

Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **12 (1864)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

III. Kapitalbeschaffung.

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

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Von diesen 873,228 Kilometern fallen:

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I. Gesamt-Verkehr.

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

II. Durchschnitts-Berechnungen.

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

III. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.					
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh & Hunde.	Güter.	Total.*	
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1855	60	113,000	—	580,000	6,767. 91	—	59. 81	4,685. 46	11,710. 57	
1856	106	130,000	—	680,000	8,560. 97	—	159. 15	5,619. 35	14,515. 33	
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776. 23	614. 15	198. 47	7,697. 89	17,890. 25	
1858	156.53	186,339	—	992,060	9,456. 26	651. 62	294. 19	7,253. 94	18,214. 07	
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305. 29	609. 24	368. 57	9,479. 53	21,522. 76	
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,264. 76	617. 58	541. 91	12,678. 44	26,627. 86	
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,432. 40	651. 36	404. 27	17,330. 78	32,410. 61	
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129. 06	679. 83	479. 51	17,225. 19	33,221. 58	
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802. 64	681. 90	502. 82	15,954. 91	32,907. 43	
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603. 38	664. 73	521. 39	14,653. 60	31,643. 31	

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

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

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

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

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

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

Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

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

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

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

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

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

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

In Folge der am 1. Juni stattgehabten Eröffnung der Eisenbahnlinie Zürich=Zug=Luzern, deren Betrieb vertragsgemäß der Nordostbahn obliegt, stiegen die Total=Ausgaben für den Eisenbahn=Betrieb im Laufe des Berichtsjahres auf den Betrag von Fr. 2,503,657. 54 Cts., wovon indessen die uns von der genannten Eisenbahn=Unternehmung vergütete Entschädigung in Abzug zu bringen ist, so daß die Betriebs=Ausgaben für das bisherige Neg der Nordostbahn nur die Summe von Fr. 2,193,324. 23 Cts. (gegenüber Fr. 2,422,509. 11 Cts. im Jahre 1863) erreichen.

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

Nach den Haupttiteln zusammengestellt, weist die Betriebs=Rechnung folgende Ausgaben aus:

1863.						1864.		
Bahnlänge: 178 Kilometer.						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 216,5 Kilometer.		
Frkn.	Cts.	Prozente.				Frkn.	Cts.	Prozente.
139,383	74	5,75	I.	Centralverwaltung		153,009	29	6,11
431,041	88	17,79	II.	Unterhaltungskosten		498,051	48	19,90
579,798	06	23,94	III.	Expeditionsdienst		638,962	38	25,52
1,219,758	59	50,35	IV.	Transportdienst		1,169,749	06	46,72
10,869	32	0,45	V.	Telegraphen		11,789	44	0,47
41,657	52	1,72	VI.	Verschiedenes		32,095	89	1,28
2,422,509	11	100	Total=Ausgaben			2,503,657	54	100

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

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

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

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

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

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

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

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

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

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

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

Es trifft somit auf die Bahnlänge bezogen je eine Lokomotive auf Kilometer: 5,08 5,12

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

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

Diese Leistungen vertheilten sich im abgelaufenen Jahre wie folgt:

Es kamen

auf die Klassen	A	B	C	Total.
Zahl der Anheizungen	1,743	3,033	2,125	6,901
Zurückgelegte Kilometer:				
a) in Schnellzügen	100,491	65,512	—	166,003
b) " Personenzügen	213,742	342,301	—	556,043
c) " Güterzügen	—	14,289	292,822	307,111
d) beim Materialtransport	2,574	10,481	3,310	16,365
e) in leeren Fahrten	977	13,251	1,810	16,038
Zusammen	317,784	445,834	297,942	1,061,560

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

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

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

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

	1863.		1864.	
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.
Klasse A	1,776	14,480	4,344	38,595
" B	8,304	69,653	6,840	64,346
" C	5,832	59,217	6,456	58,575
Total	15,912	143,350	17,640	161,516

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

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

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

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

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

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

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

	1863.	1864.
Zurückgelegte Weglänge . . .	ca. 91,595 Kilometer	ca. 95,266 Kilometer
Verbrauch an Steinkohlen . . .	11,041 Zentner	12,977 Zentner
" " Schmiermaterial . . .	4,438 Pfund	4,222 Pfund
Kosten des Brennmaterials . . .	Fr. 17,269. 12 Cts.	Fr. 18,370. 24 Cts.
" " Schmiermaterials . . .	" 2,603. 24 "	" 2,122. 11 "
" der Reparaturen . . .	" 3,863. 08 "	" 8,044. 13 "
Durchschnittliche Ausgaben per Tag	" 65. 03 "	" 77. 97 "

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

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

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

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

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

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

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

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

Die Güterwagen bestehen aus

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

Es trafen:

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

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

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

Zu den Leistungen der Wagen übergehend, bemerken wir, daß wir der Vereinfachung wegen von einer Aufschreibung der auf der Nordostbahn und der auf der Luzerner Bahn zurückgelegten Strecken Umgang genommen haben, daß somit überall wo von Leistungen der Wagen auf der Nordostbahn die Rede sein wird, auch diejenigen auf der Linie Zürich=Zug=Luzern mit inbegriffen sind.

