

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: 11.01.2026

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

PS 1211864 R. A.
Prat 3369

Zwölfter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1864.

Zürich,
Druck von Drell, Füssli und Comp.
1865.

Zwölfter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 29. April 1865

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.



Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren zwölften, das Jahr 1864 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Die zum Behufe der Beschlußfassung über die Fortführung der Nordostbahn bis Nordschach auf den 27. Oktober abhin außerordentlich einberufene Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn hat nach Anhörung eines, die obwaltenden rechtlichen und eisenbahnpolitischen Verhältnisse einläßlich erörternden, Referates der Gesellschaftsbehörden beschloffen: „Die Direktion wird bevollmächtigt, in Betreff der Fortführung der Nordostbahn bis Nordschach alle diejenigen Erklärungen abzugeben, beziehungsweise Maßregeln zu ergreifen, welche sie in Würdigung der jeweiligen obwaltenden Umstände für geeignet erachtet. Schlußnahmen der Direktion, in Folge welcher die Nordostbahngesellschaft zu der Ausführung einer Verbindungslinie zwischen der Nordostbahn und Nordschach in der einen oder andern Richtung verpflichtet wird, bedürfen jedoch der Bestätigung des Verwaltungsrathes.“ Auf Grund dieser Vollmacht wurde von uns alsdann, nachdem wir vorher von dem Verwaltungsrathe dazu autorisirt worden waren, durch Vermittelung des h. Regierungsrathes des Kantons Zürich zu Händen der h. Regierung des Kantons St. Gallen, welche uns dafür eine Frist angesetzt hatte, die Erklärung abgegeben, „daß die Nordostbahngesellschaft von dem Rechte Gebrauch mache, welches ihr gemäß dem einschlägigen Vertrage zwischen St. Gallen und Zürich vom 17./18. Dezember 1852, sowie zwischen St. Gallen und Thurgau vom 7. Juni/30. September 1853 in Betreff der Fortsetzung der Nordostbahn „nach Nordschach zum Schienenanschlusse an die von dort weiter führenden Bahnen zustehen.“ Die h. Regierung von St. Gallen fand jedoch diese Erklärung für ungenügend. Sie ließ uns daher unter'm 2. November abhin, abermals durch Vermittelung der h. Regierung von Zürich, die Aufforderung zugehen: die bestimmte Erklärung abzugeben, ob wir von dem der Nordostbahngesellschaft zustehenden Prioritätsrecht auf Erbauung einer Eisenbahn von Romanshorn nach Nordschach Gebrauch zu machen gedenken, und — bejahenden Falles — ein Konzessionsbegehren für diejenige Strecke dieser Linie einzureichen, welche auf St. Gallischem Gebiete liegt. Hiefür wurde uns eine „zweite und letzte Frist“ bis zum 16. November mit dem Bedeuten eröffnet, daß wenn „diese Frist unbenutzt verstreichen oder während derselben eine nur ungenügende Antwort ertheilt und kein Konzessionsgesuch gestellt werden

„sollte, die Regierung von St. Gallen alsdann im Falle sei, anzunehmen, daß die Nordostbahngesellschaft auf ihr Prioritätsrecht Verzicht leiste“. Wenn wir nun auch aus den in der außerordentlichen Generalversammlung näher entwickelten Gründen, vom Standpunkte der allgemeinen schweizerischen Verkehrs-Interessen aus, die Abzweigung von Amrisweil, anstatt von Romanshorn, nach Rorschach fortwährend als die rationellere ansehen müssen, so konnten wir uns dagegen nicht verhehlen, daß gegenüber dem Kanton St. Gallen der Nordostbahngesellschaft lediglich ein Anspruchsrecht auf die Konzession für eine Linie von Rorschach nach Romanshorn zusteht und daß alle Veranlassung vorliegt, nicht eine Gefährdung dieses Rechtes herbeizuführen. Angesichts der von der h. Regierung von St. Gallen anberaumten Präklusivfrist durften wir daher nicht anstehen, die von der Nordostbahngesellschaft geforderte Erklärung in bejahendem Sinne abzugeben und damit gleichzeitig das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für die auf St. Gallischem Gebiete liegende Strecke jener Linie zu verbinden. Dabei ermangelten wir übrigens nicht, folgende weitere Erklärung beizufügen: Indem die Nordostbahngesellschaft diesen Schritt thue, um der ihr zustehenden Berechtigung zur Herstellung einer Verbindungslinie zwischen der Nordostbahngesellschaft und Rorschach auf keinen Fall verlustig zu werden, erachte sie es hinwieder in ihrer Pflicht, gleichzeitig auszusprechen, daß nach ihrem Dafürhalten die öffentlichen Interessen der beteiligten Kantone und der Schweiz die Abzweigung der Verbindungslinie mit Rorschach in Amrisweil und nicht erst in Romanshorn erheischen. Sie erkläre sich deshalb auch geneigt, falls die Ausführung der Linie von Amrisweil nach Rorschach, statt derjenigen von Romanshorn nach Rorschach, hoheitlich zugelassen werden sollte, die erstere Bahn zu den gleichen Konzessionsbedingungen zu bauen und zu betreiben, auf welche sie für die Linie Romanshorn-Rorschach Anspruch habe. Sie erkläre endlich, daß sie, falls die Linie Amrisweil-Rorschach in solcher Weise zur Ausführung käme, dem Zustandekommen einer Linie Amrisweil-Constanz kein Hinderniß in den Weg legen würde, während sie hinwieder, wenn die Verbindungslinie in der Richtung von Romanshorn nach Rorschach gebaut werden müsse, an dem ihr in Betreff einer Linie Romanshorn-Constanz zugesicherten Ausfluß unbedingt festhalten werde. Diese Erklärung wurde auch von Seiten unseres Abgeordneten gegenüber der Abordnung der h. Regierung von St. Gallen beim Beginn der mündlichen Verhandlungen wiederholt, welche in Folge unseres Konzessionsgesuches zum Zwecke einer Verständigung über die Konzessions-Bestimmungen eröffnet worden waren. Die Regierung von St. Gallen beharrte aber unabänderlich auf der Verweigerung der Konzession für die Abzweigung in Amrisweil, weshalb die Verhandlungen auf der Basis einer Verbindungslinie Rorschach-Romanshorn stattfinden mußten. Die Unterhandlungen mit der Lit. Regierung von St. Gallen über den Inhalt der Konzession sind nunmehr zu Ende geführt und nach einer Mittheilung dieser Behörde wird sie den vereinbarten Konzessions-Entwurf dem h. Großen Rathe ihres Kantons zur Genehmigung vorlegen. Nach dem Konzessions-Entwurf ist 15 Monate nach erfolgter Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung mit den Erdarbeiten zu beginnen. Der übrige Inhalt stimmt im Wesentlichen mit demjenigen der Konzessionen für die andern Nordostbahnstrecken überein. — Was die Konzessions-Erwerbung für das thurgauische Territorium anbelangt, so haben wir, im Hinblick auf die von Seiten vorberatender Stellen des Kantons Thurgau in dieser Eisenbahnfrage beobachtete

Haltung, uns veranlaßt gesehen, in Wahrung der vertragsgemäßen Rechte der Nordostbahngesellschaft, unter'm 19. November abhin bei der h. Regierung des Kantons Thurgau für sich und zu Handen des dortigen h. Großen Rathes das Gesuch um die Ertheilung der Konzession für die auf thurgauischem Gebiete liegende Strecke der Verbindungslinie R o m a n s h o r n = M o r s c h a c h zu stellen. Bei Einreichung dieses Gesuches haben wir übrigens, im Einklange mit dem dießfalls gegenüber dem Kanton St. Gallen beobachteten Verhalten, auch zu Handen des h. Großen Rathes des Kantons Thurgau die Geneigtheit ausgesprochen, der Linie Romanshorn=Morschach eine Linie Amrisweil=Morschach substituiren zu lassen, b e i f ü g e n d , „daß die Nordostbahngesellschaft in diesem Falle einer Fortsetzung der letztern Linie von „Amrisweil nach Konstanz kein Hinderniß in den Weg legen würde, während sie hinwieder, falls die „Verbindungslinie in der Richtung von Romanshorn nach Morschach gebaut werden müßte, an dem ihr „in Betreff einer Linie Romanshorn=Konstanz zugesicherten Ausschluß unbedingt festhalten werde.“ Der Entscheid des h. thurgauischen Großen Rathes in dieser Frage ist bekannt: er geht dahin, es sei der Nordostbahngesellschaft die verlangte Konzession für die auf thurgauischem Gebiete liegende Strecke der Verbindungslinie von R o m a n s h o r n nach M o r s c h a c h nach dem Vertrage von 1852 zu erteilen. Gleichzeitig hat der Große Rath, unter Hinweisung auf die bestehenden Verträge, das Gesuch des „Seethal-Komite's“ um Ertheilung der Konzession für eine Linie Romanshorn=Konstanz einstimmig abgewiesen. Die Unterhandlungen zwischen dem h. Regierungsrathe des Kantons Thurgau und der hiesigen Verwaltung über die Details = Bestimmungen der Konzession sind gegenwärtig im Gange. Wir haben nicht ermangelt, die oben erwähnte Erklärung zu Gunsten der Abzweigung in Amrisweil auch bei Eröffnung dieser Verhandlungen zu erneuern.

Mittels Kreis Schreibens vom 3. Oktober abhin hat der h. s c h w e i z e r i s c h e B u n d e s r a t h den sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen die Bestimmungen des Art. 3 des Bundesrathsbeschlusses vom 11. August 1858 in Erinnerung gebracht, gemäß welchen die Bahnverwaltungen dem Postdepartement allfällig beabsichtigte Fahrplan = Aenderungen jeweilen 14 Tage vor deren Ausführung zur Kenntniß zu bringen haben. Dabei wurde von dem h. Bundesrathe die strikte Befolgung dieser Vorschrift verlangt, sowie im Weiteren die Erwartung ausgesprochen, daß sich die Bahnverwaltungen über einen gleichzeitigen Beginn der Fahrtrordnungen, sowie auch über die gegenseitigen Anschlüsse rechtzeitig verständigen, und der Wunsch beigelegt, auch die eidgenössische Postverwaltung zu den Fahrplan-Konferenzen der Bahnen in geeignet scheinender Weise beigezogen zu sehen. Eine größere Stabilität in den Kurszeiten der Bahnzüge, ein fester und für alle Bahnen gleichzeitiger Termin für den periodischen Fahrtenplan = Wechsel und endlich eine möglichst frühzeitige endgültige Feststellung auch der Details der Fahrpläne liegt gewiß ebensosehr in den Wünschen der Bahnverwaltungen, als in denjenigen der eidgenössischen Postverwaltung. Leider ist aber auch hier die Macht der Verhältnisse stärker, als der Wille der einzelnen Menschen. Hätten die schweizerischen Bahnverwaltungen bei Aufstellung ihrer Fahrpläne, neben den Bedürfnissen des Lokalverkehrs der eigenen Linien, je nur das gehörige Zueinandergreifen der Züge auf dem s c h w e i z e r i s c h e n Gebiete wahrzunehmen und könnten sie dabei die Verbindungen mit dem Ausland ignoriren, so ließe sich

den Wünschen des Postdepartements gar leicht entsprechen. Ohne Zweifel hat aber das Publikum das Recht, zu verlangen, daß die Bahnverwaltungen bei Feststellung des Fahrtenplanes auch auf angemessene Verbindungen mit den andern Ländern Europa's Bedacht nehmen. Geschieht aber dieses, so liegt die Bestimmung des Zeitpunktes für den jeweiligen Fahrplanwechsel sowie die abschließliche Festsetzung der Kurszeiten nicht mehr in den Händen der schweizerischen Bahnen. Dieselben sind in dieser Beziehung alsdann abhängig von ihren auswärtigen Anschlußbahnen, wie diese ihrerseits wieder abhängig sind von den Fahrplänen der rückliegenden Bahnen. In keiner einzigen Abtheilung des Bahnbetriebes ist im Allgemeinen die freie Action der einzelnen Bahnverwaltungen so sehr beschränkt, wie hinsichtlich der Festsetzung der Kurszeiten der Bahnzüge. Für die Nordostbahn z. B. sind nach Außen zunächst die Fahrpläne der badischen, württembergischen und bayerischen Staatsbahnen maßgebend. Die Verwaltungen dieser Bahnen haben nun aber selbstredend auch in der Richtung nach Westen, Norden und Osten für die möglichst genaue Coincidenz ihrer Züge mit denen der betreffenden Anschlußbahnen zu sorgen, und die Interessen, die sie in diesen Verkehrsrichtungen zu wahren haben, überwiegen diejenigen in der südlichen Richtung dermaßen, daß sie im Widerstreit dieser Interessen, wie die Erfahrung wiederholt bewiesen hat, in der Regel die letztern den erstern unterordnen müssen. Wirksame Zwangsmittel stehen uns daher gegenüber den ausländischen Bahnverwaltungen nicht zu Gebote. Die Inkonvenienzen eines solchen Standes der Dinge machen sich natürlich auch für die Postverwaltungen der andern Staaten fühlbar; und dennoch sind sogar die Behörden derjenigen Länder, in denen der Betrieb der Eisenbahnen und der Posten in einer Hand, in der Hand des Staates vereinigt ist, unermöglich, denselben Abhülfe zu verschaffen. Bisher haben die schweizerischen Bahnverwaltungen ihre Fahrtenpläne wohl ohne Ausnahme dem Postdepartement in der vorgeschriebenen Frist eingereicht, allein die Rücksichtnahme auf möglichst geeignete Einflüsse nach Außen hat dieselben eben häufig genöthigt, in den Kurszeiten nachträgliche Modifikationen eintreten zu lassen. Die von der Postverwaltung geforderte strikte Befolgung der oben erwähnten Bestimmung des Bundesrathsbeschlusses vom 11. August 1858 mußte unter den gegebenen Verhältnissen mit Nothwendigkeit eine Vernachlässigung der internationalen Verbindungen nach sich ziehen. Möglichst beschleunigte Verbindungen mit Frankreich, Belgien, Holland, mit Baden, Württemberg, Bayern, mit den Rheinlanden, mit Sachsen, Preußen, Oestreich u. s. f. sind aber nicht bloß für den Touristenverkehr, sondern bei den weitverzweigten Handelsbeziehungen der Schweiz selbstverständlich auch für unsern Briefverkehr von ungemeiner Wichtigkeit. Unser Handel und unsere Industrie dürften es daher den Behörden kaum besonders Dank wissen, wenn sie eine etwas gemächlichere Abwicklung der postdienstlichen Vorbereitungsarbeiten für die Einführung der jeweiligen neuen Fahrtenpläne auf Unkosten der internationalen Verbindungen erkaufen wollten. Die von der Postverwaltung gerügten Uebelstände haben ihren Ursprung fast ausschließlich in dem Bestreben der Bahnverwaltungen, die Kursverbindungen zwischen den einzelnen Gliedern des mitteleuropäischen Bahnnetzes möglichst zweckmäßig und möglichst ineinandergreifend zu gestalten. Diese Bestrebungen haben hinwieder, vermöge der durch sie erzielten Beschleunigung des internationalen Korrespondenzverkehrs, auch der schweizerischen Postverwaltung, und zwar ohne irgend welches Hinzuthun von ihrer Seite, Vortheile gebracht, gegen

welche die damit für den Postdienst verknüpften Uebelstände gänzlich verschwinden. Uebrigens ist zuversichtlich zu hoffen, daß wenn einmal alle Hauptstränge des kontinentalen Bahnnetzes hergestellt sein werden, alsdann auch in die Kursverhältnisse der einzelnen Bahnen die wünschbare Beständigkeit eintrete. Gerade der Umstand, daß beinahe jedes Glied des mitteleuropäischen Bahnsystems hinsichtlich des Fahrtenplanes in höherem oder geringerem Maße von den übrigen Gliedern desselben abhängig ist, läßt bei der so bedeutenden Zahl der dabei betheiligten Verwaltungen die endgültige Festsetzung der Fahrtenpläne auf allgemeinen Konferenzen als eine Unmöglichkeit erscheinen. Die Fahrtenplan-Verhältnisse werden daher, namentlich was die Details der Bahnzüge betrifft, meist nur von Bahn zu Bahn geordnet, und die dießfälligen Verhandlungen lassen sich in der Regel nur wenige Tage vor dem Anfangstermin des neuen Fahrtenplanes nach allen Seiten hin abschließend zu Ende führen. In dieser Beziehung scheint der Wunsch des Postdepartements, zu den Fahrtenplan-Konferenzen beigezogen zu werden, auf einer irrigen Auffassung der tatsächlichen Verhältnisse zu beruhen. — Mit Rücksicht auf alle vorliegenden Verumständungen haben die schweizerischen Bahnverwaltungen in einer, vom 17. Januar l. J. datirten Collectiv-Antwort an den h. Bundesrath das bisherige Verhalten der Bahnverwaltungen einläßlich gerechtfertigt und die Schwierigkeiten auseinandergesetzt, die sich der Entsprechung des Begehrens der Postverwaltung entgegenstellen, Schwierigkeiten, die vorherrschend in dem Bestreben einer möglichst umfassenden Fürsorge für die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ihren Grund haben. So viel uns bekannt, hat der h. Bundesrath, nach Einsicht der Collectiv-Verantwortung der Bahnverwaltungen, beschlossen, der Sache für einstweilen keine weitere Folge zu geben.

