

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Band: 11 (1863)

Artikel: Elfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft umfassend das Jahr 1863

Autor: Escher, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730473>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

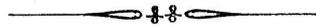
Erster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr

1863.



Zürich,

Druck von Drell, Hüfli und Comp.

1864.

Elfter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1864

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.



Lit!

Die unterzeichnete Direktion giebt sich die Ehre, der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft in Nachstehendem ihren elften, das Jahr 1863 umfassenden, Geschäftsbericht vorzulegen, wobei sie bezüglich der Eisenbahnunternehmungen Zürich=Zug=Luzern und Bülach=Regensberg, bei welchen die Nordostbahngesellschaft mitbetheiligt ist, auf die dießfälligen Beilagen zu dem gegenwärtigen Bericht verweist.

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

Nachdem fast alle andern Staaten, so namentlich Frankreich und Italien und in neuerer Zeit auch der deutsche Zollverein, die Transitzölle gänzlich abgeschafft haben, erscheint es gleichsam als ein Anachronismus, daß die Schweiz, deren Handels=Politik doch sonst von den liberalsten Grundsätzen geleitet wird, noch immer an der Erhebung eines Transitzolles festhält. Für die Eidgenossenschaft bildet diese Gebühr eine verhältnißmäßig sehr geringfügige Einnahmsquelle, den schweizerischen Eisenbahnen dagegen erschwert sie die Konkurrenz mit den auswärtigen Bahnen für den Transit von Norden nach Süden und von Osten nach Westen in hohem Maße, zumal für diesen Verkehr die Transporttaxen so tief herabgedrückt sind, daß von einem erheblichen Transportgewinne bei demselben ohnehin kaum noch die Rede sein kann. In der That macht sich eine Abnahme des schweizerischen Transit= Güterverkehrs bemerkbar: nach den eidgenössischen Zolltabellen hat sich derselbe im Jahr 1863 gegenüber dem Jahr 1862 um Str. 58,075 und gegenüber dem Jahr 1861 sogar um Str. 100,333 vermindert. Besonders eigenthümlich nimmt sich jene Zollabgabe aus, wenn man sie mit Rücksicht auf das Verhältniß betrachtet, in welchem mit Beziehung auf den von Osten nach Westen oder umgekehrt gehenden Transit einerseits die schweizerischen Bahnen, anderseits die großherzoglich badische Staatsbahn, die das Gebiet der Schweiz ebenfalls berührt, sich derselben gegenüber befinden. Kraft des zwischen der Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden im Jahr 1852 abgeschlossenen Eisenbahnvertrages hat nämlich der Verkehr, welcher sich sowohl von Holland, Belgien und Frankreich als von Deutschland her über Mannheim oder Kehl oder Leopoldshöhe zc. auf der badischen Bahn nach den deutschen Bodenseeplätzen und dem Vorarlberg oder umgekehrt bewegt, obwohl er auf diesem Wege an zwei verschiedenen Punkten das schweizerische Gebiet zu passiren hat, den schweizerischen Transitzoll nicht zu entrichten, während er hinwieder diesem Zolle unterworfen ist, sobald er über die schweizerischen Bahnen,

d. h. über die Zentralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, befördert wird. Es genießt sonach in Folge des Fortbestandes jener veralteten Institution die Konkurrenz einer fremden Transport-Anstalt in unserm Lande eine förmliche Begünstigung auf Unkosten der einheimischen Transport-Unternehmungen. Hoffen wir, daß die Behörden, denen die Pflege der volkwirthschaftlichen Interessen der Schweiz anvertraut ist, einem solch' anormalen Stande der Dinge baldige Abhülfe verschaffen!

Die zwischen dem schweizerischen Postdepartement einer- und den Direktionen der Nordost- und Zentralbahn andererseits im Berichtsjahre gepflogenen Unterhandlungen betreffend die Einführung von Nachtzügen haben zum Abschluß eines Vertrages geführt, gemäß welchem sich die Verwaltungen der beiden Bahnen verpflichteten, gegen den mäßigen Kostenbeitrag von Fr. 400 per Kilometer und Jahr aus der Postkasse, Nachtzüge auf ihren Linien zu erstellen. Die Einführung derselben wird zunächst für die Linien Zürich=Olten, Olten=Basel, Olten=Luzern und Olten=Bern resp. Biel beabsichtigt. Jener Vertrag hat indessen seine Vollziehung noch nicht finden können, da der Verwaltungsrath der Zentralbahn die Genehmigung desselben noch nicht ausgesprochen hat.

Schon in unserm letztjährigen Geschäftsbericht wurde mitgetheilt, daß der von der früheren Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahre 1852 mit dem schweizerischen Postdepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der ehemaligen Rheinfalldampfbahn-Gesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf letztere übergegangene Vertrag, betreffend die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee, von Seiten des Postdepartements auf den 1. Juni 1863 gekündigt worden sei. Gemäß diesem Vertrage waren wir verpflichtet, zum Zwecke der Beförderung der schweizerischen Posteffekten Dampfbootfahrten bis auf die Höhe von 44 Distanz-Stunden täglich von Romanshorn und von Norschach nach Friedrichshafen und nach Lindau zc. entweder mit unsern eigenen Booten auszuführen oder über deren Ausführung mit andern Dampfbootfahrtsanstalten uns zu verständigen, wogegen uns die schweizerische Postkasse eine jährliche Abversal-Entschädigung von Fr. 20,000 zu leisten hatte. Dieses Vertragsverhältniß war nicht ein exceptionelles. Es war vielmehr ganz analog den Verhältnissen, welche mit Beziehung auf die Besorgung des Postdienstes auf dem Bodensee von jeher zwischen den bei demselben beteiligten Postverwaltungen und den betreffenden Dampfbootunternehmungen bestanden haben. Nach Ablauf jenes Termins wurde die Vertragsdauer noch bis Ende October 1863 verlängert. Mittlerweile wurde uns von der Postverwaltung eröffnet, daß sie für die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee zwar auch fernerhin die Dampfboote der Nordostbahngesellschaft in Anspruch nehmen, für die dießfälligen Leistungen aber inskünftig eine Entschädigung nicht mehr bezahlen werde. Die Notification gründet sich auf eine vom hohen schweizerischen Bundesrath unterm 24. Christmonat 1861 erlassene „Verordnung über die Konzession der Dampfboote“, welche der Postverwaltung gegenüber dem Dampfbetrieb auf schweizerischen Gewässern ganz ausnahmsweise und sehr weitgehende Befugnisse einräumt, Befugnisse, durch welche diese Verwaltung befähigt wird, die freie Gebahrung der Dampfbootunternehmungen in einer anderwärts wohl nirgends vorkommenden Weise zu beschränken. Ihrerseits stützt sich diese Verordnung auf das Bundesgesetz über das Postregal vom 4. Brachmonat 1849, das allerdings dem administrativen Gutfinden den weitesten Spielraum läßt, indem es hinsichtlich der vorliegenden Frage nur bestimmt: es könne der Bundesrath für die regelmäßige

periodische Beförderung von Personen und deren Gepäck auf Eisenbahnen, Schiffen und Fuhrwerken auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, besondere Konzessionen erteilen, und er habe die Bedingungen, von denen die Konzession abhängig gemacht werde, in dem darüber auszufertigenden Patente jeweilen genau zu bezeichnen. Indessen dürften damals von Seiten der Bundesgesetzgebung doch kaum so ausnahmsweise Beschränkungen und Belästigungen des schweizerischen Dampfbootbetriebs beabsichtigt worden sein, wie solche auf Grund einer 13 Jahre später erlassenen Administrativ-Verfügung nunmehr in's Werk gesetzt werden können. Vielmehr berechtigen die liberalen Bestimmungen des fast unmittelbar nach Erlaß des Bundesgesetzes über das Postregal vom h. Bundesrathe aufgestellten Regulativ's über die Ertheilung von Postkonzessionen (dd. 8. Herbstmonat 1849) sowie des revidirten Regulativ's vom 28. Wintermonat 1851 unbedingt zur Annahme des Gegentheils. Einen ferneren Beweis hiefür bildet wohl auch der Umstand, daß das schweizerische Postdepartement den oben erwähnten Vertrag mit der Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852, also zu einer Zeit abgeschlossen hatte, in welcher genau dieselben bundesgesetzlichen Vorschriften über Privat-Transportunternehmungen bestanden, die heute in Gültigkeit sind. Trotz alledem haben wir uns auf jene Notification hin alsbald bereit erklärt, der bundesrätlichen Verordnung vom 24. Christmonat 1861 in allen Theilen nachzukommen und demzufolge mit denjenigen Dampfbootfahrten, welche wir zwischen schweizerischen Uferplätzen oder von einem schweizerischen nach einem deutschen Uferort ausführen, die Postbeförderung unentgeltlich und gemäß den Anordnungen der Postverwaltung zu besorgen. Dagegen glaubten wir die Uebernahme einer entsprechenden Verpflichtung gegenüber der schweizerischen Postverwaltung mit Bezug auf die Postsendungen, welche von deutschen nach schweizerischen Uferplätzen zu transportiren sind, ablehnen zu können, mit Rücksicht darauf, daß nach den Regeln des internationalen Rechts sowohl, als nach der bisherigen Praxis, sowie nach bestehenden Verträgen die Sendungen der letztern Kategorie nicht als schweizerische, sondern als deutsche Posttransporte zu betrachten sind. Von Seiten der schweizerischen Postverwaltung wurde uns jedoch in ganz kategorischer Weise auch die letztere Verbindlichkeit auferlegt. Indem das Tit. Postdepartement hienach die Wirksamkeit der bundesrätlichen Verordnung vom 24. Christmonat 1861 über den Bereich der schweizerischen Staatshoheit hinaus ausdehnt, erreicht es den Vortheil, die schweizerischen Post-Effecten auch auf solchen Routen oder mit solchen Kursen unentgeltlich transportiren lassen zu können, die von schweizerischen Booten gar nicht bedient werden. So hat es sich z. B. in Folge jener Ausdehnung mit der bayerischen Postverwaltung für die Dauer des gegenwärtigen Winterfahrplanes, während deren die Route Norschach-Lindau nicht von den Booten der Nordostbahngesellschaft, die Route Romanshorn-Lindau dagegen nicht von den Booten der königl. bayerischen Verwaltung befahren wird, dahin verständigen können, die Beförderung der bayerischen Posttransporte von Lindau nach Romanshorn zu Lasten der Schweiz zu übernehmen, wogegen die bayerische Postverwaltung als Gegenleistung den Transport der schweizerischen Postsendungen von Norschach nach Lindau auf ihre Kosten bewerkstelligen zu lassen hat. Auf diese Weise müssen wir indirekte auch für die unentgeltliche Beförderung der schweizerischen Postsendungen von Norschach nach Lindau einstehen, wenn schon diese Linie zur Zeit von unsern Schiffen gar nicht befahren wird. Es blieb uns indessen nichts übrig, als uns dem Gebot des Tit. Postdepartements zu fügen,

da bei der Unbestimmtheit der Fassung der einschlägigen Vorschrift des Bundesgesetzes über das Postregale für die administrative Gewalt in Wirklichkeit gesetzliche Schranken nicht gezogen sind.

In unserer Betriebsrechnung für 1863 erscheint zum ersten Mal ein Ausgabeposten als Konzessionsgebühr für die Dampfbootfahrten auf dem Bodensee. So lange uns nämlich von Seiten der eidgenössischen Postverwaltung für die Beförderung der Posteffekten über den Bodensee eine Entschädigung bezahlt wurde, so lange waren wir auch von der Entrichtung einer Konzessionsgebühr für unsere Dampfbootfahrten befreit. Dagegen hat uns das Tit. Postdepartement mit der Ueberbindung des unentgeltlichen Posttransportes zugleich auch die Bezahlung einer Konzessionsgebühr für die Dampfboote auferlegt. Dabei hat uns dasselbe mit dem Maximum der diesfälligen Gebühr bedacht. Von welchen Motiven es hierbei geleitet wurde, ist uns nicht bekannt. Nach den bundesrätlichen Verordnungen über die Ertheilung von Postkonzessionen sind bei der Ausmessung der Konzessionstaren wesentlich folgende zwei Faktoren maßgebend: einmal das Maß der Konkurrenz, das durch die zu konzessionirenden Privat-Dienste den eigenen Kursen der Postverwaltung gemacht wird, und sodann der Ertrag dieser Privat-Dienste. Der erstere Faktor findet im vorliegenden Fall keine Anwendung, da die schweizerische Postverwaltung auf dem Bodensee noch niemals Kurse auf eigene Rechnung unterhalten hat. Und was den zweiten Faktor anbetrifft, so hat bekanntlich unsere Dampfbootunternehmung, wenn von dem Kostenpreis der Dampfboote alljährlich auch nur der Minimalatz von 7 Proz. abgeschrieben wird, bisanhin noch keinerlei Erträgniß abgeworfen. Jene Taxation würde sonach nicht einmal gegenüber den bundesrätlichen Verordnungen Stand zu halten vermögen. Gleichwohl haben wir uns der Auflage stillschweigend unterzogen, uns des Umstandes getröstend, daß wenigstens Oesterreich, Bayern, Württemberg und Baden, deren Gebiet von unsern Schiffen ebenfalls befahren wird, der freien Schifffahrt keinerlei Hemmniß entgegenstellen und somit selbstverständlich auch eine Konzessionsgebühr von uns nicht erheben, obschon unsere Dampfbootunternehmung gegenüber den eigenen Transportanstalten der Mehrzahl dieser Staaten sogar als eine Konkurrenz erscheint.

Die Generaldirektion der königl. bayerischen Verkehrsanstalten, mit welcher wir u. A. auch die Dampfbootlinie Schaffhausen-Konstanz gemeinschaftlich exploitirten, hatte uns anlässlich der Festsetzung des vorjährigen Sommerfahrtenplans ihren bestimmten Entschluß kundgegeben, auf das Spätjahr 1863 von der Befahrung des Untersee's und Rheins zurückzutreten. Da die Dampfbootkurse zwischen Schaffhausen und Konstanz schon seit längerer Zeit ein lohnendes Resultat nicht mehr ergeben hatten, und da überdieß mit Gewißheit vorauszusehen war, daß in Folge der Betriebseröffnung auf der badischen Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz sich jenes Resultat für die Zukunft noch viel ungünstiger gestalten werde, so schien, nach obiger Rücktrittserklärung der königl. bayerischen Verwaltung auch für uns die Nothwendigkeit gekommen, die Einstellung der Dampfbootfahrten auf dem Untersee und Rhein auf das Ende der Sommeraison des verwichenen Jahres zu beschließen. Wir ermangelten nicht, den hohen Regierungen von Schaffhausen und Thurgau hievon Mittheilung zu machen, um denselben die Möglichkeit zu gewähren, rechtzeitig in anderer Weise für die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden fürsorgen zu können. Von Seiten der h. Regierung des Kantons Thurgau wurde darauf zu unsern Händen der angelegentliche Wunsch ausgesprochen, daß auch

wir dazu mitwirken möchten, den Bewohnern der Untersee- und Rheinufer wenigstens ihre bisherigen Verbindungen ungeschmälert fortzuerhalten. Obschon die Dampfbootlinie Schaffhausen-Konstanz außer den eigentlichen Bereich der Nordostbahnunternehmung fällt, und obschon die nämliche Konkurrenz, welche die nächste Veranlassung zu dem Beschlusse auf Einstellung der fraglichen Dampfbootverbindung gebildet hatte, auch der Nordostbahnunternehmung selbst sehr empfindlichen Schaden zufügt, so glaubten wir, in Anbetracht der freundlichen Beziehungen, die zwischen den genannten Kantonen und der Nordostbahngesellschaft stets gewaltet haben, uns der verlangten Mitwirkung nicht entschlagen zu sollen. Demgemäß zeigten wir uns bereit, die Dampfbootfahrten zwischen Schaffhausen und Konstanz unter der Bedingung fortzusetzen, daß die beiden Kantone sich an den diesfälligen Gewinns- und Verlustes-Chancen betheiligen, und zwar zur Hälfte, falls es bei der bisherigen einmaligen täglichen Hin- und Rückfahrt sein Verbleiben habe, und zu zwei Dritttheilen, falls die beiden Regierungen verlangen sollten, daß die Verbindungen in einem den vorhandenen lokalen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Umfange erweitert werden. Ebenso zeigten wir uns auf erfolgte Anfrage erbötig, gegen einen angemessenen Aversalbeitrag an den wahrscheinlichen Betriebsausfall, die bisherigen Fahrtleistungen auf alleinige Rechnung der Nordostbahngesellschaft zu übernehmen. Nachdem in Sachen eine sehr umfangreiche Korrespondenz gepflogen worden und mehrfache mündliche Verhandlungen stattgefunden hatten, und nachdem auch der Termin für die Fahrteneinstellung wiederholt erstreckt worden war, wurde endlich in einer Schlußkonferenz vom 1. Oktober v. J. zwischen uns und einer Abordnung des h. thurgauischen Regierungsrathes, welcher in dieser Angelegenheit für sich und im Namen der h. Regierung von Schaffhausen handelte, ein Vertrag vereinbart, gemäß welchem die bisherige Dampfbootverbindung hätte erhalten bleiben und jeder Theil berechtigt sein sollen, auf den 1. Oktober eines jeden Jahres auf Grund einer drei Monate vorher stattzugebenden Aufkündigung von dem Vertragsverhältniß zurückzutreten. Dabei wurde der h. Regierung von Thurgau und ihren Mitinteressenten die Wahl gelassen, entweder zur Hälfte an den dahierigen Verlustes- und Gewinns-Chancen zu partizipiren oder aber an das, auf 40—50,000 Fr. veranschlagte, jährliche Betriebs-Defizit einen Aversalbeitrag von Fr. 20,000 zu bezahlen. Dieser Vertrag wurde indessen von Seiten der h. Regierung von Thurgau nicht genehmigt, was uns durch das Lit. Departement für die äußern Angelegenheiten des Kantons Thurgau unterm 10. Oktober mit folgendem Schreiben angezeigt wurde: „Nachdem die herwärtige Regierung den mit Ihnen am 1. dieß vereinbarten „Vertrag, betreffend Fortsetzung der Dampfbootfahrten auf Untersee und Rhein, in Berathung genommen, „kam heute die Erklärung des Regierungsrathes des h. Standes Schaffhausen, daß er demselben und „überhaupt irgend einem Verkommnisse mit bestehenden Dampfbootgesellschaften nicht beitrete, sondern „lediglich geneigt sei, sich an der etwaigen Gründung eines selbstständigen Unternehmens zu betheiligen. „Da nun der herwärtige Große Rath den diesfälligen Kredit nur in der Voraussetzung bewilligte, daß „die Regierung von Schaffhausen sich in Sachen mitbetheilige, glaubte die Mehrheit des herwärtigen „Regierungsrathes, den Vertrag ebenfalls nicht genehmigen zu sollen und beschließen zu müssen, daß es „hienach lediglich in Ihr Ermessen gestellt bleibe, ob Sie die fragliche Schifffahrt fortsetzen oder auf- „hören lassen wollen. Nur mit tiefem Bedauern erfüllen wir den erhaltenen Auftrag, nach welchem „wir Ihnen hievon Kenntniß geben sollen, und theilen Ihnen demnach mit, daß es zwar noch möglich

