Neunter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1862 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor(en): **Escher, A.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **9 (1861)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-730434

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Neunter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1862

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.

Zürich,
Druck von Orell, Füßli und Comp.
1862.

Tit.!

Die unterzeichnete Direktion beehrt sich anmit, ihren neunten, das Jahr 1861 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung vorzulegen.

Bevor sie auf eine Darstellung ihrer Thätigkeit eintritt, welche das eigentliche Nordostbahnnetz d. h. diejenigen Eisenbahnlinien, bei deren Bau und Betrieb die Nordostbahngesellschaft allein betheiligt ist, beschlagen hat, glaubt sie, ihrer Bestrebungen Erwähnung thun zu sollen, welche darauf gerichtet waren, die Begründung einer Zürich, Zug und Luzern in direkte Verbindung bringenden Eisenbahn zum Gegenstande einer gemeinschaftlichen Unternehmung der Kantone Zürich, Luzern und Zug und der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft zu machen. Die daherigen Unterhandlungen sind zwar im Laufe des Berichtsjahres zum Abschlusse gebracht worden. Die endgültige Genehmigung der aus denselben hervorgegangenen Verträge nebst ihren Beilagen erfolgte aber erst im Anfange des gegenwärtigen Jahres. Wir haben Ihnen über die Entstehung und den Inhalt derselben in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. Januar dieses Jahres die erforderlichen einläßlichen Mittheilungen gemacht. Die Berichterstattung über unsere weitern auf die Eisenbahn-Unternehmung Zürich-Zug-Luzern bezüglichen Verrichtungen und die Rechnung über diese Unternehmung werden wir, da die Nordostbahngesellschaft nicht allein bei derselben betheiligt ist, in Zukunft jeweilen als Beilagen unsern Geschäftsberichten und Rechnungen anzufügen haben.

Nach dieser Mittheilung, zu welcher wir uns vorab veranlaßt sehen mußten, gehen wir nunmehr zur Berichterstattung über unsere während des verflossenen Jahres der Nordostbahnunternehmung gewidmete Thätigkeit über. Behufs leichterer Orientirung theilen wir auch dießmal unsere Darstellung in die gleichen Abschnitte, welche wir in den bisherigen Geschäftsberichten zur Anwendung zu bringen gewohnt waren.

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

Die Frage der Aufstellung eines einheitlichen Transportreglementes für den direkten Schweizerischen Eisenbahnverkehr hat endlich im Laufe des Berichtsjahres eine befriedigende Lösung gefunden, indem die Schweizerischen Bahnverwaltungen, wie wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte andeuten konnten, sich unter einander verständigt haben, die reglementarischen Bestim-

mungen der am 15. Juni 1860 für den internen Verkehr der Nordostbahn in Kraft getretenen neuen „Transportordnung" für den direkten Schweizerischen Verkehr zu adoptiren. In Folge dieser Verständigung ist nunmehr im verflossenen Monate ein „Transport-Reglement für den direkten Verkehr der Schweizerischen Eisenbahnen" in's Leben getreten, welches hinsichtlich des reglementarischen Theils in allen wesentlichen Punkten mit der eben erwähnten Transportordnung unserer Bahn identisch ist und von Seiten der Verwaltung der Franco-Suisse- und derjenigen der Westbahn für deren internen Verkehr angenommen wurde. Gleichzeitig wurde auch eine unter den Bahnverwaltungen vereinbarte einheitliche Waaren-Klassifikation in Kraft gesetzt, welche dem Publikum vielfache und theilweise sehr erhebliche Taxerleichterungen gewährt. Mit Ausnahme der Verwaltungen des Jura Industriel und der Ligne d'Italie sind die Verwaltungen der sämmtlichen zur Zeit im Betriebe stehenden Schweizerischen Bahnen jenem Reglemente für den direkten Verkehr beigetreten und es ist nicht daran zu zweifeln, daß die beiden so eben genannten Bahnverwaltungen ihren Beitritt ebenfalls erklären werden. Es bestehen demnach in Folge freier Entschließung der betreffenden Bahnverwaltungen nicht bloß für den direkten Verkehr zwischen den Schweizerischen Eisenbahnen, sondern auch für den internen Verkehr der meisten derselben gleichlautende Transportvorschriften und übereinstimmende Waaren-Klassifikationen. Muß vom Standpunkt des allgemeinen Verkehres aus die einheitliche Gestaltung der Transport-Bestimmungen an sich schon als ein wesentlicher Fortschritt angesehen werden, so ist dieses noch in höherm Maaße der Fall in Hinsicht auf den Inhalt dieser Bestimmungen, indem durch dieselben nunmehr die Transportverhältnisse der Schweizerischen Eisenbahnen auf einer liberalen, allen irgend berechtigten Anforderungen entsprechenden Grundlage fest geordnet sind. Das in dieser Beziehung erzielte Resultat darf um so eher als ein sehr erfreuliches bezeichnet werden, als die Uebelstände, die vorher beim Schweizerischen Eisenbahntransporte gewaltet, das Verkehr treibende Publikum und die öffentliche Presse fortwährend lebhaft beschäftigt hatten und auch wiederholt zum Gegenstande von Beschwerden bei den eidgenössischen Räthen gemacht worden waren.

Der Bundesrath hat die von der Nordostbahn-Gesellschaft für den regelmäßigen periodischen Personentransport im Jahre 1861 zu bezahlende Konzessionsgebühr auf Frkn. 18,500 (Frkn. 500 per Stunde von einer Wegstrecke von 37 Stunden) festgesetzt. Für das Jahr 1859 betrug die Konzessionsgebühr Frkn. 8,500 (Frkn. 250 per Stunde von einer Wegstrecke von 34 Stunden) und für das Jahr 1860 Frkn. 14,800 (Frkn. 400 per Stunde von einer Wegstrecke von 37 Stunden). — Gemäß den Bestimmungen der Bundesbeschlüsse betreffend Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn beträgt die für das Jahr 1861 bezogene Konzessionsgebühr das Maximum, welches der Bundesrath zu fordern berechtigt ist. Es kann daher eine weitere Steigerung dieser Konzessionsgebühr im Verfolge nicht eintreten.

Im Laufe des Berichtsjahres haben wir nebst den Verwaltungen der Centralbahn, der Westbahn und der Franco-Suisse-Bahn einen Vertrag betreffend den Transport und die Lieferung der Bahnpostwagen mit dem Eidg. Postdepartemente abgeschlossen. Bis zu diesem Vertrage hatte die Eidg. Postverwaltung achträdrige Bahnpostwagen geliefert und für die Behandlung und Reinigung derselben, sowie für das Schmieren der Achsen 1 Cent. per Achse und durchlaufene

Bahnstunde bezahlt. Nothwendig gewordene Reparaturen an diesen Wagen waren von den Bahnverwaltungen gegen Rückerstattung der darüber erlaufenen Kosten besorgt worden. Die wesentlichsten Bestimmungen des neuen Vertrages sind folgende: Die erwähnten vier Bahngesellschaften liefern der Eidg. Postverwaltung 12 vierrädrige Postwagen zum Preise von Frkn. 6300 per Stück. Für die Lieferung und Unterhaltung dieser Wagen bezahlt die Postverwaltung den Bahngesellschaften einen jährlichen Pachtzins von Frkn. 630 per Stück. Die letztern verpflichten sich, der Postverwaltung auf ihr Verlangen unter den gleichen Bedingungen noch weitere 6 Wagen zu liefern. Die Zahl der in Reserve befindlichen Wagen soll 1/3 derjenigen betragen, welche im regelmäßigen Dienste kursiren. Die Postverwaltung bezeichnet die Bahnzüge, mit welchen Postwagen laufen sollen. Die Beförderung mehr als eines Postwagens in einem Bahnzuge darf nicht verlangt werden. Die Postverwaltung macht sich verbindlich, ohne dringendes Bedürfniß eine Bahnlinie nicht mehr als zwei Male täglich in einer Richtung durch Postwagen befahren zu lassen. Für diejenigen Leistungen, zu welchen die Bahngesellschaften nach dem betreffenden Bundesgesetze nicht verpflichtet sind, wie Reinigen, Remisiren, Schmieren u. s. f., bezahlt ihnen die Postverwaltung 1 Cent. per Achse und durchlaufene Bahnstunde. Die Bahngesellschaften übernehmen keine Verantwortlichkeit für das richtige Auf- und Abgeben der Posteffekten, haften dagegen nach den Bestimmungen des Transportreglementes für Verluste oder Beschädigungen. Der Vertrag bleibt bis Ende 1869 in Kraft. Von diesem Zeitpunkte an steht beiden Kontrahenten ein jederzeitiges halbjährliches Kündungsrecht zu. Würde die Postverwaltung andere als zweiachsige Bahnpostwagen auf den Linien der betreffenden Gesellschaften kursiren lassen, so erwerben die letztern in Folge dessen das Recht, den Vertrag aufzuheben. Nach Auflösung desselben, aus welchem Grunde sie auch erfolgen mag, hat die Postverwaltung die vorhandenen Bahnpostwagen nach ihrem dannzumaligen Werthe zu übernehmen. — In einer besondern Uebereinkunft haben sich sodann diejenigen Eisenbahngesellschaften, welche den eben erwähnten Vertrag mit dem Eidg. Postdepartemente abgeschlossen, dahin unter sich geeinigt, daß die aus diesem Vertrage für die Bahngesellschaften erwachsenden Kosten und Einnahmen unter dieselben nach Verhältniß der Kilometerzahl ihrer Bahnnetze vertheilt werden sollen, jedoch mit der Modifikation, daß von den 2 Centimes, welche die Postverwaltung den Eisenbahngesellschaften per zweiachsigen Wagen und durchlaufene Bahnstunde zu bezahlen hat, die Hälfte denjenigen Bahnverwaltungen, welche das Reinigen und Schmieren der Wagen besorgten, zukommen, die andere Hälfte unter sämmtliche Bahngesellschaften nach Verhältniß der Strecken, welche die Wagen auf den Bahnnetzen derselben durchlaufen haben, vertheilt werden soll.

Das Eidg. Postdepartement beabsichtigt, die Telegraphenlinien in der Art umzubauen, daß eiserne, auf steinernen Sockeln ruhende Stangen an die Stelle der hölzernen treten sollen. Bei den daherigen von dem Postdepartemente mit uns angeknüpften Unterhandlungen glauben wir, ohne dem Vorhaben desselben irgendwie entgegenzutreten, hinwieder darauf hinwirken zu sollen, daß für die Bestandtheile der neuen Leitungen Normalien aufgestellt werden, welche vom Standpunke der Sicherheit des Bahnbetriebes aus die erforderlichen Garantieen darzubieten geeignet sind.

Ein von dem Bundesrathe den Eidg. Räthen unterbreiteter Entwurf zu einem Bundesgesetze über die Eisenbahn- und konzessionirten Privattelegraphen beruht vornehmlich auf dem Bestreben, die Telegraphen der Eisenbahnverwaltungen auch dem Publikum zugänglich zu machen. Wenn wir auch von der Ansicht ausgehen, daß die Eisenbahngesellschaften zur Realisirung dieses Zweckes nach Thunlichkeit hülfreiche Hand bieten sollen, so halten wir auf der andern Seite dafür, daß sie nicht bloß berechtigt, sondern auch, und zwar vor Allem dem Publikum gegenüber, verpflichtet sind, diese Handbietung nur soweit eintreten zu lassen, als dadurch der Telegraphendienst für die Bedienung der Eisenbahn in keiner Weise gehemmt und somit die Sicherheit des Bahnbetriebes nicht gefährdet wird. Sachbezügliche Verhandlungen, welche, der Berathung des Gesetzesentwurfes im Schooße der Bundesversammlung vorgängig, zwischen dem Eidg. Postdepartement und den Eisenbahngesellschaften Statt finden sollen, werden, wie wir hoffen zu dürfen glauben, eine Verständigung herbeiführen, welche den allseitigen dabei in Betracht kommenden Rechten und Interessen gebührende Rechnung tragen wird.

Das Eidg. Zollniederlagshaus in Zürich befindet sich immer noch im Kaufhause, somit in erheblicher Entfernung von dem Bahnhofe. Es wurde zu einer Zeit dort eingerichtet, als die Eisenbahn sich nicht weiter als bis Baden erstreckte und auf derselben noch kein Waarenverkehr Statt fand. Bei den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen erscheint die Verlegung des Zollniederlagshauses in den Bahnhof als ein dringendes Bedürfniß. Zum Zwecke der Bewerkstelligung dieser Verlegung haben im Laufe des Berichtsjahres zwischen dem Eidg. Handels- und Zolldepartemente und uns Unterhandlungen Statt gefunden, welche zum Abschlusse eines Vertrages führten. Gemäß demselben soll das Eidg. Zollniederlagshaus in den für Lagerung von Waaren bestimmten Magazinen, welche wir in dem Vorbahnhofe zu erbauen gedenken, eingerichtet werden. Das Eidg. Handels- und Zolldepartement bezahlt uns für den von ihm in Anspruch genommenen Raum einen angemessenen Miethzins. Wir bewerkstelligen den Transport der Waaren von der Bahn in das Eidg. Niederlagshaus und von dem letztern auf die Bahn oder auch auf Verlangen der Eigenthümer der Waaren in die Stadt Zürich gegen entsprechende, in dem Vertrage festgesetzte Gebühren. Dem handeltreibenden Publikum bleiben somit für die in dem Eidg. Zollniederlagshause untergebrachten Waaren, welche auf der Bahn angekommen sind und auf derselben wieder abgehen, die Camionnagegebühren von dem Bahnhofe nach der Stadt und von der Stadt nach dem Bahnhofe erspart.