Wir haben in unserm letztjährigen Berichte mitgetheilt, daß zwischen dem schweizerischen Postdepartement einerseits und den Direktionen der Nordost- und Centralbahn anderseits ein Vertrag abgeschlossen worden sei, welcher die Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen, und zwar vorerst auf den Linien Zürich-Olten, Olten-Basel, Olten-Luzern und Olten-Bern resp. Biel bezwecke, daß aber dieser Vertrag wegen Nichtgenehmigung desselben von Seiten des Verwaltungsrathes der Centralbahn seine Vollziehung noch nicht habe finden können. Seither hat die Frage keine großen Fortschritte gemacht. Es sind zwar in der neuesten Zeit von Seiten des Postdepartements die Verhandlungen darüber wieder aufgenommen worden, allein es läßt sich noch nicht voraussagen, ob dieselben diesmal zum Ziele führen werden oder nicht.

Das eidgenössische Departement des Innern hat mittelst Kreis Schreibens vom 27. Juli v. J. den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein Frage-Schema zur Vernehmlassung übermittelt, das die Grundlage für eine schweizerische Eisenbahn-Statistik bilden soll. Dabei wurde von Seiten des Departements die Bemerkung beigelegt: „bei Anhandnahme dieser Statistik gehe es von der Voraussetzung aus, daß sämtliche Bahnverwaltungen das dem Schema entsprechende, gehörig bearbeitete Material dem eidgenössischen statistischen Bureau unentgeltlich zur Verfügung stellen werden, und zwar sowohl für die erste Anlage als für die spätere alljährliche Fortsetzung und ferner, daß sich die Verwaltungen zur Abnahme einer Anzahl Exemplare von jedem Jahrgang um den Buchhändler-

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

Auf Grund der in unserm Geschäftsbericht über das Jahr 1862 näher erwähnten Vereinbarung mit dem eidgenössischen Postdepartement über die Benutzung der Bahn-Telegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen sind im Laufe des Berichtsjahres auch die Stationen Müllheim, Schinznach und Lurgi für die Beförderung von Privat-Telegrammen eingerichtet worden.

Die von dem Gotthardt-Ausschuß veranlaßten technischen und kommerziellen Expertisen über das Projekt einer Gotthardbahn sind nunmehr zu Ende geführt. Das kommerzielle Gutachten ist schon im vorigen Spätsommer publizirt worden. Die Veröffentlichung des technischen Gutachtens wird dieser Tage erfolgen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen berechtigen unser Erachtens zu den besten Erwartungen für die Realisirung des Projektes. Allerdings wurde durch dieselben neuerdings konstatirt, daß das Zustandekommen der Gotthardbahn namhafte Geldopfer von Seiten der dabei zunächst interessirten Länder voraussetzt. Diese finanzielle Schwierigkeit haftet aber nicht bloß dem Gotthardbahn-Projekte, sie haftet auch allen übrigen schweizerischen Alpenbahn-Projekten an. Dagegen geht aus jenen Untersuchungen hervor, daß, wofern anders allseits der Uebergang über den Berg in einer Höhenlage bewerkstelligt werden will, welcher für die Konkurrenzfähigkeit der Bahn und die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes die meiste Gewähr darbietet, die technischen Schwierigkeiten und in Folge dessen auch die Baukosten beim Gotthard nur unerheblich größer sind, als bei demjenigen Pässe, den man unter diesem Gesichtspunkte bisher als den bevorzugtesten zu betrachten gewohnt war, während hinwieder vom kommerziellen Gesichtspunkte aus keiner seiner Mitbewerber mit dem Gotthard auf die gleiche Linie gestellt werden kann, so zwar, daß dieser Paß allein als befähigt erscheint, allen den großen Verkehrs-Interessen gerecht zu werden, die sich an die schweizerische Alpenbahn knüpfen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Im Berichtsjahre ist endlich auch die Verwaltung der Ligne d'Italie den schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen beigetreten, in Folge wessen dann auf den 1. Januar 1865 der direkte schweizerische Eisenbahnverkehr auch auf die Stationen dieser Linie ausgedehnt wurde.

In Folge Beschlusses der schweizerischen Eisenbahn-Konferenz ist das im Jahr 1862 errichtete schweizerische Abrechnungsbureau, dessen Hauptaufgabe in der Ausscheidung der Tarantheile der einzelnen Bahnverwaltungen in dem mehr als zwei Bahnverwaltungen umfassenden direkten Verkehr bestanden hatte, im verwichenen Monat wieder aufgehoben worden. Die Veranlassung zu dieser Schlußnahme gab die Erklärung der Verwaltungen der, nunmehr zu einer Betriebsunternehmung vereinigten Westbahn, Freiburger- und Franco-Suisse-Bahn, daß unter den veränderten Verhältnissen und da von ihnen überdieß die Besorgung ihres gesammten Betriebs-Dienstes à forfait vergeben worden sei, der Fortbestand des Abrechnungsbureau für sie keinen Werth mehr habe und sie in Folge dessen von dem bisherigen Verkommniß zurücktreten. Die Erfahrung muß nun zeigen, inwiefern, nachdem zur Zeit die direkte Kartirung im schweizerischen Güterverkehr nicht mehr blos auf die Hauptstationen beschränkt, sondern auf sämtliche Güterstationen ausgedehnt ist, die Abwicklung 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 der Ausstellung von Baumaterialien, deren in unsern zwei letzten Geschäftsberichten Erwähnung geschehen, ist nunmehr definitiv auf den 1. August l. J. anberaumt worden.

Durch die neue Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern ist unsere Unternehmung für verschiedene Verkehrsrichtungen gegenüber der schweizerischen Centralbahngesellschaft in eine Konkurrenz-Stellung gekommen. In der Absicht, einem Konkurrenzkampf zwischen den beiden Unternehmungen vorzubeugen, sind zum Zwecke einer dießfälligen Verständigung zwischen dem Direktorium der Centralbahn und unserer Verwaltung Verhandlungen gepflogen worden, die zum Abschlusse eines, am Tage der Eröffnung jener Linie in Kraft getretenen, Konkurrenz-beziehungsweise Gemeinschafts-Vertrages geführt haben, welcher, soweit es den Güterverkehr betrifft, wesentlich auf dem Prinzip einer billigen Theilung des Konkurrenz-Verkehrs und der daherigen Einnahmen zwischen der Centralbahn einerseits und der Nordostbahn, beziehungsweise der Unternehmung der Zürich-Zug-Luzerner-Bahn anderseits beruht.

Von Seiten der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen ist der mit derselben abgeschlossene Konkurrenz-Vertrag betreffend den Güterverkehr vom 14. März 1860 auf den 1. Juni nächsthin gekündet worden. Die Unterhandlungen über die Erneuerung desselben sind gegenwärtig im Gange.

Die mit der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung gepflogenen Verhandlungen über die Erneuerung des Betriebsvertrages für die Linie Turgi-Waldshut und die

Umgestaltung und Erweiterung des direkten Verkehrs zwischen der badischen Staatsbahn und der Nordostbahn sind endlich im Berichtsjahre zum Abschluß gelangt. Die neuen Vereinbarungen, mittelst welchen auch die in Folge der Fortsetzung der badischen Bahn von Waldshut nach Konstanz entstandenen Konkurrenzverhältnisse zwischen der badischen Staatsbahn und der Nordostbahn in einer für beide Theile befriedigenden Weise geregelt wurden, sind am 1. I. M. in Kraft getreten.

Außerdem wurde, speziell den Güterverkehr der Station Basel mit der Ostschweiz und den Bodenseep lägen betreffend, zwischen der Nordost- und Centralbahngesellschaft einer- und der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung anderseits noch ein besonderer Konkurrenz-Vertrag abgeschlossen, der seinerseits wieder eine spezielle Verständigung über diesen Verkehr zwischen der Nordostbahngesellschaft und der Centralbahngesellschaft nothwendig machte. Die bezüglichlichen Verträge haben indessen die allseitige definitive Zustimmung noch nicht erhalten.

Mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten und der Direktion der königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den Hauptstationen der königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie Hamburg und Lübeck einerseits und den Hauptstationen der schweizerischen Bahnen (via Lindau) anderseits. Zur Ausführung der dießfälligen Vereinbarungen werden gegenwärtig die erforderlichen Vorarbeiten getroffen.

Von Seiten des Verwaltungskomite's der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zürichsee ist das Ansuchen an uns gerichtet worden, über die zweckmäßigste, für den Pferdebetrieb berechnete, Schienenverbindung des hiesigen Personen- und Güterbahnhofes mit dem Stapelplatze der Dampfschiffahrtsgesellschaft am Schanzengraben beim Hôtel Baur au lac, sowie eine ausschließlich für die Personenbeförderung bestimmte Verlängerung dieser Verbindung bis zur Bauschanze, durch die Techniker unserer Gesellschaft Pläne und Kostenberechnungen ausarbeiten zu lassen. In Anbetracht, daß eine solche Schienenverbindung namentlich dem Güterverkehr zwischen unserer Bahn und den Dörfern der beiden Seeufer eine wesentliche Erleichterung gewähren würde, haben wir nicht Anstand genommen, dem Gesuche Folge zu geben. Dabei glaubten wir, was das Tracé anbelangt, ganz die vom Verwaltungskomite vorgezeichnete Richtung befolgen und unsererseits 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 Dampfschiffahrtsgesellschaft den kantonalen Behörden ein Konzeptions-Gesuch für die fragliche Schienenverbindung eingereicht.

In Rückantwort auf eine Anfrage des Lit. Präsidiums der städtischen Baukommission in Zürich, betreffend eine Geleiseverbindung zwischen dem hiesigen Vorbahnhofe und einem zu errichtenden städtischen Baumaterial-Magazin in der Detenbacher Matte, beziehungsweise dem projektierten neuen Stadtquartier im Kräuel-Außersthl, ist von uns, auf Grund einer genauern technischen Untersuchung, die Möglichkeit eines solchen Geleiseanschlusses näher erörtert worden. Die Angelegenheit ist noch schwebend.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben in unserm letzten Geschäftsberichte von einem 4½procentigen Anleihen von 5 Millionen Franken Meldung gethan, welches im Frühherbste 1863 abgeschlossen, jedoch zum größten Theile erst im Laufe des Jahres 1864 an uns einbezahlt wurde. Wir ließen uns damals dahin vernehmen, es sei durch dieses Anleihen zwar dem voraussichtlichen Geldbedürfnisse unserer Gesellschaft nicht in vollem Umfange, immerhin aber doch soweit Genüge gethan, daß wir den Wiedereintritt günstigerer Geldverhältnisse werden abwarten können, um uns die Fonds, deren wir noch bedürfen, zu sichern. Der Geldmarkt war mittlerweile fortwährend in ganz ausnahmsweisem Maaße gedrückt und erst in der neuesten Zeit hat er wieder eine etwas befriedigendere Gestalt gewonnen. Wir haben in Folge dessen 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 weitem Fonds, deren unsere Unternehmung bedarf, den Wiedereintritt völlig entsprechender Conjunctionen abzuwarten.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Zahl der von sämmtlichen Bahnzügen auf der Nordostbahn zurückgelegten Kilometer betrug im Berichtsjahre 873,228, d. h. 14,695 Kilometer weniger als im Jahre 1863.

Von diesen 873,228 Kilometern fallen:

	1863.	1864.
	Kilom.	Kilom.
1) auf Schnellzüge und Personenzüge	563,060	580,340
2) auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung	179,288	186,229
3) auf Ergänzungs- und Extrazüge	145,575	106,659
Zusammen	887,923	873,228

Folgende Uebersicht gibt Aufschluß über die Zahl der auf den einzelnen Linien des Nordostbahnnetzes in den verschiedenen Fahrplanperioden zur Ausführung gekommenen *regelmäßigen* Bahnzüge mit *Personenbeförderung*:

Länge in Kilo- metern.	Bahnstrecke.	1. Januar bis 31. Mai.		1. Juni bis 30. Juni.		1. Juli bis 30. September.		1. Oktober bis 31. Oktober.		1. November bis 31. Dezember.	
		Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Pers.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Pers.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Pers.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Pers.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Pers.
56,337	Romanshorn=Winterthur	8	2	8	2	10	2	8	2	8	2
30,182	Schaffhausen=Winterthur	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—
26,120	Winterthur=Zürich . .	10	3	10	3	12	3	10	3	10	3
28,073	Zürich=Lurgi	10	6	10	6	10	6	10	6	10	6
17,015	Lurgi=Waldshut	8	—	8	—	8	—	8	—	8	2
21,815	Lurgi=Marau	8	6	8	7	8	7	8	7	8	7
Alle Züge durchliefen täglich											
Kilometer		1,544	490	1,544	512	1,709	512	1,544	512	1,544	546
Es befuhren täglich die ganze											
Bahn, Züge		8,7	2,8	8,7	2,9	9,6	2,9	8,7	2,9	8,7	3,1

Wir bemerken wiederholt, daß von den für die Linie Lurgi=Waldshut aufgeführten 17,015 Kilometern nur 15,276 Kilometer dem eigentlichen Netze unserer Bahn angehören und daß der Rest von 1,739 Kilometer auf die badische Bahnstrecke *Mitte Rhein=Waldshut* fällt.

Auch im Berichtsjahre ist die Bahnstrecke *Zürich=Wallisellen* außer von den Nordostbahnzügen noch von denjenigen der *Vereinigten Schweizerbahnen* und zwar vom 1. Januar bis und mit 31. Mai und vom 1. Oktober bis und mit 31. Dezember täglich von 10, während der Sommermonate Juni bis und mit September aber täglich von 12 Zügen befahren worden.

Auf der Strecke *Zürich=Altstätten* haben vom 1. Juni bis und mit 30. September außer den Zügen der Nordostbahn täglich 10, und vom 1. Oktober bis Ende des Jahres täglich 8 Bahnzüge der Eisenbahn=Unternehmung *Zürich=Zug=Luzerne* kursiert.

