

Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **13 (1865)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

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.

Von den betreffenden Eisenbahnkomitees angegangen, durch unser Personal die technischen Vorstudien für eine Remptthalbahn, sodann für eine obere Töbthalbahn und für eine Eisenbahnverbindung von Bremgarten zum Anschluß an die Nordostbahn, beziehungsweise die Linie Zürich-Zug-Luzern in der Richtung nach Zürich vornehmen zu lassen, haben wir zwar keinen Anstand genommen, den diesfälligen Ansinnen zu entsprechen, dabei aber zur Verhütung von Mißverständnissen nicht ermangelt, hervorzuheben, daß durch unsere Handbietung den Entschliessungen der Nordostbahngesellschaft in Betreff ihrer Mitwirkung bei der Ausführung der angestrebten Eisenbahnlinien in keiner Weise vorgegriffen werden solle.

III. Kapitalbeschaffung.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir uns dahin vernehmen lassen, daß wir in der Lage seien, für die Beschaffung der weitem Fonds, derer unsere Unternehmung bedürfe, den Wiedereintritt völlig entsprechender Konjunkturen abzuwarten. Solche Konjunkturen traten nun wirklich im Frühherbste des Berichtsjahres ein und wir unterließen nicht, sie bestmöglich zu benutzen. Wir schlossen mit der schweizerischen Kreditanstalt ein weiteres Anleihen von 3 Millionen Franken unter sehr annehmbaren Bedingungen ab. Dieses Anleihen ist zu 4 1/2 % verzinslich. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende November 1877 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 November 1895 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sämtliche auf der Nordostbahn ausgeführte Bahnzüge im Ganzen 944,604 Kilometer (gegenüber 873,228 im Vorjahre) zurückgelegt.

Davon fallen:

	1864.	1865.
	Kilom.	Kilom.
1. auf Schnellzüge und Personenzüge	580,340	593,421
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung .	186,229	189,107
3. auf Ergänzungs- und Extrazüge	106,659	162,076
	Zusammen 873,228	944,604

Die Ausführung der regelmäßigen Bahnzüge mit Personenbeförderung gestaltete sich im Jahre 1865 auf den verschiedenen Linien des Nordostbahnnetzes folgendermaßen:

Länge in Kilo- metern.	Bahnstrecken.	Vom 1. Januar bis 30. April.		Vom 1. Mai bis 31. Mai.		Vom 1. Juni bis 14. Oktober.		Vom 15. Oktober bis 31. Dezember.	
		Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.
21.815	Narau = Lurgi	8	7	8	7	8	6	8	6
17.015	Waldshut = Lurgi	8	2	8	2	8	2	8	2
28.073	Lurgi = Zürich	10	6	10	6	10	6	10	6
56.337	Romanshorn = Winterthur	8	2	8	2	8	2	8	2
30.182	Schaffhausen = Winterthur	8	—	8	—	8	—	8	—
26.120	Winterthur = Zürich	10	3	10	3	14	2	14	2
	Außerdem, in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergbahn, auf der Strecke Derlikon = Zürich (4.8 Kil.)	—	—	6 *	—	6 *	—	6 *	—
	Alle Züge durchliefen täglich Kilometer Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge	1,544	546	1,573	546	1,678	498	1,678	498
		8.60	3.04	8.76	3.04	9.34	2.77	9.34	2.77

* Ueberdieß wurde vom 1. Mai bis 31. Dezember an Sonn- und Festtagen ein besonderer Zug Derlikon = Zürich, ebenfalls in Fortsetzung eines entsprechenden Zuges der Bülach-Regensbergbahn, ausgeführt.

Von den für die Linie Lurgi = Waldshut aufgeführten 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 Kilometer zu dem eigentlichen Netze unserer Bahn; die übrigen 1.739 Kilometer fallen auf die badische Strecke Mitte Rhein = Waldshut.

Die Bahnstrecke Zürich = Wallisellen ist auch im Berichtsjahre wieder von den Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen mitbenutzt worden und zwar wurden in der Winterdienstperiode d. h. vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 10, und in der Sommerdienstperiode d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich 12 jener Züge auf derselben ausgeführt.

Zwischen Zürich und Alftetten haben vom 1. Januar bis 14. Oktober, außer den Zügen der Nordostbahn, täglich 8, und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 6 Bahnzüge der Eisenbahnunternehmung Zürich = Zug = Luzern kurfür.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

Hatten in Folge des Zusammenwirkens mehrfacher ungünstiger Umstände die zwei letzten Betriebsjahre einen Rückgang in den „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ erzielt, so befinden wir uns hinwieder gegenwärtig in der angenehmen Lage, gegenüber dem Vorjahre eine namhafte Vermehrung der Einnahmen in allen wichtigen Transportzweigen konstatiren zu können. Das Verhältniß in Mehr- oder Mindereinnahmen gestaltet sich nämlich, nach den einzelnen Rechnungs-Kubriken betrachtet, für 1865, in Vergleichung mit dem Vorjahre, wie folgt:

	1865.	
	Mehr-Einnahme.	Minder-Einnahme.
Personen-Transport	Fr. 171,487. 48	Fr. — —
Gepäck-Transport	„ 3,595. 07	„ — —
Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport	„ 9,351. 08	„ — —
Transport von Equipagen u. dgl.	„ — —	„ 661. 37
Güter-Transport	„ 346,575. 17	„ — —

Bei'm Personentransport ist die Einnahmevermehrung hauptsächlich außerordentlichen Ursachen, nämlich dem in Schaffhausen abgehaltenen eidgenössischen Freischießen und einem in der Nähe von Winterthur abgehaltenen eidgenössischen Truppenzusammenzuge, zuzuschreiben, während dagegen die bei- nahe auf Fr. 2,000 pro Kilometer sich belaufende Mehreinnahme bei'm Gütertransport lediglich der Wiederkehr normaler Verhältnisse in Handel und Wandel zu verdanken ist.

Indem wir nachstehend noch die Hauptergebnisse der Frequenz und der Einnahmen darstellen, erlauben wir uns, hinsichtlich der nähern Details auf die dem Berichte beigehefteten vier statistischen Spezial-Tabellen zu verweisen.

Gesamt-Verkehr.

	1864.					1865.				
	Quantitäten.		Einnahmen.			Quantitäten.		Einnahmen.		
			Fr.	St.	Proz.			Fr.	St.	Proz.
Personen-Transport .	Personen	1,794,193	2,243,401.90	39.8	Personen	2,108,111	2,414,889.38	39.5		
Gepäck-Transport . .	Zentner	121,602	118,322.69	2.1	Zentner	137,606	121,917.76	2.0		
Vieh-Transport . . .	Stücke	58,122	92,808.16	1.7	Stücke	69,965	102,159.24	1.7		
Equipagen-Transport	„	442	6,491.67	0.1	„	388	5,830.30	0.1		
Güter-Transport . . .	Zentner	8,228,803	2,608,341.72	46.3	Zentner	9,531,617	2,954,916.89	48.4		
Mittelbare Betriebs- Einnahmen			563,142.88	10.0			510,647.07	8.3		
Total			5,632,509.02	100			6,110,360.64	100		

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 u. Hunde.		Güter.		Total.*		
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.
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
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,533.	09	684.	93	573.	93	16,600.	66	34,327.	87

* Einschließlich der Einnahmen für den Equipagentransport sowie der mittelbaren Betriebseinnahmen.

Uebersicht des Verkehrs in den wichtigern Waaren=Artikeln.