„sein dürfte, den Beschluß der Regierung von Schaffhausen zu ändern, daß es aber nicht wahrscheinlich „ist, daher wir diesen Gegenstand als für einmal erledigt erklären müssen und Ihre Verfügungen hienach „frei gewärtigen. Indem wir immerhin noch Ihr Entgegenkommen in dieser Angelegenheit und Ihre Bereit- „willigkeit, den herwärtigen Interessen zu dienen, bestens verdanken, verstärken wir Sie zc.“ Die Ablehnung des Vertrags dürfte hauptsächlich durch den Umstand herbeigeführt worden sein, daß sich in der Zwischenzeit eine Gesellschaft zur Begründung einer neuen Dampfschiffunternehmung gebildet hatte, die sich wesentlich die Bedienung des Untersee's und Rheins zur Aufgabe setzt. Ungeachtet der Verwerfung jenes Vertrages Seitens der Kantone Schaffhausen und Thurgau wurden die fraglichen Fahrten noch bis zum Schluß der vorjährigen Sommerfahrplan-Periode, welche ausnahmsweise bis Ende Oktober verlängert ward, fortgesetzt; dagegen wurde die Einstellung der Fahrten auf 1. November anberaumt, was dem genannten Regierungs-Departement unterm 14/20. Oktober notifizirt wurde. Daraufhin wurde von diesem mit Schreiben vom 29. gl. M. die Anfrage an uns gerichtet, ob wir nicht geneigt wären, für so lange als die neue Dampfbootunternehmung sich nicht im Besitze von eigenen Dampfbooten befinde, die Fahrten auf dem Untersee und Rhein wieder aufzunehmen und zu diesem Behufe mit dem Departement in nähere Unterhandlung zu treten? Wir erklärten uns auch hiezu bereit, nur verlangten wir, daß uns von Seiten der h. thurgauischen Regierung nun vor Allem feste und verbindliche Propositionen gemacht werden möchten, sowohl über das Maß der Fahrtleistungen, die von uns gefordert werden, als über die Beitragssumme, welche dieselbe, beziehungsweise ihre Mitinteressenten, an den Betriebsausfall zu vergüten Willens sei. Wir sahen uns zu diesem Begehren veranlaßt, einerseits im Hinblick auf den Verlauf der bisherigen Verhandlungen, andererseits mit Rücksicht auf Vertragsverhältnisse, in denen wir zu andern Dampfschifffahrtsanstalten stehen. In Folge dieser Vertragsverhältnisse konnten wir nämlich, zumal nachdem mittlerweile der Winterfahrtenplan definitiv festgestellt worden war, eine Verbindlichkeit für die Wiederaufnahme von Fahrten auf dem Untersee und Rhein nicht eingehen, ohne uns vorher, theils hierüber, theils über eine veränderte Eintheilung der Fahrten auf dem Obersee, mit den betreffenden Dampfschifffahrtsanstalten verständigt zu haben. Im Interesse der Sache war daher auch nach dieser Seite hin eine rasche Anhandnahme der Unterhandlungen geboten, zu welchem Ende wir dringend wünschen mußten, durch die verlangten festen Anerbietungen der hohen thurgauischen Regierung in den Stand gesetzt zu werden, beurtheilen zu können, ob gegründete Aussichten zu einer sachbezüglichen Verständigung mit ihr vorhanden seien. Leider wurden uns aber diese Propositionen nicht gemacht, in Folge wessen jene Anregung des Lit. Departements ohne weiteres Resultat bleiben mußte.

Es dürfte hier der Ort sein, unserer Stellung zur Alpenbahnfrage zu gedenken. Von dem Comité, welches sich für die Erbauung einer Eisenbahn über den Lukmanier s. B. gebildet hatte, um eine Betheiligung bei der Ausführung dieses Unternehmens angegangen, wurde von uns — wie schon in dem Geschäftsbericht über das Jahr 1860 erwähnt — nach vorherigem Benehmen mit Abordnungen der h. Regierung des Kantons Zürich sowie des Lit. Stadtrathes Zürich, unter Zustimmung des Verwaltungsrathes der Nordostbahngesellschaft im März 1861 beschloffen: „für den Fall, daß durch „die weiteren Verhandlungen des Lukmanier-Komite's namentlich auch mit Sardinien eine Grundlage „gewonnen werde, welche nach hierseitigem Ermessen die Durchführbarkeit der angestrebten Unternehmung

„in Aussicht zu nehmen gestatte und unter der Bedingung, daß die erforderlichen Garantien dafür „geboten werden, daß die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für den Verkehr „zwischen Deutschland und Italien auch nach Herstellung der projektirten Alpeneisenbahn gesichert „bleibe, bei der Generalversammlung die Ermächtigung zur Uebernahme von Aktien für die Lukmanier- „Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen.“ Mit der Notifikation dieser „Schlußnahme an das Lukmanier-Komite wurde von uns der Vorbehalt gemacht, „auf die Schlußnahme „zurückzukommen, falls die Voraussetzungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden, ganz „oder zum Theil dahin fallen sollten.“ Von diesen Voraussetzungen hat sich nun in Wirklichkeit keine einzige erfüllt. Die Ertheilung von schützenden Garantien zu Gunsten der Linthlinie gegen die Konkurrenz der Rheinlinie wurde abgelehnt. Die zum Zwecke der finanziellen Sicherstellung der Lukmanierbahn mit dem Gouvernement des Königreichs Italien gepflogenen Unterhandlungen blieben ohne Resultat. Zur Stunde besteht sogar nicht einmal mehr eine Konzession für die Lukmanierbahn, während hinwieder links und rechts neben der Schweiz die Konkurrenzlinien des Brenner und des Mont Genis bereits in voller Bauausführung begriffen sind. Seither sind nun aber überdieß im Eisenbahn-System der süddeutschen Staaten Veränderungen vor sich gegangen, welche die Gefahr der Umgehung der Linthlinie für den Verkehr von ganz Deutschland, sowie von Belgien und Holland mit Italien noch viel augenfälliger zu Tage treten lassen. Sodann ist im Weiteren mittlerweile auch die Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausführung der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern erfolgt, in Folge wessen der Schwerpunkt der Nordostbahn-Interessen sich nunmehr in noch höherem Maße nach dem Gotthardt neigt, als es vermöge der geographischen Lage des Nordostbahnnetzes vorher schon der Fall war. Bei so bewandten Umständen und in Betracht der eminenten Wichtigkeit, welche im Allgemeinen eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien, insbesondere aber ein die Alpen im Zentrum unsers Landes übersteigender Schienenweg, nicht bloß für die Nordostbahnunternehmung selbst, sondern für unser gesamtes Vaterland und speziell auch für die Kantone hat, in deren Gebiet die Nordostbahnlinien liegen, durften wir nicht anstehen, einer vom h. Regierungsrathe des Kantons Luzern an die Regierungen der bei der Gotthardtbahn betheiligten Kantone, sowie an die Direktionen der Zentral- und Nordostbahn gerichteten Einladung zur Theilnahme an einer Konferenz Behufs Anstrengung einer Gotthardtbahn auch unsererseits Folge zu leisten. Aus den Berathungen dieser Konferenz, welche am 7. und 8. August v. J. in Luzern abgehalten wurde, ist der Entwurf einer Uebereinkunft für Anstrengung einer Gotthardteisenbahn hervorgegangen, deren Inhalt wir in Nachstehendem wörtlich mittheilen:

„Art. 1. Die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald, „Zug, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Aargau, Thurgau, Tessin und Neuen- „burg, sowie die schweizerische Zentralbahngesellschaft und die schweizerische Nordostbahngesellschaft „vereinigen sich zur Anstrengung einer über den Gotthardt führenden Alpeneisenbahn. Die Aufnahme „weiterer Kantone und Eisenbahnverwaltungen in die Vereinigung bleibt vorbehalten. Art. 2. Als Organ „für die Bethätigung der in Art. 1 bezeichneten Bestrebungen wird eine ständige Kommission aufgestellt, „in welche die betheiligten Kantone und Eisenbahngesellschaften je zwei Mitglieder wählen. Die jeweiligen „Abgeordneten von Luzern führen den Vorsitz in der Kommission. Art. 3. Die Mitglieder der Kom-

„mission befinden sich in der Stellung von Mandataren der von ihnen vertretenen Kantone und Eisenbahngesellschaften. Ihre Stimmabgabe wird demnach auf Grundlage von Instruktionen oder Vollmachten, welche ihnen von ihren Kommitenten zu erteilen sind, erfolgen. Art. 4. Die Kommission kann nur dann gültig verhandeln, wenn wenigstens zwei Dritttheile ihrer Mitglieder gegenwärtig sind. Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Handelt es sich übrigens um Leistungen, welche von den beteiligten Kantonen und Eisenbahngesellschaften übernommen werden sollen, so ist zu einem Beschlusse dieser Art die Zustimmung der betreffenden Kantone und Gesellschaften erforderlich. Art. 5. Die Kommission ernennt aus ihrer Mitte einen Ausschuss von 7 Mitgliedern nebst 3 Ersatzmännern und den Präsidenten und Vizepräsidenten des Ausschusses. Art. 6. Dem Ausschusse liegt die allseitige Wahrnehmung der Interessen der Vereinigung zunächst und in erster Linie ob. Falls es sich um Massregeln von grösserem Belange handelt, so hat er der Kommission die erforderlichen Anträge zu hinterbringen. Er vollzieht die Beschlüsse der Kommission. Art. 7. Der Ausschuss kann nur dann gültig verhandeln, wenn wenigstens fünf Mitglieder oder Ersatzmänner desselben gegenwärtig sind. Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Art. 8. Die Kommission versammelt sich jeweilen auf das Begehren des Ausschusses oder wenigstens eines Fünftheiles ihrer Mitglieder. Der Ausschuss tritt zusammen, so oft der Präsident desselben es für nothwendig erachtet oder falls mindestens zwei seiner Mitglieder es verlangen. Die Kommission und der Ausschuss versammeln sich in der Regel in Luzern. Art. 9. Werden zum Behufe der Anstrengung des Zweckes der Vereinigung Unterhandlungen mit auswärtigen Staaten erforderlich, so haben dieselben durch Vermittlung des Bundesrathes stattzufinden. (Art. 10 der Bundesverfassung und Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 26. Juli 1852.) Art. 10. Der Rücktritt von der Vereinigung zur Anstrengung des Gotthardt steht jedem Gliede derselben stetsfort frei. Art. 11. Die gegenwärtige Uebereinkunft ist den zuständigen Behörden der betreffenden Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Annahme vorzulegen. Nach erfolgter Genehmigung ist die Uebereinkunft im Sinne von Art. 7 der Bundesverfassung der Bundesbehörde zur Einsicht zu übermitteln.“ Auf Grund vorher eingeholter Ermächtigung Seitens des Verwaltungsrathes haben wir für unsern Theil die Zustimmung zu dieser Uebereinkunft erklärt. Dasselbe ist auch von Seiten der schweizerischen Centralbahngesellschaft geschehen. Desgleichen haben die h. Regierungen sämmtlicher in Artikel 1 genannten Kantone die Uebereinkunft genehmigt, mit alleiniger Ausnahme der h. Regierungen von Freiburg und Neuenburg, die der Uebereinkunft noch nicht beigetreten sind, aber gleichwohl dem Zwecke derselben günstig gestimmt zu sein scheinen. Die in der Uebereinkunft vorgesehenen Organe wurden seither konstituiert und haben ihre Funktionen bereits begonnen. Ihre Thätigkeit kann jedoch selbstverständlich vorerst lediglich einen einleitenden Charakter tragen. So viel davon zu unserer Kenntniß gelangt ist, so sind insbesondere in allen Richtungen gründliche Untersuchungen des Problems angeordnet worden. Diese Untersuchungen haben unseres Wissens zur Zeit ihren Abschluß noch nicht gefunden.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Zum Behufe „der Erzielung möglichster Uebereinstimmung in dem Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen und der Regelung der Beziehungen der Bahnverwaltungen unter sich“ ist im Berichtsjahre zwischen den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein neuer, am 1. Januar l. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden. Nach demselben werden die gemeinschaftlichen Angelegenheiten der schweizerischen Eisenbahnen auch fernerhin auf dem Wege von Konferenzen der Bahnverwaltungen behandelt werden. Bei Feststellung der Organisation der Konferenzen hat man die bisher gemachten Erfahrungen möglichst zu Rathe gezogen, sowie auch dem Umstande gebührende Rechnung getragen, daß der Kreis der Verwaltungen, welche an den Konferenzen Theil nehmen, sich im Verlaufe der Zeit erheblich erweitert hat. Mit Ausnahme der Ligne d'Italie sind nunmehr sämtliche schweizerische Eisenbahnunternehmungen diesen Konferenzen und damit auch dem directen schweizerischen Eisenbahnverkehr beigetreten. Auch der Beitritt der Ligne d'Italie, für welchen die einleitenden Schritte längst gethan worden, dürfte in nächster Zeit erfolgen.

Von den wichtigeren Resultaten der letztjährigen schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen sind hier namhaft zu machen: a) der Abschluß einer Uebereinkunft betreffend die Verhältnisse der Bahnverwaltungen unter sich, soweit solche sich auf den direkten Personen- und Güterverkehr beziehen; b) die Aufstellung einer neuen Waarenklassifikation für den direkten schweizerischen Güterverkehr und c) die Veranstaltung einer allgemeinen schweizerischen Ausstellung von Baumaterialien. Zur Revision der Waarenklassifikation ist der nächste Anstoß durch die Veränderungen gegeben worden, welche in der neuern Zeit in den Waarenklassifikationen der süddeutschen Bahnen eingetreten sind. Durch die neue schweizerische Klassifikation, welche wir, wie die Mehrzahl der übrigen Verwaltungen, auch für den internen Verkehr adoptirt haben, sind dem verkehrtreibenden Publikum vielfache und theilweise sehr erhebliche Verkehrserleichterungen zu Theil geworden. Die Ausstellung von Baumaterialien soll im Laufe des künftigen Jahres in Olten stattfinden. So viel uns bekannt, wird diese Maßregel von den Fachleuten im Allgemeinen sehr beifällig aufgenommen. Bei dem großen und mannigfaltigen Reichthum unseres Landes namentlich an Bausteinen und bei der großen Bedeutung des Baumaterial-Transportes für die Bahnunternehmungen läßt sich von der Ausstellung wohl mit aller Zuversicht eine günstige Rückwirkung auf den Bahnverkehr erwarten.

In Folge der Konkurrenz der großherzoglich badischen Eisenbahnlinie von Waldshut (resp. Basel) nach Schaffhausen und Konstanz, deren Betrieb im Juni v. J. eröffnet worden ist, mußten im Tarife wesen der Nordostbahn und zwar sowohl in demjenigen für den internen Verkehr, als in demjenigen für den direkten Verkehr mit andern Bahnen im Berichtsjahre sehr eingreifende Aenderungen vorgenommen werden, über welche wir uns, soweit nöthig, mit den Verwaltungen der übrigen beteiligten Bahnen vorher zu verständigen hatten.

Mit der königlich württembergischen Eisenbahn-Direktion haben wir unterm 13/18. September v. J. eine Uebereinkunft abgeschlossen zum Zwecke der Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der königlich württembergischen Staatsbahn einerseits und der Nordostbahn und den rückwärts derselben gelegenen schweizerischen Bahnen anderseits. Nachdem sämtliche beteiligte schweizerische Bahnverwaltungen ihren Beitritt zu diesem direkten Güterverkehr erklärt, ist derselbe mit dem 1. Januar l. J. ins Leben getreten.

Die im Jahr 1861 mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten getroffene Vereinbarung über die Einrichtung eines direkten deutsch-schweizerischen Güterverkehrs via Lindau hat ihre Vollziehung nicht gefunden. Dagegen haben wir unterm 4/6. Januar l. J. mit der genannten Generaldirektion und den Direktionen der k. priv. bayerischen Ostbahnen und der österreichischen Kaiserin-Elisabethbahn eine neue Uebereinkunft abgeschlossen, betreffend die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den königlich bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Ostbahnen, der Kaiserin-Elisabethbahn und der österreichischen Staatsbahngesellschaft einer- und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits. Die diesfällige Uebereinkunft ist von sämtlichen Interessenten genehmigt worden. Das bezügliche Tarifheft befindet sich bereits unter der Presse und wir dürfen nunmehr hoffen, endlich auch diesen, von dem handeltreibenden Publikum schon so lange ersehnten, direkten Güterverkehr binnen wenigen Wochen ins Leben treten zu sehen.

Der mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten s. Z. abgeschlossene Vertrag betreffend die gemeinschaftliche Exploitation verschiedener Dampfbootlinien des Bodensee's und Rheins ist im Laufe des Berichtsjahres einer Revision unterstellt worden, wobei das Verkehrsgebiet, das in den Bereich der diesfälligen Fusion fällt, noch eine etwas größere Ausdehnung erhalten hat.

Zum Zwecke der Erneuerung des s. Z. mit der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung über den Betrieb der Linie Furgi-Waldshut und anderweitige Verkehrsbeziehungen abgeschlossenen, von uns auf den 1. Juni v. J. gekündigten, Vertrages haben im Berichtsjahre wiederholte Verhandlungen stattgefunden, ohne daß jedoch bisanhin eine Verständigung erzielt worden wäre.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebs auf der badischen Bahn Waldshut-Schaffhausen-Konstanz ist, mittelst Abschlusses eines Vertrages zwischen unserer Gesellschaft und der großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung, mit Beziehung auf den Bahnbetrieb die Stellung der beiden Bahnunternehmungen auf dem Bahnhofe Schaffhausen bestimmt regulirt worden.

Mit der Administration der französischen Ostbahn sind wir in ein Vertragsverhältnis getreten, das, wie wir hoffen, sowohl für die dabei beteiligten Bahnunternehmungen als namentlich auch für das verkehrtreibende Publikum ersprießliche Folgen haben dürfte. Als Ausfluß dieses Verhältnisses ist u. A. die bereits erfolgte Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den Stationen Ludwigshafen a. Rh., Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Antwerpen, Gent, Ostende, Dünkirchen, Calais, Boulogne, St. Valéry einer- und den Hauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten

Schweizerbahnen anderseits, sodann die Aufstellung eines direkten Tarifs zwischen Paris und den rückliegenden Stationen einerseits und den Bodensee-Stationen anderseits anzusehen.