Während bisher die Einführungsstermine für die Sommer- und Winterfahrordnung der Bahnzüge mit ziemlicher Regelmäßigkeit auf den 1. Juni und beziehungsweise 15. Oktober gefallen sind, fand im Laufe des Berichtsjahres insofern eine etwelche Abweichung von der bisherigen Übung statt, als, wie

aus dem vorstehenden Tableau ersichtlich ist, auch auf den 1. Juli und 1. Oktober theilweise abgeänderte Fahrpläne in's Leben traten. Es geschah dieses auf besondere Veranlassung der königlich bayerischen Staatsbahn, welche für die Dauer der eigentlichen Reise=Saison bequemere Einfluenzen mit Nord=deutschland einzurichten wünschte, deren Ausdehnung in die Schweiz wir nicht ablehnen zu sollen geglaubt haben.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

Der Rückgang in den „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ hat, wie es von uns im letzten Geschäfts=bericht voraus angedeutet worden war, bis in die Mitte des Jahres fortgedauert. Der Brutto=Ertrag des zweiten Semesters erreichte ungefähr das Niveau desjenigen der entsprechenden Periode des Vorjahres. Obschon das Gesamt=Resultat, in Vergleichung mit demjenigen der drei unmittelbar vorangegangenen Jahre, als ein ungünstiges erscheint, so wird man bei Betrachtung aller Verumständungen dennoch nicht umhin können, es immerhin als ein befriedigendes zu bezeichnen. Während nämlich im Vorjahre die Konkurrenz der badischen Bahn sich nur während sechs Monaten fühlbar gemacht hatte, hatten wir dagegen während des ganzen letzten Betriebsjahres mit derselben zu kämpfen. Sodann hat der Getreideverkehr, mit Ausnahme von zwei bis drei Monaten, im verwichenen Jahre eine den Interessen unserer Gesellschaft entgegengesetzte, ungewohnte Strömung befolgt. Im Weiteren hat die am 1. Juni dem Betriebe übergebene neue Linie von Zürich über Zug nach Luzern unserer Zürich=Ararauer Linie den ganzen Verkehr von Luzern und der innern Schweiz mit Zürich und der Ostschweiz entzogen, ohne dafür sofort in einer anderweiten Alimention der Nordostbahn=Strecken einen ausreichenden Ersatz zu bringen. Endlich lagen während des ganzen Jahres Handel und Industrie in außerordentlichem Maaße darnieder und war daneben, in Folge der langwierigen und intensiven Geldkrisis, auch die Bauhätigkeit gelähmt. Sind einmal wieder normale Verhältnisse in das schweizerische Verkehrs=leben zurückgekehrt, so wird sicherlich auf den Linien der Nordostbahn der Verkehr rasch wieder einen erneuerten Aufschwung nehmen.

Nach den einzelnen Rechnungs=Rubriken betrachtet, gestaltet sich für 1864, in Vergleichung mit mit dem Vorjahre, das Verhältniß in Mehr= oder Mindereinnahme wie folgt:

1864.				
	Mehr=Einnahme.			Minder=Einnahme.
	Fr.	—	—	Fr. 35,468. 08
Personen=Transport	Fr.	—	—	—
Gepäck=Transport	„	—	—	„ 3,057. 13 „
Hunde=, Pferde= und Vieh=Transport	„	3,305. 73	„	„ — — — „
Transport von Equipagen u. dgl.	„	—	—	„ 536. 20 „
Güter=Transport	„	—	—	„ 231,632. 26 „

Der bedeutendste Theil des Ausfalls fällt somit abermals zu Lasten des Güterverkehrs. In dieser Einnahme=Rubrik macht sich übrigens, trotz der außerordentlichen Geschäftsstörung, seit einigen

Monaten eine Wendung zum Bessern bemerkbar; so erzeugt das erste Quartal des laufenden Jahres gegenüber der nämlichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von zirka Fr. 50,000 oder von Fr. 285 per Kilometer.

Wir haben hier zu erwähnen, daß die Entschädigung, welche die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Altstätten=Zürich und des Bahnhofes Zürich an unsere Gesellschaft zu bezahlen hat — für den Zeitraum vom 1. Juni bis 31. Dezember 1864 Fr 23,333. 31 Cts. betragend —, je zur Hälfte, den Personen= und Gütertransport=Einnahmen zugeschrieben worden ist.

Ueber den Verkehr und die Einnahmen finden sich dem Berichte fünf statistische Spezialtabellen angefügt, welche enthalten:

- 1) Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungs=Rubriken;
- 2) " " " " " " " " Monaten;
- 3) " " " " " " " " Stationen;
- 4) " " " nach den Entfernungen;
- 5) " des Verkehrs mit andern Bahnen.

Wir können uns demnach darauf beschränken, an dieser Stelle die Hauptergebnisse hervorzuheben.

I. Gesamt-Verkehr.

	1863.					1864.				
	Quantitäten.		Einnahmen.			Quantitäten.		Einnahmen.		
			Fr.	Cts.	%			Fr.	Cts.	%
Personen=Transport .	Personen	1,767,931	2,278,869.98	38,91		Personen	1,794,193	2,243,401.90	39,83	
Gepäck=Transport . .	Centner	119,908	121,379.82	2,07		Centner	121,602	118,322.69	2,10	
Vieh=Transport . . .	Stücke	52,912	89,502.43	1,53		Stücke	58,122	92,808.16	1,65	
Equipagen=Transport	"	383	7,027.87	0,12		"	442	6,491.67	0,12	
Güter=Transport . . .	Centner	8,472,798	2,839,973.98	48,48		Centner	8,228,803	2,608,341.72	46,30	
Mittelbare Betriebs=										
Einnahmen			520,767.59	8,89				563,142.88	10,00	
Total .			5,857,521.67	100				5,632,509.02	100	

II. Durchschnitts-Berechnungen.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)		1863.	1864.
Personentransport.			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer	Franken	12,802,64	12,603,38
" " " Reisenden	"	1,29	1,25
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	49,05	44,83
" " " " II. "	"	31,70	30,40
" " " " III. "	"	22,45	22,47
" " " " im Durchschnitt aller Klassen	"	24,91	24,52
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen in I. Kl. Reisende		5,053	4,130
" " " " " II. "		74,423	71,898
" " " " " III. "		167,935	171,239
" " " " im Total		247,411	247,176
" jeden Betriebstag kommen	"	4,844	4,902
" " Kilometer	"	9,932	10,080
" " Personenwagenachsenkilometer kommen	"	5,73	5,32
Gepäcktransport.			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer	Franken	681,90	664,73
" " " Zentner	"	1,01	— 97
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	41,30	38,43
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	27,793	26,257
" jeden Betriebstag kommen	"	329	332
" " Kilometer	"	673	683
Viehtransport.			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer	Franken	502,82	521,39
" " " Stück	"	1,69	1,59
Equipagentransport.			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer	"	39,48	36,47
Gütertransport.			
Einnahme-Betreffniß per Kilometer	"	15,954,91	14,653,60
" " " Zentner	Centimes	33,52	31,69
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	52,49	51,79
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	2,484,315	2,394,332
" jeden Betriebstag kommen	"	23,213	22,483
" " Kilometer	"	47,599	46,229
" " Güterwagenachsenkilometer (Gepäck, Vieh und Equipagen, zusammen mit 387,266 Ztr. inbegriffen) kommen	"	24,64	24,25
Mittelbare Betriebs-Einnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	2,925,66	3,163,72
Total-Einnahme per Kilometer	"	32,907,43	31,643,31
" " Tag	"	16,048,—	15,389,37

III. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.					
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh & Hunde.	Güter.	Total.*	
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
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	168.1	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	

* Einschließlich der Einnahmen für Equipagentransporte sowie der mittelbaren Betriebs-Einnahmen.

IV. Uebersicht des Verkehrs in den wichtigern Waaren=Artikeln.

	1863.	1864.
	Zentner.	Zentner.
Steinkohlen und Coaks	1,080,704	1,685,962
Getreide aller Art	1,199,424	931,812
Steine aller Art	972,757	649,487
Eisen und Eisenwaaren	339,073	367,482
Baumwollenwaaren	280,716	337,849
Baumwolle, rohe	206,721	269,690
Sägewaaren aller Art	184,827	244,280
Wein und Most	240,635	235,549
Salz	198,485	231,872
Mehl und Mühlfabrikate	120,389	224,295
Farbwaaren und Droguerien	168,357	187,608
Baumaterialien, ausgenommen Holz und Steine	279,891	177,203
Maschinen und Maschinentheile	183,171	176,069
Brennholz	167,630	164,535
Garne	145,144	159,481

	1863.	1864.
	Sentner.	Sentner.
Eisen, rohes (Masseln)	118,192	142,451
Kartoffeln	144,897	142,145
Gyps, gemahlen, und Gypssteine	125,462	123,338
Fett- und Fettwaaren	123,926	121,350
Öle aller Art	114,748	119,257
Bauholz	242,975	116,285
Käse	87,458	96,574
Abfälle aller Art	101,719	83,589
Erden aller Art	69,359	81,495
Nutzholz	40,579	76,240
Seide und Seidenwaaren	67,060	73,555
Kaffee	72,067	73,018
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	55,769	67,376
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	47,585	60,356
Tabak	45,100	55,416
Wolle und Wollenwaaren	41,934	51,941
Farbholz und Farbwurzeln	75,391	51,003
Spiritus	43,149	47,665
Zucker	47,525	47,037
Gerberlohe	27,945	45,589
Bücher und Papier	42,211	44,955
Bier	40,437	44,652
Hadern	25,599	42,894
Glas und Glaswaaren	29,436	39,500
Leder und Lederwaaren	40,810	39,122
Obst	75,871	37,527
Sämereien	15,959	35,419
Hülsenfrüchte	17,091	34,913
Dünger und Düngemittel	31,059	34,622
Dachschiefer	19,988	32,180
Felle und Häute	24,287	32,042
Krapp	28,942	18,235
Holzkohle	16,916	13,551
Torf	9,861	11,500

Die außerordentlich gedrückten Verkehrsverhältnisse des verflossenen Jahres haben sich auch in der Benutzung der Lagerräumlichkeiten auf dem Bahnhofe zu Zürich fühlbar gemacht. Jener Ursache ist es wesentlich zuzuschreiben, wenn der Ertrag des Lagerhauses der gehegten Erwartung, daß er zur Verzinsung der auf dasselbe verwendeten, ziemlich erheblichen Kapitalsumme ausreichen werde, nicht entsprochen hat.

Im Berichtsjahre ist abermals ein Privat-Anschlußgeleise an die Nordostbahn (in Winterthur) hergestellt worden.

Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

An Pacht- und Miethzinsen wurden Fr. 82,302. 13 Cts. eingenommen, gegenüber Fr. 76,249. 59 Cts. im vorigen Jahre. Die Mehreinnahme ist wesentlich neu hinzugekommenen Pachtobjekten (ehemals Weidmann'sches Haus) und Erhöhungen der Zinse für Bahnhofrestaurationen zu verdanken.

Für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen wurden Fr. 18,482. 13 Cts. eingenommen; dieser Einnahme steht die Ausgabe von Fr. 36,079. 55 Cts. für die Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetz gegenüber.

Unter dem Titel „Zinsen von ausgeliehenen Geldern“ sind Fr. 238,155. 74 Cts. vereinnahmt. In dieser Summe ist auch der Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei den beiden Eisenbahn-Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern (Fr. 150,000) und Bülach-Regensberg (Fr. 6000), sowie der Zins von der für Rechnung der Lit. Regierung des Kantons Zug geleisteten Einzahlung für die Zürich-Zug-Luzerner Bahn (Fr. 31,400) enthalten.

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

Der Netto-Ertrag der Kaufhausanstalt in Zürich, im Jahre 1863 auf Fr. 1068. 60 Cts. sich belaufend, ist im Rechnungsjahre in Folge des durch die Zeitverhältnisse bedingten schwächern Verkehrs auf Fr. 838. 47 Cts. gesunken.

Unter dem Titel „Verschiedenes“, welchem wie früher u. A. hauptsächlich die Erlöse für die Materialabfälle in der Werkstätte und den Materialverwaltungen, die Vorschläge auf dem gesamten Verkehre mit Bau- und Betriebsmaterialien gutgeschrieben worden sind, sind dieß Jahr auch die erheblichen Miethzinsen vereinnahmt worden, welche wir den Bauunternehmern der Zürich-Zug-Luzerner Bahn für die ihnen aus unsern Vorräthen zum Behufe der Anlegung von Materialtransportgeleisen leihweise abgegebenen Schienen in Rechnung gestellt haben. Der dießfälligen außerordentlichen Einnahme ist der dießjährige Mehrertrag auf diesem Titel zuzuschreiben.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

In Folge der am 1. Juni stattgehabten Eröffnung der Eisenbahnlinie Zürich=Zug=Luzern, deren Betrieb vertragsgemäß der Nordostbahn obliegt, stiegen die Total-Ausgaben für den Eisenbahn-Betrieb im Laufe des Berichtsjahres auf den Betrag von Fr. 2,503,657. 54 Cts., wovon indessen die uns von der genannten Eisenbahn=Unternehmung vergütete Entschädigung in Abzug zu bringen ist, so daß die Betriebs-Ausgaben für das bisherige Neg 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 vorausschicken zu sollen, müssen wir indessen gleichzeitig darauf aufmerksam machen, daß die nachfolgenden Durchschnittsberechnungen für die Betriebs-Ausgaben sowohl die Betriebskosten für das eigentliche Nordostbahnneg als auch diejenigen für die Linie Zürich=Zug=Luzern umfassen. Da die Länge der Bahnstrecken Zürich=Zug und Zug=Luzern 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 den Haupttiteln zusammengestellt, weist die Betriebs-Rechnung folgende Ausgaben aus:

1863.						1864.		
Bahnlänge: 178 Kilometer.						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 216,5 Kilometer.		
Frkn.	Cts.	Prozente.				Frkn.	Cts.	Prozente.
139,383	74	5,75	I.	Centralverwaltung	. . . . .	153,009	29	6,11
431,041	88	17,79	II.	Unterhaltungskosten	. . . . .	498,051	48	19,90
579,798	06	23,94	III.	Expeditionsdienst	. . . . .	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.	Verschiedenes	. . . . .	32,095	89	1,28
2,422,509	11	100	. . . . .	Total-Ausgaben	. . . . .	2,503,657	54	100

Alle Titel mit Ausnahme des IV. und VI. (Transportdienst und Verschiedenes) weisen im Vergleich mit dem vorausgegangenen Jahre Vermehrungen aus, die jedoch, wie bereits bemerkt worden ist, zum größten Theil von der Ausdehnung des Betriebes auf die Linie Zürich=Zug=Luzern herrühren. Es wird weiter unten erwähnt werden, woher die Ersparnisse auf den Kosten des Transportdienstes zu Gunsten des Berichtsjahres rühren.

Zur Erklärung der einzelnen Titel fügen wir hier einige kurze Bemerkungen bei.

I. „Centralverwaltung.“ Daß die Ausgaben dieses Titels erheblicher sind, als diejenigen der vorausgegangenen Jahre, hat seinen Grund lediglich in dem Umstande, daß auch für das verflossene Jahr wieder eine größere Quote der Gesamtkosten der Centralverwaltung auf die Betriebs-Rechnung gesetzt wurde, als früher. Das diesfällige Betreffniß, welches der Bau-Rechnung einverleibt worden ist, kann in der That nunmehr als ein minimales bezeichnet werden.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Sind bei diesem Titel in der Rubrik „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals“ (II 1.) theils wegen der Ausdehnung des Bahnnetzes, theils in Folge von Gehalts-Aufbesserungen für vermehrte Dienstleistungen nicht unerhebliche Mehrauslagen entstanden, so blieben dagegen die Kosten für den Unterhalt des Bahnkörpers im Berichtsjahre unter dem vorjährigen Betrage zurück. Die Unterhaltung der Kunstbauten und des Oberbaues jedoch erforderte wieder einen nicht geringen Mehraufwand. Auf der Thürbrücke bei Andelfingen waren die tannenen Schwellen größtentheils schadhaft geworden und wurden durch eichene ersetzt. Mehrere größere Eisenbrücken und die Außenseite der 600' langen gedeckten, hölzernen Brücke über die Thur bei Müllheim erhielten einen neuen Anstrich von Oelfarbe. Auch wurden mehrere Fischbachbrücken durch Balkenbrücken aus gewalztem Eisen ersetzt. In der Auswechslung abgenützter Schienen und schadhaft gewordener Schwellen trat im Berichtsjahre keine Abnahme ein. Wir haben uns entschlossen, versuchsweise eine größere Parthie Weichen aus Schienen von Gußstahl anfertigen und auch die Curven der besonders stark befahrenen Bahnhofgeleise aus Gußstahlschienen legen zu lassen. Zu diesem Behufe bestellten wir im Spätjahre ein Quantum von 100 Tonnen solcher Schienen bei Herrn Fr. Krupp in Essen. Wenn auch die Anschaffungskosten ungefähr den dreifachen Betrag derjenigen für gewöhnliche Schienen ausmachen, erwarten wir doch von diesem Versuche ein in Hinsicht auf Solidität und Dekonomie durchaus günstiges Resultat.