	1864.	1865.
	Zentner.	Zentner.
Steinkohlen und Coaks	1,685,962	2,200,308
Getreide aller Art	931,812	1,454,366
Steine aller Art	649,487	585,953
Eisen und Eisenwaaren	367,482	398,896
Baumwollenwaaren	337,849	321,810
Baumwolle, rohe	269,690	291,210
Wein und Most	235,549	283,091
Salz	231,872	238,212
Farbwaaren und Droguerien	187,608	214,346
Sägewaaren aller Art	244,280	201,241
Mehl und Mühlenfabrikate	224,295	181,483
Garne	159,481	176,224
Baumaterialien, ausgenommen Holz und Steine	177,203	168,988
Eisen, rohes (Maffeln)	142,451	165,556

	1864.	1865.
	Zentner.	Zentner.
Brennholz	164,535	154,973
Maschinen und Maschinentheile	176,069	149,419
Öle aller Art	119,257	139,627
Fett und Fettwaren	121,350	128,038
Obst	37,527	113,536
Gyps, gemahlen, und Gypssteine	123,338	108,763
Abfälle aller Art	83,589	108,382
Bauholz	116,285	107,266
Käse	96,574	105,362
Kartoffeln	142,145	103,662
Tabak	55,416	91,699
Erden aller Art	81,495	83,702
Kaffe	73,018	77,817
Bücher und Papier	44,955	67,849
Kolonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	67,376	66,203
Nußholz	76,240	64,477
Wolle und Wollenwaaren	51,941	62,827
Zucker	47,037	61,186
Seide und Seidenwaaren	73,555	59,505
Habern	42,894	52,345
Bier	44,652	50,202
Spiritus	47,665	46,069
Dünger und Düngemittel	34,622	43,868
Leder und Lederwaaren	39,122	40,389
Glas und Glaswaaren	39,500	39,926
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	60,356	39,651
Krapp	18,235	29,487
Felle und Häute	32,042	27,990
Sämereien	35,419	26,826
Dachschiefer	32,180	23,195
Gerberlohe	45,589	21,785
Holzkohle	13,551	21,620
Farbholz und Farbwurzeln	51,003	19,960
Hülsenfrüchte	34,913	11,915
Stroh	11,500	10,642

Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

Die Einnahme an Pacht- und Miethzinsen beläuft sich auf Fr. 84,085. 47; der Zuwachs von Fr. 1,783. 34 gegenüber dem Vorjahre ist entstanden durch die Erhöhung der Miethz für Restaurationen und die Verpachtung der im Sihlfelde neu angekauften Grundstücke.

An Vergütungen für Benutzung unserer Wagen auf anderen Bahnen sind uns im Laufe des Rechnungsjahres zusammen Fr. 29,694. 73 bezahlt worden. Dagegen hatten wir für Benutzung fremder Wagen auf unserem Bahnnetze die unter den Ausgaben verrechnete Summe von Fr. 36,969. 76 zu vergüten.

Unter dem Titel „Zinsen von ausgeliehenen Geldern“, welcher im Rechnungsjahre Fr. 70,281. 01 abwarf, ist bisher auch die Rente unserer Beteiligungskapitalien bei den Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg vereinnahmt worden. Wir haben die Erträgnisse dieser zwei Filialen aus obiger Rubrik ausscheiden lassen. Dieselben werden auch für die Zukunft unter besondern Titeln in Rechnungseinnahme fallen.

Der diesjährige Netto-Ertrag der Werkstätte, betragend Fr. 101,901. 56, ist um Fr. 2,326. 11 geringer als der vorjährige. Dieser kleine Ausfall findet seine Begründung in der Verminderung der Einnahmen der Werkstätte auf den Titeln „Unterhalt und Erneuerung der Wagen und Lokomotiven.“ Am Schlusse des folgenden Abschnittes IV. C. ist übrigens noch eine nähere Auseinandersetzung enthalten über den Titel „Werkstätte“, wie über den Titel „Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes.“

Der Netto-Ertrag des Kaufhauses hat sich gegenüber dem Vorjahre um Fr. 1,316. 22 gehoben und beläuft sich auf Fr. 2,154. 69.

Der Titel „Verschiedenes“, eine Einnahme von Fr. 32,428. 80 erzeigend, enthält dieß Jahr lediglich die Erlöse von Materialabfällen, die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehre und eine Anzahl ganz unbedeutender zufälliger Einnahmen.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

Neben dem Betriebe der Linie Zürich-Zug-Luzern liegt der Nordostbahn vertragsgemäß nun auch derjenige der am 1. Mai 1865 eröffneten Bülach-Regensberger Bahn ob. Die Betriebsrechnung der Nordostbahn vom Jahr 1865 umfaßt daher in ihren Ausgaben nicht nur die Betriebskosten des eigentlichen Nordostbahnnetzes und der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, und zwar der letztern zum ersten Male für das ganze Jahr, sondern auch diejenigen der Bülach-Regensberger Bahn. In Folge dessen sind die Totalausgaben für den Eisenbahnbetrieb am Schlusse des Berichtsjahres auf die Summe von Fr. 2,811,263. 39 angewachsen.

Für die nachstehenden Durchschnittsberechnungen haben wir das bereits im vorjährigen Geschäftsberichte eingeschlagene Verfahren beobachtet. Denselben wurden außer der Betriebslänge der eigentlichen Nordostbahn von 178 Kilometern auch diejenige der Zürich-Zug-Luzerner Bahn von 66 Kilometern, sowie nunmehr auch die der Bülach-Regensberger Bahn zu Grunde gelegt. Da die letztere 20 Kilometer lang ist, welche während acht Monaten im Betriebe waren, so ergibt sich hieraus, auf das ganze Jahr bezogen, für diese Linie eine Durchschnittslänge von 13.3 Kilometern. Die durchschnittlich betriebene ganze Bahnlänge betrug daher während des Berichtsjahres 257.3 Kilometer (gegenüber 216.5 Kilometern im Vorjahre).

Die Ausgaben betragen nach den Haupttiteln zusammengestellt:

1864.				1865.		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 216.5 Kilometer.				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 257.3 Kilometer.		
Fr.	Gts.	Prozente.		Fr.	Gts.	Prozente.
153,009	29	6.1	I. Zentralverwaltung	158,577	59	5.6
498,051	48	19.9	II. Unterhaltungskosten	612,422	90	21.8
638,962	38	25.5	III. Expeditionsdienst	727,442	75	25.9
1,169,749	06	46.7	IV. Transportdienst	1,247,229	57	44.4
11,789	44	0.5	V. Telegraphen	16,248	56	0.6
32,095	89	1.3	VI. Verschiedenes	49,342	02	1.7
2,503,657	54	100 Total-Ausgaben	2,811,263	39	100

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung der Gesamtausgaben im Betrage von Fr. 307,605. 85. Dieselbe ist, wie bereits erwähnt, hauptsächlich der Ausdehnung des Bahnnetzes, sowie dem Umstande zuzuschreiben, daß der Betrieb der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, anstatt wie im Jahre 1864 bloß 7 Monate, nunmehr das ganze Berichtsjahr umfaßte. Gleichwohl sind wir im Falle, zu konstatiren, daß auch im Jahre 1865 wieder auf einzelnen Abtheilungen des „Transportdienstes“ erhebliche Ersparnisse erzielt wurden.

Ueber die einzelnen Rechnungstitel ist Folgendes zu bemerken:

I. „Zentralverwaltung.“ Die Ausgaben dieses Titels sind im Allgemeinen denjenigen des Vorjahres ziemlich gleich geblieben. Die wenig belangreiche Mehrausgabe trifft hauptsächlich die Rubrik „4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten“.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Theils die Ausdehnung des Bahnnetzes, theils Gehaltsaufbesserungen für vermehrte und angestrebtere Dienstleistungen haben in der Rubrik „Besoldung des Bahnaufsichtspersonales“ erhebliche Mehrkosten gegenüber dem Vorjahre veranlaßt. Da gemäß den Bestimmungen des Vertrages betreffend Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern die

Pflicht der Unterhaltung dieser Linie im Laufe des Berichtsjahres auf die Nordostbahngesellschaft übergegangen ist, so sind in den Rubriken „Unterhaltung des Bahnkörpers, der Kunstbauten etc.“ auch Ausgaben in Berechnung gebracht, welche die bezeichnete Linie betreffen und die hauptsächlich durch das Aufheben der Geleise in Folge der noch fortdauernden Senkungen der Dämme, sowie durch die Auswechslung tannener Schwellen, welche noch von der ehemaligen Ostwestbahn herrühren, nunmehr aber gänzlich beseitigt sind, herbeigeführt wurden. Auf dem eigentlichen Netze der Nordostbahn ist dagegen im Berichtsjahre eine etwelche Verminderung der Kosten für „Unterhaltung des Bahnkörpers“, sowie derjenigen für „Unterhaltung der Kunstbauten“ eingetreten. Die „Unterhaltung des Oberbaues“ erforderte aber hinwieder einen nicht geringen Mehraufwand, welcher größtentheils von der nöthig gewordenen Auswechslung von Schwellen und Schienen auf der ehemaligen Rheinfalbahn und auf der Bahnstrecke Wiesendangen-Weinfelden herrührt. Die von uns beschlossene, im vorigen Geschäftsberichte bereits erwähnte Verwendung von Schienen aus Krupp'schem Gußstahl zu Weichen, sowie für die Kurven der besonders stark befahrenen Bahnhofseleise ist im Berichtsjahre theilweise zur Ausführung gelangt. Die daherigen Anschaffungskosten werden, soweit dieselben die Kurvengeleise betreffen, dem Reservekonto und, soweit sie zu Weichen verwendete Gußstahlschienen beschlagen, dem Betriebskonto belastet.