Das Eidg. Militärdepartement hat im Laufe des Berichtsjahres Unterhandlungen mit den Schweiz. Eisenbahngesellschaften in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für den Fall von Kriegsgefahr oder von wirklich ausgebrochenem Kriege angeknüpft. Wir glaubten auf dieselben bereitwillig eintreten zu sollen, von der Ueberzeugung geleitet, daß, wenn dem Vaterlande Gefahr droht, von allen Seiten zur Hebung seiner Wehrfähigkeit Hand geboten werden soll. Die Vorschläge, welche den Eisenbahngesellschaften Seitens des Eidg. Militärdepartements in Sachen vorläufig gemacht worden sind, gestatten auf Grundlage derselben eine allen berechtigten Anforderungen entsprechende Verständigung in Aussicht zu nehmen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Gleichwie in frühern Jahren, so haben wir auch im Laufe des Berichtsjahres durch Abordnungen an vielen Konferenzen Theil genommen, welche Schweizerische Eisenbahngesellschaften, bald in weiterm, bald in engerm Kreise versammelt, Behufs Begründung thunlichst übereinstimmender Betriebseinrichtungen abgehalten haben. Ein Hauptergebniß dieser Konferenzen ist die bereits erwähnte Aufstellung eines einheitlichen Transport-Reglementes und einer einheitlichen Waarenklassifikation für den direkten Schweiz. Eisenbahnverkehr und die Einführung desselben Reglementes und derselben Waarenklassifikation auch für den internen Verkehr der den größten Theil des Schweiz. Eisenbahnnetzes bildenden Bahnen. Jene Konferenzen beschäftigten sich ferner mit der Vereinbarung der Fahrtenpläne im Interesse des thunlichsten Ineinandergreifens der Bahnzüge der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, mit Modifikationen in dem Taxenwesen, so weit solche als nothwendig erschienen, um die Schweiz. Eisenbahnen so viel als möglich mit denjenigen des Auslandes konkurrenzfähig zu machen, mit dem Durchlaufen des Transportmaterials von dem Gebiete einer Eisenbahngesellschaft auf dasjenige anderer, mit dem bei den verschiedenartigen Abrechnungen zwischen den einzelnen Eisenbahngesellschaften zu beobachtenden Verfahren u. s. f. In letzterer Beziehung dürfte der Erwähnung werth sein, daß der Grundstein zu der Aufstellung eines Centralabrechnungsbureau's gelegt worden ist. In Folge einleitender Verhandlungen, welche im Laufe des Berichtsjahres Statt gefunden haben, wurde nämlich letzthin von einer Konferenz fast aller Schweiz. Eisenbahngesellschaften beschlossen, einem Abrechnungsbureau die Repartition der aus dem direkten Verkehre von mindestens drei Bahnen herrührenden Transporteinnahmen unter die betreffenden Gesellschaften zu übertragen. Dabei wurde die Zuweisung weiterer Geschäfte an dieses Bureau, wie namentlich der Controle über das Durchlaufen der Personen- und Güterwagen, ausdrücklich vorbehalten. Es wurde bestimmt, daß das Bureau seinen Sitz in Zürich haben und daß es unter unserer Aufsicht stehen solle. Die Kosten des Bureau's werden von den betreffenden Eisenbahngesellschaften zu 1/3 nach Verhältniß der Kilometerzahl jeder Bahn, zu 2/3 nach Verhältniß des Antheils der einzelnen Gesellschaften an dem Ertrage des in den Geschäftskreis des Bureau's fallenden Verkehres getragen. Noch dürfte hier die geeignete Stelle für die Mittheilung zu finden sein, daß im Laufe des Berichtsjahres die Telegraphenstationen der verschiedenen Schweiz. Eisenbahnverwaltungen unter sich in direkten Verkehr gebracht worden sind, so daß nunmehr die Telegraphenlinien der sämmtlichen Schweiz. Eisenbahnen Ein einheitliches Schweiz. Bahntelegraphennetz zur Beförderung von Eisenbahndienstdepeschen bilden.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist die Meldung enthalten, daß zur Regelung aller Rechtsverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn und zur Beseitigung sämmtlicher zwischen diesen beiden Unternehmungen waltenden Anstände nur noch die Verein-

barung eines neuen, den mittlerweile eingetretenen veränderten Verhältnissen angepaßten Vertrages betreffend den Bahnhof Wallisellen erübrige. Dieser Vertrag ist nun im Laufe des Berichtsjahres abgeschlossen worden. Er beruht, abgesehen von den Bestimmungen über die Eigenthumsverhältnisse, im Uebrigen wesentlich auf denselben Grundsätzen, welche in dem Vertrage mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend den Bahnhof Winterthur Geltung erhalten haben.

Mit der Generaldirektion der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher zwischen der Nordostbahn und den rückliegenden Schweizerischen Bahnen einerseits und den Königl. Bayerischen Staatsbahnen und den rückliegenden Deutschen Bahnen anderseits ein direkter Güterverkehr, auf Grund direkter Tarife und mit direkter Kartirung, via Romanshorn begründet werden soll. Diese Einrichtung, welche von uns schon seit Jahren angestrebt worden ist, wird, wie wir hoffen, ein wichtiger Faktor für die stärkere Belebung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland und insbesondere für die Vermehrung des Transitverkehrs über unsere Bahn werden. Jene Uebereinkunft hat zwar leider noch nicht in ihrem ganzen Umfange Vollziehung finden können, dagegen ist in Folge derselben und als einleitende Maßregel in jüngster Zeit auf dem Bahnhofe in Romanshorn ein Bayerisches Abfertigungsbureau etablirt worden, welches die Vermittelung des mit direkten Frachtbriefen versehenen Güterverkehrs zwischen den Schweizerischen und den Deutschen Bahnen zu besorgen hat, so daß für diesen Verkehr jetzt schon eine Speditoren-Vermittelung nirgends mehr erforderlich ist.

Die von der Großh. Badischen Eisenbahnverwaltung gestellte Schlußrechnung über die von uns vertragsgemäß zur Hälfte zu bestreitenden Kosten der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut und die von uns angefertigte Rechnung über die bisherigen Verwendungen für den Bahnhof Schaffhausen, welche Baden uns zur Hälfte zu ersetzen hat, wogegen es wieder zur Hälfte Miteigenthum an dem Bahnhofe Schaffhausen erwirbt, sind zur Zeit Gegenstand einläßlicher Verhandlungen zwischen den beiden betheiligten Verwaltungen.

Als es sich darum handelte, die Genehmigung der Regierung von Schaffhausen für den Plan über die definitive Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen einzuholen, entstund die Frage, wer von den beiden Miteigenthümern an diesem Bahnhofe die daherigen Verhandlungen mit den Schaffhausen'schen Behörden zu pflegen habe, ob die Großh. Badische Eisenbahnverwaltung oder wir. Selbstverständlich hätte dieß nicht von Badischer und zugleich auch von unserer Seite geschehen können. Mit Rücksicht darauf, daß der Bahnhof Schaffhausen zuerst in unserm ausschließlichen Eigenthume, beziehungsweise in demjenigen der in der Nordostbahngesellschaft aufgegangenen ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft gestanden hat und erst später in Folge Vertrages zu einem gemeinsamen Bahnhofe der Schweiz. Nordostbahngesellschaft und Baden's gemacht worden ist, beanspruchten wir für uns das Recht, die bezeichneten Verhandlungen mit den Schaffhausen'schen Behörden zu führen. Mochte es auch in dem Falle, um den es sich gerade handelte, als ziemlich gleichgültig erscheinen, welche von den beiden Verwaltungen sich mit den Schaffhausen'schen Behörden in's Vernehmen setze, so glaubten wir doch der Konsequenzen wegen in

dieser Angelegenheit schon von Anfang an den der Natur der Verhältnisse entsprechenden Standpunkt einnehmen und behaupten zu sollen. Nach längern Verhandlungen trat endlich Baden unserer Anschauungsweise bei.

Wir haben in unsern letzten Geschäftsbericht einläßliche Mittheilungen über die Haltung niedergelegt, welche wir gegenüber den für eine Alpeneisenbahn über den Lukmanier und über den Gotthard bestehenden Komite's, die beide eine Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausführung der von ihnen angestrebten Unternehmungen nachsuchten, einnehmen zu sollen glaubten. Diese Mittheilungen beschränkten sich nicht auf das damalige, sondern erstreckten sich bis in das gegenwärtige Berichtsjahr hinein. Wir haben denselben zur Zeit nichts beizufügen, weil uns mittlerweile jegliche Veranlassung zu weiterm Vorgehen in Sachen mangelte.

Schon in unserm letzten Geschäftsberichte haben wir davon Meldung gethan, daß sich in den Bezirken Bülach und Regensberg Komite's gebildet haben, welche die Erbauung einer Pferdeeisenbahn zur Verbindung dieser beiden Bezirke mit der Nordostbahn in Oerlikon anstreben, daß sich dieselben an uns mit dem Wunsche gewendet, es möchte ihnen die Nordostbahngesellschaft zur Ausführung ihres Vorhabens hülfreiche Hand bieten und daß wir auf daherige Unterhandlungen eintreten zu sollen glaubten. Diese Unterhandlungen sind mittlerweile noch nicht zum Ziele geführt, wohl aber demselben erheblich näher gerückt worden. Es haben sich die beiden Komite's gemäß ihrem ursprünglichen Vorhaben auch an die Regierung von Zürich gewandt, um eine Betheiligung des Staates bei der Ausführung der projektirten Pferdebahn zu erwirken. Die mit der Prüfung dieser Angelegenheit beauftragte Kommission der Regierung hat eine Konferenz veranstaltet, zu welcher Abordnungen der Komite's der Bezirke Bülach und Regensberg sowie der Direktion der Nordostbahn eingeladen wurden. Die Konferenz ordnete vorerst weitere Untersuchungen in verschiedenen Richtungen an. Nachdem dieselben werden zu Ende geführt worden sein, wird sie neuerdings zusammentreten und sodann voraussichtlich endschaftliche Entschließungen zu fassen im Falle sein.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Laufe des Berichtsjahres sind zu diesem Behufe keine Schritte gethan worden. Weist auch die Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn vom Jahre 1861 mit Ende dieses Jahres einen Passivsaldo von Frkn. 411,135. 93 auf, so glaubten wir gleichwol unter den damaligen ungünstigen Verhältnissen ein neues Anleihen nicht abschließen, sondern hiefür förderlichere Verumständungen abwarten und uns mittlerweile anderweitig behelfen zu sollen. Der Erfolg hat die Richtigkeit des von uns in Anwendung gebrachten Verfahrens außer Zweifel gestellt. Wenn wir auch einläßlichere Mittheilungen über das in diesem Jahre abgeschlossene neue Anleihen von 5 Millionen Franken erst in unsern nächsten Geschäftsbericht niederzulegen haben werden, so darf wohl nichts desto weniger jetzt schon erwähnt werden, daß wir es zu sehr günstigen Bedingungen für unsere Unternehmung erhältlich machen konnten. Der Betrag des neuen Anleihens wurde auf 5 Millionen Franken festgesetzt,

da wir annehmen zu sollen glaubten, es dürfte 1/3 des Betheiligungskapitales der Nordosthahngesellschaft bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, somit 2 Millionen Franken, im Laufe des gegenwärtigen Jahres eingezahlt werden müssen, und da wir im Einklange mit den in unserm letzten Geschäftsberichte enthaltenen Mittheilungen eine Summe von 3 Millionen Franken für die unmittelbar bevorstehenden Vervollständigungsbauten an der Nordostbahn und für die in näherer Zukunft zu bewerkstelligende Vermehrung des Transportmateriales auf derselben in Aussicht nahmen. Die Kapitalverwendungen auch für das eigentliche, somit die Linie Altstätten-Zug-Luzern nicht in sich begreifende Netz der Nordostbahn dürfen übrigens mit dieser Summe von 3 Millionen Franken noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden, wie sich überhaupt bei Unternehmungen, die in beständiger und rasch fortschreitender Entwicklung und Ausdehnung begriffen sind, ein solcher Abschluß kaum je einmal denken läßt. Da aber weitere Kapitalverwendungen nur eintreten werden, um neuen Anforderungen, welche durch eine Steigerung des Verkehres auf der Nordostbahn hervorgerufen werden, ein Genüge leisten zu können, so ist die sicherste Gewähr gegen nachtheilige Rückwirkungen derselben auf den Ertrag unserer Unternehmung gerade in den Ursachen zu finden, welche sie nothwendig machen.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die nähern Nachweise über

Einnahmen und Verkehr

sind in den diesem Berichte beigegebenen Uebersichtstabellen über die monats- und stationsweisen Ergebnisse enthalten.