III. „Expeditionsdienst.“ Dieser Titel gibt uns nur zu der allgemeinen Bemerkung Veranlassung, daß auch hier die Vermehrung der Ausgaben auf den einzelnen Rubriken, namentlich für Besoldungen, Druckkosten u. s. w., fast ausschließlich von der Luzerner Linie herrührt.

IV. „Transportdienst.“ Daß die Gesamtkosten für den Transportdienst (Fr. 1,169,749. 06 Cts.) im Berichtsjahre geringer waren, als im Jahre 1863 (Fr. 1,219,758. 59 Cts.) erklärt sich dadurch, daß sowohl die „Kosten des Fahrdienstes“ (IV 2.) als auch die „Zugkraftskosten“ (IV 3.) im Ganzen hinter den vorjährigen Beträgen zurückgeblieben sind, erstere, weil im Jahre 1863, wie schon in unserm letztjährigen Berichte hervorgehoben worden ist, ein ansehnlicher Betrag für die Umänderung von Güterwagen aus der steifen Kuppelung in die Pufferkuppelung verwendet wurde, letztere, weil im Berichtsjahre der Zustand der Lokomotiven zu keinen außergewöhnlichen Reparaturen und Erneuerungen Veranlassung 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 ausgebehnteren Netzes eine verhältnißmäßige Ueberschreitung der Beträge der frühern Jahre stattfinden.

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

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Anzahl unserer Lokomotiven um 6 Stück von der Klasse A vermehrt. Dieselben wurden für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern angeschafft und sind, wie wir in unserm ersten Berichte über diese Unternehmung bemerkt haben, in dem Etablissement des Herrn J. von Maffei in München gebaut worden. Wir glauben hier hervorheben zu sollen, daß diese Lokomotiven, welche nur zwei Triebachsen mit 1,676 Meter Durchmesser und einem Adhäsionsgewicht von zusammen 21,9 Tonnen haben, sich hinsichtlich ihrer Leistungen sowohl, als auch in Betreff des Brennmaterialverbrauchs als sehr vortheilhaft und zweckmäßig bewährt haben.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Lokomotiven: **1863. 1864.**

Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven)	Stück:	4	10
" " " B (Personenzug= ")	"	18	18
" " " C (Güterzug= ")	"	13	13
" " " D (Bahnhofdienst= ")	"	4	4
Zusammen Stück:		39	45

Es trifft somit auf die Bahnlänge bezogen je eine Lokomotive auf Kilometer: 5,08 5,42

Die zur Beförderung der Bahnzüge auf der Nordostbahn und Zürich-Luzerner-Bahn verwendeten Lokomotiven haben, mit Inbegriff der Probefahrten, des Vorspanndienstes u. s. w., zurückgelegt:

	1863.		1864.	
	Im Ganzen.	per Lokomotive.	Im Ganzen.	per Lokomotive.
Klasse A	126,563 Kilom.	31,641 Kilom.	317,784 Kilom.	31,778 Kilom.
" B	488,731 "	27,152 "	445,834 "	24,768 "
" C	307,159 "	23,627 "	297,942 "	22,919 "
Total	922,453 "	26,356 "	1,061,560 "	25,891 "

Diese Leistungen vertheilten sich im abgelaufenen Jahre wie folgt:

Es kamen

auf die Klassen	A	B	C	Total.
Zahl der Anheizungen	1,743	3,033	2,125	6,901
Zurückgelegte 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
Zusammen	317,784	445,834	297,942	1,061,560

In einem Tage wurden durchschnittlich 2,900 Lokomotivkilometer (gegenüber 2,527 im Vorjahre) zurückgelegt. Auf jede der durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven fallen per Tag: im Sommerdienste 208,5, im Winterdienste 178,8 Kilometer.

In Hinsicht auf die beförderten Wagen gestalten sich die Leistungen der Lokomotiven wie folgt:

	1863.		1864.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.
bei der Klasse A	2,065,810	16,32	5,622,282	17,69
" " " B	10,771,504	22,01	9,562,258	21,45
" " " C	13,409,364	43,66	13,932,458	46,76
Total	26,246,678	28,45	29,116,998	27,43

Der Verbrauch an Brennmaterial — einschließlich der für Anheizen, Stationiren und Zugsrangirungen konsumirten Quantitäten — vertheilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Lokomotivklassen:

	1863.		1864.	
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.
Klasse A	1,776	14,480	4,344	38,595
" B	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 Gesamtverbrauch an Brennmaterial betrug daher, wenn für 1 Kubikfuß Holz 10 Pfund Steinkohlen gerechnet werden, 163,280 Zentner Steinkohlen (gegenüber 144,941 Zentner im Jahre 1863). Die dießfälligen Ausgaben beliefen sich auf Grfn. 231,133. 68 Cts. (gegenüber Grfn. 226,674. 65 Cts. im Vorjahre).

Der Durchschnittsverbrauch an Steinkohlen (mit Inbegriff des Holzes) betrug:

	per Lokomotivkilometer.		per Achsenkilometer.	
	1863.	1864.	1863.	1864.
Klasse A	th 11,58 = 18,11 Cents.	th 12,28 = 17,39 Cents.	th 0,709	th 0,694
" B	" 14,42 = 22,55 "	" 14,39 = 20,65 "	" 0,655	" 0,630
" C	" 19,97 = 30,45 "	" 19,88 = 28,14 "	" 0,416	" 0,425
Durchschnittlich	th 15,71 = 24,57 Cents.	th 15,38 = 21,77 Cents.	th 0,552	th 0,561

An Schmiermaterial (Del und Talg) wurden im Berichtsjahre für die drei erwähnten Lokomotivklassen zusammen 35,974 Pfund mit einem Kostenbetrage von Grfn. 18,527. 11 Cts. verbraucht. Dabei ergibt sich für die einzelnen Lokomotivklassen folgendes Resultat:

	1863.		1864.	
	Im Ganzen.	per Lokomotiv- Kilometer.	Im Ganzen.	per Lokomotiv- Kilometer.
Klasse A	fl. 3,722	fl. 0,0294	fl. 10,958	fl. 0,0345
" B	" 13,703	" 0,0280	" 13,424	" 0,0304
" C	" 10,732	" 0,0349	" 11,592	" 0,0389
Zusammen	fl. 28,157	fl. 0,0305	fl. 35,974	fl. 0,0339

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

Die 4 älteren Lokomotiven (D), welche zum Bahnhof- und Materialtransportdienst verwendet werden, weisen folgende Leistungen und Verbrauchs-Quantitäten aus:

	1863.	1864.
Zurückgelegte Weglänge . . .	ca. 91,595 Kilometer	ca. 95,266 Kilometer
Verbrauch an Steinkohlen . . .	11,041 Zentner	12,977 Zentner
" " Schmiermaterial . . .	4,438 Pfund	4,222 Pfund
Kosten 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 Tag	" 65. 03 "	" 77. 97 "

Die durchschnittlichen Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer betrugen in Vergleichung mit denjenigen des vorausgegangenen Jahres

	1863.	1864.
an Brennmaterial	Fr. — 24,87 Cts.	Fr. — 21,78 Cts.
" Schmiermaterial	" — 01,79 "	" — 01,74 "
" Reparaturkosten (ausschließlich der Werkstätte- Provisionen)	" — 15,89 "	" — 11,30 "
für Zugkraftskosten im Ganzen . . .	" — 74,91 "	" — 62,40 "

Die durchschnittlichen Zugkraftskosten für einen Wagenaachsen-Kilometer beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. — 02,275 Cts. (gegenüber Fr. — 02,633 Cts. im Vorjahre).

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

Im Laufe des Berichtsjahres ist in der Zahl der Wagen insofern eine nicht unerhebliche Veränderung eingetreten, als die für den Betrieb der Zürich-Zug-Luzerner Bahn erforderlichen Personen-, Gepäc-

und Güterwagen, sowie die schon in unserm letzten Berichte erwähnten sechs doppelbödigen, gedeckten, vierrädrigen Kleinviehwagen neu hinzukamen.

Der Stand der Wagen am Schlusse des Berichtsjahres war demnach folgender:

	Stück:
1) Personenwagen	192
mit Achsen	526
„ Sitzplätze I. Klasse	510
„ „ II. „	2,759
„ „ III. „	5,288
Total der Sitzplätze	8,557
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse	16,27
2) Güterwagen	684
mit Achsen	1,452
„ einer Tragkraft von Zentnern	122,480
Durchschnittliche Tragkraft per Achse	84,35

Die Güterwagen bestehen aus

22 achträdrigen Gepäckwagen,	20 achträdrigen Güterwagen,
10 vierrädrigen Gepäckwagen,	324 gedeckten vierrädrigen Güterwagen,
308 offenen vierrädrigen Güterwagen.	

Es trafen:

	1863.	1864.
auf je eine Lokomotive	44,31 Wagenachsen,	48,21 Wagenachsen,
„ „ „ „	11,77 Personenwagenachsen,	12,83 Personenwagenachsen,
„ „ „ „	32,57 Güterwagenachsen,	35,41 Güterwagenachsen,
„ „ einen Kilometer Bahnlänge	2,31 Personenwagenachsen,	2,15 Personenwagenachsen,
„ „ „ „	6,40 Güterwagenachsen,	5,95 Güterwagenachsen.

Die neuen Personenwagen, deren im Eingange dieses Theils Erwähnung geschehen ist, haben durchweg zwei Achsen und verbinden somit, indem die Plattformen an den Stirnseiten und der Durchgang durch die Mitte der Wagen beibehalten ist, die Vortheile des sogen. amerikanischen mit denen des englischen Wagensystems. Die Zahl ihrer Sitzplätze ist namentlich hinsichtlich der II. Klasse erheblich größer, als diejenige der Hälfte eines achträdrigen Wagens, weshalb auch die durchschnittlich auf eine Achse fallende Anzahl von Plätzen 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 Ausnützung als zweckmäßig und gelungen bezeichnet werden können. Der größte Theil derselben ist mit Achsen und Bandagen von Gußstahl versehen.

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

Zu den Leistungen der Wagen übergehend, bemerken wir, daß wir der Vereinfachung wegen von einer Aufschreibung der 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 diejenigen auf der Linie Zürich=Zug=Luzern mit inbegriffen sind.

Die Wagen haben zurückgelegt:

	1863.		1864.	
	Achsenkilometer.	Prozente.	Achsenkilometer.	Prozente.
1) Personenwagen				
auf der Nordostbahn	6,521,656	80,5	8,425,603	85
auf fremden 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 fremden Bahnen	5,026,427	31	4,135,896	26
Total	16,395,434	100	15,681,297	100
Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:				
auf der Nordostbahn	17,890,663	73	19,971,004	78
auf fremden Bahnen	6,599,755	27	5,641,398	22
Zusammen	24,490,418	100	25,612,402	100

Die durchschnittlich zurückgelegte Weglänge beträgt

	1863.	1864.
für jeden Personenwagen	Kilom. 16,339	Kilom. 15,900
und zwar für jeden vierrädrigen	" 5,341	" 9,420
" " achträdrigen	" 25,808	" 26,944
für jede Personenwagenachse	" 19,648	" 18,880
für jeden vierrädrigen Gepäckwagen	" —	" 3,766
" " achträdrigen "	" 34,187	" 29,256
" " Güterwagen	" 13,475	" 10,139
und zwar für jeden gedeckten	" 18,751	" 14,051
" " offenen	" 6,752	" 4,685
für jede Güterwagenachse	" 14,382	" 10,799

Von Wagen fremder Bahnen sind im Berichtsjahre auf unserer Bahn im Ganzen 9,145,994 Achsenkilometer (gegenüber 8,356,015 im Vorjahre) durchlaufen worden. Davon fallen:

	1863.	1864.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1. auf Personenwagen	1,168,744	1,259,873
2. „ Gepäck- und Güterwagen	6,850,735	7,450,609
3. „ schweizerische Bahnpostwagen	336,536	435,512
Total	8,356,015	9,145,994

Die Leistungen fremder Wagen auf unserer Bahn betragen im Berichtsjahre 31,41 % der Gesamt-Achsenkilometerzahl (gegenüber 31,84 % im Vorjahre).

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Personen- und Güterwagen betrug:

	1863.	1864.
Del und feste Schmiere	fl. 9,988	fl. 8,652
mit einem Kostenaufwand von	Fr. 4,291. 81	Fr. 4,367. 85
per Achsenkilometer	Etz. 0,016	Etz. 0,015
Mit 1 lb Schmiere wurden zurückgelegt Achsenkilom. 2,627,9		Achsenkilom. 3,365,15

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

	1863.	1864.
im Ganzen	Frkn. 140,296. 35	Frkn. 155,181. 89
per Achsenkilometer „	— 00,573	— 00,606

Unter Hinzurechnung der Provisions-Zuschläge für die Werkstätte gestaltet sich dieses Ergebnis folgendermaßen:

	1863.	1864.
im Ganzen	Frkn. 260,864. 47	Frkn. 227,199. 39
per Achsenkilometer	— 01,065	— 00,837
per durchschnittlich betriebenen Achsenkilometer	1,465. 53	1,049. 42

V. „Bahn-Telegraphie“. Die Beforgung des Bahn-Telegraphendienstes erforderte im Berichtsjahre eine Gesamtausgabe von Frkn. 11,789. 44 Etz.; die dießfälligen Kosten des Vorjahres wurden demnach um Frkn. 920. 12 Etz. überschritten.

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

Der Vertrag mit dem eidgenössischen Postdepartement über die Benützung der Bahn-Telegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen, welcher im vorausgegangenen Jahre nur für die Bahnhöfe

Zürich, Winterthur und Frauenfeld und die Stationen Andelfingen und Dietikon in Kraft getreten war, wurde im Berichtsjahre auf die Stationen Lurgi, Schinznach, Affoltern und Zug ausgedehnt. Diese 9 Bureaux haben bis zum Schlusse des Jahres zusammen 2,729 Privatdepeschen befördert.

VI. „Verschiedenes“. In diesem Titel ist bisheriger Uebung gemäß die dem Bunde entrichtete Konzessionsgebühr für das Jahr 1863 mit Frkn. 18,500 inbegriffen.

Vergleichen wir noch die „Total=Ausgaben für den Bahnbetrieb“ (einschließlich der Zürich=Zug=Luzern=Bahn) im Berichtsjahre mit den Gesamtbetriebs=Ausgaben des vorausgegangenen Jahres, welches nur das eigentliche Netz der Nordostbahn umfaßte, so erhalten wir folgendes Ergebnis:

	1863.	1864.
im Ganzen	Frkn. 2,422,509. 11	Frkn. 2,503,657. 54
auf einen Tag	„ 6,637. 01	„ 6,840. 59
„ „ Kilometer Bahnlänge	„ 13,609. 60	„ 11,564. 27
„ „ Tag und einen Kilometer	„ 37. 28	„ 31. 59
„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 2. 62	„ 2. 36
„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 09, ₂₃	„ —. 08, ₅₉

In gleicher Weise, wie es bisher in unsern Berichten üblich war, reihen wir hier noch einige kurze Bemerkungen über das Versicherungswesen und die im Laufe des verfloßenen Jahres auf der Bahn stattgehabten Unfälle an.