III. „Expeditionsdienst.“ Die Vermehrung der Ausgaben dieses Titels rührt fast ausschließlich von dem Betriebe der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn her.

IV. „Transportdienst.“ Im Allgemeinen muß hier bemerkt werden, daß die Ausgaben für diese Dienstabtheilung ebenfalls lediglich in Folge der Ausdehnung des Betriebsdienstes auf die beiden Filialbahnen eine Erhöhung gegenüber den entsprechenden Rubriken des Vorjahres erzeugen. Dagegen ist eine ansehnliche Reduktion der Kosten für „Unterhalt und Erneuerung der Wagen etc.“ (IV. 2, c), „Öl und Schmiere“ (IV. 2, d), sowie für „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven etc.“ (IV. 3, h) eingetreten, worüber weiter unten die nähere Nachweise gegeben sind.

Wir lassen diesen allgemeinen Aufschlüssen in Nachstehendem noch einige Mittheilungen über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials folgen.

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Anzahl unserer Lokomotiven wurde im Laufe des Berichtsjahres um 4 Stück, wovon drei für den Betrieb der Bülach-Regensberger Bahn und eine für den Rangirdienst im Bahnhofe Zürich bestimmt sind, vermehrt. Die Konstruktion dieser Lokomotiven, welche in unserer Werkstätte erbaut wurden, weicht von derjenigen der übrigen Lokomotiven der Nordostbahn wesentlich ab: sie gründet sich einerseits auf die in unserem Lokomotivbetriebe gemachten Erfahrungen und anderseits auf den speziellen Zweck, für den diese neuen Maschinen angeschafft wurden. In beiden Richtungen entsprechen dieselben den gestellten Anforderungen und ergeben in ökonomischer Beziehung günstige Resultate.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Lokomotiven:

	1864.	1865.
Von der Klasse A. (Schnellzug=Lokomotiven)	Stück: 10	10
„ „ „ B (Personenzug= „)	18	18
„ „ „ C (Güterzug= „)	13	13
„ „ „ D (Bahnhofsdienst= „)	4	4
„ „ „ E (für die Bülach=Regensberger Bahn und den Bahnhofsdienst)	—	4
Zusammen	Stück: 45	49

Es trifft somit, auf die Bahnlänge bezogen, je eine Lokomotive auf Kilometer: 5.42 5.39

Bei Ausmittlung der Leistungen der Lokomotiven haben wir, analog dem im vorigen Geschäftsberichte beobachteten Verfahren, die auf der Nordostbahn, sowie die auf der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Regensberger Bahn zurückgelegten Strecken nicht ausgeschieden, so daß in den Nachweisungen über die Leistungen der Lokomotiven auf der Nordostbahn auch diejenigen der Lokomotiven auf den beiden andern Linien enthalten sind. Es haben die zur Beförderung der Bahnzüge mit Inbegriff der Probefahrten, der Extrazüge, des Vorspanndienstes u. s. w. verwendeten Lokomotiven zurückgelegt:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Lokomotive.	Im Ganzen.	per Lokomotive.
Klasse A	317,784 Kilom.	31,778 Kilom.	400,768 Kilom.	40,076 Kilom.
„ B	445,834 „	24,768 „	469,282 „	26,071 „
„ C	297,942 „	22,919 „	327,803 „	25,216 „
„ E	—	—	50,775 „	16,925 „
Total	1,061,560 Kilom.	25,891 Kilom.	1,248,628 Kilom.	28,377 Kilom.

Diese Leistungen vertheilten sich im abgelaufenen Jahre wie folgt:

Es kamen	auf die Klassen				
	A	B	C	E	Total.
Zahl der Anheizungen	2,203	3,137	2,344	432	8,116
Zurückgelegte Kilometer:					
a) in Schnellzügen .	141,958	60,537	—	—	202,495
b) „ Personenzügen .	253,015	352,584	—	44,242	649,841
c) „ Güterzügen .	—	20,805	325,736	—	346,541
d) „ Materialtransporten	4,154	16,943	—	6,032	27,129
e) „ leeren Fahrten .	1,641	18,414	2,066	501	22,622
Zusammen	400,768	469,283	327,802	50,775	1,248,628

In einem Tage wurden durchschnittlich 3,421 Lokomotivkilometer (gegenüber 2,900 im Vorjahre) zurückgelegt. Auf jede der durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven fallen per Tag: im Sommerdienste 198, im Winterdienste 169.3 Kilometer.

In Beziehung auf die beförderten Wagen betragen die Leistungen der Lokomotiven:

	1864.		1865.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittl. Achsenzahl per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittl. Achsenzahl per Zug.
bei der Klasse A	5,622,282	17.69	7,514,007	18.75
" " " B	9,562,258	21.45	9,972,223	21.25
" " " C	13,932,458	46.76	15,005,320	45.78
" " " E	—	—	530,192	10.44
Total	29,116,998	27.43	33,021,742	26.45

Der Verbrauch an Brennmaterial, einschließlich der für Anheizen, Stationiren und Zugrangirungen konsumirten Quantitäten, vertheilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Lokomotivklassen, wobei im „Total“ für einen Kubikfuß Holz 10 Pfund Steinkohlen gerechnet sind:

	1864.			1865.		
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Total in Zentner Steinkohlen.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Total in Zentner Steinkohlen.
Klasse A	4,344	38,595	39,029.4	5,544	47,267	47,821.4
" B	6,840	64,346	65,030.0	7,224	69,854	70,576.4
" C	6,456	58,575	59,220.6	6,672	62,704	63,371.2
" E	—	—	—	552	3,880	3,935.2
Total	17,640	161,516	163,280.0	19,992	183,705	185,704.2

Die hiefür verausgabte Summe beläuft sich im Berichtsjahre auf Fr. 263,190. 85 (gegenüber Fr. 231,133. 68 im Vorjahre).