Die Einnahmen haben betragen:

1860.			(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1861.		
Frkn.	Cts.	Prozente.	A Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Frkn.	Cts.	Prozente.
1,827,127	95	38,56	1. Personen-Transport	2,034,968	04	35,27
109,929	88	2,31	2. Gepäck-Transport	115,941	45	2,01
96,459	45	2,04	3. Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport .	71,959	76	1,25
7,434	31	0,15	4. Transport von Equipagen ꝛc. . . .	5,845	72	0,11
2,256,762	82	47,61	5. Güter-Transport	3,084,879	72	53,47
442,044	70	9,33	B. Mittelbare Betriebseinnahmen .	455,494	69	7,89
4,739,759	11	100	. . . . . Total-Einnahmen	5,769,089	38	100

		1860.		1861.
Im Ganzen wurden befördert: Reisende		1,316,586		1,489,358
" " " " Güter	Ctr.	5,834,315	Ctr.	7,944,567
Durchschnittliche Tageseinnahme	Frkn.	12,985. 64	Frkn.	15,805. 72
Einnahmebetreffniß per betriebenen Bahnkilometer	"	26,627. 86	"	32,410. 61
" " " Kilometer und Tag .	"	72. 95	"	88. 79
" " " Lokomotiv-Kilometer .	"	6. 59	"	6. 48
" " " Wagenachsen-Kilometer	"	— 24	"	— 23
" " " Reisenden mit Gepäck .	"	1. 47	"	1. 44,4
" " " Zentner Güter . .	"	— 38,7	"	— 38,8

Aus dem Verkehr ergeben sich folgende Durchschnitts-Ziffern:

Auf jeden Betriebstag kommen Reisende	3,597	4,080
" " " " Güter in Zentnern . . .	15,940	21,766
" " Bahnkilometer " Reisende	7,376	8,367
" " " " Güter in Zentnern . . .	31,590	44,632
" " Lokomotiv-Kilometer kommen Reisende . . .	1,83	1,67
" " " " " Güter in Zentnern .	8,12	8,91
Auf jeden Personenwagen-Achsenkilometer kommen Reisende .	5,22	5,45
" " Güterwagen-Achsenkilometer kommen Güter (excl. Vieh und Gepäck) in Zentnern	24,73	21,88
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren: Kilometer . .	26,06	26,30
" Zentner Gut hat im Durchschnitt befahren: Kilometer .	53,30	60,24
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen Reisende	192,862	220,056
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge bezogen kommen Güter in Zentnern	1,747,055	2,688,655

Wir geben nachstehend eine Uebersicht der Personen- und Waaren-Bewegung sowie der kilometrischen Jahreseinnahme vom Jahr der Betriebseröffnung (1855) an bis 1861:

Jahr.	Durchschnittliche Länge der betriebenen Strecke. Kilometer.	Gesammtzahl der beförderten Personen.	Gesammt-Zentnerzahl der beförderten Güter.	Brutto-Ertrag per Kilometer. Frkn. Cts.
1855.	60	343,457	1,281,279	11,710. 57
1856.	106	703,599	1,875,894	14,515. 33
1857.	134,4	940,208	2,851,928	17,890. 25
1858.	156,53	1,116,376	3,056,538	18,214. 07
1859.	168,1	1,261,789	4,109,299	21,522. 76
1860.	178	1,316,586	5,834,315	26,627. 86
1861.	178	1,489,358	7,944,567	32,410. 61

Aus den einzelnen Rechnungs-Rubriken ist speziell hervorzuheben:

1) Personen-Transport.

Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1860.		1861.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltaxe:				
in I., II. und III. Klasse	721,145	54,77	787,964	52,91
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Taxe				
nämlich:	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
mit Güterzügen II. und III. Klasse .	75,134	5,71	66,018	4,43
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt	370,902	28,17	432,816	29,06
mit Abonnementskarten . . .	62,408	4,74	77,778	5,22
Militär- und Polizei-Transporte .	43,187	3,28	39,694	2,67
Pilgerbillete	30,408	2,31	54,348	3,65
Schul- und Lustfahrten u. dgl. .	13,402	1,02	30,740	2,06
	595,441	45,23	701,394	47,09
	1,316,586	100	1,489,358	100

Das Verhältniß der Benutzung der drei Wagenklassen war folgendes:

	1860.		1861.		1860.		1861.	
	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
I. Klasse	76,375. 58	4,18	80,006. 25	3,93	15,285	1,16	16,815	1,13
II. Klasse	780,164. 58	42,70	839,697. 37	41,26	375,810	28,54	386,978	25,98
III. Klasse	970,587. 79	53,12	1,115,264. 42	54,81	925,491	70,30	1,085,565	72,89
	1,827,127. 95	100	2,034,968. 04	100	1,316,586	100	1,489,358	100

Von der beförderten Personenzahl haben befahren:

	1860.		1861.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden .	465,862	35,38	539,110	36,20
" " " 3 bis 5½ Stunden .	445,354	33,83	483,222	32,45
" " " 6 bis 11½ " .	295,713	22,46	334,115	22,43
" " " 12 bis 17½ " .	92,378	7,02	113,825	7,64
" " " 18 bis 23½ " .	12,082	0,92	12,618	0,85
" " " 24 bis 28 " .	5,197	0,39	6,468	0,43
	1,316,586	100	1,489,358	100

Eine Vergleichung des Personenverkehrs der wichtigern Personen-Stationen in den Jahren 1860 und 1861 ergibt nachstehende Resultate:

	1860. Anzahl.	1861. Anzahl.	Vermehrung. Anzahl.	Verminderung. Anzahl.
Zürich .	360,649	416,613	55,964	—
Winterthur .	119,727	130,289	10,562	—
Baden .	88,402	93,090	4,688	—
Aarau .	61,733	53,161	—	8,572
Schaffhausen	46,851	50,829	3,978	—
Frauenfeld .	41,856	46,368	4,512	—
Brugg .	41,428	40,163	—	1,265
Romanshorn	24,493	33,380	8,887	—
Wildegg .	28,195	32,883	4,688	—
Oerlikon .	21,689	29,518	7,829	—
Turgi .	21,731	23,979	2,248	—
Dietikon .	19,253	23,429	4,176	—
Weinfelden .	19,758	21,126	1,368	—
Andelfingen	18,636	19,937	1,301.	—

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport ergeben ein Betreffniß von Frkn. 12,083. 76 per Kilometer (1860: Fr. 10,882. 34; 1859: Fr. 10,914. 52).

2) Güter-Transport.

Die beförderten Güter vertheilen sich auf die verschiedenen Tarifklassen wie folgt:

	1860. Zentner.	1860. Prozente.	1861. Zentner.	1861. Prozente.
Eilgut	142,361	2,44	160,482	2,02
I. Normalklasse . . .	1,031,643	17,68	1,116,968	14,06
II. " . . .	1,619,559	27,76	1,676,496	21,10
Wagenladungsklasse A .	1,454,054	24,92	2,253,172	28,36
" B .	1,586,698	27,20	2,737,449	34,46
	5,834,315	100	7,944,567	100

Von denselben haben befahren:

	1860. Zentner.	1860. Prozente.	1861. Zentner.	1861. Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden .	576,006	9,87	650,647	8,20
" " " 3 bis 5½ Stunden .	746,032	12,79	942,626	11,86
" " " 6 bis 11½ " .	2,261,044	38,75	2,742,186	34,52
" " " 12 bis 17½ " .	1,680,686	28,81	2,296,927	28,91
" " " 18 bis 23½ " .	258,987	4,44	397,082	4,99
" " " 24 bis 28 " .	311,560	5,34	915,099	11,52
	5,834,315	100	7,944,567	100

Die kilometrische Einnahme aus dem Gütertransporte ist auf Frkn. 17,330. 78 Cts. angestiegen (1860: Frkn. 12,678. 44; 1859: Frk. 9,479. 52). Die Zunahme beträgt sonach gegenüber dem Jahr 1860 36,69 Prozent und gegenüber dem Jahr 1859 82,83 Prozent. An der Vermehrung sind alle Tarifklassen betheiligt, am meisten jedoch die Wagenladungsklassen A und B. Von den Ztrn. 2,110,252, um welche die Gesammtgüterbewegung zugenommen hat, fallen nämlich Ztr. 1,949,869 oder 92,39 Prozent auf die beiden letztern Tarifklassen, auf „Eilgut" und die beiden „Normalklassen" dagegen nur Ztr. 160,383 oder 7,61 Prozent. Bei der Klasse A, welche sich gegenüber dem Jahr 1860 um Ztr. 799,118 oder um 55 Prozent vermehrte, ist es zunächst der Artikel „Getreide", welcher eine sehr beträchtliche Zunahme aufzuweisen hat. Ueberhaupt hat seit Eröffnung der österreichischen Elisabeth-Westbahn der Getreidetransport auf unserer Bahn eine größere Bedeutung erlangt. Auch mag hier bemerkt werden, daß zu größerer Belebung des Getreideverkehrs auf den schweizerischen Bahnen im Allgemeinen im Berichtsjahre von den betreffenden Bahnverwaltungen Spezialtarife für Getreide und Mehl vereinbart worden sind, welche bei Transporten auf längern Strecken erhebliche Taxerleichterungen gewähren. — Der Verkehr der Wagenladungsklasse B ist gegenüber 1860 um Ztr. 1,150,791 oder um 73 Prozent und gegenüber 1859 um Ztr. 1,729,822 oder um 172 Prozent gestiegen. Wie schon im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, so dürfte zu der erfreulichen Verkehrssteigerung in dieser Tarifklasse, in welcher bekanntlich Bau- und Brennmaterialien, Dünger und Düngmittel, Erden, Erze, Kartoffeln, Nutzholz und andere ähnliche Rohprodukte rubrizirt sind, das am 15. Juni 1860 für dieselbe in Anwendung gekommene neue Taxsystem wesentlich beigetragen haben. In Folge Verständigung unter den schweizerischen Bahnverwaltungen ist überdieß anläßlich der Einführung des neuen Transport-Reglements für den direkten schweizerischen Eisenbahnverkehr, unter Zugrundelegung von noch billigern Tarifsätzen, aus der bisherigen Klasse B eine weitere Klasse (C), namentlich rohe Bau- sowie Brennmaterialien enthaltend, ausgeschieden worden. Diese neue Tarifklasse ist am 15. März l. J. in Kraft getreten und wird ohne Zweifel einer günstigen Rückwirkung auf die Entwicklung des Güterverkehrs nicht verfehlen.

An den Gütertransport-Einnahmen des Jahres 1861 partizipiren die verschiedenen Tarifklassen in folgendem Verhältniß:

	Einnahmen.	Prozente.
Eilgut	Frkn. 125,796. 93	4,07
I. Normalklasse	„ 614,154. 04	19,97
II. „	„ 682,071. 77	22,10
Wagenladung Klasse A	„ 1,001,648. 65	32,45
„ „ B	„ 544,588. 17	17,64
Lager-, Waag- und Ladegebühren	„ 116,620. 16	3,77
	Total Frkn. 3,084,879. 72	100

Nach den hauptsächlichsten Waaren-Gattungen ausgeschieden war die Güterbewegung auf unsern Linien im Berichtsjahre folgende:

	Zentner.
Getreide, Mehl- und Mühlenfabrikate, Säämereien und Hülsenfrüchte	1,911,869
Steinkohlen und Cokes	1,101,439
Bauholz, Bausteine und andere Baumaterialien	589,853
Eisen und Eisenwaaren	425,740
Baumwolle, rohe	255,329
Wein, Most, Bier, Branntwein, Spiritus	243,199
Brennholz und Torf	221,932
Salz	217,169
Baumwollenwaaren	212,656
Farbwaaren und Droguerien	191,489
Kaffee, Zucker und Kolonialwaaren aller Art	164,586
Sägewaaren und Nutzholz	154,230
Garne aller Art	116,463
Maschinen und Maschinentheile	105,167
Gyps und Gypssteine	86,610
Abfälle aller Art, Hadern ꝛc.	79,164
Oele aller Art	78,130
Kartoffeln	59,266
Käse	49,844
Leder und Lederwaaren, Felle und Häute	44,365
Taback	41,533
Seide und Seidenwaaren	37,921
Obst, frisches und gedörrtes	37,286
Erden aller Art	34,741
Bücher und Papier	33,024
Wolle und Wollenwaaren	29,993
Glas und Glaswaaren	19,492
Metalle und Metallwaaren (exclusive Eisen, Gold und Silber)	17,202

Eine Vergleichung des Güterverkehrs der wichtigern Güterstationen („Versandt" und „Empfang") in den Jahren 1860 und 1861 ergibt folgende Resultate:

	1860. Ztr.	1861. Ztr.	Vermehrung. Ztr.	Verminderung. Ztr.
Zürich	3,003,030	3,642,703	639,673	—
Romanshorn	1,156,869	2,080,822	923,953	—
Winterthur	877,953	1,075,118	197,165	—

	1860. Ztr.	1861. Ztr.	Vermehrung. Ztr.	Verminderung. Ztr.
Schaffhausen	570,353	737,459	167,106	—
Aarau . .	236,732	382,846	146,114	—
Frauenfeld .	284,438	293,733	9,295	—
Brugg . .	194,145	263,979	69,834	—
Baden . .	146,314	198,339	52,025	—
Wildegg .	158,846	187,569	28,723	—
Oerlikon .	65,249	112,256	47,007	—
Turgi . .	77,800	101,442	23,642	—
Felben . .	72,953	85,016	12,063	—
Dietikon .	44,951	79,141	34,190	—
Weinfelden .	64,467	77,934	13,467	—
Koblenz .	57,704	76,525	18,821	—
Andelfingen	74,443	71,182	—	3,261
Bürglen .	57,605	68,026	10,421	—
Märstetten .	54,622	64,198	9,576	—
Kemptthal .	26,257	60,722	34,515	—
Amrisweil .	57,387	56,229	—	1,158
Wallisellen .	37,065	44,867	7,802	—
Siggenthal .	19,099	43,175	24,076	—
Ruppersweil	29,996	38,860	8,864	—
Sulgen .	36,835	37,886	1,051	—
Effretikon .	14,703	37,291	22,588	—

3) Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

Der Ertrag des Titels „I Pacht- und Miethzinse" ist um Frkn. 5,689. 51 unter der entsprechenden Einnahme vom vorigen Jahre geblieben, was lediglich davon herrührt, daß im Jahre 1860 nicht unbedeutende Zinsnachträge von früheren Jahren für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Winterthur und Aarau von Seiten der Vereinigten Schweizerbahnen, beziehungsweise der Zentralbahn zur Verrechnung gekommen sind. — Für die Benutzung unserer Wagen auf fremden Bahnen (B. II) wurde uns im Berichtsjahre ein Betrag von Frkn. 22,676. 91 vergütet, welchem indessen ein Ausgabeposten von Frkn. 22,821. 92 für die Verwendung fremder Wagen auf unserm Bahnnetze (IV. 2. g.) gegenübersteht. Dieser letztere Betrag rührt übrigens zum großen Theile noch aus dem Jahre 1860 her, worauf schon in unserm letztjährigen Berichte aufmerksam gemacht worden ist. — Die Verminderung des Ertrages des Interessenkonto's erklärt sich durch die stattgefundene Verwendung des disponibeln Baukapitales. — Der Nettoertrag der Werkstätte ist von Frkn. 57,592. 17 im Jahre 1860 auf Frkn. 87,960. 15, also um Frkn. 30,367. 98 gestiegen. Diese Mehreinnahme hat ihren Grund in dem sehr erheblich gesteigerten Umfang der von der Werkstätte namentlich für die Betriebsverwaltung ge-

lieferten Arbeiten. — In Betreff des Nettoertrags des Dampfbootbetriebes verweisen wir auf die Abtheilung IV. 2 „Dampfbootbetrieb." — Der Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich weicht nur ganz unbedeutend vom vorjährigen Rechnungsergebniß ab; er ist von Frkn. 2068. 73 auf Frkn. 2,232. 58 gestiegen. — Der Titel „VII Verschiedenes", betragend Frkn. 21,669. 44 enthält, neben einer Menge geringfügiger Posten aller Art, die durch den regelmäßigen Sturz der Materialvorräthe zu Tage geförderten Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr, ebenso einen Vorschlag von Frkn. 12,649. 82 auf dem Liegenschaftenkonto.