Affekuranz. Die Versicherung umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a) im Kanton Zürich	Frkn. 2,414,200 —	
b) „ „ Thurgau	„ 658,100 —	
c) „ „ Schaffhausen	„ 119,450 —	
d) „ „ Aargau	„ 538,550 —	
e) „ „ Zug	„ 160,000 —	
f) „ „ Luzern	„ 35,000 —	Frkn. 3,925,300 —

2. Für Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	„ 5,397,991 —
3. „ Brennmateriel und Magazinvorräthe	„ 553,280 —
4. „ Güter auf Lager	„ 7,584,000 —
5. „ Güter im Transport begriffen	„ 1,500,000 —
6. „ Mobilien in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkstätten	„ 1,062,652 —

Total Frkn. 20,023,223 —

Uebrigens waren die im Kaufhause Zürich befindlichen Güter mit Frkn. 500,000 versichert.

In Vergleichung mit den Versicherungsbeträgen des vorausgegangenen Jahres weist das Berichtsjahr eine Anzahl nicht unerheblicher Vermehrungen aus, welche hauptsächlich auf Gebäude, Transportmaterial und Güter auf Lager fallen und mit der Ausdehnung des Bahnnetzes durch Eröffnung der Luzerner Bahn im Zusammenhange stehen.

Unfälle. Auch im Berichtsjahre sind leider wieder einige Unfälle auf der Bahn vorgekommen. Am 7. April wurde auf der Station Schlieren ein mit Abladen von Gütern beschäftigter Stationswärter der Art beschädigt, daß er Tags darauf an den erlittenen Verletzungen starb. — Ein Lokomotivheizer, welcher am 26. April im Bahnhofe Zürich auf die im Laufe begriffene Lokomotive steigen wollte, erhielt dabei eine Verletzung des Fußes, an welcher er nach mehrwöchentlichem Krankenlager starb. — Am 10. Juli überfuhr 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 getödtet.

Die Hinterlassenen der verunglückten Angestellten erhielten einerseits die mit der schweizerischen Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge; anderseits genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse für die Angestellten der 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 beiden *S ü l f s = a n s t a l t e n* der Bahn, nämlich der *D a m p f s c h i f f f a h r t s = A n s t a l t* auf dem *B o d e n s e e* und der *W e r k s t ä t t e*, zu werfen.

a) Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Die regelmäßigen Fahrten, welche täglich von unsern Booten ausgeführt wurden, beschränkten sich im Berichtsjahre auf die Routen Romanshorn-Friedrichshafen, Lindau, Nersbach und Constanz.

Die Einnahmen und Ausgaben der Dampfschiffahrt-Anstalt sind folgender Uebersicht zu entnehmen:

Einnahmen.

1863.						1864.		
Frkn.	Stk.	Prozente.				Frkn.	Stk.	Prozente.
123,073	21	39,40	I. Personen-Transport			100,048	37	36,53
1,319	84	0,42	II. Gepäck-Transport			1,325	18	0,49
12,228	73	3,88	III. Pferde- und Vieh-Transport			8,687	21	3,17
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. Verschiedenes (Posttransport, Schlepp- und Flößerlöhne)			5,758	86	2,10
314,753	37	100	. . . . Total-Einnahmen			273,855	95	100

Ausgaben.

1863.				1864.		
Frkn.	Etz.	Prozente.		Frkn.	Etz.	Prozente.
12,959	45	5,34	I Besoldung u. d. Administrationspersonals	12,781	50	5,63
60,516	97	24,94	II. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	61,323	07	27,00
2,825	64	1,17	III Bekleidung desselben	1,951	18	0,86
2,266	02	0,93	IV Bureaux-Bedürfnisse, Druck- u. Kosten .	2,286	82	1,01
112,176	96	46,23	V. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . .	85,352	39	37,58
25,402	38	10,47	VI Unterhalt und Erneuerung der Schiffe .	37,487	93	16,51
3,510	40	1,45	VII. Affekuranz der transportirten Waaren u.	2,505	40	1,10
22,970	60	9,47	VIII Verschiedenes	23,420	48	10,31
242,628	42	100	. . . . . Total-Ausgaben	227,108	77	100

Die Einnahmen der Dampfboot-Anstalt sind, wie aus obiger Zusammenstellung hervorgeht, im Berichtsjahre um den Betrag von ungefähr Fr. 40,000 hinter denjenigen des Jahres 1863 zurückgeblieben, ein Ausfall, der fast ausschließlich von der schwächern Personenfrequenz und dem erstmaligen Ausbleiben der Post-Entschädigung herrührt. Dieses ungünstige Ergebnis wird jedoch einigermaßen durch den Umstand aufgewogen, daß in den Ausgaben für den Dampfbootbetrieb bei nahezu ganz gleichen Leistungen der Boote eine nicht unerhebliche Ersparniß erzielt worden ist. Vergleichen wir nämlich die Kosten für Brenn- und Schmier- u. Material im Berichtsjahre mit denen des vorausgegangenen Jahres, so begegnen wir einer erwähnenswerthen Minder-Ausgabe im Berichtsjahre im Betrage von Fr. 26,824. 57 Etz.; da indessen die Reparaturkosten für die Dampfboote hinwiederum größer waren, als im Vorjahre, so vermag jene Ersparniß doch den Ausfall in den Einnahmen nur zum Theil zu decken, weshalb der Netto-Ertrag der Dampfboot-Anstalt in Vergleichung mit dem Vorjahre neuerdings eine etwelche Abnahme ausweist. Derselbe beläuft sich auf den Betrag von Fr. 46,747. 18 Etz gegenüber Fr. 72,124. 95 Etz. im Jahre 1863.

Wir lassen hier eine gedrängte Uebersicht des Verkehrs und der bezüglichlichen Einnahmen folgen.
Mit unsern Booten wurden befördert:

		1863.			1864.			
		Transport- quantitäten.	Ertrag.		Transport- quantitäten.	Pro- zente.	Ertrag.	
		Personen.	Franken.	Stk.	Personen.		Franken.	Stk.
I. Personen.								
1. Einfache Fahrt	I. Platz	90,555	123,073	21	17,233	24,97	38,610	78
2. " "	II. "				36,462	52,83	44,042	98
3. Hin- und Rückfahrt	I. "				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
II. Gepäck.		Bentner.			Bentner.			
		2,870	1,319	84	3,129	—	1,325	18
III. Viehtransport.		Stücke.			Stücke.			
Klasse a, Pferde		11,920	12,228	73	115	1,77	8,687	21
" b, schweres Vieh					2,399	36,95		
" c, leichtes "					2,608	40,17		
" d, Schweine					397	6,41		
" e, Kälber, Schafe, Ziegen					699	10,77		
Hunde					275	4,23		
Total		11,920	12,228	73	6,493	100	8,687	21
IV. Equipagen I., II. und III. Klasse		Stücke.			Stücke.			
		13	124	25	12	—	91	18
V. Güter.		Bentner.			Bentner.			
1. Eilgut		909,612	157,594	76	16,720	1,75	157,945	15
2. Gewöhnliches Gut					330,286	34,63		
3. Güter der Ausnahmeklasse					606,829	63,62		
Total		909,612	157,594	76	953,835	100	157,945	15
VI. Verschiedenes		—	20,412	58	—	—	5,758	86
Gesamt-Total		—	314,753	37	—	—	273,855	95

Es betrug demnach die durchschnittliche Einnahme im Berichtsjahre:

für einen Reisenden . .	Fr. 1. 45 Cts.
„ „ Zentner Gepäck „ —.	42 „
„ ein Stück Vieh . .	„ 1. 34 „
„ eine Equipage . . .	„ 7. 59 „
„ einen Zentner Waare „ —.	17 „
„ „ Fahrkilometer . .	„ 2. 86 „

Sämmtliche Dampfsboote haben im Berichtsjahre in 5,558,3 Zeitstunden einen Weg von 95,879 Kilometern oder durchschnittlich in einer Zeitstunde 17,26 Kilometer zurückgelegt. Die Leistungen des Vorjahres hatten 101,739 Kilometer betragen, welche in 6,262 Zeitstunden zurückgelegt worden sind, und das Durchschnittsbetreffniß für eine Zeitstunde belief sich auf 16,24 Kilometer.

Auf einer Strecke von zusammen 19,413 Kilometern (gegen 18,874 Kilometern im Vorjahre) wurden Schleppboote befördert.

Der Brennmaterial=Verbrauch betrug:

	1863.	1864.
Holz	Kubikfuß 49,968	Kubikfuß 6,768
Steinkohlen	Zentner 53,122	Zentner 51,726
mit einem Kostenaufwande von zusammen	Fr. 102,540. 85 Cts.	Fr. 78,043. 23 Cts.

Wird das Brennholz nach dem bisherigen Verhältniß (1 Kubikfuß = 10 Hk Steinkohlen) in Kohlen reduziert, so ergibt sich

	1863.	1864.
1) ein Totalverbrauch . . .	von Zentnern 57,983	Zentnern 52,403
2) „ Durchschnittsverbrauch		
a) für den zurückgelegten Kilometer	von Pfund 57	Pfund 54,6
b) für die Zeitstunde . . .	„ „ 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 Vorjahre) konsumirt. Es trifft somit per zurückgelegten Kilometer 0,0645 Pfund (im Vorjahre: 0,0510 Pfund).

Für Unterhalt und Reparaturen der Boote sammt Ausrüstung wurden im Ganzen Fr. 37,487. 93 Cts. verausgabt. Darin sind u. A. die Kosten für die Anbringung eines Dampf=Ueberhitzers auf dem Dampfsboote „Rhein“ inbegriffen, während diejenigen für Erneuerung des Holzbaues an dem Schleppboote „Frauenfeld“ aus dem Reservefond der Gesellschaft bestritten wurden.

Die durchschnittlichen Ausgaben betragen per Fahrkilometer:

	1863.	1864.
1) für Brennmaterial . . .	Fr. 1. 00,78 Cts.	Fr. —. 81,39 Cts.
2) „ Schmiermaterial . . .	„ —. 03,86 „	„ —. 03,85 „
3) „ Reparaturen und Unterhalt .	„ —. 24,96 „	„ —. 39,09 „
Total=Ausgaben	Fr. 2. 38 Cts.	Fr. 2. 37 Cts.

Die Versicherungssumme für die Transportgüter der Dampfboote (Fr. 150,000) erlitt im Berichtsjahre keine Veränderung.

Der Bestand der Schiffe ist auch im verflossenen Jahre unverändert geblieben. Der Vollständigkeit wegen führen wir dieselben mit der Zahl ihrer resp. Pferdekräfte und ihrer Tragfähigkeit, wie solche gegenwärtig normirt ist, hier an:

1)	Das Dampfboot „Zürich“	mit 65 Pferdekräften und 1,000 Zentner Tragfähigkeit,
2)	„ „ „Thurgau“	„ 65 „ „ 1,000 „ „
3)	„ „ „Bodan“	„ 55 „ „ 800 „ „
4)	„ „ „Schaffhausen“	„ 50 „ „ 600 „ „
5)	„ „ „St. Gallen“	„ 40 „ „ 600 „ „
6)	„ „ „Rhein“	„ 40 „ „ 600 „ „

Das Boot „Schaffhausen“ hat eine Wolf'sche Condensations-Maschine mit Hochdruck, die übrigen fünf Schiffe haben oscillirende Watt'sche Maschinen.

Von den Schleppbooten haben „Winterthur“ und „Frauenfeld“ je 1,800, der „Schwan“ 1,200 Zentner Tragfähigkeit.

Im Laufe des Berichtsjahres ereignete sich leider ein ernster Unfall, dessen wir hier näher erwähnen zu sollen glauben. Am 12. Februar v. J. hat auf der Höhe von Münsterlingen ein Zusammenstoß unsers Dampfbootes „Zürich“ mit dem königl. bayerischen Dampfboote „Jura“ stattgefunden, der den Tod eines bayerischen Schiffsmatrosen und den Untergang des letztgenannten Schiffes zur Folge hatte. Ueber die Veranlassung 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 Verschulden von Seiten unsers Personals herausgestellt hat und daß dieses Ergebnis durch die Resultate der von der königl. bayerischen Behörde gepflogenen 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 Polizei- und Gerichtsbehörden beider Staaten beschloffen worden, der Untersuchung keine weitere Folge zu geben.

Unsere Verhandlungen mit der großherzogl. badischen, mit der königl. württembergischen und mit der königl. bayerischen Bodensee-Dampfschifffahrtsanstalt beschränkten sich im Laufe des Berichtsjahres fast ausschließlich auf Fahrplan-Verhältnisse. Indessen fand auch eine Verständigung statt über die Aufstellung gemeinschaftlicher Sicherheitsmaßregeln für die Bodensee-Dampfschiffahrt und über die in der gegenwärtigen Winterfahrtenplan-Periode von den Booten sämtlicher Anstalten auf den verschiedenen Routen einzuhaltenden Kurse. Wir freuen uns, mittheilen zu können, daß die Regierungen der h. Stände Thurgau und St. Gallen, welchen wir jene Vorschriften behufs geeigneter Notifizierung an die Besitzer von Segelschiffen u. glaubten unterbreiten zu sollen, diesem Ansuchen auf das Bereitwilligste entsprochen haben.

b) Werkstätte.

Unsere Werkstätte war während eines großen Theiles des Berichtsjahres hauptsächlich für Anfertigung von Brücken, Weichen und Kreuzungen u., sowie von anderweitigen Stations-Einrichtungen für die Linie Zürich-Zug-Luzern in Anspruch genommen. Endlich war ihr der Bau von zwei Stück Tender-Lokomotiven für die Bülach-Regensberger Bahn übertragen, welche bis zum Schlusse des Jahres nahezu vollendet waren. Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug 210 (gegenüber 226 im Vorjahre)

Der Rechnungs-Abschluß der Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

	1863.	1864.
Einnahmen . . .	Frkn. 1,171,826. 85	Frkn. 1,010,678. 22
Ausgaben . . .	„ 1,046,480. 99	„ 906,450. 55
Netto-Ertrag . . .	Frkn. 125,345. 86	Frkn. 104,227. 67

Wir lassen endlich noch eine Uebersicht des Personalbestandes und einige kurze Bemerkungen über die Unterstützungs- und Krankenkasse für die Angestellten folgen:

1. Personal-Stat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.		II. Bahnunterhaltung.	
Adjunkten der Direktion . . .	2	Bahn-Ingenieure . . .	2
Betriebs-Chef . . .	1	Büreau der Bahn-Ingenieure . . .	10
Revisor nebst Gehülfe . . .	5	Ober-Bahnaufscher und Bahnaufscher . . .	16
Chef der Betriebs-Kontrolle . . .	1	Bahnwärter . . .	330
Büreau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrolle . . .	7		358
Kontroleure und Kontrole-Gehülfe . . .	30	III. Expeditiionsdienst.	
Billetdrucker und Abwart . . .	3	Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfe . . .	10
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner . . .	4	Einnehmer, Gepäckerpedienten u. Gehülfe . . .	28
Werkstätte-Buchhalter und Gehülfe . . .	6	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfe und Frachtbezügler . . .	95
Werkführer . . .	3	Portiers, Abwärte und Nachtwächter . . .	34
Magazinverwalter und Gehülfe . . .	4	Stationseinnehmer und Gehülfe . . .	54
Magazindiener und Abwart . . .	4		
	70	Uebertrag :	221

Uebertrag: 221		IV. Fahrdienst.	
Telegraphisten und Gehülfe	6	Lokomotivführer und Heizer	65
Wagenmeister und Gehülfe	2	Zugführer und Kondukteure	72
Wagenkontroleure	6	Lokomotivputzer und Wagenwäscher	33
Wagenaufscher und Wagenwärter	50		
Gepäckträger	19		
Arbeiter für Güterverladung	280		
			170
584			

Total: 1,182 (gegen 1,006 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge 4,84 Angestellte.

B. Dampfschiffahrt.

1 Buchhalter,	8 Steuermänner und Schleppschifführer,
1 Sekretär,	4 Maschinisten,
4 Expedienten,	10 Heizer,
1 Büreaudiener,	16 Matrosen.
4 Kapitäne und Schiffsführer,	

Zusammen 49 Angestellte.