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

	per Lokomotivkilometer.		per Achsenkilometer.	
	1864.	1865.	1864.	1865.
Klasse A	Pfd. 12.28 = Cts. 17.39	Pfd. 11.93 = Cts. 16.90	Pfd. 0.694	Pfd. 0.636
" B	" 14.59 = " 20.65	" 15.04 = " 21.32	" 0.680	" 0.708
" C	" 19.88 = " 28.14	" 19.33 = " 27.39	" 0.425	" 0.422
" E	—	" 7.75 = " 10.98	—	" 0.742
Durchschnittlich	Pfd. 15.38 = Cts. 21.77	Pfd. 14.87 = Cts. 21.07	Pfd. 0.561	Pfd. 0.562

An Schmiermaterial (Del und Talg) wurden im Berichtsjahre für die Lokomotiven im Ganzen 36,235 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 20,295. 22 konsumirt. Davon fallen auf die einzelnen Lokomotivklassen:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.
Klasse A	₤fd. 10,958	₤fd. 0.0345	₤fd. 11,086	₤fd. 0.0276
" B	" 13,424	" 0.0301	" 13,099	" 0.0279
" C	" 11,592	" 0.0389	" 10,800	" 0.0329
" E	—	—	" 1,250	" 0.0246
Zusammen	₤fd. 35,974	₤fd. 0.0339	₤fd. 36,235	₤fd. 0.0290

Sämmtliche Reparaturkosten der im regelmäßigen Zugdienste verwendeten Lokomotiven und Tender betragen im Berichtsjahre (ausschließlich der Werkstätteprovisionen) die Summe von Fr. 99,031. 04 (gegenüber Fr. 119,947. 18 im Vorjahre). Diese Minderausgabe ist einerseits durch die Ersparnisse, welche wir der fortschreitenden Verbesserung unseres Materiales und besonders der Einführung von Gußstahlbandagen zu verdanken haben, und andererseits dadurch herbeigeführt worden, daß wir zwar auch im Berichtsjahre wieder eine Anzahl Bandagen durch solche von Gußstahl ersetzt haben, daß aber deren Anschaffungskosten noch ziemlich weit unter der entsprechenden Ausgabe des Vorjahres geblieben sind.

Diese Reparaturkosten vertheilen sich auf die einzelnen Lokomotiv-Klassen, wie folgt:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.
Klasse A	Fr. 11,057. 05	₤ts. 3.48	Fr. 14,743. 43	₤ts. 3.67
" B	" 35,233. 22	" 7.90	" 30,514. 26	" 6.50
" C	" 28,878. 06	" 9.69	" 26,377. 99	" 8.05
" E	—	—	" 929. 33	" 1.83
Allgemeines und Bandagen	" 44,778. 85	" 4.22	" 26,466. 03	" 2.12
Zusammen	Fr. 119,947. 18	₤ts. 11.30	Fr. 99,031. 04	₤ts. 7.93

Vergleichen wir die durchschnittlichen Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer im Berichtsjahre mit denjenigen des Vorjahres, so ergibt sich folgendes Resultat:

	1864.	1865.
an Brennmaterial	₤ts. 21.77	₤ts. 21.07
" Schmiermaterial	" 1.74	" 1.62
" Reparaturkosten (ausschließlich der Werkstätteprovisionen)	" 11.30	" 7.93
für Zugkraftskosten im Ganzen	" 62.40	" 56.56

Die durchschnittlichen Zugkraftskosten für einen Wagenachsen-Kilometer beliefen sich im Berichtsjahre auf 2.139 ₤ts. (gegenüber 2.275 ₤ts. im Vorjahre).

Die 4 älteren Maschinen (D) und die neue zweiachsige Tendermaschine (E), welche ausschließlich zum Bahnhofsdienst in Zürich verwendet werden, weisen folgende Leistungen und Verbrauchsquantitäten aus:

	1861.	1865.
Zurückgelegte Weglänge	ca. 95,266 Kilometer.	ca. 123,126 Kilometer.
Verbrauch an Steinkohlen	12,977 Zentner.	11,874 Zentner.
" " Schmiermaterial	4,222 Pfund.	3,574 Pfund.
Kosten des Brennmaterials	Fr. 18,370. 24	Fr. 16,828. 62
" " Schmiermaterials	" 2,122. 11	" 2,000. 68
" der Reparaturen	" 8,044. 13	" 6,905. 36
Durchschnittliche Ausgaben per Tag	" 77. 97	" 70. 51
" " " Kilometer	Öts. 19.28	Öts. 13.67

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

Als Ersatz der für den Betriebsdienst auf der Bülach-Regensberger Bahn bestimmten Personen- und Güterwagen wurden im Berichtsjahre 7 Stück neue vierrädrige Personenwagen mit je 16 Sitzplätzen II. Klasse und 24 solchen III. Klasse, sowie 34 Stück neue offene vierrädrige Güterwagen angeschafft. Hinwieder sind 4 achträdrige Güterwagen als dienstunfähig in Abgang gekommen; dieselben werden indessen in dem gegenwärtigen Jahre auf Rechnung des Betriebsconto durch neue vierrädrige wieder ersetzt werden.

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

1) Personenwagen	Stück:	199
mit Achsen		540
" Sitzplätzen I. Klasse		496
" " II. "		2,712
" " III. "		5,592
Total der Sitzplätze		8,800
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse		16.296
2) Güterwagen	Stück:	714
mit Achsen		1,504
" einer Tragkraft von Zentnern		132,200
Durchschnittliche Tragkraft per Achse: Zentner		87.90

Die Güterwagen bestehen aus

22 achträdrigen Gepäckwagen,	16 achträdrigen Güterwagen,
12 vierrädrigen Gepäckwagen,	321 gedeckten vierrädrigen Güterwagen,
	343 offenen vierrädrigen Güterwagen.

Es trafen:

	1864.	1865.
auf je eine Lokomotive	48.24 Wagenachsen,	46.45 Wagenachsen,
„ „ „ „	12.83 Personenwagenachsen,	12.27 Personenwagenachsen,
„ „ „ „	35.41 Güterwagenachsen,	34.18 Güterwagenachsen,
„ „ einen Kilometer Bahnlänge	2.15 Personenwagenachsen,	2.05 Personenwagenachsen,
„ „ „ „ „	5.95 Güterwagenachsen.	5.70 Güterwagenachsen.

Die neu angeschafften 34 Stück offenen vierradrigen Güterwagen haben eine Tragkraft von je 200 Zentnern und werden vorzugsweise für den Transport von Steinkohlen verwendet. Im Laufe des Berichtsjahres sind in unserer Werkstätte 73 Stück geschlossene Güterwagen, welche durchschnittlich eine Tragkraft von bloß 160 Zentnern hatten, in Wagen mit einer solchen von je 200 Zentnern umgeändert worden, was einer Vermehrung der Tragkraft der betreffenden Wagen um 2,920 Zentner gleichkommt.

Die Leistungen der Wagen anbelangend, sind, entsprechend dem für die Ausmittlung der Leistungen der Lokomotiven eingeschlagenen Verfahren, die auf der Nordostbahn, sowie die auf der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Regensberger Bahn zurückgelegten Strecken nicht ausgeschieden, so daß in den Nachweisungen über die Leistungen der Wagen auf der Nordostbahn auch diejenigen der Wagen auf den beiden andern Linien inbegriffen sind.

Die Wagen haben zurückgelegt:

	1864.		1865.	
	Achsenkilometer.	Prozente.	Achsenkilometer.	Prozente.
1) Personenwagen:				
auf der Nordostbahn	8,425,603	85	9,208,593	89
„ fremden Bahnen	1,505,502	15	1,132,578	11
Total	9,931,105	100	10,341,171	100
2) Güterwagen:				
auf der Nordostbahn	11,545,401	74	13,509,575	64
„ fremden Bahnen	4,135,896	26	7,728,008	36
Total	15,681,297	100	21,237,583	100

Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:

auf der Nordostbahn	19,971,004	78	22,718,168	72
„ fremden Bahnen	5,641,398	22	8,860,586	28
Zusammen	25,612,402	100	31,578,754	100

Die durchschnittlich zurückgelegte Weglänge beträgt:

	1864.	1865.
für jeden Personenwagen	Kilom. 15,900	Kilom. 16,857
und zwar für jeden vierrädrigen	„ 9,420	„ 11,786
„ „ achträdrigen	„ 26,944	„ 31,917
für jede Personenwagenachse	„ 18,880	„ 19,150
„ jeden vierrädrigen Gepäckwagen	„ 18,827	„ 28,962
„ „ achträdrigen „	„ 29,256	„ 33,006
„ „ Güterwagen	„ 10,139	„ 13,540
und zwar für jeden gedeckten	„ 14,051	„ 16,905
„ „ offenen	„ 4,685	„ 8,582
für jede Güterwagenachse	„ 10,799	„ 14,121

Die Wagen fremder Bahnen haben im Berichtsjahre auf unserer Bahn im Ganzen 10,303,574 Achsenkilometer (gegenüber 9,145,994 im Vorjahre) durchlaufen. Davon fallen:

	1864.	1865.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1) auf Personenwagen	1,259,873	1,634,190
2) „ Gepäck- und Güterwagen	7,450,609	8,072,244
3) „ schweizerische Bahnpostwagen	435,512	597,140
Total	9,145,994	10,303,574

Die Leistungen fremder Wagen auf unserer Bahn betragen im Berichtsjahre 31.20 % der Gesamt-Achsenkilometerzahl (gegenüber 31.41 % im Vorjahre).