4) Saldo-Vortrag vom Jahr 1861.

Außer den in den Rubriken: „Unmittelbare und mittelbare Betriebs-Einnahmen" aufgeführten Summen erscheint in der Betriebsrechnung für 1861 ein Posten von Frkn. 103,619. 06 Cts. als Saldovortrag aus der Rechnung vom Jahr 1860. Bei obigen Ausrechnungen und Vergleichungen ist auf diesen Posten keine Rücksicht genommen worden. Zu Gunsten der Betriebsrechnung für das Jahr 1862 wird ein Rechnungssaldo von Frkn. 130,122. 96 übergetragen.

Verkehr mit andern Bahnen. Wir geben nachstehend eine Uebersicht über die im direkten Verkehr unserer Bahn mit andern Bahnen sowie im Transit über unsere Linien beförderten Personen und Güter.

1860.				I. Reisende:	1861.			
Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
366	54,450	57,759	112,209	Centralbahn	365	62,384	67,248	129,632
„	1,805	2,255	4,060	Franco-Suisse-Bahn . . .	„	2,370	2,798	5,168
„	3,610	4,060	7,670	Westbahn	„	4,879	5,145	10,024
„	779	1,215	1,994	Französische Ostbahn . . .	„	1,162	1,484	2,646
				Vereinigte Schweizerbahnen:				
„	21,117	21,066	42,183	per Winterthur	„	24,636	25,407	50,043
„	64,269	68,211	132,480	per Wallisellen	„	79,897	83,319	163,216
„	1,785	584	2,369	K. Württemb. Staatsbahn .	„	2,247	799	3,046
„	1,508	778	2,286	K. Bayerische Staatsbahn .	„	1,481	931	2,412
„	28,915	29,416	58,331	Großh. Badische Staatsbahn	„	32,334	32,583	64,917
	5,788	5,701	11,489	Transit über die Nordostbahn (s. untenstehendes Tableau).		7,903	9,072	16,975
	184,026	191,045	375,071	Total		219,293	228,786	448,079

1860. Betriebstage.	nach Zentner.	von Zentner.	Total Zentner.	II. Güter:	1861. Betriebstage.	nach Zentner.	von Zentner.	Total Zentner.
366	434,853	1,057,466	1,492,319	Centralbahn	365	863,360	904,165	1,767,525
„	8,370	3,077	11,447	Franco-Suisse	„	63,058	4,457	67,515
„	58,953	15,005	73,958	Westbahn	„	112,263	36,078	148,341
200	2,614	260,656	263,270	Französische Ostbahn . .	„	32,451	683,080	715,531
				Verein. Schweizerbahnen:				
366	105,952	61,328	167,280	per Winterthur	„	133,686	119,446	253,132
„	327,045	162,013	489,058	per Wallisellen	„	353,280	240,668	593,948
„	84,938	679,311	764,249	Großh Badische Staatsb.	„	109,895	793,238	903,133
	321,240	122,958	444,198	Transit über die Nordostbahn (s. untenstehendes Tableau).		550,310	155,919	706,229
	1,343,965	2,361,814	3,705,779	Total		2,218,303	2,937,051	5,155,354

Der oben in einer Gesammtsumme aufgeführte Transitverkehr vertheilt sich auf die verschiedenen Bahnen wie folgt:

1860. Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl	I. Reisende:	1861. Betriebstage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
				Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
366	2,441	2,387	4,828	a) per Winterthur	365	3,154	3,675	6,829
„	1,277	1,671	2,948	b) per Wallisellen	„	1,995	2,490	4,485
„	79	53	132	Centralbahn — Württemb. Staatsbahn .	„	88	49	137
„	177	165	342	Centralbahn — Bayerische Staatsbahn . .	„	230	189	419
				Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
„	138	156	294	a) per Winterthur	„	258	205	463
„	99	117	216	b) per Wallisellen	„	97	136	233
				Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:				
„	122	55	177	a) per Winterthur	„	127	123	250
„	60	48	108	b) per Wallisellen	„	84	65	149
				Französ. Ostbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
„	158	101	259	a) per Winterthur	„	156	121	277
„	69	49	118	b) per Wallisellen	„	180	69	249
				Bad. Staatsbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
292	408	175	583	a) per Winterthur	„	221	267	488
„	183	87	270	b) per Wallisellen	„	76	97	173
				St. Gallerlinie — Glattthallinie der Verein. Schweizerbahnen:				
184	577	637	1,214	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	„	1,237	1,586	2,823
	5,788	5,701	11,489	Total .		7,903	9,072	16,975

II. Güter:

1860. Betriebstage.	1860. nach Zentner	1860. von Zentner	1860. Total Zentner		1861. Betriebstage.	1861. nach Zentner	1861. von Zentner	1861. Total Zentner
				Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:				
366	88,232	49,790	138,022	a) per Winterthur	365	96,571	58,237	154,808
„	199,524	39,986	239,510	b) per Wallisellen	„	217,714	48,250	265,964
				Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:				
„	317	934	1,251	a) per Winterthur	„	319	791	1,110
„	457	447	904	b) per Wallisellen	„	431	315	746
				Westbahn Vereinigte Schweizerbahnen:				
—	—	—	—	per Winterthur	„	—	805	805
				Franz. Ostbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
200	9,494	2,678	12,172	a) per Winterthur	„	31,311	6,183	37,494
„	12,374	806	13,180	b) per Wallisellen	„	64,895	804	65,699
				Bad. Staatsbahn — Verein. Schweizerbahnen:				
60	249	6,357	6,606	a) per Winterthur	„	31,244	9,589	40,833
„	179	16,378	16,557	b) per Wallisellen	„	97,614	19,288	116,902
				St. Gallerlinie — Glattthallinie der Verein. Schweizerbahnen:				
184	10,414	5,582	15,996	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	„	10,211	11,657	21,868
	321,240	122,958	444,198		Total	550,310	155,919	706,229

Bahnzüge. Auf den verschiedenen Linien unsers Bahnnetzes sind im Laufe des Berichtsjahres folgende regelmäßige Bahnzüge mit Personenbeförderung ausgeführt worden:

Länge in Kilometern.	Bahnstrecke.	Vom 1. Januar bis 1. Juni. Schnellzüge und Personenzüge.	Vom 1. Januar bis 1. Juni. Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbeförderung.	Vom 1. Juni bis 15. Oktober. Schnellzüge und Personenzüge.	Vom 1. Juni bis 15. Oktober. Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbeförderung.	Vom 15. Oktober bis 31. Dezember. Schnellzüge und Personenzüge.	Vom 15. Oktober bis 31. Dezember. Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbeförderung.
56,337	Romanshorn-Winterthur	6	2	8	2	8	1
30,182	Schaffhausen-Winterthur . . .	8	—	8	—	8	—
26,120	Winterthur-Zürich	8	5	10	3	10	3
28,073	Zürich-Turgi	10	3	10	5	8	4
17,015*	Turgi-Waldshut	6	2	8	2	6	2
21,815	Turgi-Aarau	8	3	8	4	8	4
	Alle Züge durchliefen täglich Kilometer . .	1,345	427	1,544	453	1,454	368
	Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge	7,5	1,8	8,7	2,5	8	2

*) Hievon fallen auf die Großherzoglich Badische Bahnstrecke Mitte Rhein — Waldshut 1,739 Kilometer.

Die Strecke Zürich-Wallisellen (8,49 Kilom.) ist überdieß noch von 8 resp. 10 täglichen Bahnzügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden.

Die Schnellzüge und Personenzüge haben im ganzen Jahre 449,634 Kilometer, die gemischten Züge und die Güterzüge mit Personenbeförderung 154,789 Kilometer durchfahren. Außerdem ist im Berichtsjahre eine größere Zahl von Extrazügen, beinahe ausschließlich für Waarenbeförderung, zur Ausführung gekommen, welche zusammen 147,961 Kilometer durchfahren haben. Die Gesammtzahl der von allen Bahnzügen zurückgelegten Kilometer beläuft sich daher auf 752,384.

Camionnage-Dienst. Wir haben bisher grundsätzlich daran festgehalten, daß auf denjenigen Stationen unserer Bahn, auf welchen die Zu- und Abfuhr der Güter durch die Bahnverwaltung besorgt wird, hiefür keine höhern Gebühren erhoben werden sollen, als zur Deckung der wirklichen Auslagen (Fuhr- und Arbeitslöhne, Unterhalt des Materials u. s. w.) erforderlich ist. Es stellt sich nun aber heraus, daß der letztjährige Ertrag des Camionnage-Geschäftes in Zürich — in Folge einer im verflossenen Frühjahr eingetretenen Erhöhung der Fuhrlöhne — um den Betrag von nahezu Frkn. 5,000 geringer war, als die eigenen Auslagen der Verwaltung. Da nun voraussichtlich auch im gegenwärtigen Jahre kaum ein günstigeres Resultat erzielt werden wird, zumal sich die dießfälligen Auslagen in Folge Anschaffung neuer Wagen im Weitern noch um den Zinsbetrag eines Kapitals von zirka Frkn. 20,000 und den Betrag des Deperissements vermehren werden, so glauben wir jetzt schon auf die Nothwendigkeit einer etwelchen Erhöhung dieser Gebühren aufmerksam machen zu sollen, es wäre denn, daß in Folge der Eröffnung der neuen Brücke über die Limmat eine Ermäßigung der Fuhrlöhne auf den frühern Betrag erzielt werden könnte. Wir glauben übrigens noch bemerken zu müssen, daß die gegenwärtige Camionnage-Gebühr in Zürich, welche nur 8 Cents. per Zentner beträgt, um mindestens 2 Cents. per Zentner wohlfeiler ist, als in jeder andern Schweizerstadt von gleicher Ausdehnung.

Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Ausgaben betrugen:

1860.			(Bahnlänge: 178 Kilometer)	1861.		
Frkn.	Cts.	Prozente		Frkn.	Cts.	Prozente
85,463	32	4,99	I. Centralverwaltung	103,412	27	4,76
335,702	88	19,62	II. Unterhaltungskosten	384,990	38	17,72
430,608	44	25,16	III. Expeditionsdienst	544,893	17	25,08
829,362	57	48,48	IV. Transportdienst	1,084,786	56	49,92
8,418	39	0,49	V. Telegraphen	10,749	73	0,49
21,561	58	1,26	VI. Verschiedenes	43,996	01	2,03
1,711,117	18	100	. . . . . Total-Ausgaben	2,172,828	12	100

Es fand somit während des Berichtsjahres in Vergleichung mit dem vorausgegangenen Jahre eine Vermehrung der Betriebs-Ausgaben um den Betrag von Fr. 461,710. 94 Cts. Statt, welcher zum

größten Theile auf die Titel „III. Expeditionsdienst" und „IV. Transportdienst" fällt und im Folgenden näher besprochen werden wird.

I. „Central-Verwaltung." Dieser Titel umfaßt wieder die gesammten Auslagen der Central-Verwaltung, nach Abzug eines, den im Berichtsjahre zur Ausführung gekommenen Bauten entsprechenden und daher dem Bau-Conto belasteten Betrages. Da jedoch die fragliche Quote geringer ist, als diejenige, welche im vorausgegangenen Jahre auf die Bau-Rechnung genommen wurde, und überdieß neben einigen Gehaltszulagen eine etwelche Vermehrung des Personals der Central-Verwaltung Statt gefunden hat, so mußte sich auf diesem Titel nothwendiger Weise eine Vermehrung der Ausgaben herausstellen. Eine Verminderung derselben zeigt sich nur in der Rubrik „I. 4. Bureau-Bedürfnisse, Druck- und Insertionskosten," welche im vorausgegangenen Jahre einen Mehrbetrag von Fr. 7,322. 20 Cts. auswies, der hauptsächlich von der Anschaffung von Obligationen-Titeln und Actiencoupons-Bogen herrührte. Auch die Ausgaben für den „Unterhalt ꝛc. des Mobiliars (I. 6)" haben den vorjährigen Betrag nicht erreicht.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden." Wir begegnen hier ebenfalls einer Zunahme der Ausgaben im Betrage von Fr. 49,287. 50, welche, wie nachstehend gezeigt wird, aus verschiedenen Rubriken herrührt.