2. Unterstützung- und Krankenkasse.

a) Unterstützungskasse. Die auf den 31. Dezember abgeschlossene Rechnung für 1864 erweist	
an Einnahmen	Frkn. 213,287. 41
„ Ausgaben	„ 21,330. 46
„ Saldo auf neue Rechnung	Frkn. 191,956. 95

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

b) Krankenkasse. Der Aktiv-Saldo dieser Kasse, welcher alle im Taglohn angestellten Arbeiter und Bediensteten angehören, betrug am Schlusse des Berichtsjahres Frkn. 18,124. 36 Cts (gegen Frkn. 15,821. 94 Cts. im Vorjahre); es fand somit ein Vorschlag von Frkn. 2,302. 42 Cts. statt. Die Jahreseinnahmen beliefen sich auf Frkn. 10,145. 82 Cts., die Ausgaben auf Frkn. 7,843. 40 Cts. Durchschnittlich waren im verfloßenen Jahre 526 Arbeiter u. Mitglieder dieser Kasse.

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Das Verhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich, wenn wir wie in den frühern Jahren den Saldo-Vortrag sowie den Ertrag des Dampfbootbetriebes nicht berücksichtigen und von dem Ertrag des Interesse-Conto nur die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Quote in Rechnung bringen, und endlich von den Ausgaben die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Linie Zürich-Zug-Luzern abziehen, folgendermaßen:

1863.			1864		
Fr. 5,745,709. 40 Cts.	.	.	Einnahmen	.	Fr. 5,485,621. 93 Cts.
" 2,422,509. 11 "	.	.	Ausgaben	.	" 2,193,324. 23 "
Fr. 3,323,200. 29 Cts.	.	.	Reinertrag	.	Fr. 3,292,297. 70 Cts.

57,84 % Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme 60,02 %.

Fr. 18,669. 66 Cts.	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 18,490. 43 Cts.
" 9,104. 66 "	" " Betriebstag	" 9,019. 81 "
" 51. 15 "	" " Tag und Bahnkilometer	" 50. 66 "
" 3. 60 "	" " Lokomotivkilometer	" 3. 10 "
" —. 12,66 "	" " Wagenachsenkilometer	" —. 12,85 "

In Folge der erheblichen Reduktion der Ausgaben hat sich sonach im Betriebsjahre das Verhältniß des Brutto-Ertrages zu den Betriebs-Ausgaben wesentlich günstiger gestaltet, als im Vorjahre. Es erscheint aber noch immer ungünstiger, als es in den Jahren 1859 bis 1862 war.

Einschließlich des Saldo-Vortrages von 1863 im Betrage von Fr. 134,820. 39 Cts. sowie des Netto-Ertrages der Dampfboote und des ganzen Ertrages des Interessen-Conto beläuft sich für das Rechnungsjahr die gesamte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,574,005. 18 Cts. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich also eine Mehr-Einnahme von Fr. 36,074. 26 Cts. Dagegen ist die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen von Fr. 1,074,125. 36 Cts. auf Fr. 1,224,481. 87 Cts., also um Fr. 150,356. 51 Cts. gestiegen.

Nach Abzug der Zinsenausgabe ergibt sich ein reiner Ueberschuß von Fr. 2,349,523. 31 Cts. Derselbe erhielt in Gemäßheit des dießfälligen Beschlusses des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,009,560. — Cts = 7 Prozent des Aktien-Kapitals, wurden als Dividende an die Aktionäre vertheilt.

" 178,700. 25 " = 5 " der Rein-Einnahme, wurden dem Reserve-Conto gutgeschrieben.

" 161,263. 06 " wurden auf die Betriebs-Rechnung des laufenden Jahres übergetragen.

Der Reserve-Conto hat nunmehr eine Höhe von Fr. 2,017,427. 24 Cts. erreicht. Im Hinblick auf die Beschaffenheit des Oberbaues unserer Linien können wir auf Grund eingehender

Berechnungen die Hoffnung aussprechen, daß inakünftig die Rücksichtnahme auf die Neufnung des Reservefond nicht mehr in dem Maaße auf die Dividende drücken wird, wie es in der Vergangenheit der Fall war.

V. Bahnbau.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Ausbau des *Persone nbahnhofes* in Zürich haben unsere Zeit während des Berichtsjahres in besonderm Maaße in Anspruch genommen. Gleichwohl ist 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 Verwaltungsrath die Direktion beauftragt, das Aufnahmsgebäude sammt der Einsteighalle nach dem neuesten, von dem Architekten der Gesellschaft, Herrn Wanner, ausgearbeiteten Entwürfe zur Ausführung bringen zu lassen.

Da diese Baute sowol für unsere Gesellschaft als auch für weitere Kreise von besonderm Interesse ist, so dürfte eine kurze Beschreibung derselben nicht ungerechtfertigt erscheinen.

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

Das neue Gebäude wird an der Stelle des jetzigen auf dem gegenwärtigen Bahnhof = Areal aufgeführt, reicht jedoch in einigen Richtungen nicht unbedeutend über das letztere hinaus, so daß Unterhandlungen mit dem Stadtrathe Zürich betreffend Landabtretung angeknüpft werden mußten. Es sind dieselben ihrem Abschlusse nahe.

Das Aufnahmsgebäude erhält eine Hauptfronte gegen die neue zur Zeit im Bau begriffene „Bahnhofstraße“ (Fröschengraben) und eine andere Fronte gegen die Limmat.

Die Hauptfronte gegen die Bahnhofstraße besteht aus dem Erdgeschoße, einem Entresol und einem Stockwerke. Ihre Länge wird 376 Fuß betragen. Sie erhält einen der Achse der Bahnhofstraße 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 Gesamthöhe beider Stockwerke. An die Haupteingänge schließen sich auf beiden Seiten je neun Bogenöffnungen von zirka 20' Höhe auf 8' Breite an, von welchen wieder je fünf als Eingänge in die Vorhalle benutzt werden. Den Abschluß der Hauptfronte bilden zwei ebenfalls ein wenig vortretende und etwas erhöhte Gebäute.

Die Vorhalle, in welcher sich dem Haupteingange gegenüber die Portierloge und rechts und links von derselben die Kassenlokale und die Zugänge zu den Wart- und Restaurationssälen befinden, wird 284' lang und 25' tief: ihr Gesamtflächeninhalt beträgt daher über 7,000 □'. Das Mittelstück der Vorhalle wird gewölbt und zirka 40' hoch. Die Seitentheile erhalten eine Höhe von etwa 22'.

Am westlichen Ende der Vorhalle (in der Richtung gegen die Suhl) befindet sich ein geräumiger Saal von 42' Breite und 88' Tiefe für die Aufgabe des Reisegepäckes. An diesen Saal schließen sich die westlichen Eckflügel mit den Büreaux der Betriebsleitung und, der Bahnhalle entlang, die Dienstlokale der Bahnhof=Inspektion u. s. w. an.

Der übrigen Längenausdehnung der Vorhalle entsprechend und einerseits an die Einsteighalle angrenzend sind die erforderlichen Wartsäle und Restaurationslokale, und zwar, wie im bisherigen Aufnahmsgebäude, die erste und zweite Klasse von der dritten Klasse getrennt, angeordnet.

Die Zugänge zu den Restaurations- und Wartlokalen führen an zwei geräumigen, mit Glas überdeckten Lichthöfen von je 1,400 □' Flächeninhalt vorbei, von welchen aus die anliegenden Räumlichkeiten 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 Gesamtflächenraum der projektirten Wart- und Restaurationslokale stellt sich nahezu auf 9,000 □'; in dem bisherigen Gebäude betrug derselbe nur ungefähr 3,300 □'.

In der östlichen, an die Vorhalle angrenzenden Eckbaute finden sich Lokale, welche im Falle des Zustandekommens bisheriger Vereinbarungen für den Post- und Telegraphendienst verwendbar gemacht werden könnten.

Die zweite Fronte des Gebäudes, welche der Limmat zugewandt ist, hat eine Länge von 308'. Sie entspricht der Stirnseite der Einsteighalle. Die ihr entlang laufende Vorhalle ist 205' lang, 25' tief und enthält eine Reihe von Bogenöffnungen, durch welche die ankommenden Reisenden den Bahnhof verlassen. An der Stirne der Einsteighalle sind die Tische für die Ausgabe des ankommenden Gepäcks angebracht. An die Vorhalle schließt sich auf der einen Seite ein besonderes Lokal für das Publikum, welches ankommende Reisende erwartet, auf der andern Seite Räumlichkeiten für die Post und für die ankommenden Güter, sowie eine Anzahl Abtritte u. s. w. an.

In den Entresol-Räumen werden einige kleinere Wohnungen für Beamte und für den Restaurateur, sowie Aufenthalts- und Schlafzimmer für einen Theil des Zugspersonals w. eingerichtet.

Im ersten Stockwerke ist eine Wohnung für den Betriebs-Chef vorgesehen. Die sämtlichen übrigen Räumlichkeiten desselben sind für die Büreaux des technischen Personals unserer Verwaltung bestimmt.

In den Souterrains sollen außer den HeizungsVorrichtungen und den Kellerräumen für die Dienstwohnungen die verschiedenen für den Betrieb der Restauration erforderlichen Gelaße erstellt werden.

Die Einsteighalle hat im Lichten eine Breite von 138' auf 550' Länge bei 60' Gehierthöhe und wird durch eine Eisenkonstruktion ohne Zwischenstützen frei überspannt. Sie bedeckt sechs Geleise und drei Trottoirs von 20' Breite. Eines dieser Trottoirs liegt zwischen dem 3. und 4. Geleise. Die Halle, welche die angebauten Wartsäle u. s. w. in der Höhe um zirka 30' überragt, empfängt

ihr Licht von allen vier Seiten durch 20 Halbkreisfenster von 36' Durchmesser, wodurch die Anbringung einer Glasbedachung über der Halle entbehrlich wird. Um im Falle von etwa nöthig werdenden Reparaturen oder bei außergewöhnlichem Schneefalle leicht auf das Dach der Halle gelangen zu können, sind in den vier Eckpfeilern besondere Zugänge zu demselben angebracht. Um das ganze Dach herum führt eine Gallerie.

Außer diesem Aufnahmsgebäude sollen nach dem Beschlusse des Verwaltungsrathes gleichzeitig noch einige andere zur definitiven Gestaltung des Bahnhofes unumgänglich nöthige Bauten zur Ausführung kommen. Sicher gehört die Errichtung eines Gebäudes für die abgehenden Eilgüter, die Anlegung zweckmäßiger Viehlade-Rampen, die Herstellung der mit der Einsteighalle in Verbindung stehenden definitiven Geleisanlagen u. s. w. u. s. w.

Der Bau des neuen Aufnahmsgebäudes bietet namentlich deshalb besondere Schwierigkeiten dar, weil es an der Stelle des gegenwärtigen aufgeführt werden soll und die für den gehörigen Betrieb der Bahn erforderlichen Bahnhofsräumlichkeiten natürlich gleichwohl fortwährend zur Verfügung stehen müssen. Es waltet die Absicht ob, die der Limmat zugewandte Abtheilung des neuen Aufnahmsgebäudes zuerst zur Ausführung zu bringen, sodann die sämmtlichen für den Betrieb nothwendigen Lokalitäten vorübergehend in dieser Abtheilung des Neubaus einzurichten, hierauf das gegenwärtige Aufnahmsgebäude abzubrechen und schließlich die größtentheils an der Stelle desselben aufzuführende Hauptfronte des Neubaus in Angriff zu nehmen und zur Vollendung zu bringen. Diese durch die Verhältnisse gebotene Art der Ausführung der Neubauten macht die Einrichtung mehrerer provisorischer Lokale an der Stirnseite der Einsteighalle nothwendig, welche nach Vollendung des neuen Aufnahmsgebäudes, wenn die verschiedenen Räume desselben für ihre definitive Bestimmung verwendet werden können, wieder zu beseitigen sein werden.

Die Kosten aller dieser Bauten mit Einschluß der eben erwähnten provisorischen Einrichtungen, der Geleisevervollständigung, der Möblirung etc. sind zusammen auf Fr. 2,700,000 veranschlagt. Mit dieser Mittheilung glauben wir übrigens die Zusicherung verbinden zu dürfen, daß nicht nur keine Ueberschreitung dieses Betrages stattfinden wird, sondern daß vielmehr bei dem gegenwärtigen niedern Stande der Baumaterialpreise und bei geschickter Benützung aller Umstände und Verhältnisse noch eine erhebliche Ersparniß in sichere Aussicht genommen werden darf.

Für die Ausführung sämmtlicher Bauten wird, da aus dem bereits angeführten Grunde nur eine successive Inangriffnahme der verschiedenen Bauabtheilungen stattfinden kann, ein Zeitraum von mindestens vier Jahren erforderlich sein.

Für den möglichst beförderlichen Beginn der Baute sind die erforderlichen Anordnungen getroffen. Gemäß dem gegenwärtigen Stande der detaillirten technischen Vorarbeiten, welche der Verakkordirung 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. Zum Zwecke der Akkordirung der eisernen Dachkonstruktion für die Einsteighalle, deren Ausführung eine geraume Zeit in Anspruch nehmen wird und deren Detailgestaltung theilweise von Einfluß auf das

vorher aufzuführende Mauerwerk der Halle ist, wurde bereits die Konkurrenz zwischen einer Reihe von Etablissements des In- und Auslandes eröffnet. Die Einreichung der bezüglichen Uebernahmsanfragen steht bis Mitte künftigen Monats zu gewärtigen.

Zur Erweiterung des V o r b a h n h o f e s in Z ü r i c h ist im Laufe des Berichtsjahres neuerdings eine belangreiche Grundfläche expropriirt worden.

Die von Jahr zu Jahr zunehmende Zahl von Bahnzügen, welche in den Bahnhof Zürich einfahren oder sich aus demselben herausbewegen, und der auch abgesehen davon in ganz außerordentlichem Maaße sich steigende Verkehr auf diesem Bahnhofe erheischen, wenn dann vollends noch die Eigenschaft des letztern als Kopfstation in's Auge gefaßt wird, in geradezu gebieterischer Weise, darauf Bedacht zu nehmen, daß in der Zukunft in dem Vorbahnhofe Zürich mehr Raum für den eigentlichen Bahnhofdienst erhältlich gemacht werden könne. Es wird dieß seiner Zeit nur durch eine Verlegung der Werkstätten der Nordostbahn von derjenigen Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig befinden, an einen von dem Brennpunkte der Bahnhofsbewegung entfernten Platz zu ermöglichen sein und es dürfte sich diese Verlegung im Verfolge um so mehr als ein Bedürfniß herausstellen, da die fortwährende Erweiterung des Netzes der Nordostbahn auch eine Ausdehnung der Werkstätten nothwendig machen wird, eine Vergrößerung der letztern aber an der Stelle, an welcher sie sich gegenwärtig befinden, als unthunlich erklärt werden muß, wenn man bedenkt, daß sie dort schon in ihren gegenwärtigen Dimensionen den für den Bahnhofdienst verfügbaren Raum in einer unzuträglichen Weise beschränken.

