch nehmen wird und beren Detailgestaltung theilweise von Einsluß auf das

vorher aufzuführende Mauerwerf ber Salle ift, wurde bereits die Konkurrenz zwischen einer Reihe von Etabliffementen bes In= und Auslandes eröffnet. Die Einreichung der bezüglichen Uebernahmsofferten steht bis Mitte kunftigen Monats zu gewärtigen.

Bur Erweiterung bes Borbahnhofes in Burich ift im Laufe bes Berichtsjahres neuerbings eine belangreiche Grundfläche expropriirt worben.

Die von Jahr zu Jahr zunehmende Bahl von Bahnzügen, welche in den Bahnhof Bürich einfahren oder sich aus demfelben herausbewegen, und ber auch abgesehen bavon in ganz außerordentlichem Maaße sich steigernde Berkehr auf diesem Bahnhose erheischen, wenn dann vollends noch die Eigenschaft des lettern als Kopfstation in's Auge gefaßt wird, in geradezu gebieterischer Weise, darauf Bedacht zu nehmen, daß in der Zukunft in dem Borbahnhose Zürich mehr Naum für den eigentlichen Bahnhosdienst erhältlich gemacht werden könne. Es wird dieß seiner Zeit nur durch eine Verlegung der Werkstätten der Nordosthahn von derzenigen Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig besinden, an einen von dem Brennspunkte der Bahnhosbewegung entferntern Platz zu ermöglichen sein und es dürste sich diese Verlegung im Versolge um so mehr als ein Bedürsniß herausstellen, da die fortwährende Erweiterung des Netzes der Nordostbahn auch eine Ausbehnung der Werkstätten nothwendig machen wird, eine Vergrößerung der letzern aber an der Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig besinden, als unthunlich erklärt werden muß, wenn man bedenkt, daß sie dort schon in ihren gegenwärtigen Dimenstonen den für den Bahnhosbienst verfügbaren Raum in einer unzuträglichen Weise beschwärten.

Benn wir uns nun fragten, welches ber geeignetefte Blat ware, auf welchen bie Berkftätten ber Morboftbahn feiner Beit zu verlegen fein burften, fo konnten wir baruber, wie biefe Frage beantwortet werben muffe, nicht lange im Zweifel fein. Die Nordoftbahn ift Befigerin einer von bem Trennungspuntte ber Beft = und ber Oftlinie an in ber Richtung gegen Baben fich erstreckenben Materialgrube mit einem Flacheninhalte von mehr als 6 Judgarten. Gbenfalls in ber Richtung gegen Baben, aber in etwelcher Entfernung von bem eben ermahnten Grundftude, im fogenannten Ruchenfteine, befigt bie Morboftbahngefellicaft einen weitern Landfomplex, welcher, im Meggehalte von faft 9 Judarten, theils aus einem ausgebeuteten Materialgewinnungsplate, theils aus Aderland befteht. Bei fo bewandten Umftanben mußte fich unfere Aufmerksamkeit barauf richten, auch noch bas zwischen biefen beiben bereits im Eigenthume unferer Gefellichaft befindlichen Grundftuden liegende Areal bis auf eine gewiffe Ent= fernung bon ber Beftlinie fur unfere Unternehmung zu erwerben und bie einstige Berlegung ber Berfftatten ber Nordoftbahngefellichaft in bas auf folde Beife arrondirte Grundeigenthum ber lettern in Aussicht zu nehmen. Wenn aber biefes Brogramm aufgestellt werben wollte, fo mußte ohne Bergug Sand an bie Berwirklichung besfelben gelegt werben. Bereits war nämlich mit ber Erbauung bon Saufern auf bem zu expropriirenben Arcale angefangen worden und es mußte barum ber weitern Ueberbauung und in Folge beffen einer fehr betrachtlichen Bertheuerung beefelben entgegengefeben werben. Wir zögerten alfo nicht, biefes Areal, im Flachenraume von etwas mehr als 111/2 Jucharten, auf bem Expropriationswege zu erwerben. Durch Unlage einer geeigneten Bahnuberfahrt und einer an biefelbe anschließenden Strafe an bem untern Ende bes expropriirten Landes, sowie burch Gerftellung anberweitiger, mit dieser neuen Uebersahrt einerseits und ber Langfurrenstraße anderseits in Berbindung gebrachter Güterstraßen ift es möglich gemacht worden, zwei Bahnübersahrten, bei deren Fortbestande bas für die projektirte Bahnhoferweiterung ersorderliche Areal in drei Stücke zerschnitten worden wäre, eingehen zu lassen. Die neu zu erstellende Bahnübersahrt und die in Berbindung damit anzulegenden Gütersstraßen sind im Laufe des letzten Winters zur Aussührung gebracht und mit dem Eintritte des Frühjahres dem Berkehre übergeben worden, während die beiden alten Bahnübersahrten und die zu denfelben geshörenden Wege mit diesem Zeitpunkte aufgehoben wurden.

In Folge dieser Eigenthumserwerbung befindet sich unsere Gesellschaft in der Lage, ben Bahnhof Burich bis auf einen Flächenraum von 87 Jucharten 33,145 — 'erweitern und bis auf eine Länge von 7,410' ober von beinahe einer halben Stunde erstrecken zu können. Wir hoffen, es werde uns unter so bewandten Umftanden der Vorwurf nicht treffen, die Bedürfnisse, welchen die Zukunft zu genügen berufen sein durfte, außer Acht gelassen zu haben.

Der Bahnhof Schaffhaufen foll in feiner befinitiven Gestaltung gemäß einer am 14. Marg 1863 getroffenen Bereinbarung bis längstens ben 1. Mai 1866 gur Vollendung gebracht werben. Bir find mit ber bei bem Bahnhofe Schaffhaufen mitbetheiligten großherzoglich babifchen Eifenbahnvermaltung babin übereingekommen, bag bie Ausführung ber befinitiven Geleifeanlagen und Sochbauten auf biefem Bahnhofe, fowie auch bie Unfertigung ber hiefur erforderlichen Blane von ber Nordoftbahngefellichaft im Namen und fur Rechnung ber beiben betreffenden Bahnverwaltungen bewertstelligt werben folle. Wir haben biefer wichtigen Angelegenheit ichon im Sommer 1863 unfere volle Aufmerkfamteit gefchentt. Je mehr wir fie aber zum Gegenftanbe unferer eingehenden Prufung machten, befto mehr mußte fich uns die Frage auforangen, ob nicht im Sinblicke auf weitere Gifenbahnen, welche im Falle ber Berwirklichung ernftlich zur Sprache gebrachter Projekte in ben Bahnhof Schaffhausen einzumunden haben burften, ober mit Rudficht auf fonftige vermehrte Unforderungen, welche an ben lettern auf Grundlage gemachter Erfahrungen gestellt werden mochten, ber unverweilte gangliche Ausbau bes Bahnhofes Schaffhaufen als ein allzu voreiliger zu betrachten ware. Wir glaubten biefe Frage unbedingt bejaben zu follen. Bevor wir aber an die mitbetheiligte großherzoglich babifde Gifenbahnverwaltung mit bem Untrage gelangten, gehörigen Ortes bie erforderlichen Schritte zum 3wecke einer einstweiligen Berichiebung bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen gu thun, fuchten wir uns vorerft auf vertraulichem Wege bestthunlich zu vergewiffern, bag folde Schritte bei ber h. Regierung und bei bem Tit. Stadtrathe von Schaffhaufen eine gunftige Aufnahme finden werden. Das Ergebnig unferer baberigen Erfundigungen mar bagu angethan, und zu weiterm Borgeben gu ermuntern. Wir fuchten baber mit Bufdrift vom 30. Ottober/5. November 1863 bei ber großherzoglich babifden Oberbireftion bes Gifenbahn= baues die Buftimmung dazu nach, daß nunmehr Namens ber beiben betheiligten Bahnverwaltungen Die erforderlichen offiziellen Schritte gethan werben, um die Bewilligung zur einstweiligen Berfchiebung bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen zu erwirken. Die Oberbirektion erklärte erft mit Bufchrift vom 12./19. Auguft 1864 ibr Cinverftandnig mit bem von uns beantragten Borgeben. Mit Schreiben vom 21./22. Auguft 1864 richteten wir nunmehr fowol an bie h. Regierung als an ben Tit. Stadtrath bon