Die Ausgaben für „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (II. 1)" betrugen in Folge eingetretener Personal-Vermehrungen und theilweiser Gehalts-Aufbesserungen im Berichtsjahre Fr. 16,890. 19 Cts. mehr als im Jahre 1860.

Auch die „Bekleidungskosten (II. 3)" überstiegen die dießfälligen Auslagen im vorausgegangenen Jahre beinahe um die Hälfte.

Dagegen weist die Rubrik „II. 4. Unterhaltung des Bahnkörpers" in Vergleichung mit dem Jahre 1860 eine Kosten-Ersparniß im Betrage von Fr. 14,055. 92 aus, welche hauptsächlich von dem Umstande herrührt, daß die Unterhaltung des Bahnkörpers im Laufe des Berichtsjahres keine außerordentlichen Arbeiten erheischte, wie solche gemäß unserm letzten Geschäftsberichte im vorausgegangenen Jahre vorgekommen waren.

Für die „Unterhaltung des Oberbaues (II. 6)" wurden Fr. 11,832. 75 mehr verausgabt, als im Jahre 1860. Die nachtheiligen Folgen der nassen Witterung des vorausgegangenen Jahres waren in Bezug auf die Beschaffenheit der Bahn noch im Berichtsjahre spürbar und veranlaßten nicht geringe Ausgaben für die an einzelnen Stellen in Folge eingetretener Senkungen nöthig gewordene Hebung des Geleises. Zum ersten Male begreift dieser Posten die Anschaffungskosten für mehrere neue Weichen und Kreuzungen in sich, die, namentlich im Bahnhofe Zürich, an die Stelle von ältern, abgenützten gesetzt werden mußten. Auch kam wieder eine ziemlich ansehnliche Zahl schadhaft gewordener Schwellen und Schienen zur Auswechslung. Wir glauben hier jedoch ausdrücklich darauf aufmerksam machen zu sollen, daß die Kosten für die Umlegung des alten Geleises der Bahnstrecke Baden-Killwangen, auf welcher die alten, von der ehemaligen Nordbahn herrührenden Schienen entfernt und durch neue ersetzt

wurden, nicht dem Betriebs-Conto belastet worden sind. Dieselben wurden vielmehr, nach Abzug des Werthes der alten Schienen, mit einem Betrage von Fr. 50,387. 39 aus dem Reserve-Fond, aus welchem, gemäß seiner eigentlichen Bestimmung, solche Arbeiten ausgeführt werden müssen, bestritten.

Die Mehr-Ausgabe von Fr. 22,601. 10 auf der Rubrik „Unterhaltung der Gebäude (II. 9)" rührt größtentheils von einigen Hauptreparaturen her, von denen wir hier nur derjenigen in den Wartsälen des Bahnhofes Baden, sowie an dem Wohnungs- und Magazingebäude in Romanshorn erwähnen. Im Fernern wurde weitaus der größte Theil der zur Beheizung der Wartlocale und der Bureaux-Räumlichkeiten dienenden Oefen, welche bisher mit Brennholz gefeuert wurden, umgeändert und auf der ganzen Bahn für Steinkohlenfeuerung eingerichtet. Wenn auch die dießfälligen Kosten einen nicht unerheblichen Betrag erreicht haben, so haben wir auf der andern Seite die auf Erfahrung gestützte Gewißheit einer namhaften Kostenersparniß am Brennmaterial.

III. „Expeditionsdienst." Die Total-Ausgaben für den Expeditionsdienst beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 544,893. 17 und ergeben in Vergleichung mit dem Jahre 1860 eine Vermehrung von Fr. 114,284. 73.

Die „Allgemeinen Kosten (III. 1)" stiegen in Folge Vermehrung der Zahl der Angestellten ꝛc. sowie Erhöhung der Assekuranzgebühr für das Inventar von Fr. 137,571. 73 (1860) auf Fr. 156,613. 82. In Bezug auf den letztern Punkt bemerken wir, daß wir für sämmtliche bei der schweiz. Mobiliarassekuranz-Gesellschaft versicherte Gegenstände — behufs Deckung der durch das Brandunglück in Glarus veranlaßten Entschädigungen — eine die Prämien der frühern Jahre übersteigende Nachtragsprämie von Fr. 10,358. 90 entrichten mußten.

In der Rubrik „III. 3. Güterdienst" begegnen wir einer wesentlichen Erhöhung der Ausgaben nur bei der „Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter ꝛc. (III. 3. a)", deren Betrag sich auf Fr. 289,822. 38 (gegenüber Fr. 210,018. 56 im Jahre 1860) beläuft. Auch in dieser Abtheilung des Betriebsdienstes stellte sich in Folge der steten Zunahme des Güterverkehrs die Nothwendigkeit einer Vermehrung des Personals heraus; namentlich mußte auf dem Bahnhofe Romanshorn zur Bewältigung der bedeutenden und umfangreichen Getreidetransporte eine ansehnliche Zahl von Güterarbeitern angestellt werden.

Die „Druckkosten (III. 3. c.)" erreichten den vorjährigen Betrag nicht, während hinwiederum für „Ersatzleistungen (III. 3. d)" Fr. 3,793. 21 mehr verausgabt worden sind, als im Jahre 1860.

Die Ausgaben für „Assekuranz der Güter (III. 3. e)" zeigen ebenfalls eine Vermehrung, welche mit der schon oben erwähnten Nachtragsprämie zusammenhängt.

IV. „Transportdienst." Die Rubriken des Titels „Allgemeine Kosten (IV. 1. a — d)" geben uns zu keinen besondern Bemerkungen Veranlassung.

Dagegen begegnen wir bei den „Kosten des Fahrdienstes (IV. 2)" einer nicht unerheblichen Ausgaben-Vermehrung. In erster Linie ist hervorzuheben, daß die „Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Condukteure und Wagenwärter" in Folge neuer Anstellungen und Gehaltserhöhungen von Fr. 100,679. 33 (1860) auf Fr. 131,343. 36 gestiegen sind.

Sodann ergab sich auf der Rubrik „IV. 2. c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen u. s. w." eine Mehr-Ausgabe von Fr. 69,680. 54. Es braucht nicht besonders bemerkt zu werden, daß die stete Verkehrszunahme nothwendiger Weise auch eine vermehrte Abnützung des Materials zur Folge haben mußte. Wenn daher auch im Berichtsjahre wieder eine Vermehrung der dießfälligen Reparaturkosten eingetreten ist, so dürfte die Erklärung derselben einerseits in dem eben erwähnten Umstande, anderseits darin zu finden sein, daß wir bestrebt sind, das gesammte Betriebs-Material fortwährend in möglichst tadellosem Zustande zu erhalten.

In Betreff des Ausgabepostens für die „Benützung fremder Wagen" (Fr. 22,821. 92, gegenüber Fr. 150 im Vorjahre) verweisen wir auf den letztjährigen Geschäftsbericht, in welchem ausdrücklich bemerkt worden ist, daß die Abrechnungen mit einigen fremden Bahn-Verwaltungen über die Verwendung ihrer Wagen auf dem diesseitigen Bahnnetze erst im Jahre 1861 werden zum Abschlusse gebracht werden können. Obige Mehr-Ausgabe ist das Ergebniß dieser nunmehr erledigten Abrechnungen. Indessen steht derselben eine Einnahme von Fr. 22,676. 91 gegenüber, welche uns von andern Bahnverwaltungen für die miethweise Verwendung unserer Wagen auf ihren resp. Bahnlinien vergütet worden sind.

Eine ebenfalls nicht unerhebliche Zunahme der Ausgaben zeigt sich auf dem Titel „IV. 3. Zugkraftskosten." Diese Vermehrung fällt hauptsächlich auf die Rubriken „IV. 3. a. Besoldungen ꝛc., sowie Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals", ferner „IV. 3. d. Brennmaterial" und endlich „IV. 3. h. Unterhalt der Lokomotiven" und findet ihre Begründung theils in der Vermehrung des Personals und der Erhöhung der Löhne ꝛc., theils in dem mit der Verkehrszunahme in Zusammenhang stehenden vermehrten Brennmaterialverbrauch und der eingetretenen Nothwendigkeit häufigerer Reparaturen. Ueber diese beiden letztern Punkte werden wir weiter unten nähere Aufschlüsse folgen lassen.

Der Stand des Transportmaterials hat während des abgelaufenen Jahres, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, nur geringe Veränderungen erlitten.

A. Lokomotiven.

Es waren vorhanden		1860.	1861.
Klasse A. (Schnellzug-Lokomotiven)	Stück:	3	4
„ B. (Personenzug- „)	„	16	17
„ C. (Güterzug- „)	„	7	7
Lokomotiven für den Bahnhofdienst	„	4	4
	Zusammen	30	32

Im Laufe des Berichtsjahres wurden somit nur die Klassen A und B um je 1 Stück vermehrt. Sowol die Schnellzug-Lokomotive, von den HH. Escher, Wyß u. Comp. in Zürich geliefert, als die Personenzug-Lokomotive, aus dem Etablissement des Hrn. J. von Maffei in München hervorgegangen, stimmen hinsichtlich ihrer Construktion vollständig mit den übrigen Lokomotiven der betreffenden Klasse überein. Eine zweite Personenzug-Lokomotive, deren Bestellung gleichzeitig und bei dem nämlichen

Etablissemente erfolgte, wurde erst nach Ablauf des Berichtsjahres abgeliefert. Es dürfte hier am Platze sein zu erwähnen, daß außer den besprochenen 3 Maschinen am Schlusse des Berichtsjahres, in Folge Vermehrung der Güter-Bahnzüge, im Weitern noch 2 Güterzug-Lokomotiven (Klasse C) in Bestellung gegeben worden sind, deren Ablieferung durch das Etablissement (HH. Escher, Wyß u. Comp.) jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr fällt. Wir bemerken hier nur, daß die von unserm Maschinenmeister entworfene Construction derselben von der Bauart unserer übrigen Güterzug-Lokomotiven wesentlich verschieden ist. In unserm nächsten Berichte hoffen wir sowol über die Leistungsfähigkeit, als auch über die hinsichtlich des Brennmaterialverbrauchs dieser Lokomotiven erzielten Resultate günstige Mittheilungen machen zu können.

B. Wagen.

Diese bestanden aus:

	Stück:
1) Personenwagen	130
mit Achsen	404
„ Sitzplätzen I. Klasse	338
„ „ II. „	1,939
„ „ III. „	4,100
Total der Sitzplätze	6,377
durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse	15,78
2) Güterwagen	528
mit Achsen	1,140
„ einer Tragkraft von . . . Zentner	91,280

Die Güterwagen bestehen aus:

22 achträdrigen Gepäckwagen, 20 achträdrigen Güterwagen,
230 vierrädrigen gedeckten Güterwagen, 248 vierrädrigen offenen Güterwagen,
3 Pferdewagen, 5 Torfmunitionswagen.

Von den 230 gedeckten Güterwagen sind 70 Stück gleichzeitig auch für den Viehtransport eingerichtet. — Die gemäß unserm letzten Berichte im Jahr 1860 in Bestellung gegebenen 20 Stück Personenwagen und 110 Stück Güterwagen (letztere mit Puffern) sind — mit Ausnahme von 3 Personenwagen — im Berichtsjahre abgeliefert worden. Auch haben wir bei der Liquidation der ehemaligen Ostwestbahn-Unternehmung 6 Stück gedeckte und 10 Stück offene vierrädrige Güterwagen dieser Gesellschaft mit je 160 Zentner Tragkraft käuflich an uns gebracht. Die Einführung des englischen Puffersystems bei einem Theile unserer Güterwagen hat sich bis jetzt im vollsten Maaße als zweckmäßig bewährt und da die Anwendung dieser Kupplungs-Einrichtung ohne Zweifel dazu beiträgt, die Verwendung unsers Materials auf andern Bahnen zu erleichtern, so dürfte früher oder später überhaupt in Frage kommen, ob nicht die Umänderung aller unserer mit steifer Kuppelung versehener Güterwagen in solche mit Puffern und Schraubenkuppeln — ungeachtet der bedeutenden Kosten — doch als nothwendig bezeichnet werden müsse.

Wenn man das vorhandene Transportmaterial auf die ganze Bahnlinie vertheilt, so trifft:

	1860.	1861.	
je eine Lokomotive auf . .	6,85	6,35	Kilometer;
auf je eine Lokomotive . .	48,38	55,15	Wagenachsen;
„ „ einen Kilometer . .	2,09	2,27	Personenwagenachsen;
„ „ „ „ . .	5,00	6,40	Güterwagenachsen.

Dabei haben wir hier auch für das Jahr 1861 wieder nur die im regelmäßigen Betriebe verwendeten 28 Lokomotiven in Rechnung gezogen.

Ueber die Leistungen des Transportmaterials giebt folgende vergleichende Uebersicht Aufschluß:

Die 27 Lokomotiven*) haben — ausschließlich des Bahnhofdienstes — zurückgelegt:

	1860.		1861.	
	im Ganzen	per Lokomotive	im Ganzen	per Lokomotive
Klasse A	59,169 Kilom.	19,723 Kilom.	103,471 Kilom.	25,868 Kilom.
„ B	456,619 „	28,539 „	531,403 „	33,213 „
„ C	203,052 „	29,007 „	255,811 „	36,544 „
Total	718,840 „	27,647 „	890,685 „	32,988 „

Es hat demnach jede Lokomotive im Berichtsjahre durchschnittlich 5,341 Kilometer mehr zurückgelegt, als im vorausgegangenen Jahre. Das Maximum der Leistung einer Lokomotive (aus der Klasse B) betrug 41,525 Kilometer.