Wenn wir uns nun fragten, welches der geeigneteste Platz wäre, auf welchen die Werkstätten der Nordostbahn seiner Zeit zu verlegen sein dürften, so konnten wir darüber, wie diese Frage beantwortet werden müsse, nicht lange im Zweifel sein. Die Nordostbahn ist Besitzerin einer von dem Trennungspunkte der West- und der Ostlinie an in der Richtung gegen Baden sich erstreckenden Materialgrube mit einem Flächeninhalte von mehr als 6 Zucharten. Ebenfalls in der Richtung gegen Baden, aber in etwelcher Entfernung von dem eben erwähnten Grundstücke, im sogenannten Ruchensteine, besitzt die Nordostbahngesellschaft einen weitem Landkomplex, welcher, im Meßgehalte von fast 9 Zucharten, theils aus einem ausgebeuteten Materialgewinnungsplatze, theils aus Ackerland besteht. Bei so bewandten Umständen mußte sich unsere Aufmerksamkeit darauf richten, auch noch das zwischen diesen beiden bereits im Eigenthume unserer Gesellschaft befindlichen Grundstücken liegende Areal bis auf eine gewisse Entfernung von der Westlinie für unsere Unternehmung zu erwerben und die einstige Verlegung der Werkstätten der Nordostbahngesellschaft in das auf solche Weise arrondirte Grundeigenthum der letztern in Aussicht zu nehmen. Wenn aber dieses Programm aufgestellt werden wollte, so mußte ohne Verzug Hand an die Verwirklichung desselben gelegt werden. Bereits war nämlich mit der Erbauung von Häusern auf dem zu expropriirenden Areale angefangen worden und es mußte darum der weitem Ueberbauung und in Folge dessen einer sehr beträchtlichen Vertheuerung desselben entgegengesehen werden. Wir zögerten also nicht, dieses Areal, im Flächenraume von etwas mehr als 11½ Zucharten, auf dem Expropriationswege zu erwerben. Durch Anlage einer geeigneten Bahnüberfahrt und einer an dieselbe anschließenden Straße an dem untern Ende des expropriirten Landes, sowie durch Herstellung

anderweitiger, mit dieser neuen Uebersahrt einerseits und der Langfurrenstraße anderseits in Verbindung gebrachter Güterstraßen ist es möglich gemacht worden, zwei Bahnüberfahrten, bei deren Fortbestande das für die projektirte Bahnhofserweiterung erforderliche Areal in drei Stücke zerschnitten worden wäre, eingehen zu lassen. Die neu zu erstellende Bahnüberfahrt und die in Verbindung damit anzulegenden Güterstraßen sind im Laufe des letzten Winters zur Ausführung gebracht und mit dem Eintritte des Frühjahres dem Verkehre übergeben worden, während die beiden alten Bahnüberfahrten und die zu denselben gehörenden Wege mit diesem Zeitpunkte aufgehoben wurden.

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

Der Bahnhof Schaffhausen soll in seiner definitiven Gestaltung gemäß einer am 14. März 1863 getroffenen Vereinbarung bis längstens den 1. Mai 1866 zur Vollendung gebracht werden. Wir sind mit der bei dem Bahnhofs Schaffhausen mitbetheiligten großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung dahin übereingekommen, daß die Ausführung der definitiven Geleiseanlagen und Hochbauten auf diesem Bahnhofs, sowie auch die Anfertigung der hiefür erforderlichen Pläne von der Nordostbahngesellschaft im Namen und für Rechnung der beiden betreffenden Bahnverwaltungen bewerkstelligt werden solle. Wir haben dieser wichtigen Angelegenheit schon im Sommer 1863 unsere volle Aufmerksamkeit geschenkt. Je mehr wir sie aber zum Gegenstande unserer eingehenden Prüfung machten, desto mehr mußte sich uns die Frage aufdrängen, ob nicht im Hinblick auf weitere Eisenbahnen, welche im Falle der Verwirklichung ernstlich zur Sprache gebrachter Projekte in den Bahnhof Schaffhausen einzumünden haben dürften, oder mit Rücksicht auf sonstige vermehrte Anforderungen, welche an den letztern auf Grundlage gemachter Erfahrungen gestellt werden möchten, der unverweilte gänzliche Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen als ein allzu voreiliger zu betrachten wäre. Wir glaubten diese Frage unbedingt bejahen zu sollen. Bevor wir aber an die mitbetheiligte großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung mit dem Antrage gelangten, gehörigen Ortes die erforderlichen Schritte zum Zwecke einer einstweiligen Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu thun, suchten wir uns vorerst auf vertraulichem Wege bestthunlich zu vergewissern, daß solche Schritte bei der h. Regierung und bei dem Lit. Stadtrathe von Schaffhausen eine günstige Aufnahme finden werden. Das Ergebniß unserer daherigen Erkundigungen war dazu angethan, uns zu weiterm Vorgehen zu ermuntern. Wir suchten daher mit Zuschrift vom 30. Oktober/5. November 1863 bei der großherzoglich badischen Oberdirektion des Eisenbahnbaues die Zustimmung dazu nach, daß nunmehr Namens der beiden theiligten Bahnverwaltungen die erforderlichen offiziellen Schritte gethan werden, um die Bewilligung zur einstweiligen Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu erwirken. Die Oberdirektion erklärte erst mit Zuschrift vom 12./19. August 1864 ihr Einverständniß mit dem von uns beantragten Vorgehen. Mit Schreiben vom 21./22. August 1864 richteten wir nunmehr sowol an die h. Regierung als an den Lit. Stadtrath von

Schaffhausen das förmliche Ansuchen, „es möchten die beiden theilhaftigen Eisenbahnverwaltungen zur „einstweiligen Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen ermächtigt und somit von der „gemäß der Uebereinkunft vom 14. März 1863 übernommenen Verpflichtung, diesen Bahnhof in seiner „definitiven Gestaltung bis längstens den 1. Mai 1866 zur Vollendung zu bringen, entbunden werden.“ Die h. Regierung brachte uns mit Schreiben vom 16./17. November 1864 rückantwortlich zur Kenntniß, daß sie die Frist für den definitiven Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen bis zum 1. Mai 1868 unter einigen Bedingungen, welche sich auf die mit dem Bahnhofe in Verbindung stehenden Straßen beziehen, zu erstrecken bereit sei. Konnte in Folge dieses Bescheides unter der Voraussetzung weitem billigen Entgegenkommens von Seiten der h. Regierung eine Verständigung in Aussicht genommen werden, so nahmen dagegen die Verhandlungen mit dem Tit. Stadtrathe von Schaffhausen zu unserm Bedauern eine ganz unerfreuliche Wendung. Nachdem zwischen beiderseitigen Abordnungen während geraumer Zeit Unterhandlungen gepflogen worden waren, welche zu einem befriedigenden Ergebnisse führen zu sollen schienen, faßte der Große Stadtrath von Schaffhausen unter dem 3. und 17. März dieses Jahres plötzlich Beschlüsse, in welchen er die Bewilligung zu einer Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes an Bedingungen knüpfte, welche die großherzoglich badische und unsere Eisenbahnverwaltung nicht annehmen konnten. Indem wir im Namen der beiden theilhaftigen Verwaltungen die Ablehnung dieser Bedingungen der h. Regierung und dem Tit. Stadtrathe von Schaffhausen zur Kenntniß brachten, eröffneten wir ihnen gleichzeitig, „es müssen unter diesen Umständen die zum Zwecke der Verschiebung „des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen gepflogenen Unterhandlungen als gescheitert betrachtet „werden und es seien in Folge dessen nunmehr die erforderlichen Einleitungen zu diesem Ausbaue zu „treffen, wie wenig dieß auch den wohlverstandenen Interessen Schaffhausen's entsprechen dürfte; von „einer Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen in seiner definitiven Gestaltung bis zum 1. Mai 1866 „könne aber, nachdem die Unterhandlungen betreffend eine Verschiebung der daherigen Bauten bis jetzt „angebauert haben, selbstverständlich nicht mehr die Rede sein.“ Rückantworten auf diese Eröffnung sind uns bis zur Stunde nicht zugekommen.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn ist die Schiffswerfte nunmehr zu gänzlicher Vollendung gebracht worden.

Die Station Weinfelden hat im Jahr 1864 ihre definitive bauliche Gestaltung erhalten. Wir haben uns in dem letzten Geschäftsberichte über den Umfang der daherigen Bauten ausgesprochen.

Der während des Berichtsjahres zum Theile durchgeführte, zum Theile in Angriff genommene Ausbau der Stationen Altstätten und Derikon wurde wesentlich durch den Anschluß der Zürich=Zug=Luzerner Bahn an die Nordostbahn an dem erstern und der Bülach=Regensberger Bahn an dem letztern Orte nothwendig gemacht. Die Baukosten dieser beiden Stationen werden, sobald einmal ihr Betrag abschließend feststeht, in angemessener Weise auf die Nordostbahn und die Unternehmungen der Zürich=Zug=Luzerner Bahn und der Bülach=Regensberger Bahn vertheilt werden.

Die Vervollständigungsbauten, welche auf mehreren andern Stationen im Laufe des Berichtsjahres zur Ausführung gebracht wurden, sind nicht belangreich genug, um hier einzeln aufgezählt zu werden.

Auf Grund der f. Z. mit der eidgenössischen Postverwaltung abgeschlossenen Uebereinkunft hat im verwichenen Jahre auch für die Telegraphenleitung auf der Strecke Zürich-Altstätten 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 ist im letzten Jahre einer durchgreifenden Reparatur unterworfen worden. Gemäß dem bisher in Anwendung gebrachten Verfahren wurden die daherigen Kosten dem Reservefonde zur Last geschrieben.

VI. Gesellschaftsbehörden.

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

Die Direktion behandelte in 185 Sitzungen 4,192 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 11 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1864 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1865.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Nach den Rechnungs = Rubriken.

			Transportquantitäten.				Einnahmen.					
			1863.		1864.		1863.			1864.		
			Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Franken.	Gr.	Prozente.	Franken.	Gr.	Prozente.
I. Personentransport.												
Zur gewöhnlichen Fahrtaxe . . . I. Klasse			15,336	0,87	13,150	0,73	79,750. 85	3,49		67,861. 16	3,03	
. . . II. "			237,589	13,44	228,379	12,73	687,202. 86	30,15		646,152. 86	28,80	
. . . III. "			636,307	35,99	623,159	34,73	786,263. 96	34,51		760,257. 67	33,89	
Zu ermäßigten Fahrten:												
Mit Güterzügen . . . II. Klasse			4,311	0,24	3,696	0,21	6,112. 64	0,27		5,490. 02	0,25	
" " " " " III. "			63,519	3,61	56,569	3,15	48, 94 84	2,11		45,817. 69	2,04	
Ein- und Rückfahrt . . . I. "			2,502	0,14	2,390	0,13	8,046. 58	0,36		6,737. 99	0,33	
" " " " " II. "			131,166	7,42	138,542	7,72	171,852 55	7,54		179,297. 71	7,99	
" " " " " III. "			425,292	24,06	439,714	24,51	300,380. 87	13,19		319,100. 08	14,22	
Mit Abonnementskarten . . . II. "			35,838	2,03	40 112	2,24	12,222. 28	0,54		11,912 25	0,53	
" " " " " III. "			88,590	5,01	99,780	5,56	12,772. —	0,56		12,216. 75	0,55	
Militär- und Polizeitransporte III. "			33,593	2,18	41,964	2,34	26,683. 05	1,18		35,852. 69	1,60	
Pilger . . . II. "			372	0,02	1,520	0,08	1,376. 40	0,06		2,167. 30	0,10	
" " " " " III. "			58,974	3,33	58,784	3,28	91,259. 20	4,00		90,263. 52	4,02	
Schul- und Lustfahrten u. dgl. I. "			500	0,03	860	0,05	2,629. 75	0,11		3,423. 25	0,15	
" " " " " II. "			8,640	0,49	10,228	0,57	17,925. 55	0,79		17,804. 53	0,79	
" " " " " III. "			20,102	1,14	35,406	1,97	26,176 60	1,14		38,986. 43	1,74	
Total			1,767,931	100	1,794,193	100	2,278,869. 98	100		2,243,401. 0	100	
Recapitulation nach Klassen . . . I. Klasse			19,338	1,04	16,400	0,91	90,427. 18	3,97		78,022. 40	3,48	
. . . II. "			417,916	23,64	422,477	23,55	896,682. 28	39,35		862,824. 67	38,46	
. . . III. "			1,331,677	75,32	1,355,316	75,54	1,291,760. 52	56,68		1,302,554. 83	58,06	
Total			1,767,931	100	1,794,193	100	2,278,869. 98	100		2,243,401 90	100	
II. Gepäcktransport			Zentner. 119,908		Zentner. 121 603		121,379. 82			118,322 69		
III. Viehtransport.			Stück.		Stück.							
I. Klasse. Einzelnstücke, Pferde . . .			1,960	3,70	998	1,72						
II. " " Stiere, Ochsen, Kühe . . .			6,712	12,69	7,103	12,22						
III. " " Kälber, große Schweine . . .			8,892	16,81	9,385	16,15						
IV. " " Schafe, Ziegen u. . .			1,150	2,17	957	1,64						
V. " ganze Wagenladungen, Pferde u. . .			623	1,18	870	1,50	89,502. 43			92,808. 16		
VI. " " Großvieh . . .			11,698	22,11	13,361	22,99						
VII. " " Kleinvieh . . .			17,464	33,00	21,725	37,38						
Gunde . . .			4,413	8,34	3,723	6,40						
Total			52,912	100	58,122	100	89,502. 43			92,808. 16		
IV. Equipagentransport.			Stück. 353		Stück. 442		7,027. 87			6,491. 67		
V. Gütertransport.			Zentner.		Zentner.							
Eilgut . . .			188,682	2,23	199,472	2,43	141,440. 37	4,98		146,109 40	5,60	
Normalklasse 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	
Wagenladungs-klasse A.			1,685,967	19,90	1,663,924	20,22	719,068. 22	25,32		676,479. 65	25,93	
" B.			1,001,999	11,83	728,576	8,83	218,897. 23	7,71		145,867. 20	5,59	
" C.			2,840,759	33,53	3,023,378	36,74	414,191. 94	14,58		443,426. 16	17,00	
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhr- gebühren, Nachnahme-Provision u.)							158,443. —	5,58		147,798. 70	5,67	
Total			8,472,798	100	8,228,803	100	2,539,973. 98	100		2,608,341. 72	100	
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen							520,767 59			563,142 88		
Gesamt-Total							2,537,521. 67			5,632,509. 02		

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

Nach den Monaten.

Monat.	Personen.					Gepäck.				Vieh und Hunde.				Equipagen.				Güter.								Mittelbare Betriebs-Einnahmen.		Total-Einnahmen.		Einnahmen-Betrefflß per Kilometer.	
	I.	II.	III.	Total.	Einnahmen.	Gewicht.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Eisgut.	I.	II. u. III.	A.	B.	C.	Total.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.		
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Franken.	Grö.	Zentner.	Franken.	Grö.		Franken.	Grö.		Franken.	Grö.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Franken.	Grö.	Franken.	Grö.	Franken.	Grö.	Franken.	Grö.	
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	327,358	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	78	7,697	6,923	94	6,456	8,378	26	18	237	52	17,066	77,387	162,489	136,703	77,413	233,876	704,934	220,631	50	.	.	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	223,036	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	229,031	39	.	.	472,890	74	2,656	69	
Juni . . .	2,201	42,244	124,429	168,574	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	
Juli . . .	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	2,950	05	
August . . .	4,357	51,318	143,905	199,580	296,807	93	16,349	17,842	52	5,066	8,589	01	37	649	44	17,521	81,903	156,294	104,238	49,453	284,575	693,984	214,442	66	.	.	538,331	56	3,024	34	
September . . .	2,693	44,925	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	272,406	714,200	228,618	56	.	.	502,044	35	2,820	47	
Oktober . . .	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	223,201	728,734	242,387	06	.	.	467,476	90	2,626	28	
November . . .	288	24,934	102,080	127,302	137,637	55	8,513	7,159	95	4,738	6,157	66	17	286	45	15,461	67,025	139,159	140,108	73,056	231,515	666,324	240,970	01	.	.	392,211	62	2,203	44	
Dezember . . .	233	23,416	78,156	101,805	115,782	27	6,332	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.																							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	1,794,280	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	

Nach den Stationen.