Die Ausnutzung der eigenen und fremden Wagen auf dem Nordostbahnstrecke gestaltete sich im Berichtsjahre folgendermaßen:

In den Personenwagen waren, auf das ganze Jahr bezogen, von der Gesamtzahl

der Sitzplätze I. Klasse durchschnittlich	14.75 %
„ „ II. „ „	28.95 „
„ „ III. „ „	37.49 „
„ „ aller 3 Klassen „	33.64 „ besetzt.

Hiernach kamen

in I. Klasse:	auf 1 besetzten Platz durchschnittlich	5.78	unbesetzte Plätze,
„ II. „	„ 1 „ „	2.45	„ „
„ III. „	„ 1 „ „	1.67	„ „
„ allen 3 Klassen	„ 1 „ „	1.97	„ „

Für die Gepäck- und Güterwagen ergab sich eine durchschnittliche Ausnutzung ihrer Tragfähigkeit von 32.02 %.

An Schmiermaterial ist für Personen- und Güterwagen verbraucht worden:

	1864.	1865.
Del und feste Schmiere	Pfd. 8,652	Pfd. 4,801
mit einem Kostenaufwande (exclusive Ersparnißprämien an die Wagenwärter) von	Fr. 4,367. 85	Fr. 2,483. 57
per Achsenkilometer	Cts. 0.015	Cts. 0.0075
Mit 1 Pfd. Schmiere wurden zurückgelegt	Achsenkilom. 3,365.15	Achsenkilom. 6,878.10

Die sehr erhebliche Ersparniß in dem Verbrauche von Schmiermaterial für die Wagen, welche in dem Berichtsjahre gegenüber den frühern Jahren erzielt wurde, ist der steten Verbesserung der Schmier- vorrichtungen und der Anwendung einer neuen Schmierkomposition zuzuschreiben. Die Ersparniß gegenüber dem Vorjahre beträgt per Achsen-Kilometer rund 50 %.

Für Reparatur und Unterhalt der Wagen sind, abzüglich der Werkstätteprovision, verausgabt worden:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Achsenkilom.	Im Ganzen.	per Achsenkilom.
Personenwagen	Fr. 65,825. 40	Cts. 0.663	Fr. 53,298. 65	Cts. 0.515
Güterwagen	„ 52,641. 79	„ 0.336	„ 74,228. 85	„ 0.349
Allgemeine Reparaturen, Achsen und Bandagen	„ 36,714. 70	„ 0.143	„ 26,694. 67	„ 0.085
Total	Fr. 155,181. 89	Cts. 0.606	Fr. 154,222. 17	Cts. 0.488

Unter Hinzurechnung der Provisionszuschläge für die Werkstätte gestaltet sich dieses Ergebnis folgendermaßen:

	1864.	1865.
im Ganzen	Fr. 227,199. 39	Fr. 219,299. 42
per Achsenkilometer	Cts. 0.887	Cts. 0.694
per durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer	Fr. 1,049. 42	Fr. 852. 31

Auch hier wurden, wie bei den Reparaturkosten der Lokomotiven, in Folge der fortschreitenden Verbesserung des Materiales im Berichtsjahre erhebliche Ersparnisse erzielt.

V. „Bahn-Telegraphie“. Die Ausgaben für die Bedienung des Bahn-Telegraphen betragen im Berichtsjahre Fr. 16,248. 56, somit Fr. 4,459. 12 mehr als im Vorjahre. Diese Erhöhung ist theils größeren Unterhaltungskosten der Leitungen, theils der eingetretenen Vermehrung der Telegraphenstationen, sowie des dieselben bedienenden Personales zuzuschreiben.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 5 neue Bahn-Telegraphen-Büreaux eingerichtet, nämlich in Bülach, Dielsdorf und Oberglatt, in Dachfen und in dem Bureau der Betriebsinspektion im Bahnhofe Zürich. Am Schlusse des Jahres bestanden somit 34 Bahn-Telegraphenstationen mit 44 Apparaten nach Morse's System. Dieselben beförderten im Laufe des Berichtsjahres, nicht gerechnet die obligatorischen Zugsanzeigen und zahlreichen Dienstnotizen, zusammen 34,359 Bahndienstbesuchen.

Die Zahl der Bahntelegraphenstationen, auf welchen auch Privatdepeschen zur Beförderung angenommen werden und die sich am Schlusse des Vorjahres auf 9 Bureaux belief, ist im Berichtsjahre um die Stationen Müllheim, Wildeggen und Erlen vermehrt worden. Alle 12 für den Privatverkehr eröffneten Bahntelegraphenstationen haben während des Jahres 1865 zusammen 5,936 Privatdepeschen befördert.

VI. „Verschiedenes“. Die unter diesem Titel in die Rechnung aufgenommenen Ausgaben belaufen sich auf Fr. 49,342. 02 (gegenüber Fr. 32,095. 89 im Vorjahre). Hierin ist vor Allem die dem Bunde im Berichtsjahre entrichtete Konzessionsgebühr für das vorausgegangene Jahr mit Fr. 18,500 enthalten. Die Mehrausgaben dieses Titels wurden hauptsächlich durch das eidgenössische Schützenfest in Schaffhausen veranlaßt.

Die „Totalausgaben für den Bahnbetrieb“ (einschließlich der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Regensberger Bahn) erzeugen in Vergleichung mit den Gesamtbetriebs-Ausgaben des vorangegangenen Jahres, in welchem neben der Nordostbahn nur die Zürich=Zug=Luzerner Bahn, und auch letztere bloß während 7 Monaten, im Betriebe war, folgendes Ergebnis:

	1864.	1865.
im Ganzen	Fr. 2,503,657. 54	Fr. 2,811,263. 39
auf einen Tag	„ 6,840. 59	„ 7,702. 09
„ „ Kilometer Bahnlänge	„ 11,564. 27	„ 10,926. 01
„ „ Tag und einen Kilometer	„ 31. 59	„ 29. 93
„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 2. 36	„ 2. 25
„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 08.59	„ —. 08.51

Der bisherigen Uebung gemäß lassen wir am Schlusse dieser Abtheilung unseres Berichtes noch einige Bemerkungen über das Versicherungswesen und die im Laufe des Jahres auf der Bahn stattgehabten Unfälle folgen.

Affekuranz. Die Versicherung umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a) im Kanton Zürich	Fr. 2,435,350 —	
b) „ „ Thurgau	„ 665,300 —	
c) „ „ Schaffhausen	„ 144,450 —	
d) „ „ Aargau	„ 539,500 —	
e) „ „ Zug	„ 160,600 —	
f) „ „ Luzern	„ 35,500 —	
		Fr. 3,980,700 —
	Uebertrag .	Fr. 3,980,700 —

	Uebertrag .	Fr. 3,980,700 —
2.	Für Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	„ 5,597,291 —
3.	„ Brennmaterial und Magazinorräthe	„ 625,280 —
4.	„ Güter auf Lager	„ 9,244,000 —
5.	„ Güter im Transport begriffen	„ 1,500,000 —
6.	„ Mobiliar in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und in den Werkstätten	„ 1,163,288 —
	Total .	Fr. 22,115,559 —

Ueberdieß waren die im Kaufhause in Zürich befindlichen Güter mit Fr. 500,000 versichert.

In Vergleichung mit den Versicherungsbeträgen des vorausgegangenen Jahres ist auch in diesem Berichtsjahre wieder eine belangreiche Erhöhung einzelner Versicherungssummen eingetreten, welche theils von der Ausdehnung des Bahnnetzes durch Eröffnung der Bülach-Regensberger Bahn, theils von der Vergrößerung der Versicherungssumme für Güter auf Lager herrührt.