In Folge Verständigung zwischen den dabei interessirten Bahnverwaltungen und der königlichen Saarbrücker Bergwerksdirektion ist am 20. Januar l. J. ein neuer Tarif für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben in Kraft gesetzt worden, welcher, auf Grund einer allseitigen Betheiligung bei den dießfälligen Opfern, den schweizerischen Konsumenten von Steinkohlen eine sehr bedeutende Reduktion des Preises dieses für unsere Industrie so wichtig gewordenen Brennstoffes gewährt.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt, daß die Nordostbahngesellschaft Behufs Bewerkstelligung der weitem Einzahlung, welche sie für ihre eigene Rechnung und für diejenige des Kantons Zug an die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu leisten hat, sowie zum Zwecke der Ausführung fernerer Bauten auf ihrem eigentlichen, somit die Linie Altstätten-Zug-Luzern nicht in sich begreifenden Netze, ein neues Anleihen abzuschließen im Falle sein werde. Mittlerweile hat unsere Gesellschaft die weitere Verpflichtung eingegangen, sich bei dem Baue der Bülach-Regensbergerbahn mit einem Drittheile des auf Fr. 1,800,000 angeschlagenen Baukapitales, und wenn das letztere nicht ausreichen sollte, im fernern noch mit dem erforderlichen Mehrbedarfe zu betheiligen. Wir benutzten die ziemlich günstigen Konjunkturen, welche im Frühherbste des Berichtsjahres obwalteten, um ein Anleihen im Betrage von 5 Millionen Franken abzuschließen. Wenn wir die außerordentliche Knappheit des Geldmarktes, welche seither fortwährend obgewaltet hat, in's Auge fassen, so haben wir alle Veranlassung, uns zu freuen, daß wir jenen Zeitpunkt nicht verstreichen ließen, ohne uns einen Theil der Fonds, deren wir noch benöthigt sind, verschafft zu haben. Durch das Anleihen von 5 Mill. Franken ist zwar dem vorausichtlichen 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. Wir haben das Anleihen mit der schweizerischen Kreditanstalt abgeschlossen. Der Zinsfuß desselben beträgt $4\frac{1}{2}$ Prozent per Jahr. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende Februar 1872 unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als Fr. 250,000 betragen und bis Ende Februar 1892 soll das gesammte Anleihen zurückbezahlt sein. Die schweizerische Kreditanstalt übernahm das ganze Anleihen zum Parikurse fest gegen Vergütung einer Provision von 3 per mille seines Betrages. Wir haben die Provision dem Baukonto zur Last geschrieben. Es ist wohl nur als die Erfüllung eines Gebotes der Gerechtigkeit zu betrachten, wenn wir der zukommenden Handbietung, welche uns die schweizerische Kreditanstalt auch bei Abschluß dieses neuen Anleiheus zu Theil werden ließ, in aner kennender Weise Erwähnung thun.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Von sämtlichen im Laufe des Berichtsjahres ausgeführten Bahnzügen sind im Ganzen 887,923 Kilometer (gegenüber 887,994 im vorausgegangenen Jahre) zurückgelegt worden.

Davon fallen:	1862.	1863.
	Kilom.	Kilom.
1) auf Schnellzüge und Personenzüge	560,970	563,060
2) auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung	156,368	179,288
3) auf Ergänzungs- und Extrazüge	170,656	145,575
	Zusammen 887,994	887,923

Die Ausführung der regelmäßigen Bahnzüge mit Personenbeförderung gestaltete sich während des Jahres 1863 auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn wie folgt:

Länge in Kilo- metern.	B a h n s t r e c k e.	Vom 1. Januar bis und mit 31. Mai.		Vom 1. Juni bis und mit 31. Oktober.		Vom 1. November bis und mit 31. Dezember.	
		Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Personen- beförderung.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Personen- beförderung.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Personen- beförderung.
56,337	Romanshorn=Winterthur	8	2	8	2	8	2
30,482	Schaffhausen=Winterthur	8	—	8	2	8	—
26,120	Winterthur=Zürich	10	3	12	2	10	3
28,073	Zürich=Lurgi	8	4	10	6	10	6
17,015	Lurgi=Waldshut	8	2	8	2	8	—
21,815	Lurgi=Marau	8	4	8	6	8	6
	Alle Züge durchliefen täglich Kilometer	1,488	424	1,596	558	1,544	490
	Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge	8,3	2,3	8,4	3,1	8,7	3,8

Dabei ist zu bemerken, daß von den für die Linie Lurgi-Waldshut aufgeführten 17,015 Kilometern 1,739 Kil. auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut fallen.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch die Bemerkung beigelegt, daß auf der Bahnstrecke Zürich-Wallfellen (8,44 Kilom.) täglich 10 Bahnzüge der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen kursirt haben.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

Zum ersten Mal seit der gänzlichen Vollendung des Nordostbahnnetzes zeigt die Betriebsrechnung, bei Vergleichung mit dem Vorjahre, einen Rückgang in den Einnahmen. Es haben sich nämlich, gegenüber dem Jahre 1862, im letzten Betriebsjahr die Gesamteinnahmen um Fr. 55,920. 80 Cts. vermindert. Nach den einzelnen Rechnungsrubriken betrachtet gestaltet sich für 1863, gegenüber dem Vorjahre, das Verhältniß zwischen Mehr- und Mindereinnahme wie folgt:

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

Dem erheblichen Ausfall, der sich gemäß dieser Zusammenstellung beim Gütertransport ergibt, liegen zweierlei Ursachen zu Grunde: 1) die mit der Eröffnung der Strecke Waldshut-Konstanz eingetretene Konkurrenz der badischen Staatsbahn, und 2) die im letzten Jahre stattgehabte außerordentliche Mißernte in Ungarn.

In Folge der Betriebsöffnung der badischen Linie Waldshut-Konstanz mußten wir uns für einen ziemlich wichtigen Verkehr, der unserer Bahn früher unbestritten zugefallen war, von der Mitbewerbung gänzlich zurückziehen, so namentlich für den Verkehr von Waldshut und dem badischen Unterlande mit Schaffhausen (1862: 96,000 Ztr.), ferner für den Verkehr von Waldshut und dem badischen Unterlande mit den Bodenseeplätzen (1862: 122,000 Ztr.). Sodann benutzte aus gleicher Ursache der aus dem Großherzogthum Baden nach und über Winterthur und in umgekehrter Richtung gehende Verkehr nunmehr, mit geringer Ausnahme, unsere Bahn auf einer viel kürzern Wegestrecke, als es vordem der Fall war. Endlich hat uns jene Konkurrenz genöthigt, vielfache und theilweise sehr bedeutende Tax-Reduktionen eintreten zu lassen, um unserer Unternehmung nach andern Richtungen den bisherigen Verkehr auch für die Zukunft zu erhalten. Unter solchen Umständen mußte die neue badische Linie schon vom Beginne ihres Betriebes an nothwendig eine sehr nachtheilige Rückwirkung auf die Betriebseinnahmen unserer Unter-

nehmung ausüben. Uebrigens läßt sich mit aller Zuversicht annehmen, daß die neue Konkurrenz-Linie unserm Bahnnetze im Verfolge auch wieder neue Verkehrszuflüsse zuführen, und daß die Taxermäßigungen, zu denen sie Veranlassung gegeben, zu größerer Belebung des Verkehrs auf unsern Linien beitragen werden. Nur liegt es in der Natur der Sache, daß diese wohlthätigen Folgen sich ganz allmählig und langsam entwickeln, während hinwieder der nachtheilige Einfluß der Konkurrenzbahn sich schon von deren Eröffnung an in vollem Umfange geltend machte.

Eine ganz außerordentliche Mißernte in Ungarn auf der einen Seite und eine ausnahmsweise reiche Ernte in Frankreich auf der andern Seite hat im verwichenen Jahre große Abweichungen von dem gewohnten Gange des internationalen Getreideverkehrs der Schweiz zur Folge gehabt, welche namentlich für unsere Unternehmung sehr unvortheilhaft waren. Nicht nur sind gegenwärtig die Getreide-Transporte, welche, aus Württemberg oder Bayern kommend, sich über Zürich hinaus bewegen, auf das äußerste Minimum hinabgesunken, sondern es wird u. A. sogar der Platz Zürich selbst zur Zeit zu einem ziemlich bedeutenden Theil von Frankreich, also von einer Seite her alimentirt, von welcher die Transporte für die Nordostbahn weniger nutzbringend sind, als bei der Alimention von der entgegengesetzten Seite her.

Die beiden Ursachen, deren Zusammentreffen den letztjährigen Ausfall in den Gütertransporteinnahmen veranlaßt hat, hatten erst von der Mitte des vergangenen Jahres an zu wirken begonnen. Wesentlich aus diesem Umstande ist es zu erklären, wenn sich zwischen den dießfälligen Einnahmen des ersten Halbjahres von 1864 und denjenigen des ersten Halbjahres von 1863 ungefähr daselbe ungünstige Verhältniß herausstellt, in welchem die Einnahmen des zweiten Halbjahres von 1863 zu denjenigen des zweiten Halbjahres von 1862 stehen.

Daß die neue badische Bahn für den Schaden, den sie unserer Unternehmung zufügt, im Verlaufe der Zeit bis zu einem gewissen Grade das Heilmittel selbst bringen wird, haben wir bereits angedeutet. Und was die Verminderung der Getreide-Transporte anbelangt, so dürfte diese Erscheinung wohl mehr nur eine vorübergehende sein. Ganz abgesehen übrigens hievon darf getrost erwartet werden, daß schon das naturgemäße Wachstum des übrigen Verkehrs, wozu im Bereiche des Nordostbahnnetzes die Elemente in so reichlichem Maße vorhanden sind, in nicht ferner Zeit das frühere günstige Verhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder herstellen werde, wie denn auch im verwichenen Jahre die Ueberschüsse in den übrigen Rubriken der Betriebseinnahmen bedeutend genug waren, um den sehr erheblichen Rückgang in den Gütertransport-Einnahmen bis auf eine verhältnißmäßig kleine Differenz auszugleichen.

Nach bisheriger Uebung geben wir nachstehend eine Statistik der Einnahmen und des Verkehrs auf der Nordostbahn unter Vergleichung der letztjährigen Betriebsergebnisse mit denen des Vorjahres. Zum Behufe einer bessern Uebersicht haben wir bei dieser Statistik, die in vielen Punkten reichhaltiger sein dürfte, als diejenigen früherer Jahre, eine etwas veränderte Anordnung befolgt.

Neben den monats- und stationsweisen Resultaten fügen wir auch noch eine Uebersicht des Verkehrs nach den Tarif-Distanzen unserer Bahn in besonderer Beilage bei.

Betriebseinnahmen.

	1862.			1863.		
	Franken.	Cts.	Prozente.	Franken.	Cts.	Prozente.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Personen-Transport.						
a) Zur gewöhnlichen Fahrtafe.						
I. Klasse	88,785.	17	4,11	79,750.	85	3,49
II. "	637,645.	33	29,53	687,202.	86	30,15
III. "	778,166.	34	36,04	786,263.	96	34,51
Total .	1,504,596.	84	69,68	1,553,217.	67	68,15
b) Zu ermäßigten Fahrtafen.						
Mit Güterzügen II. Klasse	5,525.	05	0,26	6,102.	64	0,27
" " III. "	38,704.	65	1,80	48,194.	84	2,11
Hin- und Rückfahrt I. "	9,475.	43	0,44	8,046.	58	0,36
" " " II. "	162,443.	78	7,53	171,852.	55	7,54
" " " III. "	274,187.	80	12,70	300,380.	87	13,19
Mit Abonnementskarten II. "	10,101.	50	0,47	12,222.	28	0,54
" " " III. "	13,027.	45	0,60	12,772.	—	0,56
Militär- und Polizeitransporte . III. "	23,940.	40	1,10	26,683.	05	1,18
Pilger II. "	80,276.	85	3,72	1,376.	40	0,06
" " " III. "				91,289.	20	4,00
Schul- und Luftfahrten u. dgl. . I. "	2,871.	40	0,13	2,629.	75	0,11
" " " " . II. "	14,200.	75	0,66	17,925.	55	0,79
" " " " . III. "	19,620.	80	0,91	26,176.	60	1,14
Total .	654,375.	86	30,32	725,652.	31	31,85
Gesamt-Total des Personentransportes .	2,158,972.	70	100	2,278,869.	98	100
			36,51			38,91
Zusammenzug nach Klassen.						
I. Klasse	101,132.	—	4,68	90,427.	18	3,97
II. "	829,916.	41	38,44	896,682.	28	39,35
III. "	1,227,924.	29	56,88	1,291,760.	52	56,68
Gesamt-Total gleich oben .	2,158,972.	70	100	2,278,869.	98	100

Betriebs-Einnahmen. (Fortsetzung)	1862.			1863.		
	Franken.	Stk.	Prozente.	Franken.	Stk.	Prozente.
2. Gepäck-Transport.	121,010. 69		2,05	121,643. 14		2,08
3. Pferde-, Vieh- u. Hunde-Transport.	85,352. 55		1,44	89,250. 96		1,52
4. Transport von Equipagen.	7,555. 30		0,13	7,016. 02		0,12
5. Güter-Transport.						
Eilgut	133,080. 21		4,34	141,440. 37		4,98
Normalklasse I.	535,565. 59		17,47	530,875. 11		18,69
" II.	696,462. 10		22,71	657,058. 11		23,14
" III.						
Wagenladungs-kategorie A	903,444. 80		29,47	719,068. 22		25,32
" B	296,042. 44		9,65	218,897. 23		7,71
" C	346,287. 07		11,30	414,191. 94		14,58
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Ab- fuhrgebühren, Nachnahme-Provision etc.)	155,202. 50		5,06	158,443. —		5,58
Total des Güter-Transportes	3,066,084. 71		100 51,85	2,839,973. 98		100 48,48
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen	5,438,975. 95		91,98	5,336,754. 08		91,11
 B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
(Pacht- und Mietzins, Vergütung für Benutzung von NOB-Wagen auf andern Bahnen, Zins von ausgeliehenen Geldern, Nettoertrag des Werkstätte- betriebes, des Dampfbootbetriebes und der Kauf- hausanstalt Zürich, Verschiedenes)	474,466. 52		8,02 8,02	520,767. 59		8,89 8,89
 Gesamt-Total der Einnahmen	5,913,442. 47		100 100	5,857,521. 67		100 100

Transport-Quantitäten.

		1862.		1863.	
		Anzahl.	Prozente.	Anzahl.	Prozente.
1. Personen.					
a) Zur gewöhnlichen Taxe befördert:					
I. Klasse		14,739	0,91	15,336	0,87
II. "		229,950	14,19	237,589	13,44
III. "		603,419	37,24	636,307	35,99
Total		848,108	52,34	889,232	50,30
b) Zu ermäßigten Taxen befördert:					
Mit Güterzügen	II. Klasse	3,637	0,22	4,311	0,24
"	III. "	51,699	3,19	63,819	3,61
Sin- und Rückfahrt	I. "	3,008	0,19	2,502	0,14
"	II. "	124,570	7,69	131,166	7,42
"	III. "	369,318	22,79	425,292	24,06
Mit Abonnementskarten	II. "	27,798	1,72	35,838	2,03
"	III. "	79,559	4,91	88,590	5,01
Militär- und Polizeitransporte	III. "	34,588	2,13	38,593	2,18
Pilger	II. "	53,354	3,29	372	0,02
"	III. "			58,974	3,33
Schul- und Luftfahrten u. dgl.	I. "	614	0,04	500	0,03
"	II. "	7,432	0,46	8,640	0,49
"	III. "	16,724	1,03	20,102	1,14
Total		772,301	47,66	878,699	49,70
Gesamt-Total der Personen		1,620,409	100	1,767,931	100
Zusammenstellung nach Klassen.					
I. Klasse		18,261	1,13	18,338	1,04
II. "		393,587	24,29	417,916	23,64
III. "		1,208,561	74,58	1,331,677	75,32
Gesamt-Total der Personen gleich oben		1,620,409	100	1,767,931	100

Transport-Quantitäten. (Fortsetzung.)		1862.		1863.	
		Anzahl.	Prozente.	Anzahl.	Prozente.
2. Gepäck.					
Zentner		118,691		119,908	
3. Pferde, Vieh und Hunde.					
Einzelstücke	I. Klasse			1,960	3,70
"	II. "			6,712	12,69
"	III. "			8,892	16,81
"	IV. "	39,989	90,77	1,150	2,17
In Wagenladungen	V. "			623	1,18
"	VI. "			11,698	22,11
"	VII. "			17,464	33,00
Hunde		4,065	9,23	4,413	8,34
	Total "	44,054	100	52,912	100
4. Equipagen.					
I. II. III. Klasse	Stücke	506		383	
5. Güter.					
Eilgut	Zentner	171,189	2,04	188,682	2,23
Normalklasse I.	"	1,004,368	11,98	971,111	11,46
" II.	"	1,673,455	19,97	1,784,280	21,05
" III.	"				
Wagenladungs-klasse A	"	1,998,436	23,84	1,685,967	19,90
" B	"	1,548,306	18,47	1,001,999	11,83
" C	"	1,986,657	23,70	2,840,759	33,53
	Total "	8,382,411	100	8,472,798	100

Durchschnitts-Berechnungen.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)		1862.	1863.
1) Total-Einnahme-Betreffniß	per Kilometer Franken	33,221,58	32,907,43
"	" " " " Tag "	16,201,21	16,048
"	" " " " " und Kilometer "	91,01	90,16
2) Personentransport.			
Einnahme-Betreffniß	per Kilometer Franken	12,129,06	12,802,64
"	" " " " Reisenden "	1,41	1,29
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	26,14	24,91
"	" " " " in I. Klasse "	—	49,05
"	" " " " " II. " "	—	31,70
"	" " " " " III. " "	—	22,45
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total	Reisende	237,963	247,411
"	" " " " " " in I. Kl. " "	—	5,053
"	" " " " " " " II. " " "	—	74,423
"	" " " " " " " III. " " "	—	167,935
"	" jeden Personenwagenachsen-Kilometer kommen "	5,77	5,73
"	" " Betriebstag kommen "	4,440	4,844
3) Gepäcktransport.			
Einnahme-Betreffniß	per Kilometer Franken	679,83	683,39
"	" " " " Zentner "	1,02	1,01
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	—	41,30
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	—	27,793
"	" jeden Betriebstag kommen "	325	329
4) Pferde-, Vieh- und Hundetransport.			
Einnahme-Betreffniß	per Kilometer Franken	479,51	481,47
"	" " " " Stück "	1,94	1,77
5) Equipagentransport.			
Einnahme-Betreffniß	per Kilometer "	42,45	39,42
6) Gütertransport.			
Einnahme-Betreffniß	per Kilometer "	17,225,19	15,954,91
"	" " " " Zentner Centimes	36,57	33,52
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	59,24	52,19
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	2,789,720	2,484,315
"	" jeden Betriebstag kommen "	22,965	23,213
"	" " Güterwagenachsen-Kilometer kommen (Gepäck und Vieh inbegriffen) Zentner	26,34*	24,64
7) Mittelbare Betriebs-Einnahmen.			
Betreffniß	per Kilometer Franken	2,665,54	2,925,66

* Gepäck und Vieh nicht inbegriffen.

Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs.