Wird die Gesammtzahl der beförderten Wagen auf Achsenkilometer reduzirt, so ergeben sich folgende Resultate für die Leistungen der Lokomotiven:

	1860.		1861.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl. per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl. per Zug.
bei der Klasse A .	940,587	15,9	1,622,280	15,7
„ „ „ B .	10,178,702	22,3	12,527,726	23,6
„ „ „ C .	8,509,000	41,9	10,530,442	41,2
Total	19,629,189	27,3	24,680,448	27,7

Der Verbrauch an Brennmaterial stellt sich bei den verschiedenen Lokomotiv-Klassen folgendermaßen heraus:

	Holz.			Steinkohlen.	
	1860.	1861.		1860.	1861.
	Kubikfuß.	Kubikfuß.		Zentner.	Zentner.
Klasse A	864	1,068		6,602	11,341
„ B	19,153	9,670		53,921	75,746
„ C	6,638	6,090		41,778	50,509
Total	Kubikfuß 26,655	16,828	Zentner	69,984	137,596

*) Da die Ablieferung und Inbetriebsetzung einer Lokomotive erst gegen den Schluß des Berichtsjahres Statt fand, so fallen hier nur 27 Lokomotiven in Berechnung.

Ueberdieß sind im Jahre 1860 noch 153,000 Kubikfuß Torf verbrannt worden. Die Kosten des für die Beförderung der Bahnzüge verwendeten Brennmaterials beliefen sich im Berichtsjahre auf Frkn. 250,038. 20 Cts., gegenüber Fr. 224,787. 60 Cts. im Jahre 1860. Obgleich sich hieraus für das Berichtsjahr ein Mehrbetrag von Frkn. 25,250. 60 Cts. ergiebt und die vorjährigen Brennmaterialkosten daher um ungefähr 11 % überschritten worden sind, so kann das dießfällige Ergebniß gleichwohl als ein ganz günstiges bezeichnet werden, da jener Mehrausgabe eine Mehrleistung von 5,051,259 Achsenkilometern oder zirka 25% der vorjährigen Leistung gegenüber steht.

Wird der Holzverbrauch nach dem frühern Verhältniß (1 Kubikfuß Nadelholz = 10 ℔ Steinkohle) auf Steinkohlen reduzirt, so gelangt man zu folgendem Resultate:

	per Kilometer.		per Achsenkilometer.	
	1860.	**1861.**	**1860.**	**1861.**
Klasse A .	℔ 11,30 = 22,9 Cents.	℔ 11,06 = 21,5 Cents.	℔ 0,704	0,706
„ B .	„ 14,58 = 29,5 „	„ 14,43 = 28,1 „	„ 0,654	0,612
„ C .	„ 20,90 = 42,3 „	„ 20,00 = 39,0 „	„ 0,498	0,487
im Durchschnitt	℔ 15,90 = 32,5 Cents.	℔ 15,37 = 29,9 Cents.	℔ 0,617	0,564

Die Beförderungskosten einer Achse im Personenzug haben daher hinsichtlich des Brennmaterials im Berichtsjahre 25,7 %, diejenigen einer Achse im Schnellzug 44,9 % mehr betragen als im Güterzug (im vorausgegangenen Jahre 31,3 %, resp. 41,3 % mehr).

Der Verbrauch an Schmieröl und Talg für die Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 22,400 ℔ mit einem Werthe von Frkn. 13,941. 96 Cts. (gegenüber 19,034 ℔ oder Frkn. 11,974. 62 Cts. im Jahre 1860). Für einen Lokomotivkilometer war der Verbrauch 0,025 ℔, im vorausgegangenen Jahre dagegen 0,026 ℔.

An Putzmaterialien war ein Aufwand von Frkn. 4,172. 43 Cts. erforderlich (gegenüber Frkn. 4,355. 17 Cts. im Jahr 1860).

Die an den Lokomotiven und Tendern nothwendig gewordenen Reparaturen wurden ohne Ausnahme in den eigenen Werkstätten ausgeführt. Sie erforderten einen Gesammtkosten-Aufwand von Frkn. 124,969. 58, während die Reparaturkosten des vorausgegangenen Jahres nur Frkn. 75,330. 56 betragen hatten. Die Vermehrung rührt einerseits von der Anschaffung und Verwendung neuer Gußstahl-Bandagen, deren Preis bekanntlich denjenigen jedes andern Materials bedeutend übersteigt, anderseits von den zahlreicher gewordenen Reparaturen überhaupt her, die sich in Folge erhöhter Leistungen als nothwendig herausstellten.

Die im Bahnhof- und Materialtransport-Dienst verwendeten 4 älteren Lokomotiven haben im Berichtsjahre einen Weg zurückgelegt, welcher 93,047 Kilometern gleichkömmt. Dabei wurden 2,148 Kubikfuß Holz, 11,177 Zentner Steinkohlen und 4,298 Pfd. Schmieröl und Talg verbraucht, mit einem Kostenaufwand von Frkn 24,953. 18 (gegenüber Frkn. 15,638. 36 im Jahre 1860). Die Reparaturkosten für diese 4 Lokomotiven betrugen Frkn. 2,223. 11, somit Frkn. 1,868. 33 weniger als im vorausgegangenen Jahre. Während sich die täglichen Ausgaben für dieselben im Jahre 1860 nur auf Frkn. 54. 32 belaufen hatten, stiegen sie im Berichtsjahre auf Frkn. 74. 46, zunächst in Folge ihrer

häufigeren Verwendung im Bahnhofdienst, sodann aber auch wegen der vermittelst dieser Maschinen bewerkstelligten Kiestransporte für die Anlegung des zweiten Geleises.

Die durchschnittlichen Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer betragen:

	1860.	1861.
an Brennmaterial	Frk. 0.32,5 per Kilom.	Frk. 0.28,08 per Kilom.
„ Schmiermaterial	„ 0.01,66 „ „	„ 0.01,56 „ „
„ Reparaturkosten (exklusive die Provisionen) .	„ 0.10,4 „ „	„ 0.12,93 „ „

Im Ganzen sind unter dem Titel „Zugkraftskosten" (IV. 3) im Berichtsjahre Frkn. 617,791. 76 (d. h. Frkn. 121,089. 19 mehr als im Jahre 1860) verausgabt worden. Es betragen demnach die Kosten

	1860.	1861.
für einen zurückgelegten Lokomotiv-Kilometer .	Frk. 0.69,09 Cents.	Frk. 0.69,36 Cents.

Die Wagen der Nordostbahn haben zurückgelegt:

	1860. Achsenkilometer.	1861. Achsenkilometer.
1) Personenwagen		
auf der Nordostbahn . . .	5,445,730	6,049,747
auf fremden Bahnen . . .	1,645,958	1,558,291
Total	7,091,688	Total 7,608,038
2) Güterwagen		
auf der Nordostbahn . . .	7,936,800	10,784,976
auf fremden Bahnen . . .	3,882,298	4,610,304
Total	11,819,098	Total 15,395,280
Sämmtliche Wagen durchliefen demnach:		
auf der eigenen Bahn . . .	13,382,530	16,834,723
auf fremden Bahnen . . .	5,528,256	6,168,595
Zusammen	18,910,786	Zusammen 23,003,318

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

1. Von einem Personenwagen .	Kilom. 13,171	Kilom. 14,846
2. Von einem Güterwagen . .	„ 11,973	„ 12,600
3. Von einer Personenwagenachse .	„ 19,064	„ 19,508
4. Von einer Güterwagenachse .	„ 13,340	„ 13,469

Im Fernern sind im Berichtsjahre von Wagen fremder Bahnverwaltungen zusammen 7,644,741 Achsenkilometer (gegenüber 5,771,458 Achsenkilometern im Jahre 1860) zurückgelegt worden und zwar

1. von Personenwagen	1,132,503	Achsenkilometer
2. von Güterwagen	6,512,238	„
Zusammen	7,644,741	„

An Schmiermaterial für die Personen- und Güterwagen wurden 19,136 Pfund (Oel und feste Schmiere) im Werthbetrage von Frkn. 10,340. 98 Cts. verwendet, und es belaufen sich daher die dießfälligen Auslagen

	1860.	1861.
für einen Achsenkilometer auf	$0,_{051}$ Cents.	$0,_{042}$ Cents.
Mit 1 Pfd. Schmiere wurden zurückgelegt	$1042,_{26}$ Kilom.	$1289,_{73}$ Kilom.,

woraus sich gegenüber dem Jahre 1860 neuerdings eine Ersparniß von nahezu 20% ergiebt.

Die Ausgaben für den Unterhalt und die Reparatur der Personen- und Güterwagen betragen, nach Abzug der Provisionszuschläge für die Werkstätte:

	1860.	1861.
im Ganzen . .	Fr. 115,084. 80 Cts.	Fr. 157,359. 30 Cts.
per Achsenkilometer .	„ 0. $00,_{53}$ „	„ 0. $00,_{64}$ „

Die Hauptreparaturen bestanden auch dieses Jahr wieder zum größten Theile in der Auswechslung von Radreifen; doch mußten namentlich an ältern Wagen auch noch andere nicht unbedeutende Ausbesserungen vorgenommen werden.

Werkstätte. Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres in der Werkstätte beschäftigten Arbeiter beträgt 203.

Die Rechnung über die Werkstätte erzeigt folgendes Ergebniß:

	1860.	1861.
Einnahmen	Fr. 740,204. 82 Cts.	Fr. 1,040,778. 92 Cts.
Ausgaben	„ 682,612. 65 „	„ 952,818. 77 „
Netto-Ertrag	Fr. 57,592. 17 Cts.	Fr. 87,960. 15 Cts.

Dieser Netto-Ertrag würde — wenn von einer Abschreibung Umgang genommen wird — einem Zinse von $11,_{1}$% des auf die Gebäude und die Einrichtung der Werkstätte verwendeten Kapitals entsprechen.

V. „Bahn-Telegraphie." Die Zahl der Telegraphenstationen unserer Bahn ist im Berichtsjahre um 2 weitere (Effretikon und Döttingen) vermehrt worden, so daß gegenwärtig 18 Stationen mit Telegraphen-Apparaten versehen sind. Der Telegraph wird im Ganzen von 39 Angestellten bedient; alle Apparate (24 Stück) sind nach Morse'schem System und befinden sich, wie die Leitung selbst, durchweg in gutem Zustande. Außer den regelmäßigen Anzeigen des Abgangs und der Ankunft der Bahnzüge u. s. w. sind im Berichtsjahre vermittelst des Bahntelegraphen im Ganzen 23,614 Bahndienst-Depeschen (3,105 mehr als im Jahre 1860) befördert worden.

Der Gesammtbetrag der Ausgaben für die Bahn-Telegraphie beläuft sich auf Frkn. 10,749. 73 Cts. (gegenüber Frkn. 8,418. 39 Cts. im vorausgegangenen Jahre).

VI. „Verschiedenes." Die Vermehrung dieses Ausgabepostens von Frkn. 21,561. 58 im Jahre 1860 auf Frkn. 43,996. 01 im Berichtsjahre findet ihre Begründung zunächst in dem Umstande, daß dem Hülfs-Comité in Glarus mit Rücksicht auf das große Brandunglück, das diesen mit denjenigen Gegenden, durch welche die Nordostbahn sich hinzieht, in vielfältigem Verkehr stehenden industriellen Ort betroffen, ein Beitrag von Frkn. 20,000 zu gutfindender Verwendung zugestellt wurde. In diesem Titel erscheint ferner der Betrag der an den Bund entrichteten Konzessionsgebühr für das Jahr 1860 mit Frkn. 14,800.

Die „Total-Ausgaben für den Bahnbetrieb" betragen auf der ganzen Bahnlänge von 178 Kilometern Fr. 2,172,828. 12 Cts. (gegenüber Fr. 1,711,117. 18 Cts. im Jahre 1860) oder

	1860.	1861.
auf einen Tag	Fr. 4,687. 99 Cts.	Fr. 5,952. 95 Cts.
„ „ Bahnkilometer	„ 9,613. 02 „	„ 12,206. 89 „
„ „ Tag und einen Kilometer	„ 26. 33 „	„ 33. 44 „
„ „ Lokomotiv-Kilometer . .	„ 2. 38 „	„ 2. 43 „
„ „ Achsenkilometer . . .	„ 0. 08,72 „	„ 0. 08,03 „

Ueber den Personalbestand, die Assekuranz u. s. w. sind wir im Falle folgende Aufschlüsse zu ertheilen.