1863.										1864.														
Personen.		Gepäd.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahmen.			Personen.		Gepäd.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahmen.	Gegenüber 1863.				Vangordnung der Stationen nach		
Angabl.	Reintner.			Stück.	Reintner.	Reintner.	Reintner.	Franken.		Gr.	Angabl.			Reintner.	Stück.	Reintner.	Reintner.	Reintner.	Franken.	Gr.	Angabl.	Angabl.	Reintner.	Reintner.	Personen-zahl.	Güter-gewicht.	Einnahmen.
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	Amriswil	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	855	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	22,331	33	Birglen	9,628	98	910	30,997	56,635	87,632	22,632	17	178	—	10,446	—	30	13	22	
23,688	792	1,668	34,898	72,814	107,712	44,957	61	Weinfelden	24,019	991	1,915	28,860	51,634	80,494	45,398	60	361	—	—	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	—	Müllheim	14,738	314	360	21,485	23,977	45,462	21,868	01	197	—	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	41	—	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	61	7,986	—	—	3,675	4	5	7	
12,058	163	147	4,470	10,216	14,686	10,512	70	Leitikon	11,586	167	125	5,218	15,017	20,235	10,712	56	—	472	5,549	—	26	31	32	
10,030	89	490	4,191	11,378	15,569	8,218	62	Wiedensungen	11,046	83	355	4,470	10,614	15,084	8,298	85	1,016	—	—	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	4,887	218,263	844,780	1,063,043	565,102	04	4,562	—	10,258	—	2	2	3	
3,339	102	203	1,175	4,463	5,638	3,098	85	Gettingen	3,223	153	281	1,397	1,771	3,168	3,391	72	—	116	—	2,470	38	38	38	
6,274	169	143	2,335	7,584	9,919	6,073	85	Seuggart	6,168	216	210	2,050	3,257	5,307	5,894	54	—	106	—	4,612	36	37	37	
24,095	744	2,053	47,181	35,329	82,510	45,517	34	Andelfingen	22,123	712	2,829	35,876	34,271	70,437	43,299	—	—	1,972	—	12,363	17	19	11	
8,352	303	369	20,914	17,196	38,110	15,415	30	Marthalen	8,170	271	450	19,929	24,461	44,390	15,926	91	—	182	6,280	—	32	25	29	
18,951	843	73	8,783	3,065	11,848	25,498	85	Dachsen	15,316	755	69	5,611	4,577	10,188	21,687	58	—	3,635	—	1,660	21	36	25	
62,232	5,129	4,098	486,840	216,431	703,271	346,634	—	Schaffhausen	59,260	3,733	5,244	497,434	205,790	703,224	376,637	79	—	2,972	—	47	6	4	4	
7,393	98	171	13,156	65,646	78,802	8,954	23	Kemprthal	8,023	257	134	15,472	65,712	81,184	10,287	19	630	—	2,382	—	33	15	33	
22,306	280	2,432	5,612	16,077	21,689	20,737	71	Effretikon	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	Wallisellen	25,228	333	106	5,982	13,584	19,566	27,481	56	3,510	—	761	—	14	32	18	
37,194	255	165	41,911	126,369	168,280	31,129	72	Cerflikon	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	Bärach	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	Altstätten	23,141	374	70	5,516	18,390	23,906	13,750	72	613	—	—	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	Cerflikon	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	Kilwangen	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	171,795	34	Baden	104,244	5,997	1,820	80,568	121,456	202,024	169,159	45	—	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	28,515	38,423	66,738	39,404	90	286	—	—	4,227	13	20	12	
7,069	235	66	319,883	22,761	342,644	51,725	80	Eggenthäl	7,556	225	80	235,056	20,727	255,783	38,884	30	487	—	—	86,861	34	6	14	
12,198	402	619	18,732	8,595	27,327	16,889	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	Koblitz	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	78	Brugg	49,115	1,836	1,890	83,067	108,442	191,509	76,973	84	4,172	—	19,123	—	7	9	8	
15,891	522	56	8,736	10,024	18,780	18,127	06	Schönjoch	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	66,159	45	Wädg.	39,808	1,993	524	42,111	123,635	165,746	66,344	82	2,375	—	—	921	9	10	9	
6,755	35	40	7,192	20,403	27,595	8,939	79	Nuppenweil	6,588	59	66	7,308	19,787	27,155	8,671	26	—	167	—	440	35	29	34	
62,766	9,052	1,158	159,537	109,106	268,643	315,725	56	Marau	60,992	10,325	972	67,706	95,166	162,872	251,336	06	—	1,774	—	105,771	5	11	5	
264,220	33,488	11,939	4,113,885	2,435,273	6,549,158	—	—	Fremde Bahnen	284,159	34,404	15,817	4,692,446	2,383,077	7,075,523	—	—	19,938	—	526,365	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	520,767	59	Mittelbare Betriebs-Einnahmen	—	—	—	—	—	—	563,142	88	—	—	—	—	—	—	—	—
1,767,931	119,908	52,912	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	—	—	—	—	—	—	—	—

Übersicht der Frequenz der Schweizerischen Nordostbahn

im Jahre 1864.

Nach den Entfernungen.

1863.							Stunden.	1864.						
Personen.				Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.		Personen.				Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.
I.	II.	III.	Total.					I.	II.	III.	Total.			
Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
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	251,347	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	3,527	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	1/2	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	1,991	108,636
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	7	60	6,419	22,809	29,288	1,678	1,175	264,491
2	661	6,339	7,002	324	1,800	30,787	1/2	4	662	6,393	7,059	534	979	36,658
158	3,547	11,144	14 849	765	607	92,798	8	235	3,496	11,587	15,318	1,075	1,159	100,114
12	5,101	15,762	20,875	1,236	1,783	175,555	1/2	14	5,256	15,959	21,229	1,284	2,706	125,828
65	7,275	16,499	23,839	1,529	1,336	99,555	9	62	6,832	17,100	23,994	1,615	1,028	63,325
1,223	12,497	25,679	39,399	5,929	949	377,427	1/2	913	9,786	24,285	35,014	4,864	589	279,525
53	2,138	7,215	9,406	670	750	110,508	10	45	1,620	7,298	8,963	799	893	97,042
5,405	51,717	78,385	135,507	26,645	3,618	1,485,024	1/2	4,807	47,327	78,605	130,739	25,493	4,774	1,718,848
1,426	5,907	5,699	13,032	1,206	268	140,181	11	1,057	5,918	6,130	13,135	1,187	251	101,621
—	83	506	589	39	558	39,040	1/2	—	56	443	499	80	752	59,262
1,459	15,742	41 718	58,919	5,531	2,578	339,015	12	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	538,925	1/2	345	4,132	7,308	11,785	2,783	2,011	630,749
—	256	508	764	46	89	25,378	13	—	77	322	399	32	34	12,275
10	268	975	1,253	137	478	23,310	1/2	—	623	1,181	1,804	93	425	26,278
11	800	2,114	2,925	276	4,292	30,629	14	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	31,632
452	6,843	8,953	16,248	4,230	3,965	559,035	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	39	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	12,111	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	—	—	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	225	5,983
329	2,143	1,842	4,314	1,205	119	124,300	1/2	233	1,839	2,293	4,365	1,963	495	129,807
20	212	252	484	154	68	9,720	23	—	126	184	310	67	291	9,381
2	9	19	30	5	68	2,207	1/2	—	19	9	28	5	1	1,987
2	18	46	66	8	2	10,809	24	—	20	42	62	10	176	8,124
—	5	40	45	3	509	6,258	1/2	—	7	22	29	2	409	6,577
—	16	32	48	12	24	1,637	25	—	22	44	66	12	486	1,306
—	1	5	6	1	—	1,067	1/2	—	—	3	3	—	—	191
3	30	41	74	17	2	9,286	26	2	41	24	67	20	6	6,257
15	188	350	553	93	207	44,502	1/2	1	29	44	74	13	1,754	17,322
370	3,150	1,743	5 263	2,142	1,489	522,701	28	290	2,637	1,834	4,761	1,912	1,017	337,426
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

und Transitverkehr über die Nordostbahn im Jahre 1864.

Gesamt-Total

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-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 Reservekonto

auf 31. Dezember 1864.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,243,401	90				
II. Gepäcktransport	118,322	69				
III. Pferde- und Viehtransport	92,808	16				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	6,491	67				
V. Gütertransport	2,608,341	72	5,069,366	14		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Mietzins	82,302	13				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	18,482	13				
III. Zins von ausgeliehenen Geldern	238,155	74				
IV. Nettoertrag des Verfrächtebetriebes	104,227	67				
V. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	46,747	18				
VI. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	838	47				
VII. Verschiedenes	72,389	56	563,142	88	5,632,509	02
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1863					134,820	39
Summa der Einnahmen					5,767,329	41

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1864.

Ausgaben.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung			114,539	39		
2. Reiseauslagen			3,709	97		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreaufocale			6,426	84		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten			25,341	47		
5. Porti			2,786	47		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars			205	15		
II. Unterhaltung der Bahn nebst Buhörden.					153,009	29
1. Befoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufsicher und Bahnwärter)			296,736	67		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals			1,493	36		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals			9,881	06		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers			10,309	56		
5. " der Kunstbauten			22,849	70		
6. " des Oberbaues			81,307	55		
7. " der Einfriedungen, Barrieren u. s. f.			5,917	77		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe			9,053	18		
9. " der Gebäude			46,433	19		
10. " d. Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. s. f.			12,415	73		
11. Räumung von Schnee und Eis			1,653	71	498,051	48
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Befoldung und Entschädigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	131,822	91				
b. Bekleidung derselben	3,536	44				
c. Büreaufkosten	8,371	38				
d. Beleuchtung und Heizung der Büreaux	28,502	38				
e. Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars	21,584	72	193,817	83		
Uebertrag			193,817	83	651,060	77

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.
Uebertrag	.	.	193,817	83	651,060	77
2. Personen = Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Einnnehmer, Gepäck-Expediten und Gepäckträger	67,318	90				
b. Bekleidung derselben	2,277	37				
c. Druckkosten	15,904	92				
d. Ersparleistungen	132	55				
			85,633	74		
3 Güter = Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Güter-Expediten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. s. f.	324,285	50				
b. Bekleidung derselben	2,265	66				
c. Druckkosten	19,051	18				
d. Ersparleistungen	6,495	67				
e. Affekuranz der Güter	7,412	80				
			359,510	81	638,962	38
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	13,689	02				
b. Büroaufkosten, Heizung und Beleuchtung	3,515	53				
c. Affekuranz der Materialvorräthe	447	05				
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalliffrung	32,842	37				
			50,493	97		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a. Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	170,629	55				
b. Bekleidung derselben	8,448	29				
c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	227,199	39				
d. Del und Schmiere für die Wagen	4,750	44				
e. Beleuchtung und Heizung derselben	6,470	35				
f. Affekuranz der Wagen	3,257	60				
g. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	36,079	55				
			456,835	17		
Uebertrag	.	.	507,329	14	1,290,023	15

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1864.

Ausgaben.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.
Uebertrag	.	.	507,329	14	1,290,023	15
3. Zugkraftskosten.						
a. Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparprämien des Maschinenpersonals	206,183	96				
b. Bekleidung desselben	1,732	94				
c. Büroaufkosten, Heizung und Beleuchtung	76	84				
d. Brennmaterial	249,503	92				
e. Schmiermaterial	20,649	22				
f. Bugmaterial	5,948	63				
g. Wasserpumpen, Holzschnitten und Vorwärmen	16,407	23				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	159,775	58				
i. Affekuranz der Lokomotiven	2,141	60				
			662,419	92	1,169,749	06
V. Bahnteleggraphie					11,789	44
VI. Verschiedenes					32,095	89
Summa	.	.	.	.	2,503,657	54
Hier von ab:						
Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Linie Zürich-Zug-Luzern, betragend						
					310,333	31
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes					2,193,324	23
B. Verzinsung der Anleihen					1,224,481	87
C. Einlage in den Reservefond (5% des Reinertrages)					178,700	25
D. Dividende für die Aktien					2,009,560	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1865					161,263	06
Total gleich der Einnahme	.	.	.	.	5,767,329	41

II. Rechnung über die Voffendung des Baues

		Fr.	Cts.
Einnahmen.			
<hr/>			
Saldo der Rechnung vom Jahre 1863	1,724,174	09	
Einzahlung des neuen 4 1/2 % Anleihe von 5 Millionen Franken	5,000,000	—	
<hr/>			
<hr/>			
Summa	6,724,174	09	

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1864.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
<hr/>							
Allgemeine Verwaltung.							
Herstellung der Aktien und Obligationen . . . . .	.	.	2,850	—			
Provisionen und Cours-Vergütungen . . . . .	.	.	15,700	—			
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes . . . . .	.	.	2,889	88			
Gehalte des Administrations-Personals . . . . .	.	.	4,096	82			
Reiseauslagen . . . . .	.	.	227	83			
Postporti und Kommissionskosten . . . . .	.	.	487	26			
Druck- und Insertionskosten . . . . .	.	.	601	09			
Mietzinsen, Heizung und Beleuchtung . . . . .	.	.	521	12			
Büreaufkosten . . . . .	.	.	673	55			
Bibliothek und Zeitungen . . . . .	.	.	193	18			
Verschiedenes . . . . .	.	.	86	40			
					28,327	13	
<hr/>							
Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).							
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	1,839	62			
Inventarstücke . . . . .	.	.	—	—	
Materialien . . . . .	.	.	22	60			
Verschiedenes . . . . .	.	.	281	22			
					2,143	44	
<hr/>							
Expropriation.							
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	63	93			
Entschädigungen . . . . .	.	.	100,317	73			
Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	1,616	83			
Verschiedenes . . . . .	.	.	164	30			
					102,162	79	
<hr/>							
Bahnbau.							
Allgemeines.							
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	11,059	03					
Inventarstücke	36	—					
Materialien	297	60					
Büreaufkosten	471	09					
Verschiedenes	—	—					
			11,863	72			
Uebertrag			11,863	72		132,633	36

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Ausgaben.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Uebertrag		.	.	11,863	72	132,633	36
Unterbau.							
Erdbarbeiten		1,568	86				
Süßmauern		1,903	94				
Tunnels		—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle		3,996	19				
Wegbauten		4,033	72				
Uferbauten		3,098	77				
Bettung		6,304	71				
Verschiedenes		—	—				
Oberbau.				20,906	19		
Schwellen		4,170	27				
Schienen und deren Befestigungsmittel		11,037	93				
Wegübergänge		—	—				
Legen des Oberbaues		5,662	50				
Einfriedungen, Barrieren, Verbotttafeln, Gradientenzeiger u.		1,233	—				
Verschiedenes		—	—				
Bahnhöfe und Stationsplätze.				22,103	70		
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen		124,575	68				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen		5,046	93				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmeffel, Wasserleitungen		6,080	52				
Sehkränen und Brückenwaagen		4,797	96				
Technische Einrichtung der Werkstätten		1,422	73				
Verschiedenes		—	—				
Betriebs-Inventar.				141,923	82		
Lokomotiven und Tender		.	.	—	—	196,797	43
Wagen		.	.	8,764	19		
Für die Bureau der Hauptverwaltung und Kontrolle		.	.	525	90		
" " Materialverwaltung		.	.	—	—		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen		.	.	—	—		
" " " Werkzeugmaschinen		.	.	—	—		
" " " Werkzeuge und Requisiten		.	.	73	97		
" " Bahnhofsverwaltungen		.	.	5 960	39		
Gerätschaften für den Bahndienst		.	.	622	39		
Dampf- und Schleppboote		.	.	—	—		
Total der Ausgaben		.	.	.	.	15,946	84
		.	.	.	.	345,377	63

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1864.

Rechnungs-Abschluß.		Fr.	Gts.
Summa der Einnahmen		6,724,174	09
Summa der Ausgaben		345,377	63
Saldo auf neue Rechnung		6,378,796	46

IV. Ausweis über den Reserve-Konto

der Schweizerischen Nordostbahn auf 31. Dezember 1864.

	Fr.	Cts.
Einnahmen		
Saldo vom 31. Dezember 1863	1,849,105	09
Einnahme im Jahre 1864.		
5 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1864	178,700	25
Summa .	2,027,805	34
Ausgaben.		
Betrag der Kosten für den Umbau des Schleppbootes „Frauenfeld“	10,378	10
Saldo auf neue Rechnung	2,017,427	24
Summa .	2,027,805	34