	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.							
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.		Gepäck.		Güter.		Total.	
		Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.	Fr.	Stk.
1855	60	113,000	—	580,000	6,767.	91	—	4,685.	46	11,710.	57	
1856	106	130,000	—	680,000	8,560.	97	—	5,619.	35	14,515.	33	
1857	134,4	174,568	—	1,160,263	8,776.	23	614.	15	7,697.	89	17,890.	25
1858	156,53	186,339	—	992,060	9,456.	26	651.	62	7,253.	94	18,214.	07
1859	168,1	198,093	—	1,249,027	10,305.	29	609.	24	9,479.	53	21,522.	76
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,264.	76	617.	58	12,678.	44	26,627.	86
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,432.	40	651.	36	17,330.	78	32,410.	61
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129.	06	679.	83	17,225.	19	33,221.	58
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802.	64	683.	39	15,954.	91	32,907.	43

Verkehr der Nordostbahn mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Via	1862.		1863.			
		Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
		Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
Nordostbahn.							
Nach Verein. Schweizerbahnen .	Winterthur	24,403	144,251	26,287	3,122	277	162,691
von " " .	"	24,486	197,910	27,416	3,138	3,938	226,928
nach " " .	Ballifellen	87,165	391,895	93,821	5,100	540	361,731
von " " .	"	90,497	222,610	99,580	5,720	2,180	303,895
nach " " .	Romansch.	—	1,974	—	—	—	3,248
von " " .	"	—	562	—	—	—	894
Total		226,551	959,202	247,104	17,080	6,935	1,059,387
Nach Centralbahn		58,740	808,715	61,504	10,727	3,919	607,332
von " "		64,441	1,831,233	62,787	10,702	3,404	1,792,517
Total		123,181	2,639,948	124,291	21,429	7,323	2,399,849

Verkehr mit andern Bahnen. (Fortsetzung.)		Via	1862.		1863.			
			Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
			Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
Nordostbahn.								
Nach	Franco-Suisse-Bahn		2,146	64,752	2,705	695	408	37,072
von	" " " "		2,074	12,527	2,558	708	8	37,300
	Total		4,220	77,279	5,263	1,403	416	74,372
Jura Industriel-Bahn								
Nach	Jura Industriel-Bahn		325	1,748	1,515	215	121	5,694
von	" " " "		434	249	1,408	233	1	1,894
	Total		759	1,997	2,923	448	122	7,588
Laus.-Frib.-Berne-Bahn								
Nach	Laus.-Frib.-Berne-Bahn		25	—	1,493	489	1,988	15,841
von	" " " "		—	—	1,779	544	21	19,844
	Total		25	—	3,272	1,033	2009	35,685
Westbahn		Neuchâtel	4,954	169,574	3,793	1,517	3,905	117,497
von	" " " "	"	5,081	77,202	4,198	1,618	17	142,252
nach	" " " "	Fribourg	—	—	536	250	15	17,191
von	" " " "	"	—	—	389	150	—	6,314
	Total		10,035	246,776	8,916	3,535	3,937	283,254
Franz. Ostbahn								
Nach	Franz. Ostbahn		6,496	—	8,002	543	—	—
von	" " " "		7,152	—	8,517	1,058	—	—
	Total		13,648	—	16,519	1,601	—	—
Württ. Staatsbahn								
Nach	Württ. Staatsbahn		2,701	—	2,337	733	—	—
von	" " " "		1,071	—	957	441	—	—
	Total		3,772	—	3,294	1,174	—	—
Bayer. Staatsbahn								
Nach	Bayer. Staatsbahn		1,816	—	1,937	980	—	—
von	" " " "		1,187	—	1,431	732	—	—
	Total		3,003	—	3,368	1,712	—	—
Gr. Bad. Staatsbahn								
Nach	Gr. Bad. Staatsbahn		34,160	131,430	35,326	3,654	1,878	98,211
von	" " " "		34,976	760,812	35,591	4,622	824	577,023
	Total		69,136	892,242	70,917	8,276	2,702	675,234

Verkehr mit andern Bahnen. (Fortsetzung.)		Via	1862.		1863.			
			Personen.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
			Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
Nordostbahn.								
Nach Rhein. Verband			148	—	194	14	—	—
von " "			117	—	177	11	—	—
Total			265	—	371	25	—	—
Verein. Schweizerbahnen.								
Nach Verein. Schweizerbahnen .	Wint.-Wll.		1,342	26,412	1,242	134	18	33,751
nach " "	Wll.-Wint.		1,532	11,443	1,447	112	17	14,893
Total			2,874	37,855	2,689	246	35	48,644
Centralbahn								
Nach Centralbahn	Winterthur		4,887	75,378	3,351	790	377	69,476
von " "	"		2,578	146,269	2,655	723	322	168,414
nach " "	Wallisellen		2,101	59,732	2,336	865	727	68,372
von " "	"		1,573	328,000	1,917	451	20	392,459
Total			11,139	609,379	10,259	2,829	1,446	698,721
Franco-Suisse-Bahn								
Nach Franco-Suisse-Bahn	Winterthur		160	1,520	180	49	—	980
von " " "	"		154	511	152	40	1	814
nach " " "	Wallisellen		83	442	92	34	1	648
von " " "	"		14	2,392	72	19	1	3,078
Total			411	4,865	496	142	3	5,520
Jura Industriel-Bahn								
Nach Jura Industriel-Bahn	Winterthur		14	652	98	28	—	1,322
von " " "	"		25	25	78	13	—	479
nach " " "	Wallisellen		—	17	22	8	—	165
von " " "	"		6	75	30	5	—	154
Total			45	769	228	54	—	2,120
Laus.-Frib.-Berne-Bahn								
Nach Laus.-Frib.-Berne-Bahn	Winterthur		—	—	90	42	—	3,869
von " " " "	"		—	—	102	43	1	1,523
nach " " " "	Wallisellen		—	—	47	22	—	1,001
von " " " "	"		—	—	57	30	—	723
Total			—	—	296	137	1	7,116

Transitverkehr über die Nordostbahn. (Fortsetzung)		Via	1862.		1863.			
			Personen.	Güter.	Personen.	Gepäc.	Bieh.	Güter.
			Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
Verein. Schweizerbahnen.								
Nach Westbahn (via Neuchâtel) . . .	Winterthur	200	11,257	179	65	66	9,335	
von " " . . .	"	340	3,996	191	64	—	17,189	
nach " " . . .	Wallisellen	117	3,140	110	41	—	1,670	
von " " . . .	"	46	9,036	114	48	1	25,134	
nach " (via Fribourg) . . .	Winterthur	—	—	29	10	—	3,252	
von " " . . .	"	—	—	28	12	—	467	
nach " " . . .	Wallisellen	—	—	17	5	—	220	
von " " . . .	"	—	—	16	8	—	302	
Total			703	27,429	684	253	67	57,569
Nach Franz. Ostbahn	Winterthur	109	—	150	113	—	—	
von " "	"	291	—	203	155	—	—	
nach " "	Wallisellen	126	—	263	60	—	—	
von " "	"	214	—	381	157	—	—	
Total			740	—	997	485	—	—
Nach Gr. Bad. Staatsbahn . . .	Winterthur	279	5,670	253	72	—	6,552	
von " " " . . .	"	227	37,324	256	82	—	32,575	
nach " " " . . .	Wallisellen	148	17,067	303	106	—	7,865	
von " " " . . .	"	121	99,017	241	100	—	117,521	
Total			775	159,078	1,083	360	—	164,513
Centralbahn.								
Nach Württ. Staatsbahn . . .		104	—	138	50	—	458	
von " " . . .		80	—	77	46	—	15	
Total			184	—	215	96	—	473
Nach Bayer. Staatsbahn . . .		285	—	257	132	—	—	
von " " . . .		163	—	228	130	—	—	
Total			448	—	485	262	—	
Franco-Suisse-Bahn.								
Von Württ. Staatsbahn . . .		—	—	—	—	—	1	
Total			—	—	—	—	1	

Vergleichende Zusammenstellung des Verkehrs der Stationen.

P e r s o n e n .					G ü t e r .				
1862.	Stationen.	1863.			1862.	Stationen.	1863.		
Anzahl.		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Zentner.		Zentner.	Zentner.	Zentner.
			mehr.	minder.			mehr.	minder.	
458,041	Zürich	493,587	35,546	—	3,809,863	Zürich	4,010,918	201,055	—
140,501	Winterthur . .	149,112	8,611	—	1,987,943	Romanshorn . .	1,630,065	—	357,878
97,792	Baden	104,512	6,720	—	1,055,579	Winterthur . .	1,052,785	—	2,794
54,055	Narau	62,766	8,711	—	750,680	Schaffhausen . .	703,271	—	47,409
59,474	Schaffhausen . .	62,232	2,758	—	251,406	Siggenthal . . .	342,644	91,238	—
50,693	Frauenfeld . . .	57,070	6,377	—	266,296	Frauenfeld . . .	298,122	31,826	—
42,474	Brugg	44,943	2,469	—	306,701	Narau	268,643	—	38,058
34,663	Romanshorn . . .	37,975	3,312	—	197,862	Baden	221,301	23,439	—
34,767	Wilbegg	37,433	2,666	—	170,117	Brugg	172,386	2,269	—
35,570	Derlikon	37,194	1,624	—	97,976	Derlikon	168,280	70,304	—
23,745	Dietikon	33,691	9,946	—	171,845	Wilbegg	166,667	—	5,178
21,261	Altstätten . . .	27,528	6,267	—	94,991	Dietikon	120,625	25,634	—
25,613	Turgi	26,620	1,007	—	79,858	Weinfelden . . .	107,712	27,854	—
20,325	Schlieren	25,269	4,944	—	86,308	Koblenz	98,927	12,619	—
22,761	Andelfingen . . .	24,095	1,334	—	71,234	Andelfingen . . .	82,510	11,276	—
22,160	Weinfelden . . .	23,688	1,528	—	80,683	Amriswil	82,444	1,761	—
20,338	Effretikon	22,306	1,968	—	70,478	Kemptthal	78,802	8,324	—
19,501	Wallisellen . . .	21,718	2,217	—	51,843	Schlieren	78,058	26,215	—
15,534	Amriswil	19,645	4,111	—	101,952	Bürglen	77,186	—	24,766
19,790	Dachsen	18,951	—	839	74,953	Felben	73,682	—	1,271
14,699	Schinznach	15,891	1,192	—	74,332	Turgi	70,965	—	3,367
12,091	Müllheim	14,541	2,450	—	36,359	Altstätten	70,238	33,879	—
12,377	Märstetten	12,981	604	—	86,741	Märstetten	65,100	—	21,641
11,066	Döttingen	12,198	1,132	—	37,599	Erlen	49,925	12,326	—
9,405	Jelikon	12,058	2,653	—	36,466	Sulgen	46,906	10,440	—
9,813	Sulgen	11,150	1,337	—	31,140	Marthalen	38,110	6,970	—
9,635	Killwangen	11,064	1,429	—	8,337	Müllheim	36,019	27,682	—
7,960	Erlen	10,200	2,240	—	23,855	Rapperswil	27,595	3,740	—
8,964	Wiesendangen . . .	10,030	1,066	—	27,931	Döttingen	27,327	—	604

P e r s o n e n .					G ü t e r .				
1862.	Stationen.	1863.			1862.	Stationen.	1863.		
Anzahl.		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Zentner.		Zentner.	Zentner.	Zentner.
			mehr.	minder.				mehr.	minder.
7,633	Bürglen . . .	9,450	1,817	—	27,835	Effretikon . .	21,689	—	6,146
8,299	Felben	9,098	799	—	18,109	Wallisellen . .	18,805	696	—
7,997	Marthalen . .	8,352	355	—	18,455	Schinznach . .	18,780	325	—
6,037	Kemptthal . .	7,393	1,356	—	12,536	Wiesendangen	15,569	3,033	—
5,756	Siggenthal . .	7,069	1,313	—	20,031	Islikon	14,686	—	5,345
5,491	Nuppersweil .	6,755	1,264	—	8,607	Killwangen . .	12,291	3,684	—
5,726	Henggart . . .	6,274	548	—	16,159	Dachsen	11,848	—	4,311
6,315	Koblenz	5,533	—	782	2,994	Henggart . . .	9,919	6,925	—
3,037	Hettlingen . .	3,339	302	—	1,694	Hettlingen . .	5,638	3,941	—

Uebersicht der Frequenz der wichtigsten Waarengattungen.

	1862.	1863.
	Zentner.	Zentner.
Getreide, Mehl- und Mühlenfabrikate, Sämereien und Hülsenfrüchte	1,545,711	1,352,863
Bausteine und Baumaterialien aller Art (ausgenommen Bauholz)	1,010,083	1,272,636
Steinkohlen und Coles	1,211,960	1,080,704
Bau- und Nutzholz, Schnittwaaren u. dgl.	336,299	468,381
Eisen und Eisenwaaren	536,363	457,265
Wein, Most, Bier, Branntwein und Spiritus	279,201	324,221
Baumwollenwaaren	231,045	280,716
Farbwaaren, Droguerien, Farbhölzer, Farbwurzeln, Krapp	238,722	272,690
Baumwolle, rohe	212,342	206,721
Salz	189,191	198,485
Maschinen und Maschinentheile	139,796	183,171
Brennholz und Lorf	203,992	177,491
Kaffee, Zucker und Colonialwaaren aller Art	165,426	175,361
Garne aller Art	118,560	145,144
Kartoffeln	92,304	144,897
Gyps und Gypssteine	102,513	125,462
Abfälle aller Art, Habern u.	92,278	124,318

	1862.	1863.
	Zentner.	Zentner.
Fett- und Fettwaaren	107,119	123,926
Dele aller Art	82,290	114,748
Käse	59,832	87,458
Obst, frisches und gedörrtes	102,415	75,871
Erden aller Art	33,734	69,359
Seide und Seidenwaaren	54,281	67,060
Leder und Lederwaaren, Felle und Häute	49,336	65,097
Metalle und Metallwaaren (Eisen, Gold und Silber ausgenommen)	24,276	47,585
Tabak	55,808	45,100
Bücher und Papier	34,291	42,211
Wolle und Wollenwaaren	45,950	41,934
Dünger und Düngemittel	17,685	31,059
Glas und Glaswaaren	21,418	29,436
Gerberlohe	12,672	27,945
Holzkohlen	16,374	16,916

Wir haben in dieser Abtheilung noch zu berichten, daß das auf dem Bahnhof Zürich erstellte Lagerhaus, dessen schon in unsern früheren Geschäftsberichten Erwähnung geschehen, im Monat September v. J. der öffentlichen Benutzung übergeben werden konnte. Die bisher erzielten Ergebnisse des Betriebs desselben lassen hoffen, daß die auf dieses Institut verwendeten Kapitalsummen ihre volle Verzinsung finden werden.

Bekanntlich ist in den Räumen des ebenerwähnten Lagerhauses auch das eidgenössische Niederlagshaus untergebracht. Demnach ist den hiesigen Bezüglern von zollpflichtigen Waaren nunmehr die Bequemlichkeit geboten, die Verzollung ihrer Waaren selbst besorgen zu können. So viel wir indessen wahrnehmen können, so macht der zürcherische Handelsstand von dieser Erleichterung zur Zeit nur noch in sehr spärlichem Maße Gebrauch. Die Ursache hievon dürfte wenigstens theilweise in den etwas hohen Gebühren des Niederlagshauses liegen.

Im Berichtsjahre sind zwei weitere Privat-Anschlußgeleise an die Nordostbahn (in Außer Roth und Derlikon) zu den bereits bestehenden hinzugekommen.

Mittelbare Betriebseinnahmen.

Der Ertrag der Pacht- und Mietzinsse ist von Fr. 80,165. 33 Cts. auf Fr. 76,249. 59 Cts. gesunken. Dieser Ausfall ist entstanden durch die Uebertragung der Erträgnisse der vermieteten Waarenlagerplätze auf den Titel „Transporteinnahmen“ und durch die Mindereinnahme für die an die Zentral-

bahngesellschaft verpachtete Bahnstrecke Aarau=Wöschau. — Als Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen wurden uns Fr. 27,294. 09 Cts. bezahlt, wogegen sich unter den Betriebsausgaben für die Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetz eine Summe von Fr. 49,450. 86 Cts. verrechnet findet. — Die Einnahme an Zinsen für ausgeliehene Gelder, betragend Fr. 159,687. 32 Cts., übersteigt die vorjährige um Fr. 20,971. 19 Cts. Dieser Mehrertrag ist wesentlich der im Rechnungsjahre eingetretenen namhaften Erhöhung des Kapitalzinsfußes zu verdanken. — In Folge der Ausführung erheblicherer Arbeiten für die eigene Unternehmung und für die Linie Zürich=Zug=Luzern ist der Nettoertrag der Werkstätte von Fr. 112,828. 72 Cts. auf Fr. 125,345. 86 Cts. gestiegen. Bezüglich dieses Titels, sowie auch hinsichtlich des Nettoertrages des Dampfboot-Betriebes verweisen wir übrigens auf die nähere Ausführung am Schlusse des Abschnittes IV. C. — Der Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich, welcher im Vorjahre mit Fr. 2,185. 74 Cts. in Einnahme fiel, beträgt im Rechnungsjahre bloß Fr. 1,068. 60 Cts. Der Minderertrag rührt theilweise von der Uebersiedelung des eidgenössischen Niederlagshauses auf den Bahnhof, theilweise von der eingetretenen Verminderung der Lagerräumlichkeiten des Kaufhauses her, welche durch den Umstand veranlaßt wurde, daß wir den Bachhof sammt dessen Magazinen zum Zwecke der Verwendung als provisorische Fleischverkaufs-Lokalitäten, wieder an die städtischen Behörden abtreten mußten. — Unter dem Titel „Verschiedenes“, welcher Fr. 58,997. 18 Cts., also Fr. 23,215. 40 Cts. mehr als im Vorjahre beträgt, sind hauptsächlich die Einnahmen für verkaufte Materialabfälle und die beim Sturz der Materialvorräthe zur Verrechnung gekommenen Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr, sowie die Vorerlöse auf Baumaterialien verrechnet, welche bei frühern günstigen Conjunkturen eingekauft und im Rechnungsjahre wieder abgegeben worden sind.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

Die Ausgaben betragen nach den Haupttiteln zusammengestellt:

1862.			(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1863.		
Frkn.	Cts.	Prozente.		Frkn.	Cts.	Prozente.
113,591	10	4,96	I. Centralverwaltung	139,383	74	5,75
403,609	87	17,65	II. Unterhaltungskosten	431,041	88	17,79
558,628	34	24,42	III. Expeditionsdienst	579,798	06	23,94
1,170,316	24	51,16	IV. Transportdienst	1,219,758	59	50,35
9,749	30	0,43	V. Telegraphen	10,869	32	0,45
31,503	63	1,38	VI. Verschiedenes	41,657	52	1,72
2,287,398	48	100	. . . . . Total=Ausgaben	2,422,509	11	100

Die Rechnung weist sonach gegenüber dem vorausgegangenen Jahre eine Vermehrung der Gesamtausgaben im Berichtsjahre im Betrage von Fr. 135,110. 63 Cts. aus.

Ueber die einzelnen Titel ist Folgendes zu bemerken:

I. „Central-Verwaltung.“ Hier begegnen wir einer etwelchen Erhöhung der Ausgaben für Gehalte *ic.* (I. 1) theilweise in Folge Vermehrung des Personals, sodann für Bureau-Bedürfnisse, Druck- und Insertionskosten (I. 4).

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

Sieher gehört eine Mehrausgabe von Fr. 5,069. 04 Cts. für die Unterhaltung des Bahnkörpers (II. 4), größtentheils durch die Wiederherstellung einer in Folge von Hochgewittern stattgehabten Beschädigung veranlaßt, theilweise auch für die Unterhaltung der erweiterten Straßenanlagen im Bahnhofe Zürich.

Während sodann die Kosten für die Unterhaltung der Kunstbauten (II. 5) erheblich hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben sind, begegnen wir auf der folgenden Abtheilung, Ausgaben für die Unterhaltung des Oberbaues (II. 6), wieder einer, wenn auch nicht namhaften, Erhöhung.

Für die Unterhaltung der Gebäude (II. 9) wurden Fr. 46,967.26 Cts. (gegenüber Fr. 28,438. 93 Cts. im Jahre 1862) ausgegeben. Unter den diesfälligen Hauptarbeiten sind namentlich die in dem Verwaltungsgebäude in Romanshorn und im Material-Magazin in Zürich nöthig gewordenen Reparaturen, ferner die Erneuerung des Theer-Anstriches sämtlicher Eisenblech-Dächer der Gebäude *ic.* hervorzuheben.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde das Werkgeschirr der Bahnwärter, wo solches unbrauchbar geworden oder in Abgang gekommen war, ergänzt und durch neue Inventarstücke ersetzt, so daß die Ausgaben für die Unterhaltung des Arbeitsgeschirres *ic.* (II. 10) Fr. 5,098. 30 Cts. mehr betragen haben, als im Vorjahre.