Schaffhaufen das förmliche Ansuchen, "es möchten die beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen zur "einstweiligen Berfchiebung bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen ermächtigt und fomit bon ber "gemäß ber Uebereinfunft vom 14. Märg 1863 übernommenen Berpflichtung, Diefen Bahnhof in feiner "befinitiven Geftaltung bis langftens ben 1. Mai 1866 gur Bollendung gu bringen, entbunden werben." Die h. Regierung brachte uns mit Schreiben vom 16./17. November 1864 ruckantwortlich zur Kenntniß, bag fie bie Frift fur ben befinitiven Ausbau bes Bahnhofes Schaffhaufen bis zum 1. Mai 1868 unter einigen Bedingungen, welche fich auf die mit bem Bahnhofe in Berbindung ftebenden Straffen beziehen, zu erstrecken bereit fei. Konnte in Folge biefes Befcheibes unter ber Borausfehung weitern billigen Entgegenkommens bon Seiten ber h. Regierung eine Berftanbigung in Aussicht genommen werben, fo nahmen bagegen bie Berhandlungen mit bem Tit. Stadtrathe von Schaffhaufen zu unferm Bebauern eine gang unerfreuliche Wendung. Nachbem zwifden beiberfeitigen Abordnungen mahrend geraumer Beit Unterhandlungen gepflogen worben waren, welche zu einem befriedigenden Ergebniffe führen zu follen fdienen, faßte ber Große Stadtrath von Schaffhaufen unter bem 3. und 17. Marg biefes Jahres ploglich Befchlusse, in welchen er die Bewilligung zu einer Berschiebung des Ausbaues des Bahnhofes an Bedingungen knupfte, welche die großherzoglich babifche und unfere Eifenbahnverwaltung nicht annehmen konnten. Indem wir im Namen ber beiden betheiligten Berwaltungen bie Ablehnung biefer Bedingungen ber h. Regierung und bem Tit. Stadtrathe von Schaffhaufen zur Kenntnig brachten, eröffneten wir ihnen gleichzeitig, "es muffen unter biefen Umftanben bie zum 3wede ber Berichiebung "bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhaufen gepflogenen Unterhandlungen als gescheitert betrachtet "werben und es feien in Folge beffen nunmehr Die erforderlichen Ginleitungen gu biefem Ausbaue gu "treffen, wie wenig bieg auch ben mobilverftanbenen Intereffen Schaffhaufen's entsprechen burfte; bon "einer Bollendung bes Bahnhofes Schaffhaufen in feiner befinitiven Geftaltung bis zum 1. Mai 1866 "tonne aber, nachbem bie Unterhandlungen betreffent eine Berichiebung ber baberigen Bauten bis jest "angebauert haben, felbstwerftanblich nicht mehr bie Rebe fein." Rudantworten auf biefe Eröffnung find une bis zur Stunde nicht zugekommen.

Auf bem Bahnhofe Romanshorn ift bie Schiffswerfte nunmehr zu ganzlicher Bollendung gebracht worden.

Die Station Beinfelben hat im Jahr 1864 ihre befinitive bauliche Geftaltung erhalten. Bir haben uns in bem letten Gefchafteberichte über ben Umfang ber baherigen Bauten ausgesprochen.

Der während bes Berichtsjahres zum Theile burchgeführte, zum Theile in Angriff genommene Ausbau ber Station en Altstätten und Derlikon wurde wesentlich burch ben Anschluß ber Burich=Bug=Luzerner Bahn an die Nordostbahn an dem erstern und der Bulach=Regensberger Bahn an dem lettern Orte nothwendig gemacht. Die Baukosten dieser beiden Stationen werden, sobald einmal ihr Betrag abschließlich seissteht, in angemessener Weise auf die Nordostbahn und die Untersnehmungen der Burich=Bug=Luzerner Bahn und der Bulach=Regensberger Bahn vertheilt werden.

Die Bervollftändigungsbauten, welche auf mehrern andern Stationen im Laufe bes Berichtsjahres zur Ausführung gebracht wurden, find nicht belangreich genug, um hier einzeln auf= gezählt zu werden.

Auf Grund der f. 3. mit der eidgenössischen Postverwaltung abgeschlossenen Uebereinkunft hat im verwichenen Jahre auch für die Telegraphenleitung auf der Strecke Zürich-Altskätten die Ersetzung der hölzernen Stangen durch eiserne, auf steinernen Sockeln ruhende Träger stattgefunden. Damit ist nun der Neubau der gesammten Telegraphenleitung längs der Nordostbahn nach dem neuen Systeme vollzogen.

Das Schleppboot Frauenfeld ift im letten Jahre einer burchgreifenden Reparatur unterworfen worben. Gemäß dem bisher in Anwendung gebrachten Berfahren wurden die baherigen Koften bem Reservesonde zur Laft geschrieben.

VI. Gefellichaftsbehörden.

Es haben im Laufe bes Berichtsjahres feine Beranderungen in bem Beftande ber Gefellich aftebehörben ftattgefunden.

Die Direktion behandelte in 185 Sigungen 4,192 Gefchafte, der Bermaltung grath in 3 Sigungen 11 Gefchafte.

Um Schluffe ber Berichterstattung über unfere Geschäfteführung mahrend bes Jahres 1864 angelangt, versichern wir Sie, Sit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Burid, ben 18. April 1865.

Namens der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, Der Brafibent: Dr. A. Escher.

Aebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweiz. Pordostbahn im Jahre 1864.

Nach den Rechnungs = Rubriken.