Die Wagen haben zurückgelegt:

	1863.		1864.	
	Achsenkilometer.	Prozente.	Achsenkilometer.	Prozente.
1) Personenwagen				
auf der Nordostbahn	6,521,656	80,5	8,425,603	85
auf fremden Bahnen	1,573,328	19,5	1,505,502	15
Total	8,094,984	100	9,931,105	100
2) Güterwagen				
auf der Nordostbahn	11,369,007	69	11,545,401	74
auf fremden Bahnen	5,026,427	31	4,135,896	26
Total	16,395,434	100	15,681,297	100
Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:				
auf der Nordostbahn	17,890,663	73	19,971,004	78
auf fremden Bahnen	6,599,755	27	5,641,398	22
Zusammen	24,490,418	100	25,612,402	100

Die durchschnittlich zurückgelegte Weglänge beträgt

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

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

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

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

Der Verbrauch an Schmiermaterial für Personen- und Güterwagen betrug:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Affekuranz. Die Versicherung umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

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

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

Total Frkn. 20,023,223 —

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

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

Unfälle. Auch im Berichtsjahre sind leider wieder einige Unfälle auf der Bahn vorgekommen. Am 7. April wurde auf der Station Schlieren ein mit Abladen von Gütern beschäftigter Stationswärter der Art beschädigt, daß er Tags darauf an den erlittenen Verletzungen starb. — Ein Lokomotivheizer, welcher am 26. April im Bahnhofs Zürich auf die im Laufe begriffene Lokomotive steigen wollte, erhielt dabei eine Verletzung des Fußes, an welcher er nach mehrwöchentlichem Krankenlager starb. — Am 10. Juli überfuhr der Abend-Güterzug von Aarau nach Zürich in der Nähe von Dietikon einen Arbeiter aus dem Kanton Bern, welcher sich auf die Schienen gelegt und den Tod selbst gesucht hatte. — Endlich wurde am 7. September bei der Station Birmensdorf ein Bahnwärter, welcher sich vor dem herankommenden Bahnzuge noch über die Bahn begeben wollte, von der Lokomotive erfaßt und getödtet.

Die Hinterlassenen der verunglückten Angestellten erhielten einerseits die mit der schweizerischen Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge; anderseits genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse für die Angestellten der Bahn.

Wir glauben hiemit unsere Bemerkungen über die „Ausgaben und den Betriebsdienst“ schließen zu können und es bleibt uns nur noch übrig, einen Blick auf die Betriebsthätigkeit der beiden *S ü l f s = a n s t a l t e n* der Bahn, nämlich der *D a m p f s c h i f f f a h r t s = A n s t a l t* auf dem *B o d e n s e e* und der *W e r k s t ä t t e*, zu werfen.

a) Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

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

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

Einnahmen.

1863.						1864.		
Frkn.	Stk.	Prozente.				Frkn.	Stk.	Prozente.
123,073	21	39,40	I. Personen-Transport			100,048	37	36,53
1,319	84	0,42	II. Gepäck-Transport			1,325	18	0,49
12,228	73	3,88	III. Pferde- und Vieh-Transport			8,687	21	3,17
124	25	0,04	IV. Transport von Equipagen und außer- gewöhnlichen Gegenständen			91	18	0,03
157,594	76	50,07	V. Güter-Transport			157,945	15	57,68
20,412	58	6,49	VI. Verschiedenes (Posttransport, Schlepp- und Flößerlöhne)			5,758	86	2,10
314,753	37	100	 Total-Einnahmen			273,855	95	100

Ausgaben.