III. „Expeditionsdienst.“ Die Ausgaben für diese Dienst-Abtheilung sind im Allgemeinen denjenigen des vorausgegangenen Jahres ziemlich gleich geblieben. Während in einigen Richtungen mehr oder minder erhebliche Ersparnisse erzielt wurden, fand dagegen in andern Rubriken, so namentlich bei den Besoldungen, Löhnen *ic.* (III. 1. a, 2. a und 3. a) in Folge von Gehaltsaufbesserungen, ferner bei den Bureau- und Druckkosten (III. 1. c und 2. c) in Folge vermehrter Anschaffungen von Formularen *ic.* eine Vermehrung der Ausgaben Statt, die sich indessen auf dem ganzen Titel gegenüber dem vorausgegangenen Jahre nur auf den Betrag von zusammen Fr. 21,169. 72 Cts. beläuft.

IV. „Transportdienst.“ Die Abtheilung „Allgemeine Kosten“ (IV. 1) gibt zu keinen besonderen Bemerkungen Veranlassung, da die diesfälligen Ausgaben in Vergleichung mit dem Vorjahre nur ganz unerhebliche Veränderungen erlitten haben.

Die „Kosten des Fahrdienstes“ (IV. 2) haben sich im Berichtsjahre gegenüber denjenigen des vorausgegangenen Jahres im Ganzen ebenfalls nicht wesentlich vermehrt. Zwar erscheint auch in der vorliegenden Rechnung wieder ein Betrag von Fr. 260,864. 47 Cts. (gegenüber Fr. 261,228. 54 Cts. im Jahr 1862) für „Unterhalt und Erneuerung der Wagen“ (IV. 2. c). Hierin sind aber Fr. 64,159. 60 Cts. als die Hälfte der Kosten für die Umänderung von 279 Wagen aus dem bisherigen steifen Kupplungssystem in die englische oder sogenannte Pufferkupplung (die andere Hälfte wurde dem Baukonto belastet)

inbegriffen, während im Jahr 1862 nur 120 Güterwagen der Umänderung unterworfen worden waren. Diese Umänderungsarbeiten an den Güterwagen können damit als gänzlich durchgeführt bezeichnet werden. Es zeigt sich sodann noch eine Vermehrung der Kosten für die Benutzung fremder Wagen auf der Nordostbahn. Dieser Mehr-Ausgabe steht indessen, wie wir schon oben bei dem Nachweise über die mittelbaren Betriebs-Einnahmen hervorgehoben, eine erhebliche Mehr-Einnahme gegenüber, welche uns von andern Bahnen für die Benutzung unserer Wagen auf ihren resp. Bahnnetzen im Laufe des Berichtsjahres vergütet worden ist. Eine Ersparniß fand in den Ausgaben für „Öl und Schmiere für die Wagen“ (IV. 2. d) statt; die dießfälligen Kosten erreichten nicht ganz die Hälfte derjenigen des vorausgegangenen Jahres.

Die „Zugkraftskosten“ (IV. 3) betragen im Ganzen Frkn. 691,076. 15 Cts. (gegenüber Frkn. 668,518. 60 Cts. im Vorjahre). Außer einer mit Erhöhungen der Löhne u. des Maschinenpersonals (IV. 3. a) zusammenhängenden Mehr-Ausgabe von Frkn. 11,753. 03 Cts. zeigt namentlich die Abtheilung „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven u. s. w.“ (IV. 3. b) gegenüber dem Vorjahre eine Kostenvermehrung im Betrage von Frkn. 19,121. 49 Cts.; für „Brennmaterial“ (IV. 3. d) fand dagegen eine Minder-Ausgabe von Frkn. 6,869. 42 Cts. statt.

Bisheriger Uebung gemäß lassen wir hier eine Uebersicht über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials folgen.

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Anzahl der Lokomotiven ist im Berichtsjahre um 4 Stück (Güterzug=Lokomotiven aus der Maschinenfabrik Splingen für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern) vermehrt worden.

Am Schlusse des Jahres betrug sie	1862.	1863.
Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven)	Stück: 4	4
„ „ „ B (Personenzug= „)	„ 18	18
„ „ „ C (Güterzug= „)	„ 9	13
Lokomotiven für den Bahnhofdienst	„ 4	4
	Zusammen Stück:	35 39

Auf die Bahnlänge bezogen trifft somit je eine Lokomotive auf Kilometer: 5,74 5,08.

Von den zur Beförderung der Bahnzüge verwendeten Lokomotiven sind, einschließlich des Vorspanns, der Probefahrten u., zurückgelegt worden:

Klasse	1862.		1863.	
	Im Ganzen.	per Lokomotive.	Im Ganzen.	per Lokomotive.
Klasse A	131,912 Kilom.	32,978 Kilom.	126,563 Kilom.	31,641 Kilom.
„ B	495,579 „	27,532 „	488,731 „	27,152 „
„ C	309,428 „	34,381 „	307,159 „	23,627 „
Total	936,919 „	30,223 „	922,453 „	26,356 „

In einem Tage wurden durchschnittlich 2,527 Lokomotivkilometer (gegenüber 2,567 im Jahre 1862) zurückgelegt und es fallen auf jede der 14 durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven per Tag 180 Kilometer (gegen 183 im vorausgegangenen Jahre).

In Beziehung auf die beförderten Wagen betragen die Leistungen der Lokomotiven, in Achsenkilometern ausgedrückt:

	1862.		1863.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.
bei der Klasse A	2,295,864	17,4	2,065,810	16,3
" " " B	11,198,506	22,6	10,771,504	22
" " " C	13,074,460	42,3	13,409,364	43,6
Total	26,568,830	28,4	26,246,678	28,5

An Brennmaterial haben die einzelnen Lokomotiv-Klassen verbraucht:

	1862.		1863.	
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.
Klasse A	1,584	15,402	1,776	14,480
" B	7,556	71,074	8,304	69,653
" C	5,868	59,677	5,832	59,217
Total	15,008	146,153	15,912	143,350

Die hiefür verausgabte Summe beläuft sich im Berichtsjahre auf Frkn. 226,674. 65 Cts. (gegen Frkn. 231,953. 51 Cts. im Jahre 1862). Davon fallen

	1862.	1863.
auf die Klasse A (Schnellzuglokomotiven)	Frkn. 24,446. 95	Frkn. 22,923. 16
" " " B (Personenzug= ")	" 112,854. 95	" 110,229. 68
" " " C (Güterzug= ")	" 94,651. 61	" 93,521. 81
Total	Frkn. 231,953. 51	Frkn. 226,674. 65

Der Durchschnittsverbrauch an Holz und Steinkohlen, ersteres nach dem bisherigen Verhältniß (1 Kubikfuß = 10 tb Kohlen) in Steinkohlen reduziert, betrug:

	per Lokomotivkilometer.		per Achsenkilometer.	
	1862.	1863.	1862.	1863.
Klasse A	tb 11,79 = 18,53 Cents.	tb 11,58 = 18,11 Cents.	tb 0,677	tb 0,709
" B	tb 14,49 = 22,77 "	tb 14,42 = 22,55 "	tb 0,641	tb 0,655
" C	tb 19,48 = 30,59 "	tb 19,47 = 30,45 "	tb 0,460	tb 0,446
Durchschnittlich	tb 15,75 = 24,76 Cents.	tb 15,71 = 24,57 Cents.	tb 0,556	tb 0,552

Der Verbrauch von Schmiermaterial (Del und Talg) belief sich für die Lokomotiven im Ganzen auf 28,157 Hb im Werthe von Frkn. 16,516. 33 Cts. (gegen Frkn. 17,498. 14 Cts. im Jahre 1862). Nach den einzelnen Lokomotivklassen zusammengestellt erhalten wir folgendes Ergebnis:

	1862.		1863.	
	Im Ganzen.	per Lokomotiv- kilometer.	Im Ganzen.	per Lokomotiv- kilometer.
Klasse A	Hb 3,772	Hb 0,0286	Hb 3,722	Hb 0,0294
" B	Hb 13,400	Hb 0,0270	Hb 13,703	Hb 0,0280
" C	Hb 10,572	Hb 0,0341	Hb 10,732	Hb 0,0349
Zusammen	Hb 27,744	Hb 0,0296	Hb 28,157	Hb 0,0305

Sämmtliche Reparaturen, welche an den Lokomotiven und Tendern nöthig wurden, sind auch im Berichtsjahre in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt worden. Eine größere Zahl von Lokomotiv-Rädern wurde mit Gußstahlbandagen versehen, mehrere Lokomotiven erhielten neue Rauchkammern und neue Stehholzen in den Feuerbüchsen.

Die zum Bahnhof- und Materialtransportdienst verwendeten 4 älteren Lokomotiven haben im Berichtsjahre einen Weg zurückgelegt, welcher ungefähr 91,595 Kilometern gleichkommt. Sie verbrauchten 11,041 Zentner Kohlen mit einem Werthe von Frkn. 17,269. 12 Cts. und 4,428 Pfund Schmiermaterial, wofür Frkn. 2,603. 24 Cts. verausgabt wurden. Die auf diese Lokomotiven verwendeten Reparaturkosten beliefen sich auf Frkn. 3,863. 08 Cts. (gegen Frkn. 4,179. 36 Cts. im Vorjahre), die täglichen Ausgaben im Durchschnitt auf Frkn. 65. 03 Cts. (gegen Frkn. 74. 46 Cts. im Jahre 1862).

Vergleichen wir die durchschnittlichen Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer im Berichtsjahre mit denjenigen des vorausgegangenen Jahres, so betragen dieselben

	1862.	1863.
an Brennmaterial	Fr. — 24,69 Cts.	Fr. — 24,57 Cts.
" Schmiermaterial	" — 01,86 "	" — 01,79 "
" Reparaturkosten (ausschließlich der Provisionen)	" — 14,25 "	" — 15,89 "
Durchschnittliche Ausgabe für Zugkraftskosten im Ganzen	" — 71,35 "	" — 74,91 "

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

In der Zahl der Wagen ist im Laufe des Berichtsjahres eine unerhebliche Veränderung eingetreten; es ist nämlich ein einziger vierrädriger Personenwagen (als Probewagen für die Zürich-Luzerner Bahn) angeschafft worden. Die in Bestellung gegebenen sechs vierrädrigen, doppelbödrigen Wagen zum Kleinvieh-Transport wurden erst im Beginn des gegenwärtigen Jahres in Betrieb genommen.

Am Schlusse des Jahres waren vorhanden:

	Stück:
1) Personenwagen	134
mit Achsen	412
" Sitzplätzen I. Klasse	368
" " II. "	2,019
" " III. "	4,100
	<hr/>
Total der Sitzplätze	6,487
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse	15,75
	<hr/>
2) Güterwagen	528
mit Achsen	1,140
" einer Tragkraft von Zentner	91,280

Sie bestehen aus:

22 achträdri gen Gepäckwagen,	20 achträdri gen Güterwagen,
230 vierrädri gen gedeckten Güterwagen,	253 vierrädri gen offenen Güterwagen,
3 vierrädri gen Pferdewagen.	

Es trafen:

auf je eine Lokomotive	44,34 Wagenachsen,
" " einen Kilometer Bahnlänge	2,31 Personenwagenachsen,
" " " " " "	6,40 Güterwagenachsen.

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

	1862.	1863.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1) Personenwagen		
auf der Nordostbahn	6,208,115	6,521,656
auf fremden Bahnen	1,750,613	1,573,328
	<hr/>	<hr/>
Total	7,958,728	8,094,984
2) Güterwagen		
auf der Nordostbahn	11,796,701	11,369,007
auf fremden Bahnen	5,207,023	5,026,427
	<hr/>	<hr/>
Total	17,003,724	16,395,434

Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:

auf der Nordostbahn	18,004,816	17,890,663
auf fremden Bahnen	6,957,636	6,599,755
	<hr/>	<hr/>
Zusammen	24,962,452	24,490,418

Durchschnittlich hat:

	1862.	1863.
1. jeder Personenwagen	Kilom. 15,913	Kilom. 16,339
2. „ Güterwagen	„ 13,942	„ 13,475
3. jede Personenwagenachse	„ 19,411	„ 19,648
4. „ Güterwagenachse	„ 14,916	„ 14,382

zurückgelegt.

Fremde Bahnwagen haben im Berichtsjahre auf unserer Bahn im Ganzen 8,356,015 Achsenkilometer (gegenüber 8,502,434 im Vorjahre) durchlaufen. Hieron fallen:

1. auf Personenwagen	1,168,744	Achsenkilometer
2. „ Güterwagen	6,850,735	„
3. „ Bahnpostwagen	336,536	„
Total	8,356,015	„

An Schmiermaterial ist für die Personen- und Güterwagen verbraucht worden:

	1862.	1863.
Del und feste Schmiere	fl 18,353	fl 9,988
im Kostenbetrag von	Fr. 9,855. 86	Fr. 4,291. 81
per Achsenkilometer	Etz. 0,039	Etz. 0,016
Mit 1 fl Schmiere wurden zurückgelegt	Achsenkilom. 1,448	Achsenkilom. 2,627,9

Schon in unserm letzten Berichte haben wir hervorgehoben, daß die Ersparniß an Schmiermaterial für die Wagen seit einer Reihe von Jahren in steter Zunahme begriffen sei, so zwar, daß mit dem gleichen Quantum Schmiere im Jahre 1862 etwas mehr als doppelt soviel Achsenkilometer zurückgelegt worden seien, als im Jahre 1858. Im Laufe des Berichtsjahres wurde nun ein noch günstigeres Resultat erzielt, welches neben der Verbesserung der Schmiervorrichtungen hauptsächlich einer ökonomischeren Behandlung zu verdanken ist.

Für den Unterhalt und die Reparatur der Wagen sind, abzüglich der Provisions-Zuschläge für die Werkstätte, verausgabt worden:

	1862.	1863.
im Ganzen	Frkn. 174,666. 98.	Frkn. 140,296. 35
per Achsenkilometer	„ — 00,70	„ — 00,57

Sämmtliche Reparaturen sind in den eigenen Werkstätten vollzogen worden.

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

auf dem Bahnwege der Nordostbahn 20 Telegraphen=Stationen mit 26 Apparaten nach Morse's System bestehen. Die Zahl der Beamten, welchen die Beforgung des Bahn=Telegraphen übertragen ist, betrug am Schlusse des Jahres 41.

Im Ganzen sind 21,772 Bahndienstdepeschen befördert worden, wobei indessen die regelmäßigen Anzeigen über den Abgang und die Ankunft der Bahnzüge nicht inbegriffen sind.

Die im ersten Abschnitte unvers letzten Berichtes besprochene Vereinbarung zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und den schweizerischen Bahnverwaltungen über die Benutzung der Bahn=Telegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen ist für die Bahnhöfe Zürich, Winterthur und Frauenfeld und die Stationen Andelfingen und Dietikon im Monat April, resp. Mai des Berichtsjahres in Kraft getreten. Bis zum Schlusse des Jahres haben diese 5 Bureaux zusammen 1,302 Privatdepeschen befördert.

VI. „Verschiedenes.“ Die unter diesem Titel in die Rechnung aufgenommenen Ausgaben belaufen sich auf Frkn. 41,657. 52 Cts. (gegenüber Frkn. 31,503. 63 Cts.). Hierin ist vor Allem die dem Bunde entrichtete Konzessionsgebühr für das Jahr 1862 mit Frkn. 18,500 inbegriffen. Den Hinterlassenen zweier bei Anlaß eines Unfalles auf der Station Müllheim, dessen im Verfolge dieses Berichtes noch Erwähnung geschehen wird, verunglückter Angestellter, eines Lokomotivführers und eines Kondukteurs, welche bei Ausübung ihrer Dienstpflicht tödtliche Beschädigungen erlitten haben, wurden, im Hinblick hierauf und mit Rücksicht auf ihre zahlreichen Familien, freiwillige einmalige Unterstützungsbeiträge von je Fr. 2,500 aus der Bahnkasse verabreicht.

Vergleichen wir schließlich die „Total=Ausgaben für den Bahnbetrieb“ im Berichtsjahre mit denjenigen des vorausgegangenen Jahres, so betragen dieselben:

	1862.	1863.
im Ganzen :	Frkn. 2,287,398. 48	Frkn. 2,422,509. 11
auf einen Tag	" 6,266. 84	" 6,637. 01
" " Kilometer Bahnlänge	" 12,850. 55	" 13,609. 60
" " Tag und einen Kilometer	" 35. 20	" 37. 28
" " Lokomotiv=Kilometer	" 2. 44	" 2. 62
" " Wagenachsen=Kilometer	" — 08, ⁶⁰	" — 09, ²³

Die im Berichtsjahr eingetretenen vermehrten Betriebskosten rühren zum größten Theile von exceptionellen Ausgaben (z. B. für Umänderung der Wagenkupplung Frkn. 64,159. 60 Cts., für Hauptreparaturen an Hochbauten u. s. w.) her, welche sämmtlich in der Einleitung dieses Berichtes=Abschnittes bereits besprochen worden sind und voraussichtlich nicht sobald wiederkehren werden. Ueberdies hoffen wir, daß die im Beginn dieses Jahres in Kraft getretene namhafte Preisermäßigung der Steinkohlen eine wesentliche Reduktion der Brennmaterialkosten herbeiführen werde.

Wir lassen hier noch eine kurze Uebersicht der in die Affekuranz aufgenommenen Objekte mit den resp. Versicherungssummen, sowie einige Bemerkungen über die im Laufe des Berichtsjahres vorgekommenen Unfälle auf der Bahn folgen.

Affekuranz. Es waren nachstehende Beträge versichert:

1. Für Gebäude:

a) im Kanton Zürich	Frkn. 1,935,400. —	
b) " " Thurgau	" 619,700. —	
c) " " Schaffhausen	" 105,400. —	
d) " " Aargau	" 536,450. —	Frkn. 3,196,950
2. Für Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	" 4,196,866	
3. " Brennmaterial und Magazinvorräthe	" 553,280	
4. " Güter auf Lager	" 4,865,000	
5. " Güter im Transport begriffen	" 1,500,000	
6. " Mobilien in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkstätten	" 1,005,450	

Total Frkn. 15,317,546

Im Fernern waren die im Kaufhause Zürich befindlichen Güter mit Frkn. 1,000,000 versichert.