Unfälle. Im verflossenen Jahre hatten wir leider eine größere Anzahl von Unfällen auf der Bahn zu beklagen. Am 3. Februar fand in der Nähe der Mannenberger Brücke zwischen Effretikon und Kemptthal, in Folge des Bruches einer Kuppelung, die Trennung eines Güterzuges statt. Die abgetrennte hintere Abtheilung des Zuges kam rückwärts in Bewegung und gerieth, bei dem starken Gefälle dieser Strecke, in so raschen Lauf, daß sie, in dem Bahnhofe Winterthur angelangt, daselbst durch ihren heftigen Anprall an andere Wagen nicht nur diese zertrümmerte, sondern selbst auch fast gänzlich zerstört wurde. Ein Kondukteur, der auf dieser Zugsabtheilung sich befunden hatte, sowie ein Bahnwärter, welcher unterwegs, zum Anziehen der Bremsen, auf einen der Wagen gesprungen war, wurden dabei erheblich beschädigt. Ersterer ist glücklich wiederhergestellt, letzterer aber bald darauf an den Folgen der Verletzungen gestorben. — Am 7. April ist auf der Station Hedingen eine Frau verunglückt. Dieselbe befand sich im Zuge und öffnete im Augenblicke der Einfahrt desselben auf die Station, als das Zugspersonal mit dem Bremsen beschäftigt war, eigenmächtig die Thüre, trat auf die Plattform hinaus und gerieth auf unerklärliche Weise derart unter den Zug, daß ihr beide Beine abgedrückt wurden. — Am 6. Juni hat sich ein Güterverlader im Bahnhofe Zürich beim Schieben eines Wagens in den Schuppen so verletzt, daß er bald darauf im Kantonspital gestorben ist. — Am 27. Juni wurde bei Holderbank eine geistesranke Frau, indem dieselbe bei geschlossenen Barrieren die Ueberfahrt noch vor Ankunft des Zuges passieren wollte, von demselben überfahren und getödtet. — Am 2. Juli wurde auf der Turgi-Waldshuter Linie ein Bahnwärter von der Lokomotive erfaßt und weggeschleudert. Derselbe starb noch am gleichen Tage an den Folgen der erhaltenen Verletzungen. — Am 7. Juli verunglückte im Bahnhofe Turgi beim Verschieben eines Bahnzuges ein Wagenwärter, der an den dabei erhaltenen Verletzungen starb. — Am 9. Juli wurde unterhalb des Bahnhofes Zürich ein Unbekannter, der sich ohne Zweifel absichtlich auf die Schienen gelegt, überfahren und getödtet. — Desselben Tages wurde bei Hettlingen ein ehemaliger

Polizeioldat der Stadt Zürich todt auf den Schienen gefunden. Wie die obwaltenden Umstände schließen ließen, hatte derselbe den Tod freiwillig gesucht. — Am 13. Juli wurde zwischen Källwangen und Baden ein Unbekannter vom Zuge überfahren und getödtet. Derselbe hatte sich vorher eine Stichwunde beigebracht und also den Tod offenbar absichtlich gesucht. — Am 10. August verunglückte auf dem Bahnhofe Zürich ein Maschinenputzer, welcher nach der erforderlich gewordenen Amputation des rechten Armes und des rechten Beines gestorben ist. — Am 17. August wurde im Tunnel bei Derlikon ein Bahnarbeiter, in Folge eigener Unachtsamkeit, durch einen Zug der Vereinigten Schweizerbahnen überfahren und getödtet. — Am 16. September wurde bei Frauenfeld ein alter Mann, welcher bei geschlossenen Barrieren die Bahn noch vor Ankunft des Bahnzuges überschreiten wollte, von demselben erfaßt und getödtet. — Am 21. Oktober gerieth auf der Station Remythal ein Passagier beim Aussteigen aus dem Wagen durch eigenes Verschulden zwischen denselben und die Rampe, wobei er so erheblich verletzt wurde, daß er an den Folgen der erhaltenen Wunden und nach vorgenommener Amputation eines Armes im Spital starb. — Am 29. Oktober wurde der bei der Hauptüberfahrt zwischen Brugg und Schinznach stationirte Bahnwärter ohne Zweifel im Augenblicke, wo er von seiner Wärterhütte aus auf seinen Posten eilen wollte, von der Lokomotive des ankommenden Zuges überrascht und getödtet. — Am 9. November wurde ein Bahnwärter auf der Thurbrücke bei Andelfingen vom Zuge überfahren und getödtet. Aus dem Ergebnisse der Untersuchung zu schließen, ist dieses Unglück ganz unzweifelhaft durch eigenes Verschulden des Betreffenden herbeigeführt worden.

Von den acht Unglücksfällen, welche Bahnangestellte betroffen haben, sind sieben durch das eigene Verschulden der letztern veranlaßt worden. Fünf der verunglückten Angestellten waren Mitglieder der Unterstützungskasse und folglich auch der schweizerischen Rentenanstalt; drei hingegen, als bloß im Taglohn gestandene Arbeiter, waren nur der Krankenkasse zugetheilt. Die Hinterlassenen der erstern erhielten die mit der Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge, und überdieß genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse. Den Hinterlassenen der drei Arbeiter, welche nur der Krankenkasse zugetheilt waren, wurden aus der letztern, beziehungsweise aus der Bahnkasse angemessene Unterstützungsbeiträge verabreicht.

Es erübrigt uns noch, der Betriebsthätigkeit der beiden Hülfsanstalten unserer Bahnunternehmung, der Dampfschifffahrtsanstalt auf dem Bodensee und der Werkstätte zu erwähnen.

a) Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Wie im Vorjahre, so wurden auch im Berichtsjahre mittelst unserer Boote regelmäßige tägliche Dampfbootkurse zwischen Romanshorn und den Seestationen Konstanz, Friedrichshafen, Lindau Bregenz und Rorschach ausgeführt.

Ueber den Verkehr, die Einnahmen und Ausgaben der Dampfschifffahrtsanstalt lassen wir nachstehende Uebersichten folgen.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	1864.					1865.				
	Transport-Quantitäten.		Einnahmen.			Transport-Quantitäten.		Einnahmen.		
	Personen.	Prozent.	Fr.	Gts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr.	Gts.	Prozent.
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt I. Platz	17,233	25.0	38,610.	78		20,159	25.5	40,075.	12	
" " II. "	36,462	52.8	44,042.	98		44,725	56.6	47,164.	39	
Hin- u. Rückfahrt I. "	1,327	1.9	2,407.	53		1,533	1.9	2,611.	87	
" " II. "	7,844	11.4	8,669.	56		5,409	6.9	6,062.	95	
Abonnements I. "	1,007	1.5	1,188.	57		1,077	1.4	908.	24	
" " II. "	5,139	7.4	5,128.	95		6,081	7.7	5,534.	76	
Total	69,012	100	100,048.	37	36.5	78,984	100	102,357.	33	32.6
II. Gepäcktransport.	Zentner.					Zentner.				
	3,129		1,325.	18	0.5	3,013		1,273.	22	0.4
III. Viehtransport.	Stücke.					Stücke.				
Klasse a, Pferde	115	1.8	8,687.	21		83	1.9	5,126.	30	
" b, schweres Vieh	2,399	36.9				1,505	34.3			
" c, leichtes "	2,608	40.2				1,569	35.8			
" d, Schweine	397	6.1				316	7.2			
" e, Kälber, Schafe, Ziegen	699	10.8				541	12.3			
Hunde	275	4.2		371	8.5					
Total	6,493	100	8,687.	21	3.1	4,385	100	5,126.	30	1.6
IV. Equipagentransport.	Stücke.					Stücke.				
I., II. und III. Klasse	12		91.	18	0.1	11		65.	28	0.1
V. Gütertransport.	Zentner.					Zentner.				
Eilgut	16,720	1.8	157,945.	15		17,797	1.5	199,475.	42	
Gewöhnliches Gut	330,286	34.6				315,278	26.4			
Güter der Ausnahmeklasse	606,829	63.6				859,563	72.1			
Total	953,835	100	157,945.	15	57.7	1,192,638	100	199,475.	42	63.5
VI. Verschiedenes.										
Schlepp- u. Flößerlöhne u. Total	—	—	5,758.	86	2.1	—	—	5,621.	65	1.8
Gesamt=Total	—	—	273,855.	95	100	—	—	313,919.	20	100