	Tra	nsport	quantitäten.			Ginn	ahmen.	,
	1863		1864	١.	1863.	1	1864.	
I. Versonenfransport.	Perfonen.	Brozente		Prozente				Brogente
Bur gewöhnlichen Fahrtare I. Klasse	15,336		13,150		No. 10 Personal Control of the Contr	3,49	00	3,03
II. "	237,589	13,44	228,379			30,15		28,80
III. " Bu ermäßigten Fahrtaxen:	636,307	35,99	623,159	34,73	786,263. 96	34,51	760,287. 67	33,89
Mit Güterzügen II. Klasse	4,311	0,21	3,696	0,21	6,112. 64	0,27	5,490. 02	0.25
" " III. "	63,519	3,61	56,569	,		2,44		2,04
Sin = und Rückfahrt I. "	2,502	0,14	2,390	,		0,36		0,30
" " " II. "	131,166	7,42	138,542			7,54		7,99
" " " III. "	425,292	24,06	439,714	24,51	300,380. 87	13,49	319,100. 08	14,22
Mit Abonnementsfarten II. "	35,838	2,03	40.112	2,24		0,54	11,912 25	0,53
" " III. "	88,590	5,01	99,780	,	12,772. —	0,56		0,55
Militar- und Polizeitransporte III. "	38,593	2,18	41,964	2,34		1,18	,	1,60
Bilger	372	0,02	1,520	0,08	- A 21	0,06	the second of the first the second	0,10
" III. "	58,974 500	3,33	58,784 860	3,28 0,05	91,269. 20 2,629. 75	4,00	,	4,02 C,15
т "	8,640	0,03	10,228	0,05	17,925. 55	0,14	3,423. 25 17,804. 53	0,79
711	20,102	1,14	35,406	1,97	26,176 60	1,44	38,986. 43	1,74
" " " " Evtal		100	1,794,193	-	2,278,869.98	100		100
	1,767,931		·		-		2,243,401. 0	-
Recapitulation nach Rlassen . I. Rlasse	18,338	1,04	16,400		90,427. 18	3,97	78,022. 40	3,48
II. " III. "	417,916	23,64 75,32	422,477 1,355,316	23,55 75,54	896,682. 28	39,35	862,824. 67	38,46
, and the second	1,331,677		-	-	1,291,760. 52	56.68	1,302,554. 83	58,06
T otal	1,767,931	100	1,794,193	100	2,278,869.98	100	2,243,401 90	100
II. Gepäcktransport	. Bentner. 119,908		Bentner. 121 603		121,379.82		118,329 69	
W. 27: 66							The States corresponded to	1, 1, 1, 1, 1, 1
III. Diehfransporf.	Stück.		Stüď.		1	, ,		
1. Klasse. Einzelnstücke, Pferde	1,960	3,70	998 7,103	1,72	14			
III 0216-m analis @ Associas	6,712 8,892	12,69 16,84	9,385	12,22				
IV. " Scalver, große Schweine IV. " Schafe, Ziegen 2c	1,150	2,47	957	1,64				
V. " ganze Wagenlabungen, Pferbe 2c	623	1,48	870	1,50	89,502. 43		92,808. 16	
VI. " " " Großvieh .	11,698	22,41	13,361	22,99	1			
VII. " " " Rleinvieh .	17,464	33,00	21,725	37,38	1			
Hunde	4,413	8,34	3,723	6,40				
Total .	52,912	100	58,122	100	89,502.43		92,808.16	
IV. Squipagenfransport. I., II. und III. Klaffe	Stück.		Stüđ. 442		7,027.87		6,491.67	
					en falson de la		P. N. C. and Physics September Rendered	
V. Gütertransport.	Bentner.		Bentner.				1 - 1 - 0 - 12	
Cilgut	188,682	2,23	199,472	2,43	141,440. 37	4,98	146,109 40	5,60
Normalflasse I.	971,111	11,46	876,137	10,65	530,875. 11	18,69	415,412. 21	15,93
" II. und III.	1.784 280	21,05	1,737,316	21,11	657,058. 11	23,14	633,248. 40	24,28
Wagenladungeflasse A	1,685,967	19,90	1,663,924	20,22	719,068. 22	25,32	676,479. 65	25,93
	1,001,999 2,840,759	11,83 33,53	728,576 3,023,378	8,85 36,74	218,897. 23 414,191. 94	7,71 14,58	145,867. 20 443,426. 16	5,59 1 7 ,00
и В	6.04U.709	33,53	3,023,378	30,74	4)	14,58		17,00
C	, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,							5,67
C					158,443. —	5,58	147,798. 70	
" C	99		8,828,803	100	2,539,973.98	5,58 100	2,608,341.72	100
C		100	8,828,803	100	2,839,973.98		2,608,341.72	
C			8,228,803		<u> </u>			

Aebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizerisschen Rordostbahn im Jahre 1864.

Nach den Monaten.

Monat.			Perf	onen.			G	epäck.		Vieh u	nd Gun	đe.	Equ	iipngen						Güter	•			0.	Mittelba Betriebs	.	Total:	- 1	Ginnahmen- Betreffniß
(),,,,,,,,,,	1.	II.	III.	Total.	Cinnahme	n.	gewicht.	Cinnahm	en.	Stück.	Cinnahı	nen. 8	stűck.	Cinnahn	nen.	Cilgut.	I.	II. u. III.	Α.	В.	C.	Total.	Einnahma	en.	Einnahme	en.	Cinnahma	n.	per Kilometer.
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Unzahl.	Franken.	Ctŝ.	Bentner.	Franken.	Cts.		Franken.	Cts		Franken.	Cts.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Franken.	Cts.	Franken.	Cts.	Franken.	€t&.	Franken. Cts
Januar	150	27,314	77,931	105,395	111,096	05	5,481	5,030	73	3,648	5,093	27	10	163	90	13,255	65,072	119,222	127,873	38,788	163,148	527,358	176,241	51			297,625	46	1,672 05
Februar	198	21,985	79,346	101,529	114,398	64	6 434	5,828	26	4,059	5,934	65	14	210	02	13,543	70,706	140,340	132,573	46,785	180,558	584,505	192,318	20			318,689	77	1,790 39
März	343	27,626	93,896	121,865	144,106	7.8	7,697	6,923	94	6,456	8,378	26	18	257	52	17,066	77,387	162,489	136,703	77,413	233,876	704,934	220,631	50	1.0	.	380,298	-	2,136 51
April	529	28,308	95,568	124,405	152,832	05	10,962	7,923	30	5,676	8,062	06	19	299	60	17,421	79,895	145,510	157,589	83,515	254,818	738,748	223,056	14			392,173	15	2,203 22
Mai	1,081	41,230	143,514	185,825	221,116	01	10,253	10,475	48	5,597	10,695	16	94	1,552	70	16,635	74,887	139,819	159,965	70,892	308,661	770,859	229,051	39		.	472,890	74	2,656 69
3mi	2,201	42,244	124,429	168,874	209,137	11	10,820	10,849	98	4,573	8,816	17	47	606	99	16,813	74,224	127,579	137,098	57,759	319,642	733,115	209,153	76	. ,	.	438,564	01	2,463 84
3uli	3,339	51,279	149,936	204,554	283,875	15	14,761	15,141	79	4,455	9,200	84	73	805	04	16,941	79,934	138,667	169,218	47,373	340,111	792,244	221,426	17			530,448	99	2,980 05
Anguit	4,357	51,318	143,905	199,580	296,807	93	16,349	17,842	52	5,066			37	649	44	17,521	81,903	156,294	104,238	49,453	284,575	693,984	214,442			.	538,331	56	3,024 34
September	2,693	44,928	137,443	185,064	250,335	42	13,092	14,111	51	4,682	8,512	64	26	466	22	18,640	74,702	160,559	129,493	58,600	272,206	714,200	228,618	56			502,044	35	2,820 47
Oftober	988	37,895	129,112	167,995	206,276	94	10,708	11,018	31	4,598	7,143	34	63	651	25	20,772	73,452	176,903	142,986	91,217	223,404	728,734	242,387	06		•	467,476	90	2,626 28
Rovember	288	24,934	102,080	127,302	137,637	55	,	7,159			6,157		17	286	45	15,461	67,025	139,159	140,108	73,056	231,515	666,324	240,970	01		1	30.	62	2,203 44
Dezember	233	23,416	78,156	101,805	115,782	27	6,532	6,016	92	4,574	6,225	10	24	542	54	15,404	56,950	130,775	126,080	33,725	210,864	573,798	210,044	76		.]	338,611	59	1,902 31
Jan Dez		1,	•					•	١.						_ _								٠.	<u> - </u>	563,142	88	563,142	88	3,163 72
Total 1864	16,400	422,477	1,355,316	1,794,193	2,243,401	90	121,602	118,322	69	58,122	92,808	16	442	6,491	67	199,472	876,137	1,737,316	1,663,924	728,576	3,023,378	8,228,803	2,608,341	72	563,142	88	5,632,509	02	31,643 31
" 1863	18,338	417,916	1,331,677	1,767,931	2,278,869	98	119,908	121,379	82	52,912	89,502	43	383	7,027	87	188,682	971,111	1,784,280	1,685,967	1,001,999	2,840,759	8,472,798	2,839,973	98	520,767	59	5,857,521	67	32,907 43

Aebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1864.