Unfälle. Mit Bedauern erwähnen wir noch der Unfälle, die sich im Laufe des Berichtsjahres auf der Bahn ereignet haben. Am 18. Mai gerieth der Schnellzug von Zürich nach Romanshorn bei der Kreuzung auf der Station Müllheim in Folge unrichtiger Weichenstellung auf einen Personenzug. Leider war der Zusammenstoß der beiden Züge nicht ohne traurige Folgen: der Lokomotivführer des Personenzuges und ein Kondukteur des Schnellzuges wurden tödlich verletzt und starben, der letztere am Abend des nämlichen Tages, der erstere nach mehrtägigem Krankenlager. Glücklicherweise ist jedoch keiner der Passagiere erheblich beschädigt worden. Den Hinterlassenen der beiden Verunglückten ließen wir, wie schon früher bemerkt wurde, freiwillige Unterstützungen aus der Bahnkasse zukommen; dieselben beziehen überdieß regelmäßige Jahresbeiträge aus der Unterstützungskasse für die Angestellten. Den Weichenwärter, dessen Dienstnachlässigkeit diesen Unfall herbeigeführt, haben wir dem zuständigen Gerichte zur Bestrafung überwiesen. — Beim Uebergang der Schaffhauserstraße zwischen Andelfingen und Marthalen wurde am 22. Juni der vierjährige Knabe eines Bahnwärters vom Schnellzuge Schaffhausen-Winterthur getödtet. Der Knabe muß, während sein Vater den dienstlichen Verrichtungen nachgieng, unbeachtet auf die Bahn gerathen sein. — Am 16. Juli Nachts wurde in der Nähe der Thurbrücke bei Andelfingen ein junger Mann, aus Württemberg, vom Bahnzuge überfahren und getödtet. Die nähern Verumständungen berechtigen zu dem Schlusse, daß derselbe den Tod gesucht habe. — Am 30. gl. Mts. gerieth in der Nähe von Döttingen eine ältere Frau, die, wie sich herausstellte, blödsinnig und beinahe gehörlos war, ebenfalls aus Unvorsichtigkeit unter einen Bahnzug und fand dabei ihren Tod. — Ein außerhalb des Bahnhofes Winterthur auf der Bahn beschäftigt gewesener Arbeiter wurde am 5. September in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem Bahnzuge erfaßt und starb an den dabei erlittenen Verletzungen. —

Im nördlichen Tunnel-Einschnitte bei Derlikon wurde am 10. November Abends der Leichnam eines Mannes gefunden, welcher von einem Bahnzuge getödtet worden war. Da sich an jener Stelle kein Weg-Übergang befindet und der Verunglückte daher die Bahn in unbefugter Weise betreten hatte, so muß der Tod als Folge seiner eigenen Unvorsichtigkeit bezeichnet werden. — Endlich fand am 4. Dezember ein älterer Mann, welcher in der Nähe von Kemptthal trotz des bestehenden Verbotes auf die offene Bahn getreten war, durch einen vorüberfahrenden Bahnzug, dessen Herannahen er ohne Zweifel nicht wahrgenommen, seinen Tod.

Es erübrigt uns noch, der Betriebsthätigkeit der beiden Hilfsanstalten unserer Bahnunternehmung, der Dampfschifffahrts-Anstalt auf dem Bodensee und der Werkstätte, zu erwähnen.

a) Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Im Laufe des Berichtsjahres haben unsere Dampfboote, wie in den vorausgegangenen Jahren, regelmäßige tägliche Fahrten zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, Lindau (resp. Bregenz), Korschach und Schaffhausen ausgeführt; letztere wurden indessen, soweit sie die Tour Konstanz-Schaffhausen betrafen, am 31. Oktober eingestellt.

Wir lassen hier zunächst eine Uebersicht der „Einnahmen“ und „Ausgaben“ der Dampfschifffahrtsanstalt folgen.

Einnahmen.

1862.				1863.		
Frkn.	Grs.	Prozente.		Frkn.	Grs.	Prozente.
131,481	82	38,57	I. Personen-Transport	123,073	21	39,10
—	—	—	II. Gepäck-Transport	1,319	84	0,42
8,798	75	2,58	III. Pferde- und Vieh-Transport	12,228	73	3,88
123	46	0,04	IV. Transport von Equipagen und außer- gewöhnlichen Gegenständen	124	25	0,04
183,630	54	53,87	V. Güter-Transport	157,594	76	50,07
16,854	73	4,94	VI. Verschiedenes (Post-Transport, Schlepp- und Flößereidhne)	20,412	58	6,49
340,889	30	100	. . . . . Total-Einnahmen	314,753	37	100

Ausgaben.

1862.				1863.		
Frkn.	Gts.	Prozente.		Frkn.	Gts.	Prozente.
69,772	34	27,85	I. Besoldung u. d. Administrationspersonals	12,959	45	5,34
			II. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	60,516	97	24,94
			III. Bekleidung desselben	2,825	64	1,17
2,060	58	0,82	IV. Bureau-Bedürfnisse, Druck- u. Kosten .	2,266	02	0,93
123,653	17	49,36	V. Brenn-, Schmier- und Fußmaterial .	112,176	96	46,23
25,616	81	10,22	VI. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe .	25,402	38	10,47
—	—	—	VII. Affekuranz der Schiffe u.	3,510	40	1,45
29,431	09	11,75	VIII. Verschiedenes	22,970	60	9,47
250,533	99	100	. . . . . Total-Ausgaben	242,628	42	100

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich, ist im Betriebsjahre 1863 sowohl in der Rechnung über die Einnahmen als auch bei den Ausgaben der Dampfboote eine von dem bisherigen Modus etwas abweichende Rubrizirung eingeführt worden. Die Besoldungen u. des Verwaltungs- und des Schiffspersonals, sowie die Bekleidungskosten werden von nun an getrennt aufgeführt werden; im Titel VII sind außer der Affekuranzgebühr der Schiffe auch die Versicherungsprämien für die Materialvorräthe und die Güter enthalten; der Titel VIII schließt u. A. auch die Hafengebühren und Platzspesen in sich.

Der Netto-Ertrag der Dampfboote belief sich im verfloßenen Jahre auf Frkn. 72,124. 95 Gts. (gegenüber Frkn. 90,355. 31 Gts. im Jahre 1862). Der diesfällige Ausfall ist hauptsächlich der Mindereinnahme im Gütertransport zuzuschreiben, dessen wir weiter unten kurz erwähnen werden.

Mit unsern Booten sind befördert worden:

	1862.	1863.
I. Personen:	Anzahl.	Anzahl.
erste Klasse	24,063	22,931
zweite Klasse	64,571	67,624
	<u>88,634</u>	<u>90,555</u>
II. Güter:	Zentner.	Zentner.
Normal- und Ausnahmsklasse, Getreide	<u>857,215</u>	<u>910,045</u>

Ungeachtet dieser Zunahme in der Zentnerzahl erweist die Rechnung über die Einnahmen vom Gütertransport gleichwohl einen Ausfall, welcher namentlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß im verfloßenen Jahre in Folge der Eröffnung der badischen Bahn von Waldshut nach Konstanz der Güter-

verkehr zwischen Schaffhausen und dem Obersee, welcher wegen der längern Transportstrecke auch die höchsten Transporttaren zu bezahlen hatte, sich nicht unerheblich verminderte, so daß der Lardurchschnitt sich ungünstiger gestalten mußte, als es früher der Fall war.

Im Berichtsjahre haben unsere Boote in 6,262 Zeitstunden 101,739 Kilometer zurückgelegt (gegenüber 6,685 Zeitstunden mit 104,630 Kilometern im Jahre 1862). Der durchschnittlich in einer Zeitstunde durchlaufene Weg beträgt demnach 16,24 Kilometer (gegen 15,65 im Vorjahre).

An Brennmaterial wurden verbraucht:

	1862.	1863.
Holz	Kubikfuß 66,312	Kubikfuß 49,968
Steinkohlen	Zentner 55,837	Zentner 53,122
mit einem Kostenaufwand von zusammen	Frkn. 118,141. 64	Frkn. 102,540. 85

Reduzirt man das angegebene Quantum Brennholz in Steinkohlen, so erhält man

	1862.	1863.
1) einen Totalverbrauch	von Ztrn. 61,595	Ztrn. 57,983
2) „ Durchschnittsverbrauch		
a) für den zurückgelegten Kilometer	von Pfund 58,8	Pfund 57
b) „ die Zeitstunde	„ „ 921,3	„ 926

Der Verbrauch an Schmiermaterial betrug 1,940 Pfund Del und 4,216 Pfund Talg mit einem Kostenaufwand von Frkn. 3,947. 07 Cts. (gegen Frkn. 3,654. 77 Cts. im vorausgegangenen Jahre). Auf einen zurückgelegten Kilometer kommt 0,0605 Pfund (im Jahre 1862: 0,0510 Pfund).

Für den Unterhalt und die Reparaturen der Schiffe sammt Ausrüstung u. s. w. wurden im Berichtsjahre Frkn. 25,402. 38 Cts. (gegen Frkn. 25,616. 81 Cts. im Vorjahre) ausgegeben.

Die durchschnittlichen Ausgaben für Brenn- und Schmiermaterial, sowie für Unterhalt und Erneuerung betragen per Fahr-Kilometer:

	1862.	1863.
1) für Brennmaterial	Frkn. 1. 12,91	Frkn. 1. 00,78
2) „ Schmiermaterial	„ — 03,49	„ — 03,86
3) „ Unterhalt und Reparaturen	„ — 24,48	„ — 24,96
Total-Ausgaben	Frkn. 2. 40	Frkn. 2. 38

Die Versicherungssumme für die Transportgüter der Dampfboote blieb im Berichtsjahre auf den frühern Betrag von Frkn. 150,000 für jede Fahrt festgesetzt.

Wie im vorausgegangenen Jahre waren auch im letzten Jahre 6 Dampfboote mit 3 Schleppschiffen im Betrieb.

Nachdem der bisherige Verwalter unserer Dampfboote, Herr D. Spengler, auf seinen Wunsch am 30. April von seiner Stelle entlassen worden, übertrugen wir die Besorgung der dießfälligen Funktionen vom 1. Mai ab provisorisch der Bahnhof=Inspektion Romanshorn.

Ueber den Personalbestand der Dampfschiffahrtsanstalt gibt der am Schlusse des Berichtes beigelegte allgemeine Personaletat der Nordostbahn nähern Aufschluß.

b) Werkstätte.

Außer den an den Lokomotiven und Wagen nöthig gewordenen Reparaturen ist auch die Umänderung der schon oben erwähnten nunmehr mit englischem Kuppelsystem versehenen 279 Güterwagen ausschließlich in der eigenen Werkstätte der Bahn vollzogen worden. Ueberdies wurden in derselben mehrere Drehscheiben, eine größere Anzahl Schotterwagen, Weichen u. s. w. neu angefertigt. Endlich besorgte sie den Umbau des Dampfbootes „Rhein“. Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres in der Werkstätte beschäftigten Arbeiter betrug 226 (3 weniger als im Jahre 1862).

Die Rechnung über die Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

	1862.		1863.
Einnahmen	Frkn. 1,175,414. 24		Frkn. 1,171,826. 85
Ausgaben	„ 1,062,585. 52		„ 1,046,480. 99
Netto-Ertrag	Frkn. 112,828. 72		Frkn. 125,345. 86

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Das Verhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich — den Saldo-Vortrag, sowie den Ertrag des Dampfbootbetriebs nicht berücksichtigt und von dem Ertrag des Interesse-Conto nur die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Quote gerechnet — wie folgt:

1862.			1863.	
Frkn. 5,784,371. 03	.	Einnahmen	.	Frkn. 5,745,709. 40
„ 2,287,398. 48	.	Ausgaben	.	„ 2,422,509. 11
<u>Frkn. 3,496,972. 55</u>	.	Reinertrag	.	<u>Frkn. 3,323,200. 29</u>
60,45 Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme: 57,84				
Frkn. 19,645. 91	.	pro Bahnkilometer	.	Frkn. 18,669. 66
„ 9,580. 74	.	„ Betriebstag	.	„ 9,104. 66
„ 53. 82	.	„ Tag und Bahnkilometer	.	„ 51. 15
„ 3. 73	.	„ Lokomotiv-Kilometer	.	„ 3. 60
„ — 13,16	.	„ Wagenachsenkilometer	.	„ — 12,66

Zufolge dieser Vergleichung erscheint das Verhältniß der Betriebsausgaben zu den Brutto-Einnahmen für das Jahr 1863 nicht als ein so günstiges, wie es in den frühern Jahren der Fall war. Diese Erscheinung ist, neben der eingetretenen kleinen Verminderung der Brutto-Einnahmen, dem Umstande zuzuschreiben, daß wesentlich in Folge der im Abschnitt IV, C erwähnten außerordentlichen Ausgaben die letztjährigen Betriebskosten eine ausnahmsweise hohe Ziffer erreicht haben.

Mit Einschluß des Saldo-Vortrages vom Jahr 1862 im Betrage von Frkn. 102,918. 36 Cts., sowie des Netto-Ertrages des Dampfbootbetriebes und des ganzen Ertrages des Interessen-Conto berechnet sich für das Jahr 1863 die gesammte Reineinnahme auf Fr. 3,537,930. 92 Cts., also Fr. 218,236. 03 Cts. weniger als im Vorjahre.

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

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

Frkn. 2,081,330. — Cts. = 7¼ Prozent des Aktienkapitals,	wurden als Dividende an die Aktionäre vertheilt.
„ 247,655. 17 „ = 7 „	der Reineinnahme, wurden dem Reserve=Conto gutgeschrieben, welcher auf Ende des Betriebsjahres eine Höhe von Fr. 1,849,105. 09 Cts. erreicht hat.
„ 134,820. 39 „	wurden auf die Betriebsrechnung des laufenden Jahres übergetragen.

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

1. Personal=Stat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.		II. Bahnunterhaltung.	
Adjunkten der Direktion	2	Bahn=Ingenieur	1
Betriebs=Chef	1	Büreau des Bahn=Ingenieurs	8
Revisor nebst Gehülfen	5	Ober=Bahnaufseher und Bahn=Aufseher	11
Chef der Betriebs=Kontrolle	1	Bahnwärter	260
Büreau des Betriebs=Chefs und Wagen=Kontrolle	7		280
Kontroleure und Kontrolle=Gehülfen	23	III. Expeditionsdienst.	
Billetdrucker und Abwart	3	Bahnhof=Vorstände und deren Gehülfen	11
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner	4	Einnehmer, Gepäckexpedienten u. Gehülfen	23
Werkstätte=Buchhalter und Gehülfen	6	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezügler	84
Werkführer	3	Portiers, Abwärte und Nachtwächter	30
Magazinverwalter und Gehülfen	4	Stationseinnehmer und Gehülfen	39
Magazindiener und Abwart	4	Telegraphisten und Gehülfen	5
	63	Uebertrag:	192

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

Total: 1,006 (gegen 998 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge 5,65 Angestellte.

B. Dampfschiffahrt.

1 Verwaltungs-Gehülfe,	4 Kapitäne und Schiffsführer,
1 Buchhalter,	7 Steuermänner und Schleppschiffführer,
1 Sekretär,	5 Maschinisten,
4 Expedienten,	10 Heizer,
1 Büreaudiener,	15 Matrosen.

Zusammen **49** Angestellte.

2. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. **Unterstützungskasse.** Die Jahres-Rechnung für 1863 weist an „Einnahmen“ den Betrag von Fr. 184,418. 07 Cts. aus. Darunter erscheinen: Fr. 152,159. 72 Cts. Saldo vom vorhergegangenen Jahre, Fr. 20,152. 15 Cts. obligatorische Beiträge der Angestellten u. s. w. Die „Ausgaben“ betragen Fr. 7,592. 02 Cts., nämlich: Fr. 1,700. 94 Cts. Rückerstattung der Beiträge an ausgetretene Angestellte, Fr. 1,864. 90 Cts. Verpflegungs- und Beerdigungskosten, Fr. 1,260. freiwillige Abversal-Beiträge an solche Hinterlassene von Angestellten, welche nach Maßgabe der Statuten zu keinen Bezügen berechtigt gewesen wären, Fr. 2,691. 14 Cts. statutengemäße Jahres-Beiträge an die Hinterlassenen von verunglückten Angestellten u. s. w. Die durchschnittliche Mitgliederzahl der Unterstützungskasse betrug im Berichtsjahre 776.

Gegen den Schluß des Berichtsjahres trafen wir Namens der Unterstützungskasse für die Angestellten mit der schweizerischen Rentenanstalt in Zürich eine Uebereinkunft, gemäß welcher sämtliche Angestellte, welche Mitglieder der Unterstützungskasse sind, bei der Rentenanstalt aufs Ableben versichert werden, ohne daß dadurch dem Bezuge der statutenmäßigen Unterstützungsbeiträge für die Zukunft Eintrag geschieht. Der Vertrag trat am 1. Januar l. J. in Kraft. Die Statuten der Unterstützungskasse wurden — mit Zustimmung der Lit. Direktion des Innern des Kantons Zürich — auf den gleichen Zeitpunkt dem Inhalte dieser Uebereinkunft entsprechend modifizirt.

b. **Krankenkasse.** Dieser Kasse gehören alle im Taglohn angestellten Arbeiter und Bediensteten an. Am Schluß des Berichtsjahres betrug der Aktiv-Saldo der Kasse Fr. 15,821. 94 Cts. (gegen Fr. 13,465. 99 Cts. im Jahre 1862); die Ausgaben betragen Frkn. 9,010. 42 Cts., die durchschnittliche Mitgliederzahl belief sich im Berichtsjahre auf 540.

V. Bahnbau.

Der Ausbau der Nordostbahn und ihrer Zubehörenden ist während des Berichtsjahres neuerdings weiter geführt worden.