Betriebs-Personal. Die fortwährende Zunahme des Verkehrs hatte, wie sich von selbst versteht, auch eine etwelche Vermehrung des Personals zur Folge. Am Schlusse des Berichtsjahres war der Bestand desselben folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Adjunkten der Direktion	2
Betriebs-Chef	1
Revisor nebst Gehülfen	3
Chef der Betriebs-Kontrole . . .	1
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrole	5
Kontroleure	2
Kontrole-Gehülfen	18
Billetdrucker und Abwart . . .	2
Maschinenmeister, Gehülfe und Zeichner	3
Werkführer	3
Werkstättebuchhalter und Gehülfen .	5
Material- und Magazinverwalter und Gehülfen	5
Magazindiener und Abwart . . .	4
	54

II. Bahnunterhaltung.

Bahningenieure	2
Bahnaufseher	11
Bahnwärter	252
	265

III. Expeditions- und Transportdienst.

Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfen	11
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	23
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger . . .	81
Portiers, Abwärte und Nachtwächter .	28
Stationseinnehmer und Gehülfen .	35
Telegraphisten und Gehülfen . . .	6
Wagenmeister und Gehülfe . . .	2
Wagenkontroleure	5
Wagenaufseher und Wagenwärter .	45
Gepäckträger	18
Arbeiter für Güterverladung . . .	250
	504

IV. Fahrdienst.

Lokomotivführer und Heizer . . .	51
Zugführer und Kondukteure . . .	69
Lokomotivputzer und Wagenwäscher .	32
	152

Die Zahl der Angestellten (mit Ausnahme der Werkstätte-Arbeiter) betrug daher 975. Auf einen Kilometer kommen 5,47 Angestellte (gegenüber 4,89 im Vorjahre).

Assekuranz. Die Versicherungssummen betrugen:

	1860.	1861.
Für Gebäude	Fr. 2,348,175	Fr. 2,488,925
„ Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen)	„ 3,799,266	„ 3,914,866
„ Brennmaterial und Magazinvorräthe .	„ 448,288	„ 580,280
„ Güter auf Lager	„ 3,180,000	„ 4,590,000
„ Güter im Transport begriffen . . .	„ 1,500,000	„ 1,500,000
„ Mobiliar in den Verwaltungs- und Stations-Gebäuden und Werkstätten . .	„ 993,971	„ 993,971
Total . .	Fr. 12,269,700	Fr. 14,068,042

Eine wesentliche Erhöhung der Versicherungssumme fand nur für die auf Lager (sei es in den Schuppen, sei es im Freien) befindlichen Güter Statt, die im Laufe des Berichtsjahres bedeutend zugenommen hatten. Ueber die Assekuranzprämien sind schon oben (bei den resp. Rubriken der Ausgaben-Rechnung) die nöthigen Aufschlüsse ertheilt worden.

Unfälle. Zu unserm Bedauern müssen wir noch einiger Unfälle erwähnen, welche im Laufe des Berichtsjahres vorgekommen sind. Am 3. Januar wurde ein Erdarbeiter im Vorbahnhofe Zürich in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einer Lokomotive überfahren und getödtet. Die Kosten für die Beerdigung mit Leichenbegleit sind aus der Krankenkasse bestritten worden. — Am 28. April verlor ein Wagenwärter im Bahnhofe Zürich durch Ueberfahren einen Fuß und starb zwei Monate später an den Folgen dieser Verletzung. Seine Hinterlassenen beziehen die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse. — Am 30. Mai verunglückte der sechsjährige Knabe eines Angestellten im Bahnhofe Zürich, indem er beim Passiren des Vorbahnhofes von einer Lokomotive ergriffen und getödtet wurde. — Sodann wurde am 19. Juni zwischen Schlieren und Dietikon ein junger Eisenbahnarbeiter, welcher einen Kiestransportzug begleitete und aus unbekannten Gründen vom Wagen herabgefallen war, überfahren und getödtet. Dem Vater des Verunglückten wurde ein Unterstützungsbeitrag von Fr. 150 verabreicht. — Endlich gerieth am 8. Oktober ein Angestellter, welcher an Schwerhörigkeit litt, in der Nähe von Wallisellen unter einen Bahnzug und starb unmittelbar nachher an den Folgen der erlittenen Verletzungen.

Außer einigen Zugs-Verspätungen sind sonst im Berichtsjahre keine weitern erheblichen Störungen des Bahnbetriebs vorgekommen.

Finanz-Ergebniß.

1860.		1861.
Frk. 4,509,482. 70	. . . Einnahmen . . .	Fr. 5,615,696. 29
„ 1,711,117. 18	. . . Ausgaben . . .	„ 2,172,825. 12
Frk. 2,798,365. 52	. . . Reinertrag . . .	Fr. 3,442,871. 17
% 62,05	. Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme	% 62,32

1860.		1861.
Fr. 15,721. 15	Reinertrag per Bahnkilometer . . .	Fr. 19,341. 97
„ 7,666. 75	„ „ Betriebstag . . .	„ 9,432. 52
„ 43. 07	„ „ Tag und Bahnkilometer .	„ 52. 99
„ 3. 89	„ „ Lokomotivkilometer . .	„ 3. 86
„ — 14,25	„ „ Wagenachsenkilometer . .	„ — 14,06

Bei obiger Vergleichung ist der Saldo-Vortrag und der Netto-Ertrag des Dampfboot-Betriebs ganz außer Betracht gelassen, dagegen ist pro 1861 die auf die ausgeliehenen Betriebsgelder fallende Quote des Interesse-Conto mit Fr. 91,650. 29 mit in Berechnung gezogen worden.

2. Dampfschifffahrts-Betrieb.

Im Berichtsjahre sind vermittelst unserer Boote wieder tägliche, regelmäßige Fahrten zwischen a) Schaffhausen und den Rhein- und Bodenseeuferplätzen, b) Romanshorn und Friedrichshafen, c) Romanshorn und Lindau resp. Bregenz, d) Romanshorn und Konstanz, e) Romanshorn und Rorschach ausgeführt worden. Einzelne Uferplätze wurden täglich ein Mal, andere mehrere Male befahren.

Der Dampfboot-Betrieb ergab ein Netto-Resultat von Frk. 105,616. 42 (gegenüber Frk. 73,832. 24 im Jahre 1860), welcher Betrag als „mittelbare Einnahme" (B. V.) in der Eisenbahn-Betriebsrechnung erscheint. Die Dampfboot-Rechnung gestaltet sich in ihren Haupttiteln wie folgt:

Einnahmen.

1860.				1861.		
Frkn.	Cts.	Prozente		Frkn.	Cts.	Prozente
112,065	88	41,63	I. Personen-Transport	129,392	90	37,07
123,303	46	45,80	II. Güter- „	191,300	29	54,80
11,624	10	4,31	III. Vieh- „	7,495	07	2,15
515	58	0,19	IV. Equipagen „	267	43	0,08
20,000	—	7,44	V. Post- „	18,527	86	5,30
1,700	97	0,63	VI. Schlepp- u. Flößerlöhne und Verschiedenes	2,124	73	0,60
269,209	99	100	. . . . . Total-Einnahmen	349,108	28	100

Ausgaben.

1860.				1861.		
Frkn.	Cts.	Prozente		Frkn.	Cts.	Prozente
60,819	59	31,13	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	65,792	61	27,02
1,015	42	0,52	II. Büreau-Bedürfnisse	1,530	28	0,63
99,453	18	50,91	III. Brennmaterial	117,766	08	48,37
4,575	14	2,34	IV. Schiffsspeise	5,164	41	2,12
17,457	97	8,93	V. Unterhalt und Reparaturen	28,319	43	11,63
10,420	59	5,34	VI. Hafengebühren, Platzspesen u. drgl. . . .	23,134	02	9,50
1,635	86	0,83	VII. Miethzinse und Verschiedenes	1,785	03	0,73
195,377	75	100	. . . . . Total-Ausgaben	243,491	86	100

Finanz-Ergebniß.

1860.		1861.
Frk. 269,209. 99	Gesammteinnahme	Fr. 349,108. 28
„ 195,377. 75	Gesammtausgabe	„ 243,491. 86
Frk. 73,832. 24	Reinertrag	Fr. 105,616. 42

Es wurden im Ganzen befördert:

	1860. Anzahl	1861. Anzahl
Personen:		
I. Klasse	21,953	25,690
II. Klasse	57,319	65,103
Total	79,272	90,793
	Zentner	Zentner
Güter:		
Güter aller Art	412,712	425,425
Getreide	153,294	558,297
Total	566,006	983,722

Im Berichtsjahre sind daher 11,521 Personen und 417,716 Zentner Güter (worunter 405,003 Zentner Getreide) mehr befördert worden, als im Vorjahre. Es ergiebt sich hieraus, daß sich der Verkehr auf dem Bodensee im Allgemeinen, namentlich aber der Getreidetransport, im Berichtsjahre eines ziemlich lebhaften Aufschwunges zu erfreuen hatte.

Sämmtliche Boote haben im Ganzen in 6,204 Zeitstunden 20,026,2 Schweizerstunden oder 96,126 Kilometer, somit in einer Zeitstunde 15,49 Kilometer zurückgelegt; im vorausgegangenen Jahre waren in 5,506 Zeitstunden 18,513,8 Schweizerstunden oder 88,868 Kilometer zurückgelegt worden.

Der Brennmaterial-Verbrauch betrug 7,776 Cubikfuß Holz, 2,377 Zentner Bregenzer Braunkohlen und 54,517½ Zentner Steinkohlen, mit einem Kostenbetrage von Frk. 117,766. 08. Hiebei ist jedoch das zum Anheizen verwendete Material inbegriffen. Da sich der Total-Verbrauch, in Steinkohlen ausgedrückt, auf ca. 56,655 Ztr. beläuft, so ergiebt sich hieraus ein Verbrauch

1) für den zurückgelegten Kilometer . . von 58,9 Pfund.
2) für die Zeitstunde . . . . . „ 913,2 „

Der Verbrauch an Schmiermaterial belief sich auf 5,080 Pfund Oel und Talg, mit einem Geldaufwand von Frk. 3,438. 56 (1860: 4,560 Pfund mit einem Kostenbetrag von Fr. 2,929. 67). Auf einen zurückgelegten Kilometer fallen somit 0,0528 Pfund.

Die Reparaturkosten für die Dampf- und Schleppschiffe sowie der Unterhalt und die Erneuerung der Schiffs-Utensilien beliefen sich im Berichtsjahre, einschließlich der Provisionszuschläge der Werkstätte, für erstere auf Frkn. 28,319. 43 Cts. (gegenüber Frkn. 17,457. 97 Cts. im Vorjahre). Unter den Haupt-Reparaturen haben wir im Besondern die gegen den Schluß des Berichtsjahres erfolgte provisorische Umänderung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ in ein Schleppboot hervor-

zuheben. Wir wurden hiezu namentlich durch die damals in bedeutender Zunahme begriffenen Getreidetransporte zwischen Lindau und Romanshorn veranlaßt und trugen auch um so weniger Bedenken, das fragliche Boot zu dem erwähnten Zwecke umändern zu lassen, als sich an demselben (mit einziger Ausnahme der Schiffsschaale) ohnedieß schon seit längerer Zeit durchgreifende Reparaturen als dringend nothwendig herausgestellt hatten. Wir beabsichtigen übrigens, dieses Boot demnächst mit einer neuen Dampfmaschine u. s. w. versehen zu lassen und wieder in Betrieb zu setzen.

Die durchschnittlichen Ausgaben für Materialverbrauch sowie für Unterhalt und Reparaturen (jedoch ausschließlich der Umänderungskosten für die „Stadt Schaffhausen") betrugen:

		1860.	1861.
1) für Brennmaterial	per Fahr-Kilometer	Frk. 1. 11,90	Frk. 1. 22,91
2) „ Schmiermaterial	„ „ „	„ —. 03,30	„ —. 03,57
3) „ Unterhalt und Reparaturen	„ „ „	„ —. 19,64	„ —. 26,07
		Frk. 1. 34,84	Frk. 1. 52,55

Der Netto-Ertrag würde, wenn man von der Abrechnung eines Theiles desselben zu Gunsten des Reserve-Konto's absieht, einer Verzinsung des Dampfboot-Kapitals (von Frk. 887,208. 83 Cts.) zu 11,9 % entsprechen; indessen wiederholen wir auch hier, daß wir die Dampfboot-Unternehmung durchaus nicht als eine selbständige Anstalt, sondern lediglich als eine Hülfs-Unternehmung der an zwei Punkten am Bodensee resp. Rhein ausmündenden Eisenbahn betrachten.

Die in unserm letzten Berichte ausgesprochene Hoffnung, es werde die in Aussicht genommene Verständigung zwischen den betheiligten Verwaltungen über die Einführung eines gemeinschaftlichen Transport-Reglements im Laufe des Berichtsjahres endlich Statt finden, ist zu unserm Bedauern nicht in Erfüllung gegangen. Wir können hier nur die Versicherung aussprechen, daß unsere Verwaltung keinerlei Schuld an der dießfälligen Verzögerung trägt und daß wir nichts versäumen werden, was geeignet ist, zur baldigen Erreichung jenes Zieles beizutragen.