			11.88 4	63.					* .					1	86	1	-	, ab					
		Vieh		Güter.		Total=	_				Vieh		Güter.		Total	(=	Perso		ber 186 Gü			ingordn:	
Perfonen.	Gepad.	und Hunde.	Berfandt.	Empfang.	Total.	Einnahm			Perfonen.	Gepack.	und Hunde.	Berfandt.	Empfang.	Total.	Einnahr		mehr	minder	mehr	minder	Berfonen-	_	Ein
Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Franken.	Cts.		Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Franken.	Cts.	Anzahl.	Anzahl.	Bentner.	Bentner.			
37,975	4,137	4,332	1,363,412	266,653	1,630,065	968,846	77	Romanshorn .	34,236	3,474	1,829	840,943	195,755	1,036,698	658,261	63	-	3,739		593,367	10	3	2
19,645	438	1,178	31,651	50,793	82,444	37,661	78	Amrisweil	18,934	456	2,674	26,026	52,471	78,497	39,322	38	-	711	_	3,947	19	17	13
10,200	191	454	28,083	21,842	49,925	18,099	94	Erlen	10,499	146	800	14,155	16,772	30,927	17,887	17	299		-	18,998	29	26	27
11,150	343	1,065	19,672	27,234	46,906	25,431	01	Sulgen	12,252	393	885	19,594	33,634	53,228	27,029	44	1,102	-	6,322	-	24	22	19
9,450	84	687	36,546	40,640	77,186		33	Bürglen	9,628	98	910	30,997	56,635	87,632	22,652		178	-	10,446	-	30	13	22
23,688	792	1,668	34,898	72,814	107,712	44,957	61	Weinfelden	24,049	991	1,915	28,860	51,634	80,494	45,398		361	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	-	27,218	15	16	10
12,981	252	806	29,851	35,249	65,100	29,226	94	Märstetten	14,178	307	931	23,799	37,545	61,344	30,029	47	1,197	-	_	3,756	23	21	17
14,541	327	310	14,636	21,383	36,019	18,913	-	Millheim	14,738	314	360	21,485	23,977	45,462	21,868		197	k —	9,443	-	22	24	24
9,098	100	609	48,662	25,020	73,682	27,985	69	Felben	8,244	_ 76	522	37,149	37,677	74,826	23,555		-	854	1,144	-	31	18	21
57,070	1,985	1,212	79,578	218,544	298,122	119,504	19	Frauenfeld	65,056	2,602	1,239	73,803	220,644	294,447	125,364		7,986		-	3,675	4	5	7
12,058	163	147	4,470	10,216	14,686	10,512	70	Jelifon	11,586	167	125	5,218	15,017	20,235	10,712	1 -	_	472	5,549	405	26	31	32
10,030	89	490	4,191	11,378	15,569	8,218	62	Wiefendangen .	11,046	83	355 4,387	4,470	10,614	15,084	8,298		1,016		40.000	485	27	33	36
149,112	6,558	5,552	243,293	809,492	1,052,785	550,781	59	Winterthur .	153,674	7,915	281	218,263	844,780	1,063,043	565,102	1 1	4,562	-	10,258	2.470	2	2	3
3,339 6,274	102 169	203 143	1,175 2,335	4,463 7 584	5,638 9,919	3,098 6 073	85 85	Settlingen	3,223	153 216	210	1,397 2,050	1,771	3,168 5,307	3,391 5,894	72 54	_	116	, -	2,470 4,612	38 36	38	38 37
24,095	744	2,053	47,181	35,329	82,510	45,517	34	Andelfingen	6,168	712	2,829	35,876	3,257	70,147	43,299	04	_	106	_	12,363	17	37	11
8,352	303	369	20,914	17,196	38,110			Marthalen	22,123 8,170	271	450	19,929	34,271 24,461	44,390	15,926	91	_	1,972 182	6,280	12,505	32	19 25	29
18,951	843	73	8,783	3,065	11,848	25,498	85	Dachfen	15,316	755	69	5,611	4,577	10,188	21,687	58	_	3,635	- 0,200	1,660	21	36	25
62,232	5,129	4,098	486,840	216,431	703,271	346,634	_	Schaffhaufen .	59,260	5,733	5,244	497,434	205,790	703,224	376,637			2.972	_	47	6	4	4
7,393	98	171	13,156	65,646	78,802	8,954	23	Remotthal	8,023	257	134	15,472	65,712	81,184	10,287	19	630	-,512	2,382		33	15	33
22,306	280	2,432	5,612	16,077	21,689		71	Gifretifon	19,109	221	2,919	8,596	20,254	28,850	21,974	62		3,197	7,161		18	27	23
21,718	690	252	7,446	11,359	18,805	21,384	18	2Ballifellen	25,228	353	106	5,982	13,584	19,566	27,481	1 1	3,510		761	-	14	32	18
37,194	255	165	41,911	126,369	168,280	31,129	72	Derlifon	41,537	321	713	41,968	190,093	232,061	31,982	73	4,343		63,781		8	7	16
493,587	37,591	5,109	893,999	3,116,919	4,010,918	2,055,922	86	Zürich	489,834	35,869	4,883	897,166	2,970,932	3,868,098	2,105,151	98	_	3,753	_	142,820	1	1	1
27,528	386	46	2,929	67,309	70,238	9,331	16	Altitätten	29,141	374	70	5,516	18,390	23,906	13,750	72	613	1,2	-	46,332	12	30	30
25,269	448	117	7,366	70,692	78,058	18,559	73	Schlieren	22,754	309	108	5,977	7,540	13,517	13,562	19	_	2,515	_	64,541	16	34	31
33,691	1,634	230	15,976	104,649	120,625	34,728	80	Dietifon	32,040	1,382	252	18,118	63,911	82,029	32,954	20		1,651	_	38,596	11	14	15
11,064	258	39	4,861	7,430	12,291	8,298	32	Killwangen	11,040	256	53	2,112	45,743	47,855	8,310	25	_	24	35,564		28	23	35
104,512	5,956	1,585	101,497	119,804	221,301	,	34	Baden	104,244	5,997	1,820	80,568	121,456	202,024	169,159	45	<u> </u>	268	-	19,277	3	8	6
26,620	915	1,208	29,897	41,068	70,965	41,436	47	Turgi	26,906	998	768	28,315	38,423	66,738	39,404	90	286	-	-	4,227	13	20	12
7,069	235	66	319,883	22,761	342,644	at the state of the state of the	80	Siggenthal	7,556	225	80	235,056	20,727	255,783	38,884	30	487	-	da - J aik	86,861	34	6	14
12,198	402	619	18,732	8,595	27,327	/	34	Döttingen	12,209	384	532	15,996	11,674	27,670	17,499	52	11	-	343	-	25	28	28
5,533	1,321	287	71,774	27,153	98,927	34,884	42	Roblenz	5,258	282	299	66,424	29,850	96,274	24,770	48	_	275	-	2,653	37	12	20
44,943	1,708	1,392	83,906	88,480	172,386	77,314		Brugg	49,115	1,836	1,890	83,067	108,442	191,509	76,973		4,172	-	19,123		7	9	8
15,891	822	56	8,756	10,024	18,780	/	06	Shinzuah	17,272	895	101	1,780	9,125	10,905	18,546	19	1,381	-	_	7,875	20	35	26
37,433	1,585	532	58,312	108,355	166,667		45	Wilbegg	39,808	1,993 59	524	42,111 7,368	123,635	165,746	66,344	82	2,375	407	- "	921	9	10	9
6,755 6 2,76 6	35 9,052	40 1,158	7,192 159,537	20,403	27,595 268,643	,	79 56	Ruppersweil Aarau	6,588 60,992	10,325	66 972	67,706	19,787 95,166	27,155 162,872	8,671 281,336	26 06	_	167	_	440	35	29	34
264,220	33,488	11,959	4,113,885	, ,	6,549,158	315,725	90	Remde Bahnen .	284,159	34,404	15,817	4,692,446	95,166 2,383,077	7,075,523	251,030	Uθ	10.020	1,774	- Bac act	105,771	5	11	5
~04,~40	35,400	11,000	±,110,000	~,700,410	0,049,108		_	Rittelbare Betriebe:	404,109	04,404	10,317	4,002,440	a,000,011	1,010,020	_	-	19,938	_	526,365	1-			
-	- 1	- 1	-	-	-	520,767	59	Einnahmen	-	-	-	-	- ,		563,142	88		-		_	. ,		
,767,931	119,908	5 2 ,912	8,472,798	8,472,798		5,857,521	67	Total	1,794,193	121,602	58,122	8,228,803	8,228,803	_	5,632,509	02							
					7 - 10		- 1							1 1									

Uebersight den Frequenz der Schweizerischen Rondostbahn im Jahre 1864.

Nach den Entfernungen.