Den Bahnhof Zürich vorerst anlangend, wurde in dem Güterbahnhofe eine Reihe belangreicher Hochbauten zur Ausführung gebracht. Der Bau einer ersten Abtheilung des Niederlagshauses, dessen schon in dem letzten Geschäftsberichte gedacht worden ist, wurde in dem Berichtsjahre vollendet. Die Kosten dieser 730' langen Abtheilung, welche durch quer das Gebäude durchschneidende Brandmauern wieder in einzelne abgeschlossene, dabei aber doch unter sich zusammenhängende Unterabtheilungen abgetrennt ist und in welcher die Bureaux für die Verwaltung der Niederlagshäuser und für die eidg. Zollverwaltung angebracht sind, belaufen sich, abgesehen von dem Bauplatze, den zugehörigen Schienengeleisen und Drehscheiben, sowie den Straßen, welche um des Niederlagshauses willen erstellt werden mußten, auf die Summe von rund Frkn. 440,000. Nach den mittlerweile gemachten Erfahrungen erweist sich die Konstruktion und die ganze Einrichtung der zur Ausführung gebrachten Abtheilung des Niederlagshauses als durchaus zweckmäßig, so daß die für den Fall des Bedürfnisses in Aussicht genommene Verlängerung desselben in ganz übereinstimmender Weise wird gebaut werden können. Während des Berichtsjahres wurde ferner in dem Güterbahnhofe eine neue Lokomotivremise in Angriff genommen. Dieselbe ist in den letzten Tagen zur Vollendung gebracht worden. Sie soll wesentlich zur Unterbringung der für den Dienst auf der Bahnlinie Zürich=Zug=Luzern erforderlichen Lokomotiven dienen. Die Remise enthält 13 Geleise. Die Kosten derselben belaufen sich, abgesehen von dem Bauplatze, den zugehörigen Schienengeleisen und der zu der Remise führenden Wasserleitung auf rund Frkn. 80,000. Es wurden sodann im Berichtsjahre an der äußersten nördlichen Grenze des Güterbahnhofes zwei doppelte offene Schuppen zur Unterbringung von feuergefährlichen Gegenständen angebracht und endlich wurden die Lokomotiv- und die Wagenremise, welche sich auf dem von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft im Rankhofe bei Luzern erstellten, in Folge der Abänderung des Tracés der Eisenbahn zwischen Ebikon und Luzern entbehrlich gewordenen Bahnhofe befunden hatten, unter Vergütung des Werthes dieser Objecte an die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern nach dem Güterbahnhofe in Zürich gebracht, dort der Längsrichtung nach an einander angebaut und in nicht unerheblicher Weise vergrößert. Die in solcher Weise entstandene umfangreiche Remise ist zur Unterbringung von Wagen bestimmt und dient dadurch zur Befriedigung eines unläugbaren Bedürfnisses. — Wir haben die gewöhnliche Fahrbrücke über die Sihl, welche von der Nordostbahngesellschaft zur Herstellung der Fahrverbindung der Stadt Zürich und des Personenbahnhofes mit dem Güterbahnhofe erbaut und mittlerweile auch dem öffentlichen Verkehre ohne irgend welche Beschränkung anheimgegeben worden ist, im Laufe des Berichtsjahres theilweise umbauen lassen. Die Brücke ist aus zwei eisernen Gitterlängsträgern, welche durch eiserne Querträger verbunden sind, construirt. Auf diesen Querträgern

lag ein eichenes Gebälke, welches die Fahrbahn unterstützte. Die letztere bestand aus einem eichenen und über demselben aus einem tannenen Dielenbelage. Berechnungen, welche an der Hand der gewonnenen Erfahrungen über die Unterhaltungskosten der Brücke angestellt wurden, führten zu dem Ergebnisse, daß alles Holzmaterial an der Fahrbahn der Brücke beseitigt und durch eine Eisenkonstruktion ersetzt werden müsse. Dabei erschien es als angemessen, gleichzeitig mit einer solchen Umänderung der Brücke auch eine Verstärkung derselben eintreten zu lassen. In Folge dessen wurden auf den Längs- und Querträgern Auffläge angebracht. Das Gebälke von Eichenholz wurde durch eiserne Tragebalken ersetzt. An der Stelle des Belages von Dielen wurde ein solcher von Wellenblech angebracht. Ueber den letztern wurde ein Schotterbett, welches aus einer soliden Betonlage und darüber eingelegtem Steingefläge aus Alpenkalk besteht und das Durchsickern des Wassers bis zum Wellenblechbelage gänzlich verhindert, ausgebreitet. Dieses Schotterbett bildet die Fahrbahn der Brücke. Die Gesamtkosten des Umbaues der Brücke in der eben beschriebenen Weise beliefen sich nach Abzug des Wertes des beim Umbaue gewonnenen Holzmaterials auf die Summe von Frn. 36,034. 61 Cts. Wenn wir noch besonders hervorheben, daß die bedeutenden Kosten der Herstellung, der Unterhaltung und des Umbaues der Brücke über die Sihl beim Bahnhofe ausschließlich von der Nordostbahngesellschaft getragen werden, obgleich die Stadt Zürich, in ihrer doppelten Eigenschaft als staatliche Korporation und als Eigenthümerin eines sehr umfangreichen Landkomplexes jenseits der Sihl, dieser Brücke mindestens ebenso bedürftig ist als die Bahngesellschaft, so geschieht es lediglich im Hinblick auf die Angriffe, welche mitunter gegen unsere Unternehmung deshalb gerichtet werden, weil sie sich zur Verabreichung eines Beitrages an die Kosten der Brücke über die Limmat beim Bahnhofe nicht hat veranlaßt sehen können. — Die Planarbeiten für das projektierte neue Aufnahmgebäude mit Einsteighalle im Personenb ahnh ofe sind ihrem Abschlusse nahe. Sehr eingehende Untersuchungen, die während des Berichtsjahres vorgenommen wurden, haben gezeigt, daß die früher beabsichtigte Vereinigung der für die Zentralverwaltung erforderlichen Lokalitäten mit dem Aufnahmgebäude sich sowol vom finanziellen als vom dienstlichen Standpunkte aus kaum empfehlen dürfte. Es wurden deshalb neue Pläne in Bearbeitung genommen, bei welchen von der Voraussetzung ausgegangen wird, daß die Zentralverwaltung in einem besondern, von dem Aufnahmgebäude im Bahnhofe getrennten, mehr im Centrum des gewöhnlichen Verkehrs befindlichen Gebäude untergebracht bleiben solle und daß in dem Aufnahmgebäude nur so viel Lokalitäten für die Verwaltung herzustellen seien, als vom Standpunkte des Dienstes oder auch der Architektur des Gebäudes aus als erforderlich erscheine. Der erste Entwurf der auf diesen neuen Grundlagen angefertigten Pläne ist mittlerweile wieder zum Gegenstande vielfacher Modifikationen sowol mit Rücksicht auf die innere Einrichtung als die äußere Ausstattung des projektierten Aufnahmgebäudes und seiner Zubehörden gemacht worden und noch sind die daherigen Arbeiten nicht zum gänzlichen Abschlusse gediehen. Dazu kommt, daß rücksichtlich der Ausdehnung, welche dem Aufnahmgebäude gegeben werden soll, noch Unterhandlungen mit der Stadt Zürich durchzuführen sind, deren Wiederaufnahme gemäß dem Wunsche der städtischen Abordnung nicht vor dem definitiven Abschlusse des Vertrages zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich betreffend die Fröschengrabenstraße und das Bahnhofquartier Statt finden sollte. Immerhin geben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Pläne für das neue Aufnahmgebäude sammt Einsteig-

halle und übrigen Zubehörenden während der ersten Hälfte des gegenwärtigen Jahres abschließlich werden festgestellt werden können und daß es möglich sein wird, die Ausführung der Baute im Spätjahre in Angriff zu nehmen. Läßt auch der Ausbau des Personenbahnhofes länger auf sich warten, als uns selbst erwünscht ist, so darf hinwieder nicht außer Acht gelassen werden, daß es sich bei demselben um die Lösung eines Problems von der größten Schwierigkeit handelt und daß bei den stets neu auftauchenden Bedürfnissen, denen der Bahnhof zu genügen berufen ist, ein besonnenes Vorgehen die sichersten Garantien für eine allseitige und andauernde Befriedigung der vielfachen Anforderungen, welche an ein solches Bauwerk gestellt werden, darzubieten geeignet sein dürfte. Der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes wird an und für sich schon mit Rücksicht auf den großen Umfang, den es erhalten soll, viel Zeit in Anspruch nehmen. Dies wird aber in noch erheblich höherem Grade deshalb der Fall sein, weil das definitive Aufnahmsgebäude an der Stelle des gegenwärtigen und, während das letztere für den Betrieb benutzt wird, aufgeführt werden soll. Um während der aus den angeführten Gründen voraussichtlich eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmenden Bauperiode die Uebelstände, welche mit der räumlichen Beschränktheit des gegenwärtigen Aufnahmsgebäudes verbunden sind, thunlichst zu mildern, haben wir verschiedene bauliche Einrichtungen in provisorischer und wenig kostspieliger Weise zur Ausführung bringen lassen zu sollen geglaubt.

Auf dem Bahnhofe Schaffhausen wurden während des Berichtsjahres auf Grundlage stattgehabter Vereinbarungen mit der großherzoglich badischen Bauverwaltung theils von der letztern, theils von uns diejenigen Bauten in's Werk gesetzt, welche erforderlich waren, um die Mitbenutzung des Bahnhofes Schaffhausen durch die badische Staatsbahn auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Waldshut-Konstanz zu ermöglichen. Die Kosten dieser Bauten wurden von Baden getragen.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn wurde für die Schiffsbaumerkstätte ein Schuppen zur Unterbringung des Nutzholzes erstellt. Die provisorischen Getreideschuppen, welche an die Einsteighalle angelehnt worden waren, wurden auf den Lagerplatz hinter den wesentlich für die Aufnahme von Getreide bestimmten großen Schuppen versetzt.

Auf der Station Weinfelden haben sich die Wartlokalen und Büreaux, welche in dem Güterschuppen provisorisch eingerichtet worden waren, immer mehr als unzulänglich herausgestellt. Wir haben in Folge dessen die Erbauung eines neuen definitiven Stationsgebäudes mit Trottoir und eisernem Vorbache beschlossen. Es wird in demselben auch ein Lokal für die Postverwaltung hergestellt. Ein Nebengebäude mit Waschküche und Abtritten für das Publikum wird hinzugefügt. Der Güterschuppen kann nunmehr in seinem ganzen Umfange zu seiner eigentlichen Bestimmung verwendet werden. Diese Veränderungen haben es möglich gemacht, die vorstehende Rampe an dem Güterschuppen, welche bisher als Trottoir zum Einsteigen benutzt worden ist, zu beseitigen, in Folge dessen nunmehr auf der Station Weinfelden ein drittes Geleise, welches speziell für die Aufstellung von Güterwagen bestimmt ist, hergestellt werden kann. Diese Bauten, welche im Berichtsjahre in Angriff genommen worden sind, werden voraussichtlich bis zum Juli des gegenwärtigen Jahres zur Vollendung gebracht werden.

Auch auf mehreren andern Stationen sind im Laufe des Berichtsjahres Vervollständigungsbauten, deren Aufzählung hier zu weit führen würde, vorgenommen worden.

Der während des Jahres 1863 Statt gehabten Vermehrung des Transportmaterials ist bereits in einem frühern Abschnitte gedacht worden. An demselben Orte haben wir auch davon Meldung gethan, daß die in dem Jahre 1862 begonnene Umänderung der Kupplung der Güterwagen im Berichtsjahre durchgeführt worden ist.

Auf Grundlage der schon in einem frühern Geschäftsberichte erwähnten Vereinbarung mit der eidg. Telegraphenverwaltung sind im Berichtsjahre die Telegraphenlinien Weinfelden-Romanshorn, Winterthur-Schaffhausen und Baden-Marau in der Art umgebaut worden, daß eiserne, in steinernen Sockeln befestigte Stangen an die Stelle der hölzernen gebracht worden sind. Es werden die sämtlichen Telegraphenleitungen längs der Nordostbahn in solcher Weise umgestaltet sein, nachdem die eben in Angriff genommenen Arbeiten zum Umbaue der einzig noch im Rückstande befindlichen Linie Zürich-Altstätten ihr Ende erreicht haben werden.

Während des Berichtsjahres ist endlich die Abrechnung mit der großherzoglich badischen Verwaltung betreffend die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut zu abschließlicher Erledigung gebracht und ebenso auch, abgesehen von einem einzigen, besonderer Verhandlung vorbehaltenen Punkte, die Summe vereinbart worden, welche Baden unserer Gesellschaft für die Erwerbung des Miteigenthums an dem Bahnhofe Schaffhausen in seiner frühern, bloß auf den Dienst der Nordostbahn berechneten Gestaltung zu bezahlen hat. Die daherigen Saldi sind ausbezahlt und in die Rechnung über die Vollenbung des Baues der Nordostbahn vom Jahre 1863 aufgenommen worden.

Im Laufe des Berichtsjahres ist die Katasteraufnahme der Nordostbahn auch noch auf der Bahnstrecke Zürich-Baden erfolgt. In Folge dessen sind nun die definitiven Katasterpläne und Katasterbücher des gesammten Netzes der Nordostbahn zur Vollenbung gebracht.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt, daß das Dampfboot „Rhein“ in dem abgelautenen Jahre werde in Reparatur genommen werden müssen. Es ist dieß wirklich geschehen. Die Reparaturkosten sind in Festhaltung des schon für das Rechnungsjahr 1862 zur Anwendung gebrachten Verfahrens dem Reservefond zur Last geschrieben worden.

VI. Gesellschaftsbehörden.

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

Die Direktion behandelte in 180 Sitzungen 3845 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 15 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1863 angelangt, versichern wir Sie, Lit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1864.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1863,

II. Rechnung über die Vollendung des Baues der Schweiz. Nordostbahn

vom Jahre 1863,

III. Bilanz auf 31. Dezember 1863

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1863.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cent.	Fr.	Cent.	Fr.	Cent.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.							
I. Personentransport		2,278,869	98				
II. Gepäcktransport		121,379	82				
III. Pferde- und Viehtransport		89,502	43				
IV. Transport von Contingenten und außergewöhnlichen Gegenständen		7,027	87				
V. Gütertransport		2,839,973	98				
				5,336,754	08		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.							
I. Pacht- und Mietzinsen		76,249	59				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen		27,294	09				
III. Zinsen von ausgeliehenen Geldern		159,687	32				
VI. Nettoertrag des Verfrächtsbetriebes		125,345	86				
V. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes		72,124	95				
IV. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich		1,068	60				
VII. Verfrächtsbetriebes		58,997	18				
				520,767	59		
						5,857,521	67
Ueberschlag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1862						102,918	36
Summa der Einnahmen						5,960,440	03

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1863.

Ausgaben.		Fr.	Cent.	Fr.	Cent.	Fr.	Cent.
A. Eisenbahnbetrieb.							
I. Centralverwaltung.							
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung				95,517	07		
2. Reiseauslagen				4,646	06		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Bureauaufsätze				5,669	85		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Inzeritionskosten				27,340	66		
5. Porti				4,803	66		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekturung des Mobiliars				1,406	44		
						139,383	74
II. Unterhaltung der Bahn nebst Bubehörden.							
1. Befolgung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufsicher und Bahnwärter)				245,234	96		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals				2,222	56		
3. Befleidung des Bahnaufsichtspersonals				11,139	71		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers				12,892	30		
5. " der Kunstbauten				10,569	25		
6. " des Oberbaues				66,666	12		
7. " der Einfriedigungen, Barrieren u. s. f.				8,812	16		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe						9,944	30
9. " der Gebäude				46,967	26		
10. " d. Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. s. f.				16,253	92		
11. Häumung von Schnee und Eis				339	34		
						431,041	88
III. Expeditionsdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a. Befolgung und Entschädigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter		120,525	72				
b. Befleidung derselben		4,011	52				
c. Bureaukosten		8,224	19				
d. Beleuchtung und Heizung der Bureau		22,997	91				
e. Ergänzung, Unterhalt und Affekturung des Inventars		15,139	19				
				170,918	53		
						170,918	53
Ueberschlag						570,425	62

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Übertrag			170,918	53	570,425	62		
2. Personen-Dienst.								
a. Befolgung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-Expediten und Gepäckträger	58,337	85						
b. Befleidung derselben	2,248	54						
c. Druckkosten	10,033	15						
d. Ersatzleistungen	2,815	65	73,435	19				
3. Güter-Dienst.								
a. Befolgung und Entschädigung der Güter-Expediten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. f. f.	314,169	42						
b. Befleidung derselben	2,218	16						
c. Druckkosten	10,343	70						
d. Ersatzleistungen	1,593	03						
e. Affekuranz der Güter	7,120	03	335,444	34	579,798	06		
IV. Transportdienst.								
1. Allgemeine Kosten.								
a. Befolgung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	13,218	31						
b. Büreaufkosten, Heizung und Beleuchtung	4,002	11						
c. Affekuranz der Materialvorräthe	558	85						
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalführung	25,572	19	43,351	46				
2. Kosten des Fahrdienstes.								
a. Befolgungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	152,983	56						
b. Befleidung derselben	8,868	17						
c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reserverestücken	260,864	47						
d. Öl und Schmiere für die Wagen	4,855	71						
e. Beleuchtung und Heizung derselben	5,163	31						
f. Affekuranz der Wagen	3,144	90						
g. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	49,450	86	485,330	98				
Übertrag			528,682	44	1,150,223	68		

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1863.

Ausgaben.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Übertrag			528,682	44	1,150,223	68		
3. Zugkraftskosten.								
a. Befolgungen, Löhne, Stundengelder und Erparnisprämien des Maschinenpersonals	199,345	79						
b. Befleidung derselben	918	49						
c. Büreaufkosten, Heizung und Beleuchtung	127	85						
d. Brennmaterial	243,943	77						
e. Schmiermaterial	18,627	73						
f. Bugmaterial	6,262	58						
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Verwärmen	18,490	23						
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reserverestücken	201,258	46						
i. Affekuranz der Lokomotiven	2,101	25	691,076	15	1,219,758	59		
V. Bahntelegraphie							10,869	32
VI. Verschiedenes							41,657	52
Total der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes							2,422,509	11
B. Verzinsung der Anleihen							1,074,125	36
C. Einlage in den Reservefond (7 % des Reinertrages)							247,655	17
D. Dividende für die Aktien							2,081,330	—
Übertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1864							134,820	39
Total gleich der Einnahme							5,960,440	03

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

	Fr.	Gr.
Einnahmen.		
Saldo der Rechnung vom Jahre 1862	2,583,544	94
Summa	2,583,544	94

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1863.

	Fr.	Gr.	Fr.	Gr.	Fr.	Gr.
Ausgaben.						
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen			1,750	—		
Provisionen und Cours-Vergütungen			—	—		
Gehalte und Entschädigungen der Direction und des Verwaltungsrathes			8,407	12		
Gehalte des Administrations-Personals			11,641	87		
Reiseauslagen			579	17		
Postport und Kommissionskosten			2,834	81		
Druck- und Insertionskosten			1,320	18		
Miethjulse, Heizung und Beleuchtung			1,681	74		
Büreaukosten			2,508	91		
Büchlosteck und Zeitungen			513	62		
Verchiedenes			252	70		
					31,489	62
Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			—	—		
Inventarstücke			—	—		
Materialien			—	—		
Verchiedenes			—	—		
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			—	—		
Entschädigungen			14,949	72		
Schätzungs- und Gerichtskosten			—	—		
Verchiedenes			48	35		
					14,998	07
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	21,779	92				
Inventarstücke	448	50				
Materialien	554	45				
Büreaukosten	413	38				
Verchiedenes	26	91				
			23,223	16		
			23,223	16	46,487	69
			Ueberschlag			

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Ausgaben.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Uebertrag			23,223	16	46,487	69		
Unterbau.								
Gedärben	12,270	53						
Stützmauern	1,399	50						
Tunnels	61	74						
Brücken, Durchlässe und Kanäle	102,456	24						
Bogebauten	6,012	89						
Uferbauten	2,694	09						
Bettung	5,124	—						
Verschiedenes	155	65						
Derbau.			130,174	64				
Schwellen	—	—						
Schienen und deren Befestigungsmittel	7,957	20						
Bogübergänge	—	—						
Legen des Oberbaues	9,925	25						
Einfriedigungen, Barrieren, Verbotttafeln, Gradientenzeiger u. Verschiedenes	28,185	36						
Bahnhöfe und Stationsplätze.			46,067	81				
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	517,164	32						
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	6,241	49						
Wasser-Reservoirs, Vorwärmsessel, Wasserleitungen	11,137	26						
Schranken und Brückenwaagen	17,475	28						
Technische Einrichtung der Werkstätten	—	—						
Verschiedenes	2	05						
			552,020	40				
Betriebs-Inventar.					751,486	01		
Lokomotiven und Tender				115		70		
Wagen				97,524		71		
Für die Bureau der Hauptverwaltung und Kontrolle				8,255		—		
" " Materialverwaltung				810		17		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen				—		—		
" " " Werkzeugmaschinen				—		—		
" " " Werkzeuge und Requisiten				3,291		71		
" " Bahnhofsverwaltungen				10,897		18		
Gerätschaften für den Bahndienst				1,405		14		
Dampf- und Schleppboote				360		50		
					122,660	11		
Total der Ausgaben					920,633	81		

der Schweiz, Nordostbahn vom Jahre 1863.