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

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

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

		1863.			1864.			
		Transport- quantitäten.	Ertrag.		Transport- quantitäten.	Pro- zente.	Ertrag.	
		Personen.	Franken.	Stk.	Personen.		Franken.	Stk.
I. Personen.								
1. Einfache Fahrt	I. Platz	90,555	123,073	21	17,233	24,97	38,610	78
2. " "	II. "				36,462	52,83	44,042	98
3. Hin- und Rückfahrt	I. "				1,327	1,92	2,407	53
4. " " "	II. "				7,844	11,37	8,669	56
5. Abonnements	I. "				1,007	1,46	1,188	57
6. " "	II. "				5,139	7,45	5,128	95
Total		90,555	123,073	21	69,012	100	100,048	37
II. Gepäck.		Bentner.			Bentner.			
		2,870	1,319	84	3,129	—	1,325	18
III. Viehtransport.		Stücke.			Stücke.			
Klasse a, Pferde		11,920	12,228	73	115	1,77	8,687	21
" b, schweres Vieh					2,399	36,95		
" c, leichtes "					2,608	40,17		
" d, Schweine					397	6,41		
" e, Kälber, Schafe, Ziegen					699	10,77		
Hunde					275	4,23		
Total		11,920	12,228	73	6,493	100	8,687	21
IV. Equipagen I., II. und III. Klasse		Stücke.			Stücke.			
		13	124	25	12	—	91	18
V. Güter.		Bentner.			Bentner.			
1. Eilgut		909,612	157,594	76	16,720	1,75	157,945	15
2. Gewöhnliches Gut					330,286	34,63		
3. Güter der Ausnahmeklasse					606,829	63,62		
Total		909,612	157,594	76	953,835	100	157,945	15
VI. Verschiedenes		—	20,412	58	—	—	5,758	86
Gesamt-Total		—	314,753	37	—	—	273,855	95

Es betrug demnach die durchschnittliche Einnahme im Berichtsjahre:

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

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

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

Der Brennmaterial-Verbrauch betrug:

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

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

	1863.	1864.
1) ein Totalverbrauch	von Zentnern 57,983	Zentnern 52,403
2) „ Durchschnittsverbrauch		
a) für den zurückgelegten Kilometer	von Pfund 57	Pfund 54,6
b) für die Zeitstunde	„ „ 926	„ 942

An Schmiermaterial wurden zusammen 6,185 Pfund Del und Talg mit einem Kostenbetrage von Fr. 3,692. 07 Cts. (gegen 6,156 Pfund zu Fr. 3,947. 07 Cts. im Vorjahre) konsumirt. Es trifft somit per zurückgelegten Kilometer 0,0645 Pfund (im Vorjahre: 0,0510 Pfund).

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

Die durchschnittlichen Ausgaben betragen per Fahrkilometer:

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

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

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

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

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

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

Im Laufe des Berichtsjahres ereignete sich leider ein ernster Unfall, dessen wir hier näher erwähnen zu sollen glauben. Am 12. Februar v. J. hat auf der Höhe von Münsterlingen ein Zusammenstoß unsers Dampfbootes „Zürich“ mit dem königl. bayerischen Dampfboote „Jura“ stattgefunden, der den Tod eines bayerischen Schiffsmatrosen und den Untergang des letztgenannten Schiffes zur Folge hatte. Ueber die Veranlassung des Zusammenstoßes ist darauf sofort sowohl von Seiten der Kantonspolizei des h. Standes Thurgau, als von Seiten des königl. bayerischen Bezirksgerichts Kempten eine genaue und umfassende Untersuchung vorgenommen worden. So sehr wir nun auch auf der einen Seite den Unglücksfall beklagen müssen, so sehr muß es uns auf der andern Seite zur Genugthuung gereichen, daß bei der von der thurgauischen Kantonspolizei geführten Untersuchung sich in keiner Weise ein Verschulden von Seiten unsers Personals herausgestellt hat und daß dieses Ergebnis durch die Resultate der von der königl. bayerischen Behörde gepflogenen Untersuchung, wie wir uns in der neuesten Zeit durch die uns gestattete Einsichtnahme von den dießfälligen Untersuchungsakten überzeugen konnten, bestätigt worden ist. Es ist daher auch von den zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden beider Staaten beschloffen worden, der Untersuchung keine weitere Folge zu geben.

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

b) Werkstätte.

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

Der Rechnungs-Abschluß der Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

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

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

1. Personal-Stat.

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

A. Bahnbetrieb.

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

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

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

B. Dampfschiffahrt.

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

Zusammen 49 Angestellte.

2. Unterstützungs- und Krankenkasse.

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

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

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

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V. Bahnbau.

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

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

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

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

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

Die Hauptfronte gegen die Bahnhofstraße besteht aus dem Erdgeschoße, einem Entresol und einem Stockwerke. Ihre Länge wird 376 Fuß betragen. Sie erhält einen der Achse der Bahnhofstraße genau entsprechenden, vorstehenden Mittelbau, welcher nach seiner Bauart an einen römischen Triumphbogen erinnert, mit drei Haupteingängen. Die letzteren sind tonnenartig überwölbt und bilden einen gegen die Bahnhofstraße offenen, ungefähr 14' tiefen Vorraum. Der mittlere Eingang ist der größte. Er entspricht der Gesamthöhe beider Stockwerke. An die Haupteingänge schließen sich auf beiden Seiten je neun Bogenöffnungen von zirka 20' Höhe auf 8' Breite an, von welchen wieder je fünf als Eingänge in die Vorhalle benutzt werden. Den Abschluß der Hauptfronte bilden zwei ebenfalls ein wenig vortretende und etwas erhöhte Gebäute.