		4	86:	B.						1	8 G /	4.		
	Per	fonen.			Vieh	60.5.	Stunden.		pe	rsonen.			Vieh	
I.	II.	m.	Total.	Gepack.	und Hunde.	Güter.		ı.	п.	III.	Total.	Bepack.	und Hunde.	Güter.
Anzahl.	Anzahl.	Unzahl	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.		Anzahl.	Unzahl.	Unzahl.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.
18	487	1,741	2,246	343	30	20,025	1/2		215	1,389	1,604	119	37	23,871
50	17,954	143,870	161,874	1,311	537	58,963	1	39	19,281	150,390	169,710	1,576	537	113,456
290	15 ,986	103,989	120,268	2,006	1 162	281,347	1/2	209	14,373	106,663	121,245	2,274	1,337	88,771
1,417	65,528	274,156	341,101	14,019	4,055	532,776	2	1,873	73,255	283,227	358,355	15,039	3,879	549,726
7	8,700	67,598	76,305	2,397	333	24,688	1/2	13	7,387	69,594	76,994	2,353	347	22,236
562	13,704	66,227	80,493	2,745	980	87,745	3	555	13,318	64,769	78,642	2,606	992	83,422
37	11,146	43,902	55,085	2,327	1,319	90,190	1/2	43	10,332	46,058	56,433	2,549	1,090	113,840
70	21,454	90,112	111,636	3 878	3,827	269,829	4	100	21,352	93,085	114,537	4,472	4,427	269,117
136	5,562	28,008	33,706	1,454	968	97,014	1/2	53	3,966	28,335	32,354	1,584	844	139,694
751	31,837	64,969	97,557	5,408	1,523	134,085	5	584	31,953	64,880	97,417	5,627	1,086	101,140
1,071	58,345	114,759	174,175	12,438	2.680	389,649	4/2	1,137	68,257	110,054	179,448	10,849	2,710	426,874
418	11,539	28,804	40,761	4,033	1,591	108,930	6	357	11,861	27,054	39,272	4,025	1,994	103,636
162	9,702	25,580	35,444	2,992	1,205	275,495	1/2	188	11,370	26,492	38,050	3,380	1,305	302,566
53	5,231	22,622	27,906	/ 1,392	1,100	379,519	3	60	6,419	22,809	29,288	1,678	1,175	264,491
2	661	6,339	7,002	324 765	1,800	30,787	1/2	4	662	6,393	7,059 15,318	534	979	36,658
158	3,547	11,144	14 849	1,236	607	92,798	8	235	3,496	11,587	21,229	1,075	1,159	100,114
12	5,101	15,762	20,875	1,529	1,783	175,555	1/2	14	5,256	15,959	23,994	1,284	2,706	125,828
65	7,275	16,499	23,839	5,929	1,336	99,555	9	62	6,832	17,100	35,014	1,645	1,028	63,325 279,525
1,223	12,497	25,679	39,399	670	949 7 50	377,427 110,508	1/2	943	9,786	24,285	8,963	4,864 799	589	97,042
53	2,138	7,215	9,406	26,645	3,618	1,485,024	10	45	1,620 47,327	7,298 78,605	130,739	25,493	893	1,718,848
5,405 1,426	51,717	78,385	135,50 7 13,032	1,206	268	140,181	1/2	4,807	5,918	6,130	13,135	1,187	4,774 251	101,621
1,420	5,90 7 83	5,699 506	589	39	558	39,040	11	1,087	5,918	443	499	80	752	59,262
1,459	15,742	41.718	58,919	5,531	2,578	339,015	1/2	1,433	15,880	39,893	57,206	5,985	3,984	327,652
560	4,213	5,727	10,500	2,237	1,976	538,825	13	345	4,132	7,308	11,785	2,783	2,011	630,749
- 500	256	508	764	46	89	25,378	1/2 13	-	77	322	399	32	34	12,275
10	268	975	1,253	137	478	23,310			623	1,181	1,804	93	425	26,278
11	800	2,114	2,925	276	4,292	30,629	1/2	15	969	2,554	3,538	357	4,660	31,954
	72	173	245	17	20	12,123	1/2	_	62	168	230	23	34	13,878
24	690	1,557	2 271	538	293	121,820	15	33	488	1,656	2,177	272	300	49,736
6	470	1,585	2,061	113	21	32,263	1/2	1	527	1,166	1,694	159	223	31,652
452	6,843	8,953	16,248	4,230	3,965	589,035	16	349	5,951	10,521	16,821	4,624	4,761	707,820
3	18	136	157	12	14	32,600	1/2	-	19	221	240	16	6	27,157
57	562	615	1,234	181	90	11,876	17	3 9	599	813	1,451	124	5	11,914
1,399	13,299	16,100	30,798	6 613	509	507,881	1/2	1,133	12,1 1	18,270	31,514	6,911	514	493,206
108	831	534	1,473	383	1,976	18,294	18	61	505	375	941	284	271	29,324
6	140	189	335	24	. 14	11,266	1/2	22	272	243	537	23	36	12,342
9	134	108	251	90	322	8,068	19	2	112	113	227	36	557	5,461
44	794	1,480	2,318	373	161	59,768	1/2	7	644	2,832	3,483	545	459	66,932
1	44	49	94	18		1,124	20		77	22	22	1	18	1,189
1	94	211	306	32	54	49,410	1/2	-	150	276	426	52	58	28,081
23	253	585	861	133	54	6,700	21	-	23	57	80	17	1	782
22	241	110	373	85	5	6,165	1/2	19	146	96	261	49	14	5,997
16	276	315	607	113	534	13,311	22	7	155	131	293	90 1,963	225	5,983
329	2,143	1,842	4,314	1,205	119	124,300	1/2	233	1,839	2,293 184	4,365 310	1,963	495	129,807
20	212	252	484	154	68	9,720	23	_	126 19	184	28	5	291	9,381 1,987
2	9	19	30	5	68	2,207	1/2	-	20	42	62	10	176	8,124
2	18	46	66	8	2	10,809	24		7	22	29	2	409	6,577
-	5	40	45	12	509	6,258	1 2	_	22	44	66	12	486	1,306
_	16	32	48		24	1,637	25	_	24	3	3		400	9 191
- ,	1	5	6 74	1 17		1,067	1/2	2	41	24	67	20	6	6,257
3	30	41	74	17 93	207	9,286	26		29	44	74	13	1,754	17,322
15	188	350	553	2,142	1 480	44,802	1/2	200	2,637	1,834	4,761	1,912	1,017	337,426
370	3,150	1,743	5 263		1,489	522,701	28	290	,					
18,338	417,916	1,331,677	1,767,931	119,908	52,912	8,472,798		16,400	422,477	1,355,316	1,791,193	121,602	58,122	8,228,803
												l	l	1

Alebersicht des Verkehrs der Schweizerischen Rordostbahn mit andern Bahnen

und Transitverkehr über die Nordostbahn im Jahre 1864.