Rechnungs-Abschluss.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Summa der Einnahmen							2,583,544	94
Summa der Ausgaben	920,633	81						
Daraus ziehen sich ab:								
I. Die Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben, welche sich im Rechnungsjahre in Folge der vertragsgemäßen Rückstellungen von Kosten, die dem Bau-Konto der Nordostbahn in den vorangegangenen Jahren belastet und erst im Laufe des Jahres 1863 vergütet worden sind, auf folgenden Titeln ergeben haben:								
Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).								
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne					Fr.	34,489.	24	
Inventarküde					"	754.	10	
Materialien					"	1,407.	67	
Verschiedenes					"	653.	24	
Expropriation.								
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne					"	2,101.	54	
Schätzungs- und Gerichtskosten					"	2,908.	68	
Oberbau.								
Schwellen					"	2,025.	62	
					Fr.	44,340.	09	
II. Die vertragsgemäße Restzahlung der Sr. Majestät Eisenbahnverwaltung an die Kosten des Bahnhofes Schaffhausen								
					"	16,922.	87	
	61,262	96					859,370	85
Nettobetrag der Ausgaben								
Saldo auf neue Rechnung							1,724,174	09

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.		Gt.		Fr.		Gt.	
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1862			52,042,405	06				
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnnetzes im Jahre 1863, laut Rechnung vom 31. Dezember 1863			859,370	85				
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1863					52,901,775	91		
Restirender Kapitalsaldo					1,724,174	09		
Ausweis dieses Saldo:								
Aktiva.								
Kassa-Konto	23,728	98						
Wertpapiere	262,085	—						
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	794,626	52						
Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	356,550	99						
Liegenschaften-Konto	357,518	88						
Konto-Geschäft	978,360	49						
Diverse Hauptbuch-Debitoren	249,297	06						
Ausgeloste und zurückbezahlte 3% Obligationen	243,600	—						
Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	4,800,000	—						
Zit. Regierung des Kantons Zug (für sie geleistete Einzahlungen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern)	640,000	—						
Passiva.			8,705,767	92				
Diverse Hauptbuch-Kreditoren	3,151,137	09						
Betriebs-Konto (Ueberschlag von der Betriebsrechnung vom Jahre 1863 auf diejenige vom Jahre 1864)	134,820	39						
Reserve-Konto	1,849,105	09						
Saldo der Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	1,846,531	26						
			6,981,593	83				
			1,724,174	09				
					54,625,950	—		

Gesellschaft auf 31. Dezember 1863.

Kreditoren.	Fr.		Gt.		Fr.		Gt.	
Stammkapital							28,708,000	—
Obligationen.								
3 %					ausgeloste Fr. 243,600. —			
					noch nicht ausgeloste " 574,350. —	817,950	—	
4 %					(Fr. 7,100,000. —)	12,100,000	—	
					" 5,000,000. —)	3,000,000	—	
4 1/2 %						10,000,000	—	
5 %							25,917,950	—
								54,625,950

IV. Ausweis über den Reserve-Konto auf 31. Dezember 1863.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1862	1,685,821	18
Einnahme im Jahre 1863:		
7 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1863	247,655	17
Summa	1,933,476	35
Ausgaben.		
Betrag der während des Jahres 1863 erlaufenen Kosten für die Umänderung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“	52,009	86
Betrag der Kosten für die Umänderung des Dampfbootes „Rhein“	32,361	40
Saldo auf neue Rechnung	1,849,105	09
Summa	1,933,476	35

Uebersicht der Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1863.

Nach den Monaten.

Monat.	Personen.						Gepäck.			Vieh.		Bunde.		Equipagen.		Güter.										Mittlere Betriebs-Einnahme.	Total-Einnahme.			Betreifend per Gütemeter.							
	I.		II.		III.		Total.		Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Eigut.		I.		II. u. III.			A.		B.		C.		Total.		Einnahme.		
	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.		Wagnst.	Wagnst.		Wagnst.	Wagnst.		Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.		Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.		Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.	Wagnst.
Januar . . .	190	23,738	82,116	106,044	115,381	72	5,497	5,278	83	2,908	5,109	17	310	202	89	11	246	20	11,311	67,916	132,177	134,622	44,481	163,905	554,412	210,505	17	.	.	336,723	98	1,891	71				
Februar . . .	254	22,283	71,044	93,381	115,107	27	6,125	5,933	69	3,896	6,667	47	326	153	48	7	64	30	12,146	85,274	128,121	140,977	60,629	176,475	603,622	221,316	44	.	.	349,272	85	1,962	21				
März	336	24,222	83,079	107,637	132,417	43	7,142	6,677	03	4,545	7,486	59	436	223	66	9	263	64	14,785	91,181	147,412	164,478	85,838	227,072	780,786	266,281	31	.	.	413,384	66	2,322	39				
April	594	30,925	101,334	132,553	169,094	27	8,260	8,849	96	4,493	7,251	35	442	330	21	40	498	01	15,780	86,856	144,911	142,396	112,939	233,755	786,637	258,945	06	.	.	444,988	86	2,499	94				
Mai	1,256	42,392	137,156	180,804	223,544	44	10,440	11,037	37	4,175	9,138	76	441	352	88	67	1,283	99	15,231	85,971	154,145	156,196	90,101	287,240	788,884	269,358	74	.	.	514,716	18	2,891	66				
Juni	2,190	39,808	121,844	163,832	214,274	54	11,693	11,420	—	3,410	7,686	44	575	292	57	26	798	45	14,633	79,817	135,797	159,628	81,599	252,005	723,479	248,203	99	.	.	452,635	99	2,711	44				
Juli	3,812	49,415	140,328	193,555	284,268	20	15,308	15,873	40	4,555	8,448	85	284	402	79	24	494	96	16,932	80,154	127,780	127,167	78,173	331,289	761,515	229,139	68	.	.	538,627	88	3,026	—				
August	4,391	51,112	152,910	211,413	308,381	39	16,783	17,801	40	3,771	7,215	01	377	402	03	59	686	85	16,974	83,861	130,504	124,551	64,644	255,994	676,928	208,571	07	.	.	543,053	75	3,050	59				
September . .	3,136	44,379	129,190	176,705	245,090	43	13,467	14,159	87	3,647	7,660	16	396	390	67	48	721	24	17,096	78,900	168,511	121,623	86,214	265,971	738,315	233,039	63	.	.	501,062	20	2,814	96				
Oktober . . .	1,476	39,120	132,800	173,396	215,591	08	11,328	11,350	18	4,860	7,947	55	306	309	65	39	1,063	52	20,658	85,333	179,534	147,800	131,211	243,181	807,717	253,107	06	.	.	489,369	04	2,749	26				
November . .	453	25,636	100,197	126,296	138,650	18	7,511	7,131	18	3,633	5,515	76	254	235	47	22	457	48	16,485	73,506	174,170	124,265	98,674	208,291	695,391	223,602	43	.	.	375,592	50	2,110	07				
Dezember . .	260	21,886	79,679	101,825	117,038	03	6,954	6,180	23	4,606	5,575	09	266	237	26	21	437	18	16,631	72,342	161,218	141,864	67,476	193,581	655,112	217,903	40	.	.	347,321	19	1,931	24				
Jan.—Dez.	520,767	59	.	.	520,767	59	2,925	66			
Total 1863	18,338	417,916	1,331,677	1,767,931	2,278,869	98	119,908	121,643	14	48,499	85,702	20	4,413	3,548	76	383	7,016	02	188,682	971,111	1,754,280	1,685,967	1,001,999	2,840,759	8,472,798	2,839,973	98	520,767	59	5,857,321	67	32,907	43				
„ 1862	18,261	393,587	1,208,561	1,620,409	2,138,972	70	118,691	121,010	69	39,989	82,113	35	4,065	3,239	20	506	7,555	30	171,189	1,004,368	1,673,455	1,998,436	1,548,306	1,956,657	8,382,411	3,066,084	71	474,466	52	5,918,442	47	33,221	58				

Uebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1863.

Nach den Stationen.

1862.											1863.										
Personen.	Gepäck.	Güter.			Vieh und Hunde.	Equipagen.	Total-Einnahmen.					Personen.	Gepäck.	Güter.			Vieh und Hunde.	Equipagen.	Total-Einnahmen.		
		Verfandt.	Empfang.	Total.			Franken.	Gr.						Verfandt.	Empfang.	Total.			Franken.	Gr.	
Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Stück.	Stück.	Franken.	Gr.			Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Stück.	Stück.	Franken.	Gr.		
34,663	3,876	1,610,843	377,100	1,987,943	4,178	11	1,199,102	11	Nomanshorn		27,975	4,137	1,363,412	266,653	1,630,065	4,332	13	968,846	77		
15,534	400	44,139	36,544	80,683	813	—	38,153	82	Amriswil . . .		19,645	438	31,651	50,793	82,444	1,178	—	37,661	78		
7,960	175	20,593	17,006	37,599	283	—	16,072	97	Erlen . . .		10,200	191	28,083	21,842	49,925	454	2	18,099	94		
9,813	385	17,812	18,654	36,466	508	4	21,254	13	Sulgen . . .		11,150	343	19,672	27,234	46,906	1,065	2	25,431	01		
7,633	72	64,271	37,681	101,952	751	—	28,150	23	Birglen . . .		9,450	84	36,546	40,640	77,186	687	—	22,331	33		
22,160	988	43,262	36,596	79,858	1,676	4	51,652	86	Weinfelden . .		23,688	792	34,898	72,514	107,712	1,668	5	44,957	61		
12,377	408	45,107	41,634	86,741	892	—	30,016	11	Märstetten . .		12,981	252	29,551	35,249	65,100	806	—	29,226	94		
12,091	752	1,855	6,482	8,337	58	—	11,742	39	Mühlheim . . .		14,541	327	14,636	21,383	36,019	310	—	18,913	—		
8,299	396	45,591	29,362	74,953	690	—	25,065	50	Felsen . . .		9,099	100	48,662	25,020	73,682	609	—	27,985	69		
50,693	1,982	92,005	174,291	266,296	1,455	4	105,994	69	Frauenfeld . .		57,070	1,985	79,578	218,544	298,122	1,212	19	119,504	19		
9,405	112	5,928	14,103	20,031	169	—	9,576	03	Jätikon . . .		12,058	163	4,470	10,216	14,686	147	—	10,512	70		
8,964	67	4,306	8,230	12,536	152	—	7,216	66	Wiesendangen .		10,030	89	4,191	11,378	15,569	490	—	8,218	62		
140,501	6,599	242,606	812,973	1,055,579	6,604	48	625,521	79	Winterthur . .		149,112	6,558	243,292	809,492	1,052,785	5,552	36	550,781	59		
3,037	84	865	829	1,694	180	—	3,127	05	Felfingen . . .		3,339	102	1,175	4,463	5,638	203	—	3,098	85		
5,726	139	654	2,340	2,994	118	—	5,080	28	Henggart . . .		6,274	169	2,335	7,584	9,919	143	—	6,073	85		
22,761	705	38,800	32,434	71,234	1,533	—	40,884	92	Andelfingen . .		24,095	744	47,181	35,329	82,510	2,053	1	45,517	34		
7,997	287	17,194	13,946	31,140	266	—	15,506	77	Marthalen . . .		8,352	303	20,914	17,196	38,110	369	1	15,415	30		
19,790	806	9,713	6,446	16,159	65	—	29,430	19	Dachsen . . .		18,951	843	8,783	3,065	11,848	73	—	25,498	85		
59,474	4,722	445,799	304,851	750,680	2,313	45	409,123	97	Schaffhausen .		62,232	5,129	486,840	216,431	703,271	4,098	45	346,634	—		
6,037	71	13,955	56,523	70,478	178	—	8,390	54	Kemptthal . . .		7,393	98	13,156	65,646	78,802	171	—	8,954	23		
20,338	317	7,655	20,180	27,835	2,219	—	19,750	02	Effretikon . . .		22,306	280	5,612	16,077	21,689	2,432	—	20,737	71		
19,501	553	8,014	10,095	18,109	122	—	28,491	14	Waltwil . . .		21,718	690	7,446	11,359	18,805	252	—	21,384	18		
35,570	258	33,621	64,355	97,976	193	—	21,375	06	Derikon . . .		37,194	253	41,911	126,369	168,280	165	—	31,129	72		
458,041	38,062	537,185	2,972,678	3,809,863	6,351	183	1,927,278	53	Bürich		493,557	37,591	893,999	3,116,919	4,010,918	5,109	126	2,055,922	86		
21,261	235	6,665	29,694	36,359	32	—	8,188	66	Altfelden . . .		27,528	386	2,929	67,309	70,238	46	—	9,331	16		
20,325	437	3,458	48,385	51,843	86	—	13,623	—	Schlieren . . .		25,269	448	7,366	70,692	78,058	117	—	18,559	73		
23,745	1,499	26,838	68,153	94,991	236	—	26,680	63	Dietikon . . .		33,691	1,634	15,976	104,649	120,625	230	—	34,728	80		
9,635	310	1,039	7,568	8,607	48	—	7,243	54	Rüschlikon . .		11,064	258	4,861	7,430	12,291	39	—	8,298	32		
97,792	6,095	85,086	112,776	197,862	1,759	5	164,854	16	Baden . . .		104,512	5,956	101,497	119,804	221,301	1,585	7	171,795	34		
25,613	796	28,793	45,539	74,332	462	1	38,122	21	Surgi		26,620	915	29,897	41,068	70,965	1,208	3	41,436	47		
5,756	253	222,093	29,313	251,406	27	—	39,158	87	Siggenthal . . .		7,069	235	319,883	22,761	342,644	66	—	51,725	80		
11,066	389	20,076	7,855	27,931	459	—	15,617	80	Döttingen . . .		12,198	402	18,732	8,595	27,327	619	—	16,889	34		
6,315	1,756	66,925	19,383	86,308	393	29	26,879	87	Koblentz . . .		5,533	1,321	71,774	27,153	98,927	287	—	34,884	42		
42,474	1,754	90,866	79,251	170,117	1,334	11	67,488	85	Brugg		44,943	1,708	83,906	88,480	172,386	1,392	—	77,314	78		
14,699	760	5,588	12,867	18,455	66	—	15,749	16	Schönbuch . . .		15,891	822	8,756	10,024	18,780	56	—	18,127	06		
34,767	1,365	54,154	117,691	171,845	485	2	57,177	67	Witbegg . . .		37,433	1,585	58,312	108,355	166,667	532	—	66,159	45		
5,491	84	6,238	17,617	23,855	46	—	8,358	90	Wuppenau . . .		6,755	35	7,192	20,403	27,595	40	—	8,939	79		
54,055	7,900	169,338	137,363	306,701	1,051	114	271,511	87	Narau		62,766	9,052	159,537	109,106	268,643	1,158	68	315,725	56		
249,050	32,842	3,943,481	2,553,593	6,497,074	5,769	45	—	—	fremde Bahnen .		264,220	33,488	4,113,885	2,435,273	6,549,158	11,959	55	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	474,466	52	Mittelbare Betriebs-Einnahmen . . .		—	—	—	—	—	—	—	520,767	59		
1,620,409	118,691	8,382,411	8,382,411	—	44,050	506	5,913,442	47	Total		1,767,931	119,908	8,472,798	8,472,798	—	52,912	383	5,857,521	67		

Übersicht des Verkehrs auf der Schweiz. Nordostbahn im Jahr 1863

nach den Entfernungen.

1862.		Stunden.	1863.						
Personen.	Güter.		Personen.				Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.
Anzahl.	Sentner.		I.	II.	III.	Total.	Sentner.	Stück.	Sentner.
			Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.			
2,768	14,144	1/2	18	487	1,741	2,246	343	30	20,025
136,241	50,350	1	50	17,954	143,870	161,874	1,311	537	58,963
95,374	67,089	1/2	290	15,989	103,989	120,268	2,006	1,162	281,347
305,291	490,889	2	1,417	65,528	274,156	341,101	14,019	4,055	532,776
62,095	27,005	1/2	7	8,700	67,598	76,305	2,397	333	24,688
74,589	69,859	3	562	13,704	66,227	80,493	2,745	980	87,745
49,715	64,584	1/2	37	11,146	43,902	55,085	2,327	1,319	90,190
106,073	225,807	4	70	21,454	90,112	111,636	3,878	3,827	269,829
30,798	144,535	1/2	136	5,562	28,008	33,706	1,454	968	97,014
92,237	86,881	5	751	31,837	64,969	97,557	5,408	1,523	134,085
168,926	399,696	1/2	1,071	58,345	114,759	174,175	12,438	2,680	389,649
38,878	114,263	6	418	11,539	28,804	40,761	4,033	1,591	108,930
33,384	189,297	1/2	162	9,702	25,580	35,444	2,992	1,205	275,495
26,905	290,373	7	53	5,231	22,622	27,906	1,392	1,100	379,519
6,241	26,404	1/2	2	661	6,339	7,002	324	1,800	30,787
13,161	107,086	8	158	3,547	11,144	14,849	765	607	92,798
19,141	138,934	1/2	12	5,101	15,762	20,875	1,236	1,783	175,555
23,222	95,092	9	65	7,275	16,499	23,839	1,529	1,336	99,555
39,428	367,352	1/2	1,223	12,497	25,679	39,399	5,929	949	377,427
10,547	105,741	10	53	2,138	7,215	9,406	670	750	110,508
128,269	1,420,690	1/2	5,405	51,717	78,385	135,507	26,645	3,618	1,485,024
13,297	126,943	11	1,426	5,907	5,699	13,032	1,206	268	140,181
401	19,086	1/2	—	83	506	589	39	558	39,040
53,805	419,464	12	1,459	15,742	41,718	58,919	5,531	2,578	339,015
9,570	453,269	1/2	560	4,213	5,727	10,500	2,237	1,976	538,825
519	28,254	13	—	256	508	764	46	89	25,378
1,879	22,605	1/2	10	268	975	1,253	137	478	23,310
2,533	36,163	14	11	800	2,114	2,925	276	4,292	30,629
318	13,086	1/2	—	72	173	245	17	20	12,123
2,452	180,900	15	24	690	1,557	2,271	538	293	121,820
2,744	30,351	1/2	6	470	1,585	2,061	113	21	32,263
19,390	614,960	16	452	6,843	8,953	16,248	4,230	3,965	589,055
205	28,162	1/2	3	18	136	157	12	14	32,600
1,764	7,860	17	57	562	615	1,234	181	90	11,876
27,331	557,306	1/2	1,399	13,299	16,100	30,798	6,613	509	507,881
2,254	38,586	18	108	831	534	1,473	383	1,976	18,294
268	5,734	1/2	6	140	189	335	24	14	11,266
249	6,533	19	9	134	108	251	90	322	8,068
1,204	42,541	1/2	44	794	1,480	2,318	373	161	59,768
286	407	20	1	44	49	94	18	—	1,124
263	23,633	1/2	1	94	211	306	32	54	49,410
1,954	98,336	21	23	253	585	861	133	54	6,700
402	1,794	1/2	22	241	110	373	85	5	6,165
863	13,498	22	16	276	315	607	113	534	13,311
5,711	162,326	1/2	329	2,143	1,842	4,314	1,205	119	124,300
528	5,672	23	20	212	252	484	154	68	9,720
27	491	1/2	2	9	19	30	5	68	2,207
101	15,030	24	2	18	46	66	8	2	10,809
51	3,233	1/2	—	5	40	45	3	509	6,258
63	1,219	25	—	16	32	48	12	24	1,637
6	43	1/2	—	1	5	6	1	—	1,067
85	7,783	26	3	30	41	74	17	2	9,286
1,057	129,462	1/2	15	188	350	553	93	207	44,802
5,546	791,610	28	370	3,150	1,743	5,263	2,142	1,489	522,701
1,620,409	8,382,411		18,338	417,916	1,331,677	1,767,931	119,908	52,912	8,472,798