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

	1864.	1865.
Für einen Reisenden	Fr. 1. 45	Fr. 1. 30
„ „ Zentner Gepäck	„ —. 42	„ —. 42
„ ein Stück Vieh	„ 1. 34	„ 1. 17
„ eine Equipage	„ 7. 59	„ 5. 93
„ einen Zentner Güter	„ —. 17	„ —. 17

Die aus obiger Zusammenstellung ersichtliche Mehreinnahme im Güterverkehre ist hauptsächlich dem gesteigerten Getreideverkehre, sowie bedeutenden Transporten von Faßdaubenholz aus Ungarn zu verdanken.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	1864.			1865.		
	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
1. Besoldung des Administrationspersonals	12,781	50	5.6	13,065	10	5.4
2. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	61,323	07	27.0	68,404	05	28.5
3. Bekleidung desselben	1,951	18	0.9	2,516	91	1.1
4. Bureaubedürfnisse, Druckkosten etc.	2,286	82	1.0	2,579	27	1.1
5. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial	85,352	39	37.6	99,783	02	41.6
6. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe	37,487	93	16.5	19,792	38	8.2
7. Affekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter	2,505	40	1.1	2,705	40	1.1
8. Verschiedenes	23,420	48	10.3	31,236	38	13.0
Total	227,108	77	100	240,082	51	100

Die Mehrauslagen an Besoldungen, Brennmaterial etc. finden in den Mehrleistungen im Fahr- dienste in Folge des gesteigerten Waarenverkehrs ihre Begründung. Für den Unterhalt der Schiffe verminderten sich dagegen die Ausgaben nahezu um die Hälfte des vorjährigen Betrages.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1864.					1865.				
	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	
Einnahmen . . .	273,855	95	2	86	—	313,919	20	3	15	—
Ausgaben . . .	227,108	77	2	37	83	240,082	51	2	41	76
Netto-Ertrag .	46,747	18	—	49	17	73,836	69	—	74	24

Dieses Ergebnis kann im Allgemeinen als ein befriedigendes bezeichnet werden, namentlich wenn in Betracht gezogen wird, daß die Entschädigung der eidgenössischen Postverwaltung für die postalischen Transporte auf dem Bodensee im Betrage von Fr. 20,000 jährlich nicht mehr geleistet wird, während uns die Transportlast selbst unverändert geblieben ist. Der Netto-Ertrag pro 1865 übersteigt denjenigen pro 1864 um Fr. 27,089. 51 und denjenigen pro 1863 (in welchem Jahre die Postentschädigung noch für 10 Monate in Einnahme gefallen ist) um Fr. 1,711. 74.

Das Betriebsmaterial bestand, wie im Vorjahre, aus 6 Dampfbooten mit zusammen 250 Pferdekraften und 4,600 Zentner Tragfähigkeit und aus 3 Schleppbooten mit zusammen 4,800 Zentner Tragfähigkeit. Die Anschaffung eines vierten Schleppbootes von gleicher Konstruktion, wie die Boote „Winterthur“ und „Frauenfeld“, ist mit Rücksicht auf das vorhandene Bedürfnis gegen Ende des Berichtsjahres angeordnet worden.

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

		1864.	1865.
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	95,879	99,534
und zwar in	Zeitstunden	5,558.5	5,969.5
Auf eine Zeitstunde kommen somit durchschnittlich	Kilometer	17.26	16.65
Schleppboote. Es wurden solche befördert auf einer Strecke			
von zusammen	„	19,413	26,715
Verbrauch an Brennmaterial und dazugehörige Kosten:			
Holz	Kubikfuß	6,768	6,408
Steinkohlen	Zentner	51,726	55,924
Totalverbrauch, bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen			
(1 Kubikfuß Holz gleich 10 Pfd. Kohlen gerechnet) .	„	52,403	56,565
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	54.6	56.8
„ „ „ Zeitstunde	„	942	947.5

		1864.	1865.
Kosten für Brennmaterial, im Ganzen	Franken	78,043.23	92,688.98
„ „ „ per Kilometer	Centimes	81.39	93.12
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	14.04	15.53
Verbrauch an Schmiermaterial und daherige Kosten:			
Del und Talg, im Ganzen	Pfund	6,185	5,641
„ „ „ per Kilometer	„	0.064	0.057
„ „ „ „ Zeitstunde	„	1.113	0.945
Kosten für Schmiermaterial, im Ganzen	Franken	3,692.07	3,192.53
„ „ „ per Kilometer	Centimes	3.85	3.21
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	0.66	0.53
Unterhaltungs- und Reparaturkosten:			
im Ganzen	Franken	37,487.93	19,792.38
per Kilometer	Centimes	39.09	19.89

Die Kosten für einen neuen Holzbau an dem Dampfboot „St. Gallen“ sind aus dem Reservefond bestritten worden und daher in obigen Reparaturkosten nicht inbegriffen.

Mit der Dampfbootverwaltung für den Untersee und Rhein ist im Berichtsjahre eine Vereinbarung betreffend gegenseitige Uebernahme und Weiterbeförderung von Gütern aus dem Ober- nach dem Untersee und Rhein und vice versa auf Grund direkter Tariffäge getroffen worden, welche Vereinbarung mit dem 1. November in Kraft erwachsen ist. In unsern Beziehungen zu den übrigen Dampfsschiffahrtsanstalten ist keine Veränderung eingetreten.

Die Transportgüter waren wie früher mit einer Summe von Fr. 150,000 versichert.

In unserm Geschäftsberichte pro 1863 erwähnten wir, daß nach dem Austritte des frühern Dampfbootverwalters dessen Funktionen provisorisch der Bahnhof=Inspektion Romanshorn übertragen worden seien. Seither ist es möglich geworden, die vakante Stelle durch eine geeignete Persönlichkeit wieder definitiv zu besetzen. Es wurde nämlich Herr Anton Poll, Sekretär bei der königlich bayerischen Dampfbootverwaltung in Lindau, zum Dampfbootverwalter der Nordostbahn gewählt und in Folge dessen konnte mit 1. Juli 1865 die Bahnhof=Inspektion Romanshorn, ihrem Wunsche gemäß, der auf den Dampfbootbetrieb bezüglichen Obliegenheiten wieder enthoben werden.

Ueber den Personalbestand der Dampfsschiffahrtsanstalt gibt der am Schlusse des Berichtes beigefügte allgemeine Personal=Etat der Nordostbahn näheren Aufschluß.

b) Werkstätte.

Außer der Bewerfstellung der gewöhnlichen Reparaturen an Lokomotiven und Wagen wurden im Laufe des Berichtsjahres in unserer Werkstätte die zwei bereits im Vorjahre in Angriff genommenen, für die Bülach=Regensberger-Bahn bestimmten Lendermaschinen gänzlich vollendet und zwei weitere gleiche Maschinen, und zwar die eine für dieselbe Bahnunternehmung und die andere zur Verwendung

im Bahnhofsdienste, geliefert, ferner eine Anzahl Güter- und Personenwagen umgeändert und erneuert, sowie die auf der Nordostbahn und der Bülach-Regensberger Bahn eingelegten Weichen angefertigt. Endlich besorgte die Werkstätte den Umbau des Dampfbootes „St. Gallen“. Die Zahl der Werkstätte- arbeiter betrug 217 (gegenüber 210 im Vorjahre).