						18	63.	•				18	64.		
				Bon ber 9	Rordojibahu.	Rach ber !	Nordostbahn.	ĩ	otal.	Bon ber 9	Nordostbahn.	Nach ber !	Nordostbahn.	Ti	total.
	1) Direkter	Berkehr der Mordoftbahn.		Perfonen.	Güter.	Perfonen.	Guter.	Personen.	Guter.	Berfonen.	Guter.	Perfonen.	Guter.	Perfonen.	Guter.
Biiridi: Bud: Rusern				Anzahl.	Bentner.	Anzahl.	Bentner	Anzahl.	Beniner.	Unjah!.	Bentner. 85,936	Unjahl. 10,727	3entner. 30,949	Unjahl. 20,935	Bentner. 116 885
Bereinigte Schweigerbahnen v	ia Ballifellen			93,821	361,731	99,580	303 895	193,401	665,626	97,209	357,720	101,424	342,414	198,633	700,134
				26,287	162,691 3,248	27,416	226,928 894	53,703	389,619 4,142	27,076	196 273 2,871	28 371	181,446 1,313	55,447	377,719 4,184
Schweig Centralbahn ,	" Aarau			61,504	607,332	62,787	1,792,517	124 291	2,399,849	62,444	380,546	62,412	2,163,006		2,543,552
Bernifde Staatebahn	gugern			1. P	1	_	-	_	_	89	3 000 3,022	78	1,913 3,918	167	4,913 6,940
Lausanne-Fribourg-Berne-	-Bahn	distriction of the end of the		1 493	15,841	1,779	19,844	3,272	35.685	2,154	12,646	2,569	21,591	4,723	34,237
Jura-Industriel				2,705 1,515	37,072 5,694	2,558 1,408	37,300 1,894	5,263 2 923	74,372 7,588	2,170 488	7 900 4,156	1,999 709	43,353 1,108	4,169 1,197	51 253 5,264
				3,793 536	117,497 17,191	4,198 389	142,252 6,314	7,991 925	259,749 23,505	1,202 439	6,332 6,043	1,157 456	6,420	2,359 895	12 752
Genf-Versoix				-	1000	- 369	- 0,314	923	- 23,303	3,211	62,914	2 211	5,832 190,147	5,422	11,875 253,061
Ligne d'Italie				8,002	1	8,517	_	16,519		18 9,345	_	9,913	- 50	30 19,258	_
R. Württ. Staatsbahn und T	tranfit über diefel	lbe		2,337	-	957	_	3.294	-	3,232	16,307	2,442	75,044	5,674	91,351
K. Baher. " "	" " "			1,937 35,326	98,211	1,431 35,591	577,023	3,368 7,0917	675,234	1,953 31,226	26 710 56,098	1,789 32,040	63,755 407,026	3,742 63,266	90,465 463,124
Rheinischer Berband				194	100	- 177	_	371	_	174	_	153	_	327	
			Total .	239,450	1,426,508	246,788	3,108.861	486,238	4,535,369	252,638	1,228,474	258,462	3,539,235	511.049	4,767,709
					Tra		die Nordostb				Tra	ınfit über t	die Nordostbi		
		kehr über die Aordostbahn.		-	a.		b	- I	otal.		a.	l	b.		otal.
a. Bercinigte Schweizerbahnen a. " "		nad Zürich=Zug-Luzern	b. vice versa		1	_	_	_	_	1,774 1,418	7,545 5,782	1,938 1,665	11,313 5,672	3,712 3,083	18,858 11,454
a. " "	" Ballisellen	" Berein. Schweizerb. via Winterth " Centralbahn via Narau	jur . b. " "	1,447 2,336	14,893 68,372	1,242 1,917	33,751 392,459	2,689 4,253	48,644 460,831	1,506 2,781	17,135 58,153	1,210 2,017	20,693 477,457	2,716 4,798	37,828 535,610
a. " "	" Binterthur	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	b. " "	3,351	69,476	2,655	168,414	6,006	237,890	3,359	66,878	2,333	196,001	5,692	262,879
a. " "	" Ballifellen	" " " Luzern	b. " "		4	= =	_	_	, =		1,887 1,273		312 325	_	2,199 1,598
a. " "	" Winterthur " Ballisellen	" Berner Staatebahn	b. " "	-	-		-	-	_		91	1	61	1	152
a. " "	" Winterthur " Ballifellen		abn . b. "	47	1,001	57	- 723	104	1'724	343	87 2,072	3 104	2,297	3 447	134 4,369
a. "	" Winterthur	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	" b. " "	90 92	3,869 648	102 72	1,523 3,078	192 164	5,392 3,726	168 81	3,982 592	152 235	1,121 2,472	320 316	5,103 3,064
a. " "	" Wallifellen " Winterthur	"Franco-Suisse-Bahn	b. " "	180	980	152	814	332	1,794	89	1,256	171	2,762	260	4,018
a. "	" Ballifellen	" Jura-Industriel	b. "	22 98	165 1,322	30 78	154 479	52 176	319 1,801	1 4	343 817	14 39	192 183	15 43	1,000
a. " "	" Winterthur " Ballifellen	" Beitbahn via Biel	b. " "	110	1,670	114	25,134	224	26,804	15	815	168	811	183	1,626
a. " "	" Winterthur " Ballifellen	" " " " · · · · · · · · · · · · · · · ·	b. " "	179 17	9,335 220	191 16	17,189 302	370 33	26,524 522	29 6	2,192 263	47 15	1,131 529	76 21	3,323 792
a. " "		,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	b. " "	29	3,252	28	467	57	3,719	31 79	2,675 1,289	19 66	1,240	50 145	3,915 38,107
a. " "	" Ballifellen " Binterthur	"Genf-Versoix	b. " "	=	Ξ		_			824	3,169	111	36,818 24,930	935	28,099
a. " "	" Ballifellen	"Ligne d'Italie	b. " "	-	= =	-	_	_	_	38	_	37	_	75 2	_
a. " "	" Binterthur " Ballifellen	" " " Srangöfifder Ditbahn	b. " "	263	-	381	_ ,	644	_	129		437	_	566	_
a. " "	" Winterthur	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	. b. " "	150	T.	203		353	_	107	1,384	199	636	306	2,020
a. " "	" Ballifellen	" R. Bayer. Staatsbahn und über " Gr. Bab. " " "	" b. " "	303	7,865	241	117,521	544	125,386	275	5,373	228 142	71,902	503	77,27
a. " "	" Binterthur " Ballifellen		" b. " "	253	6,552	286	32,575	539	39,127	143 4	4,039	- 142	15,303	285	19,34
a. " "	" Binterthur	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	b. " "	-	4			-	-	T.,	1.000	12	-	-	-
a. Burid-Bug-Lugern		ntralbahn via Aarau			1	_		_	_	111	1,003	- 12	2,266	123	3,269
a. " " "	" Lau	usanne-Fribourg-Berne-Bahn .	b. "	-	-	-	_	-	_	4° 8	15 3		12 27	4 8	30
a. " " "	"Fra	nnco-Suisse-Bahn	b. " "	_	Ī		_	_ =	_	-	6	-	5	-	1
a. " " "		itbabn via Bicl	b. " "	-	1	_	_	-	_	_ 1	1 10		63	_1	7
a. " " "	" Ge	" " Bern	b	-	+	_	_	-	-	25	18	-	8	25	2
a. " " "	" R.	Bürtt. Staatebahn und über biefe!b	e. b		=	=		_	_	125 136	3,208	28 60	3,892	153	7,10
a. " " "	" Gr	Baner. " " " " " " "	b. " "	-		-	_	-	479	68	9 070	41	1 050 13,570	109	1,050 22,640
a. Centralbahn via Aarau .		Bürtt. " " " " " " " " "	b ,, ,,	138 257	458	77 228	15	215 485	473	223	7,829	297	18,924	520	26,75
a. Lausanne-Fribourg-Ber	rne-Bahn " K.	Wirtt. " " " " "	i "	-	4	_	_	-			58 51		2,170 618	_	2,22
a. " " " " " " a. Franco-Suisse-Bahn .		Bayer " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	b. , ,		† ;†	-	1	=	1	-	36	1 - 2	926		96
a. " " "	" R.	Baner. " " " " "	b	_	-	-	_		- =		66 45		1,147 243	-	1.213
a. Jura-Industriel a. " "	, R.	Birtt. " " " " " "	b. " "	_ = 1	**	-		-	1 -	-	79	-	82	-	16 19
a. Beftbahn via Biel	. " R.	2Biirtt. " " " " "	b. " "		-		_	_	- =	= ,	19 15		173 109	_	12
a. " " "		Baner " " " " " "	b , , ,	, _	Ī	-	_	-		-	406	-	286	- 1	69 28
a. " " "	" R.	Bayer. " " " "	b. " "		Ī	_	-	_	_	_	128 113	_	156 1235		1,34
a. Genf-Versoix a		Bürtt. " " " "	b. "		- 11						5 009		15,759		20 76
			~ Y	9,362	190,078	8,070	794,599	17,432	984,677	13,905	216,281	11,791	936,930	25,696	1,153,211
, ,			Total . Gefammt-Total .		1,616,586	254,858		503,670			1,444.755		4,476,165		5,920,920

- I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahu = Gesellschaft vom Jahre 1864,
- II. Rechnung über die Vollendung des Baues der Schweiz. Nordostbahn vom Jahr 1864,
 - III. Bilanz auf 31. Dezember 1864

und

IV. Ausweis über den Reservetonto

auf 31. Dezember 1864.

1. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ginnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cté
Cinaujaien.						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.					6.0	
I all a second	9 949 404	00		141	N. Y	
I Bersonentransport	2,243,401	90 69				
II. Gepäcktransport	118,322					
	92,808	16				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	0.404	67				
V. Gütertransport	6,491	72				
v. Sutertransport	2,608,341	12	5,069,366	14		* 1
D Mittalhana Watnish Sainnahman			,	17		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.		13.3				
I. Bacht= und Miethzinfe	82,302	13				
II. Bergutung fur Benutung von Bagen ber Rorboft=						
bahn auf andern Bahnen	18,482	13	* * *,			
III. Binfe von ausgeliehenen Gelbern	238,155	74	100			
IV. Rettoertrag bes Wertftattebetriebes	104,227	67	3			
V. Rettoertrag des Dampfbootbetriebes	46,747	18				
VI. Rettoertrag ber Raufhausanftalt in Burich	838	47				
VII. Berschiedenes	72,389	56				
. 그 : 그런 하는 얼마 그는 얼마가 있는데 뭐요?			563,142	88	F 000 F00	
		. 4			5,632,509	0%
					101.000	
Uebertrag aus ber Betrieberechnung vom Jahre 1863			•		134,820	36
•			* 7			
			100		- No. 30 - 1	
Summa der Ginnahmen					5,767,329	41
					0,101,000	
				, t		
[. 캠프스 보다 이렇지 않는 사이트, 그런 기억, 10일 [2]			1			

Nordostbahn-Hesellschaft vom Jahre 1864.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
misgusen,						
					1	
A. Gisenbahnbetrieb.			100			
A. Cifenounnoeitieu.	7					
1. Centralverwaltung.		1				
1. Sigungegelber und Gehalte bee Berfonale ber Cen-		22				
tralverwaltung			114,539	39		
2. Reiseauslagen			3,709	97	100	
3. Miethe, Beizung und Beleuchtung ber Bureaulofale			6,426	84		
4. Bureaubedurfniffe, Druct- und Infertionstoften .			25,341	47		
5. Porti			2,786	47		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz bes Mobiliars			205	15		
Ur.				-	153,009	29
II. Unterhaltung der Bahn nebst Bubehörden.						
1. Befoldung bes Bahnauffichtsperfonals (Bahninge-						
nieure, Bahnauffeher und Bahnwarter)			296,736	67		
2. Bureaubedurfniffe bes Bahnauffichtsperfonals .			1,493	36		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals			9,881	06		
4. Unterhaltung bes Bahnförpers			10,309	56		
5. " ber Kunstbauten			22,849	70		
6. " des Oberbaues			81,307	55		
7. " ber Ginfriedungen, Barrieren u. f. f.			5,917	77		
8. " ber tednifden Ginrichtungen ber						
Bahnhöfe			9,053	18		
9. " ber Gebäude			46,433	19		
10. " b. Arbeitegeschirre d Bahnwarter u f f.			12,415	73		
11. Räumung von Schnee und Gis			1,653	71	498,051	48
III. Expeditionedienft.			ý	1 23	490,001	40
	1 27					
1. Allgemeine Rosten.						
a. Befolbung und Entichabigung ber Betriebs - Con- trole, ber Bahnhof- und Stationsvorsteher, ber						
Portiers und der Nachtwächter	131,822	91				
b. Bekleibung berselben	3,536	44				-
c. Büreaufosten	8,371	38				
d. Beleuchtung und Beizung ber Bureaux	28,502	38				
c. Erganzung, Unterhalt und Affekuranz bes Inventars	21,584	72		2.1		
or organization and Affectioning bes Indentates	£1,004	12	193,817	83	2 3 1	1
Uebertrag .			193,817	83	651,060	77
theoretting .	•		100,017	00	001,000	

1 Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ansgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
241129112411			24	7		-
llebertrag .			193,817	83	651,060	77
2. Berfonen = Dienft.		1 . 1	100,011	00	001,000	
a. Befoldung und Entichadigung ber Einnehmer, Ge-					, , , , , ,	
pad = Expedienten und Gepäckträger	67,318	90				
b. Befleidung berfelben	2,277	37				
c. Druckfosten	15,904	92				
d. Erfanleistungen	132	55				
	102	-55	85,633	74		
3 Güter = Dienft.						
a. Befoldung und Entschädigung der Guter-Expedien-	-01.00#					
ten, ber Guterichaffner, ber Guterarbeiter u. f. f.	324,285	50				
b. Befleidung berfelben	2,265	66				
c. Druckfosten	19,051	18				
d. Erfatleiftungen	6,495	67				
e. Affefurang ber Guter	7,412	80	359,510	81		
IV. Cransport-Dienst.			333,310		638,962	38
1. Allgemeine Roften.						
a. Befoldung und Entschädigung ber Beamten und		. `				
Ungestellten der Materialberwaltung	13,689	02				
b. Bureautoften, Geizung und Beleuchtung	3,515	53				
c. Affefurang ber Materialvorrathe	447	05				
d. Beleuchtung ber Bahn und ber Bahnhofe, Gigna-	777	00				
listrung	32,842	37				
	02,042		50,493	97		
2. Rosten des Fahrdienstes.						
a Besoloungen, Löhne und Entschädigungen ber Bug-						
führer, Kondufteure und Wagenwärter	170,629	55	20 0.0		a a laboration	
b. Bekleidung berfelben	8,448	29				
c. Unterhalt und Erneuerung ber Wagen fammt Mus-						
ruftung und Referveftuden	227,199	39				
d. Del und Schmiere fur bie Wagen	4,750	44				
e. Beleuchtung und Beizung berfelben	6,470	35				
f. Affeturang ber Wagen	3,257	60				
g. Vergütung für bie Benutung frember Bagen	36,079	55	456,835	17		
Uebertrag .		l . l	507,329	14	1,290,023	15
	•	.	201,000		1,200,000	

Nordostbahn-Hesellschaft vom Jahre 1864.

b. Bekleibung besselben	96 94 84 92 22 63 23	507,329	14	1,290,023	15
3. Zugfraftefosten. a. Besolbungen, Löhne, Stundengelder und Ersparniß= prämien des Maschinenpersonals	96 94 84 92 22 63 23	001,023	14	1,20,00	10
a. Besolbungen, Löhne, Stundengelber und Ersparniß- prämien des Maschienpersonals	94 84 92 22 63 23				
prämien des Maschinenpersonals	94 84 92 22 63 23				
c. Büreaukoften, Heizung und Beleuchtung	84 92 22 63 23				
d. Brennmaterial	92 22 63 23				
e. Schmiermaterial	22 63 23				
f. Buhmaterial 5,948 g. Wasserpumpen, Holzschen und Vorwärmen . 16,407 h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Auskültung und Reservestücken	63 23 58				
g. Wasserpumpen, Holzschneiben und Vorwärmen . 16,407 h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Unskültung und Reservestücken	23 58				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lofomotiven fammt Ausruftung und Refervestücken	58				
Ausruftung und Refervestücken 159,775					
i Office upon har Rafamatinan	00				
i. Apekurang der Lokomotiven	60				
		662,419	92	1,169,749	06
				1,100,740	
V. Bahntelegraphie	.			11,789	44
VI. Verschiedenes				32,095	89
Summa				2,503,657	54
Sievon ab:					
Die Entschädigung für die Beforgung bes Betriebedienstes auf					
ber Linie Burich = Bug = Lugern, betragend	.			310,333	31
Restbetrag der Ausgaben des Eifenbahnbetriebes	.			2,193,324	23
B. Berzinfung ber Anleihen				1,224,481	87
C. Ginlage in den Reservesond (5% bes Reinertrages)				178,700	25
D. Dividende für die Aftien				2,009,560	_
Uebertrag auf die Betrieberechnung vom Jahre 1865				161,263	06
Total gleich ber Ginnahme		•	•	5,767,389	41

