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. Kapitel: 4: Betrieb

**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:** 02.11.2025

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

# III. Kapitalbeschaffung.

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

#### IV. Betrieb.

# A. Aeberficht der ausgeführten Bahnzuge.

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

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

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

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

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

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

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

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

# B. Einnahmen und Statiftik des Verkehrs.

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

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

			1864.								
			M e	hr=Ein	nahme.	Minder=Einnahme.					
Personen = Transport			Fr.		Cts.	Fr. 35,468. 08 Cts.					
Gepad = Transport			, ,,		— " · " · · ·	,, 3,057. 13 ,,					
Sunde = , Pferde = und Bieh = Tr	ansport		"	3,305.	73 "	" "					
Transport von Equipagen u. b	gl		,,	-	- "	536. 20 "					
Güter = Transport			"		- "	" 231 <b>,</b> 632. 26 "					

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

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

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

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

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

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

# I. Hesammt=Verkehr.

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

# II. Durchschnitts = Berechnungen.

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

# III. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

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

<sup>\*</sup> Ginschließlich der Ginnahmen fur Equipagentransporte sowie der mittelbaren Betriebe:Ginnahmen.

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

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

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

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

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

#### Mittelbare Betriebs = Ginnahmen.

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

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

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

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

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

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

# C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### A. Die Lokomotiven und ihre Leiftungen.

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

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

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

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

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

Diefe Leiftungen veribeilten fich im abgelaufenen Jahre wie folgt :

#### Es famen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### B. Die Wagen und ihre Leiftungen.

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

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

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

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

Die Guterwagen befteben aus

22 achtrabrigen Gepadmagen,

20 achtrabrigen Guterwagen,

10 vierräbrigen Gepackwagen,

324 gebecften vierrabrigen Guterwagen,

308 offenen vierrabrigen Guterwagen.

#### Es trafen :

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

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

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

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

Die Wagen haben zurückgelegt :

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

#### Die burchichnittlich zurudgelegte Weglange beträgt

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

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

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

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

Der Berbrauch an Schmiermaterial fur Berfonen- und Gutermagen betrug :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uffefurang. Die Berficherung umfaßte nachfolgende Betrage:

#### 1. Für Gebäube:

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

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

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

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

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

#### a) Dampfichifffahrt auf dem Bodenfee.

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

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

Einnahmen.

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

Ausgaben.

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

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

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

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

Es betrug bemnach bie burchfchnittliche Ginnahme im Berichtsfahre:

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

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

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

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

Der Brennmaterial = Berbrauch betrug:

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

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

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

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

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

Die burdidnittlichen Ausgaben betrugen per Fahrfilometer:

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

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

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

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

"Rhein"

6)

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

600

40

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

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

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

#### b) Bertftatte.

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

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

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

#### 1. Perfonal=Gtat.

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

#### A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Berwaltung.				II. Bahnunterhaltung.
Abjunften ber Direttion		2		Bahn=Ingenieure
Betriebs=Chef		1		Bureau ber Bahn=Ingenieure 10
Revifor nebft Gehülfen		5		Ober-Bahnauffeher und Bahnauffeher . 10
Chef ber Betriebs-Kontrole		1		Bahnwärter
Büreau bes Betriebe-Chefe und Wagen=				
Kontrole		7		358
Rontroleure und Kontrole-Gehülfen		30		III. Expeditionedienft.
Billetbrucker und Abwart		3		Bahnhof=Borftande und beren Gehülfen 10
Mafdinenmeifter, Abjuntt und Beichner		4		Ginnehmer, Gepadexpedienten u. Gehülfen 28
Bertftatte=Buchhalter und Gehülfen		6		Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen
Wertführer	•	3		und Frachtbezüger 98
Magazinverwalter und Gehülfen .		4		Portiers, Abwärte und Nachtwächter . 3
Magazindiener und Abwart	•	4		Stationseinnehmer und Gehülfen 5
	-	70	-	Uebertrag : 22

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

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

#### B. Dampfschifffahrt.

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

Bufammen 49 Angeftellte.

## 2. Unterftütungs= und Rrantentaffe.

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

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

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

### D. Kinanz-Ergebniss und Dividende.

Das Berhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich, wenn wir wie in den frühern Jahren den Saldo-Bortrag sowie den Ertrag des Dampsboot betriebes nicht berücksichtigen und von dem Ertrag des Interesse Sonto 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:

Ĭ		118	663											180	34	
	Fr.	5,745,	<b>7</b> 09.	40	Cts				(	<b>Einnahmen</b>			Fr.	5,485,62	1. 93	Cts.
	11	2,422,	509.	11	"					Ausgaben				2,193,32	4. 23	,,
	Fr.	3,323,	200.	29	Cts				R	einertrag			Fr.	3,292,29	7. 70	Cts.
		57	,84	0/0	R	ein	ertrag	in §	Bro	zenten der B	rutto	= Einr	ahme	60,02	0/0.	
	Fr.	18,669.	66	Cts			Reine	rtrag	g per	: Bahnkilomete	r.			Fr. 18,49	0. 43	Cts.
	"	9,104.	66	"			٠,	,	"	Betriebstag				,, 9,0	19. 81	. ,,
	"	51.	15	"					"	Tag und Bah	nfilo	meter		"	50. 66	) "
	"	3.	60	"			,	,	,,	Lokomotivfil	omete	er .		u,	3. 10	) "
	"	,	12,	66,,		. ,			. ,,	Wagenachsen	filon	teter		,,	<b> 12</b>	2,85 ,,

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

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

Rach Abzug ber Binfenausgabe ergibt fich ein reiner Ueberfchuß von Fr. 2,349,523. 31 Cts. Derfelbe erhielt in Gemäßheit bes bieffälligen Befchluffes bes Berwaltungsrathes folgende Berwendung:

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

" 178,700. 25 " = 5 " der Rein-Ginnahme, wurden dem Referve-Conto gutgeschrieben.

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

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

# V. Bahnban.

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

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

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

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

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

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