Der Rechnungs=Abschluß der Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

	1864.	1865.
Einnahmen . . .	Fr. 1,010,678. 22	Fr. 1,057,268. 48
Ausgaben . . .	„ 906,450. 55	„ 955,366. 92
Netto=Ertrag . . .	Fr. 104,227. 67	Fr. 101,901. 56

Wir lassen endlich noch eine Uebersicht des Personalbestandes, sowie eine summarische Zusammen- stellung des Rechnungsergebnisses der Unterstützungs- und der 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.		III. Expeditions- und Fahrdienst.	
Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . .	13	1. Abtheilung.	
Hauptkassier und Gehülfen	3	Betriebs=Chef	1
Revisor nebst Gehülfen	5	Betriebs=Inspektor	1
Betriebs=Kontroleur und Gehülfen . . .	31	Inspektor für den Gütertransport . . .	1
Materialverwaltung	10	Telegraphen=Inspektor	1
Abwarte der Centralbüreaux	4	Büreau des Betriebs=Chefs	2
	66	Büreau des Betriebs=Inspektors und Wagen=	
		Kontrolle	8
II. Bahnunterhaltung.		Bahnhofvorstände und deren Gehülfen . .	11
Bahnbetriebs=Ingenieur und Adjunkt . . .	2	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	27
Büreau des Bahnbetriebs=Ingenieurs . . .	8	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen	
Bauführer	3	und Frachtenbezüger	98
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . .	16	Portiers, Abwarte und Nachtwächter . . .	34
Bahnwärter	350	Stationseinnehmer und Gehülfen	60
	379	Uebertrag	244

	Uebertrag	244
Telegraphisten		8
Gepäckträger		20
Arbeiter für Güterverladung, inclusive Camionneurs		276
Oberzugführer		1
Zugführer und Kondukteurs		86
Wagenmeister und Oberwagenwärter		4
Wagenkontroleurs		7
Wagenauffeher, Wagenwärter und Bremser		53
Billetdrucker		2
		<u>701</u>

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Zeichner, Werkstättebuchhalter und Gehülffen nebst Abwart	11
Werkführer	3
Lokomotivführer	36
Heizer	34
Lokomotivputzer und Wagenwäscher	36
	<u>121</u>

Total: **1,267** (gegen 1,182 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge 4.8 Angestellte.

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Steuermänner und Schleppschifführer	7
Buchhalter	1	Maschinisten	5
Expedienten	5	Heizer	9
Büreaudiener	1	Matrosen	11
Kapitaine und Schiffsführer	5		

Zusammen **45** Angestellte.

2. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a) Unterstützungs-kasse.

Am 31. Dezember 1864 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 191,956. 95

Im Jahre 1865 kamen an Einnahmen hinzu:

Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 28,262. 47
Kapitalzinsen, Bußen, Erlös von gefundenen Gegen- ständen u.	„ 19,386. 31
	<u>„ 47,648. 78</u>
Gesamteinnahme	Fr. 239,605. 73

Die Ausgaben bestehen in:

Jahresprämien an die Schweizerische Rentenanstalt	Fr. 15,625. 98
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an aus- getretene Angestellte	„ 1,728. 86
Uebertrag	Fr. 17,354. 84
	<u>Fr. 239,605. 73</u>

Uebertrag	Fr. 17,354. 84	Fr. 239,605. 73
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten	„ 2,773. 93	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge	„ 4,292. 17	
Verschiedenes	„ 90. 05	
		<u>„ 24,510. 99</u>

Bestand am 31. Dezember 1865 Fr. 215,094. 74

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 965 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Der schweizerischen Rentenanstalt, bei welcher die sämtlichen Mitglieder dieser Kasse auf's Ableben versichert sind, war für das Jahr 1865 eine Prämie von Fr. 15,625. 98, wie die Ausgaben es ausweisen, zu entrichten, während jene Anstalt im Berichtsjahre in 15 Todesfällen auf Grund der betreffenden Policen eine Versicherungssumme von Fr. 8,758 ausbezahlt hat. Im Jahre 1864, mit welchem der mit der schweizerischen Rentenanstalt für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossene Vertrag in's Leben getreten ist, erreichte die Jahresprämie die Summe von Fr. 14,738. 25, und es beliefen sich hinwieder die von der Rentenanstalt an die Hinterlassenen von acht im Laufe des Jahres 1864 verstorbenen Angestellten bezahlten Versicherungsbeträge auf Fr. 4,324.

b) Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1864 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 18,124. 36
Im Jahre 1865 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bußen) hinzu	„ 10,935. 34
	<u>Gesamteinnahme Fr. 29,059. 70</u>

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ziehen sich davon ab mit	„ 10,317. 93
--	--------------

Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung Fr. 18,741. 77

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 570 Personen Mitglieder der Krankenkasse. Bekanntlich gehören alle im Taglohne angestellten Arbeiter und Bediensteten derselben an.

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Das Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich, wenn bei den Einnahmen, wie früher, der Saldo-Vortrag, der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes, sowie die Erträgnisse unserer Beteiligungskapitalien bei den Linien Zürich-Zug-Luzern und Büsach-Regensberg außer Acht gelassen und von dem Ertrage des Interessen-Conto nur die auf die Betriebsgelder fallende Quote in Rechnung gebracht wird und endlich bei den Ausgaben die Entschädigungen für die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Büsach-Regensberg abgezogen werden, folgendermaßen:

1864.		1865.			
Fr. 5,485,621. 93	.	.	Einnahmen	Fr. 5,890,567. 24	
„ 2,193,324. 23	.	.	Ausgaben	„ 2,265,015. 41	
<hr/>		<hr/>			
Fr. 3,292,297. 70	.	.	Reinertrag	Fr. 3,625,551. 83	
60.02 %		Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme		61.55 %	
Fr. 18,490. 43	.	.	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 20,368. 26	
„ 9,019. 81	.	.	„ „ Betriebstag	„ 9,933. 01	
„ 50. 66	.	.	„ „ Tag und Bahnkilometer	„ 55. 80	
„ 3. 54	.	.	„ „ Lokomotivkilometer	„ 3. 59	
„ —. 12.40	.	.	„ „ Wagenachsenkilometer	„ —. 12.60	

Die gesammte Reineinnahme des Jahres 1865 beläuft sich mit Einschluß des Saldo-Vortrages von 1864, des Netto-Ertrages der Dampfboote, des ganzen Ertrages der Zinse für ausgeliehene Gelder, sowie der Renten der Betheiligungskapitalien bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg auf die Summe von Fr. 4,006,608. 29 und beträgt somit Fr. 432,603. 11 mehr als diejenige des Vorjahres. Es ist dagegen die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen von Fr. 1,224,481. 87 auf Fr. 1,358,301. 80, also um Fr. 133,819. 93 gestiegen.

Der nach Abzug der Ausgaben für die Verzinsung der Anleihen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,648,306. 49 wurde gemäß dem bezüglichlichen Beschlusse des Verwaltungsrathes verwendet wie folgt:

- Fr. 2,296,640. — = 8 % des Aktien-Kapitals kamen als Dividende zur Vertheilung an die Aktionäre;
- „ 200,330. 40 = 5 % der Reineinnahme fielen in den Reserve-Conto;
- „ 151,336. 09 wurden der Betriebsrechnung des Jahres 1866 gutgeschrieben.

Der Reserve-Conto hat mit 31. Dezember 1865 einen Bestand von Fr. 2,170,175. 76 erreicht.

V. Bahnbau.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich nahm unsere Thätigkeit während des Berichtsjahres in erheblichem Maasse in Anspruch.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte einläßlich beschriebenen Baupläne für das neue Aufnahmsgebäude mit Einsteighalle haben die nach Mitgabe des Gesetzes betreffend eine Bauordnung erforderliche Genehmigung des Lit. Stadtrathes Zürich erhalten und ebenso haben die mit dieser Behörde in Betreff der Ueberlassung von Materialablagerungs- und Arbeitsplätzen für die Dauer der Bauzeit gepflogenen Unterhandlungen ihren Abschluß erreicht.

Es gelangten sodann die Grab-, Maurer-, Steinmetz- und Verputzarbeiten des Aufnahmsgebäudes mit Einsteighalle und des neuen definitiven Güterschuppens zur Ausschreibung, worauf der Zuschlag