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

	Fr.	Cti
Ginnahmen.		
Saldo der Rechnung vom Jahre 1863	1,724,174	09
Einzahlung des neuen $4\frac{1}{2}$ % Anleihens von 5 Millionen Franken	5,000,000	_
Summa .	6,784,174	09

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1864.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.			7-1-2-1			-
Agemeine Berwaltung.						
C T W						
Berftellung ber Aftien und Obligationen	•		2,850	-		
Provifionen und Cours-Bergutungen			15,700			
Gehalte und Entschädigungen ber Direttion und bes Ber=						
waltungsrathes			2,889	88		
Gehalte des Administrations=Bersonals			4,096	82		
Reiseauslagen			227	83		
Popporti und Kommissionskoften			487	26		1
Druck- und Infertionstoften			601	09		-
Miethzinse, Beizung und Beleuchtung		.	521	12		
Bureautoften			673	55		
Bibliothef und Zeitungen	a je		193	18		
Berschiedenes		.	86	40		
- The state of the				10	28,327	1
echnisches Rentralbilingen (fullbare Dubuit, Wanantaitan)					,	
echnifches Bentralburean (frühere Rubrif: Borarbeiten).			4.000	00		
Gehalte, Reifeauslagen und Löhne			1,839	62		1
Inventarstücke		.	_	_		
Materialien		.	22	60		
Berfchiedenes		.	281	22	0.440	1
					2,143	4
gpropriation.				v		1
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			63	93		
			100,317	73		
Entschädigungen.	•	1 1	1,616	83		
Schahungs= und Gerichtskosten	•		164	30		
~			104	30	102,162	7
ahubau.						
			N			
Allgemeines.			14.1	1		
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	11,059	03				
Inventarftude	36	-		.		
Materialien	297	60				
Bureautoften .	471	09				
Berichiebenes .		_				
			11,863	72		
						-

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

			-	-		
Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
777 9 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7						
					4	
llebertrag .		.	11,863	72	132,633	36
Unterbau.						
Erdarbeiten	1,568	86				
Stühmauern	1,903	94				
Tunnels		-				1
Bruden, Durchläffe und Kanale	3,996	19		1	1	1
Wegbauten	4,033	72				
Uferbauten	3,098	77			1	
Bettung	6,304	71				
Berfchiedenes	_	-	00.00			
Oberbau.			20,906	19		
Schwellen	4,170	27		1: 1	1	
Schienen und beren Befestigungemittel	11,037	93			1	
Wegübergange	_	-			Į.	
Legen bes Oberbaues	5,662	50				
Ginfriedungen, Barrieren, Berbottafeln, Gradientenzeiger ac.	1,233	-			1	
Berschiedenes	_	-				
Bahnhöfe und Stationspläte.			22,103	70		
Sochbauten und Ginfaffungsmauern ber med. Borrichtungen	124,575	68				
Beiden, Kreugungen, Drehfdeiben, Schiebbühnen	5,046	93				
Baffer-Refervoire, Bormarmteffel, Wafferleitungen	6,080	52				۱, ا
Sebfrahnen und Brudenwaagen	4,797	96	1	1		
Technische Ginrichtung ber Werkftatten	1,422	73		1		
Berfchiebenes	_	_			- 0.50	
			141,923	82		.
Betriebs Inventar.					196,797	43
Lokomotiven und Tender		.	_			
Wagen			8,764	19		
Für die Bureaux ber Sauptverwaltung und Kontrole .			525	90	2.0	
" " Materialverwaltung		.	_			
" " Reparaturwertstätten, stehende Dampfmaschinen .			-	-	A	
" " Werkzeugmaschinen				-		
" " Berfzeuge und Requisiten .			73	97		
" " Bahnhofverwaltungen			5 960	39		
Gerathichaften fur ben Bahnbienft	.		622	39		
Dampf= und Schleppboote			_	-	14 16	g.
					15,946	84
Total der Ausgaben .					345,377	63
				-		-
w		4		*#		18

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1864.

		Fr.	Cts
9	dechnungs = Abjchluß.		
Summa der Ginnahmen		6,724,174	09
Summa ber Ausgaben		. 345,377	63
	Saldo auf nene Rechnung	6,378,796	46
	Survey and none recogning	0,345,490	- 40
	Control of the contro		

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	. Fr.	©t8
Rettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom			*0 004 mm*			
31. Dezember 1863	•		52,901,775	91		
Mettobetrag ber Ausgaben für bie Bollenbung bes Bahnneges im Jahre 1864 laut Rechnung vom 31. Dezember 1864	/		345,377	63		
Rettobetrag ber Bauausgaben per 31. Dezember 1861					53,247,153	54
Reftirender Rapitalfaldo					6,378,796	46
					3,3.3,.00	
Ausweis biefes Salbo: Aktiva.						
	163,716	85	1.1		and a the ci	
Kassa-Konto	262,460					
Werthpapiere	577,527	79				
Waterial-Konto (incl. Sometten und Schenen) Werkftätte-Konto (Borräthe an Achfen, Räbern, Bandagen 20.)	331,972	19				
Liegenschaften-Konto	354,627	24				
Sfonto-Gefdaft	1,429,825	68				
Diverse Hauptbuch-Debitoren	894,815	77				
Ausgelooste und zuruchbezahlte 3 % Obligationen	326,200	_				
Cinzablungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Cisen- bahnunternehmung Jürich-Auge-Luzern	6,000,000	_				
Tit. Negierung des Kantons Bug (für fie geleistete Eins zahlungen auf die Eisenbahnunternehmung BurichsBugs Lutern)	800,000	_	,			
Cinzablungen der Nordoftbahn-Gefellschaft auf die Eifen- bahnunternehmung Bulach-Negensberg	600,000	_	11,741,145	52		
Paffiva.						
Diverse Sauptbuch-Rreditoren	1,464,887	29				
Betriebs-Konto der Nordostbahn (Uebertrag von der Betriebs-	101 000	00				
rechnung vom Sahre 1864 auf Diejenige vom Jahre 1865)	161,263	06				
Reserve-Konto der Mordostbahn	2,017,427	24				
Betriebs-Konto Bürich=Bug-Luzern (Uebertrag v. d. Betriebs- rechnung vom Jahre 1864 auf diejenige vom Jahre 1865)	37,717	86			* 124	
Salvo ber Baurednung ber Gifenbahnunternehmung Burich=	1,240,616	55			10.2	
Bug-Luzern	37,333	31				
Refervefond ber Cifenbahnunternehmung Burich=Bug=Luzern Salvo der Baurechnung der Cifenbahnunternehmung Bulach=	97,999	91				
Regensberg	403,103	75				
oreginavely			5,362,349	06		
			6,378,796	46		
	-			-	59,625,950	_
pl said to the said of the sai						-

Hesellschaft auf 31. Dezember 1864.

Rreditoren.		Fr.	Cts	Fr.	Ct
Aftientapital				28,708,000	-
Obligationen.				revolution in	
	Fr. 326,200. — " 491,750. —	817,950	-		
4 %		12,100,000			
4 1/2 % { Fr. 3,000,000. — (Neues im einbeza	Rechnungsjahre ihltes Unleihen)	8,000,000	-		
5 %		10,000,000	_		
				30,917,950	
	A C				
normals of markets					
•		*5			
		e jan e I ene e I in		A manager of the second of the	
		•		5 9,625,950	_

Ausweis über den Reserve=Konto der Schweizerischen Bordostbahn auf 31. Dezember 1864. IV.

Fr.	. Cts
Cinnahmen	
Salvo vom 31. Dezember 1863	9,105 09
Einnahme im Jahre 1864.	
5 % bes Mettoertrages der Mordostbahnunternehmung im Jahre 1864 17	8,700 25
Cumma . 2,027	,805 84
Ansgaben.	
anyguven.	
Betrag ber Koften fur ben Umbau bes Schleppbootes "Frauenfelb" . 1	0,378 10
Salvo auf neue Rechnung	7,427 24
Summa . 2,027	805 34