In dieser Berichtsabtheilung haben wir leider einer traurigen Katastrophe zu erwähnen, welcher im Berichtsjahr mehrere Menschenleben zum Opfer fielen. Am Abend des außerordentlich stürmischen 11. März v. J. stieß nämlich unser Dampfboot „Zürich" auf einer Dienstfahrt von Rorschach nach Lindau mit dem Lindauer Boote „Ludwig", welches in der entgegengesetzten Richtung fuhr, dergestalt zusammen, daß das letztere unterging und von den 15 Personen, welche sich auf demselben befunden hatten, mit Ausnahme des Schiffs-Kapitäns und eines Matrosen, sämmtliche in den Wellen ihr Grab fanden. Unser eigenes Boot trug bei diesem Zusammenstoß nicht unerhebliche Beschädigungen davon. Aus einer von uns sofort vorgenommenen, einläßlichen Untersuchung haben wir übrigens die beruhigende Ueberzeugung geschöpft, daß von unserm Schiffspersonal weder das beklagenswerthe Ereigniß verschuldet, noch irgend etwas versäumt worden ist, was zu dessen Abwendung oder zur Rettung der unglücklichen Opfer desselben hätte dienen können. Wir haben daher auch, als von Seiten des Verwaltungsrathes der Dampfbootactiengesellschaft in Lindau, als der Eigenthümerin des untergegangenen Schiffes „Ludwig", unterm 22. März v. J. die Erklärung an uns gerichtet wurde: „er „sehe sich durch diese Katastrophe in die Lage versetzt, die Ersatzansprüche seiner Gesellschaft gegen un-

„sere Anstalt ausdrücklich und in ihrem ganzen Umfange zu wahren", demselben erwiedert: „daß wir „uns dadurch zu unserm Bedauern gezwungen sehen, hinwieder Namens der Nordostbahngesellschaft „gegen derartige Ansinnen förmliche Verwahrung einzulegen." Seither hat der Verwaltungsrath der Lindauer Gesellschaft die Abhaltung einer Konferenz zum Zwecke einer gütlichen Verständigung beantragt, worauf wir, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß daraus keinerlei Schlüsse auf die Anerkennung irgend welcher Ersatzpflicht von unserer Seite abgeleitet werden dürfen, uns zwar zu einer solchen persönlichen Besprechung bereit erklärt, dabei aber bemerkt haben, daß sich davon kaum ein bestimmtes Ergebniß erwarten lasse, so lange als nicht die amtlichen Untersuchungen über den Unglücksfall und dessen Veranlassung, welche s. Z. von den Regierungen der beiden Gränzstaaten, Bayern und St. Gallen angehoben worden, geschlossen und deren Resultate bekannt seien. In Folge hievon blieb daher jene Anregung auf sich beruhen. Ueber die Ergebnisse der amtlichen Untersuchung ist uns auch seither keinerlei Mittheilung zugekommen. Mittlerweile ist die Lindauer Dampfschiffahrtsunternehmung bekanntlich in das Eigenthum des Bayerischen Staates übergegangen.

Die Assekuranzsumme für Transportgüter betrug im Berichtsjahre Frk. 150,000.

Der Bestand der Schiffe erlitt keine Veränderung, da die Umänderung des Dampfboots „Stadt Schaffhausen" in ein Schleppschiff, wie oben bemerkt, nur als eine vorübergehende bezeichnet werden kann. Er beträgt demnach 6 Dampfboote (mit 305 Pferdekräften) und 4 Schleppboote.

Am Schlusse des Berichtsjahres war der Personalbestand unserer Dampfschifffahrts-Anstalt folgender:

1 Dampfschifffahrts-Verwalter,
1 Buchhalter,
1 Secretair,
2 Gehülfen (wovon 1 für das Büreau in Schaffhausen),
1 Büreaudiener,
5 Capitäne resp. Schiffsführer,
6 Steuermänner und Schleppschiffsführer,
5 Maschinisten,
9 Heizer,
17 Matrosen,

zusammen 48 Angestellte, 7 mehr als im vorausgegangenen Jahre.

Unterstützungs- und Krankenkassa.

Der Aktiv-Saldo der „Unterstützungskassa für die Angestellten (der Eisenbahn- und der Dampfschiffahrts-Anstalt)" betrug am 31. December 1861 Frk. 127,544. 48 (gegenüber Frk. 104,212. 16 im Vorjahre), der Activ-Saldo der Krankenkassa der Arbeiter Frk. 9,016. 29 (gegenüber Frk. 6,256. 09 im Jahre 1860). Beide Kassen zeigen daher gegenüber dem Vorjahre wieder namhafte Vorschläge. — Aus der Unterstützungskassa wurden im Berichtsjahre Zahlungen im Betrage von Frk. 3,670. 23 geleistet, während die Zahlungen aus der Krankenkasse sich auf Frk. 6,829. 39 beliefen.

V. Bahnbau.

In diesem Abschnitte haben wir vor allem der Legung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Winterthur-Aarau zu gedenken. Nachdem dasselbe schon früher auf der Abtheilung Zürich-Wallisellen in Folge eines mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung dieser Linie abgeschlossenen Vertrages in Ausführung gekommen war, ist es im Laufe des Berichtsjahres auf der Abtheilung Zürich-Turgi zur Vollendung gebracht und auf der Abtheilung Wallisellen-Winterthur so weit gefördert worden, daß in den letzten Tagen das zweite Geleise in seiner ganzen Ausdehnung zwischen Zürich und Winterthur befahren werden konnte. Wenn für die Legung des zweiten Geleises auf der Abtheilung Turgi-Aarau während des Berichtsjahres nur Einleitungen getroffen worden sind, so geschah dieß darum, weil die Centralbahngesellschaft es fortwährend ablehnte, die Fortsetzung desselben auf der Bahnstrecke Aarau-Olten auszuführen, so daß dann das zweite Geleise zwischen Zürich und Basel, auch wenn die Nordostbahngesellschaft es zwischen Turgi und Aarau würde gelegt haben, gleichwol zwischen Aarau und Olten eine Lücke gehabt hätte. Obschon mittlerweile die Aussichten für Legung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Aarau-Olten noch nicht günstiger geworden sind, haben wir nunmehr gleichwol unter Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, das Doppelgeleise von Turgi bis Aarau fortzusetzen. Wir wurden dabei von dem Bestreben, unserseits nichts zu versäumen, was zur Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes beizutragen geeignet ist, und von der Ueberzeugung, daß die Lücke Aarau-Olten in dem zweiten Geleise zwischen Zürich und Basel der Natur der Sache nach nicht lange unausgefüllt bleiben kann, geleitet.

Wir haben uns auch im Laufe des Berichtsjahres vielfach damit beschäftigt, den Bahnhof Zürich seiner definitiven Gestaltung entgegenzuführen. Ueber die Haupteintheilung desselben ist nunmehr abschließlich von uns entschieden worden. Die dießseits der Sihl gelegene Abtheilung des Bahnhofes, der sogenannte innere Bahnhof, soll in Zukunft ausschließlich für den Personenverkehr und für den meistens durch Personenzüge vermittelten Equipagen- und Viehverkehr, die jenseits der Sihl gelegene Abtheilung des Bahnhofes, der sogenannte äußere Bahnhof dagegen, soweit er nicht durch die Werkstättegebäude und Lokomotivremisen in Anspruch genommen ist, ausschließlich für den Waarenverkehr bestimmt sein. Die letztere Abtheilung anlangend wurde ferner festgesetzt, daß der westliche Theil derselben für Rohartikel (Steine, Brenn- und Nutzholz, Kohlen u. s. f.), der östliche Theil für Kaufmannsgüter benutzt werden soll. Hinsichtlich dieses östlichen Theiles des äußern Bahnhofes ist endlich beschlossen worden, daß die Schuppen und Rampen, welche zur Aufnahme der auf der Bahn anlangenden und sofort nach Zürich und seinen Umgebungen zu verbringenden, sowie der in den Bahnhof Behufs sofortigen Weitertransportes auf der Bahn gebrachten Kaufmannsgüter dienen sollen, den zunächst an den Hauptgeleisen der West- und Ostlinie befindlichen Gütergeleisen entlang anzubringen, daß dagegen die für Lagerung von Kaufmannswaaren auf längere Zeit bestimmten Niederlagshäuser,

in welchen auch das Eidg. Zollniederlagshaus eingerichtet werden soll, der östlichen Grenze dieses Theiles des äußern Bahnhofes entlang aufzuführen seien. Gemäß der in solcher Weise festgesetzten Haupteintheilung des Bahnhofes Zürich ist nun für die in demselben anzubringenden Gebäude die Baustelle als im Allgemeinen bereits vorgezeichnet anzusehen. — Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Expropriation des zur Aufnahme von Rohartikeln bestimmten westlichen Theiles des äußern Bahnhofes durchgeführt, so daß sich nunmehr alle für den letztern in seiner definitiven Gestaltung erforderlichen Grundstücke im Eigenthume unserer Gesellschaft befinden. Es ward ferner auch die Planie des bezeichneten Theiles des äußern Bahnhofes hergestellt und es sind endlich auf demselben die in der nähern Zukunft als nothwendig erscheinenden Geleise zur Ausführung gebracht worden. — Die hauptsächlichsten Geleise des Vorbahnhofes sind während des Berichtsjahres nach den Erfordernissen der endlichen Gestaltung desselben abschließlich gelegt worden. Es führen nun zwischen den Schuppen, in welchen die sogenannten durchgehenden d. h. die weder in die Niederlagshäuser bestimmten, noch aus denselben herkommenden Kaufmannsgüter untergebracht werden, auf der einen und den Werkstättegebäuden, Lokomotivremisen ꝛc. auf der andern Seite 8 Geleise durch, von denen 3 zu Hauptgeleisen für die Bedienung der Westlinie, 3 zu Hauptgeleisen für die Bedienung der Ostlinie und 2 zu Geleisen für die Besorgung des Güterdienstes benutzt werden sollen. — An den Plänen für das in dem innern Bahnhofe aufzuführende definitive Verwaltungs- und Aufnahmsgebäude wird fortwährend gearbeitet. Dieselben stehen bis zu einem gewissen Grade in Wechselbeziehungen mit den Straßen- und Platzanlagen, welche in der Nähe dieses Gebäudes ausgeführt werden sollen. Es sind deshalb Unterhandlungen zwischen den Behörden der Stadt Zürich und uns im Gange, die jedoch noch nicht zum Abschlusse gediehen sind. Unter diesen Umständen kann von der abschließlichen Feststellung eines Planes für das neue Verwaltungs- oder Aufnahmsgebäude oder gar von dem Beginne des Baues desselben zur Zeit nicht die Rede sein. In Würdigung der großen Schwierigkeiten, welche die Planirung dieses Gebäudes theils an und für sich, theils auch wegen der steten Zunahme des von dem Bahnhofe Zürich zu bewältigenden Verkehres und der dadurch veranlaßten Unsicherheit bezüglich der für die so wichtige Baute in Aussicht zu nehmenden Dimensionen darbietet, dürfte die durch die Verhältnisse gebotene Verzögerung weniger zu bedauern sein, als es eine überstürzte Behandlung der nach verschiedenen Richtungen hin ungemein verantwortungsvollen Angelegenheit sein müßte. Wird übrigens auch der Bau des definitiven Verwaltungs- und Aufnahmsgebäudes auf dem innern Bahnhofe länger auf sich warten lassen, als erwartet worden sein mag, so wird dafür der Ausbau des äußern Bahnhofes desto rascher und umfassender in Angriff genommen und der Vollendung entgegengeführt werden können. — Endlich haben wir noch zur Meldung zu bringen, daß es im Laufe des Berichtsjahres in Folge Einschreitens der Polizeidirektion möglich geworden ist, die schon lange vorher angeknüpften und wegen ungerechtfertigter Privateinsprachen unausgetragen gebliebenen Unterhandlungen mit dem Stadtrathe von Zürich und dem Gemeindrathe Außersihl Behufs Aufhebung, beziehungsweise Verlegung der über den Bahnhof führenden Wege zum Abschlusse zu bringen. Hat auch die Nordostbahngesellschaft in den aus diesen Unterhandlungen hervorgegangenen Verträgen erhebliche Leistungen übernehmen müssen, um das angegebene Ziel zu erreichen, so dürfte dasselbe doch die dafür gebrachten Opfer zu rechtfertigen geeignet sein.

Auf dem Bahnhofe in Romanshorn ist während des Berichtsjahres eine Schiffswerfte gebaut worden. Es mußte dieß geschehen, um die an den Dampfbooten unserer Gesellschaft erforderlich werdenden Reparaturen gehörig ins Werk setzen zu können. — Die ungewöhnlich belangreichen Transporte von Getreide, welche gegen Ende des Berichtsjahres über den Bodensee nach Romanshorn gelangten, ließen die dortigen Waarenschuppen trotz ihrer Geräumigkeit als unzulänglich erscheinen. Wir beeilten uns daher, provisorische Schuppen für die Unterbringung von Getreide zu erstellen. Diese Fürsorge hat der Benutzung der Route über Romanshorn für die Transporte von Getreide aus Ungarn und Deutschland nach dem Westen erheblichen Vorschub geleistet.

Die Planarbeiten betreffend die definitive bauliche Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen schreiten auf Grundlage von fortgesetzten Verhandlungen zwischen der Großherzoglich Badischen Eisenbahn-Verwaltung und uns ihrer endlichen Feststellung entgegen. Wie schon erwähnt, haben wir daherige Vorlagen bereits der Regierung von Schaffhausen Behufs Auswirkung der hohheitlichen Genehmigung unterbreitet.

Schlußnahmen, welche wir im Laufe des Berichtsjahres betreffend Erhebung der Stationen Altstätten, Schlieren, Dietikon, Killwangen und Schinznach von Stationen mit bloßer Personenbeförderung zu solchen mit Personen- und Güterbeförderung gefaßt haben, machen bauliche Vorkehren provisorischer oder definitiver Art auf denselben erforderlich. Dieselben sind entweder bereits zur Ausführung gebracht oder in Vorbereitung begriffen. — Die erhebliche Zunahme des Verkehres, deren sich unsere Unternehmung fortwährend zu erfreuen hat, erheischte die Erweiterung des Areales der Station Wildegg, sowie die Vergrößerung oder Vermehrung der Waarenschuppen auf verschiedenen Stationen. Die daherigen Ausgaben belaufen sich auf eine nicht unbeträchtliche Summe.

Die erforderlichen Angaben über das im Laufe des Berichtsjahres bezogene weitere Transportmaterial finden sich bereits in demjenigen Abschnitte unsers Berichtes, welcher dem Betriebe gewidmet ist.

Wir befreuen uns, mittheilen zu können, daß im Laufe des Berichtsjahres wieder verschiedene auf Bauarbeiten bezügliche Rechnungsverhältnisse, die seit geraumer Zeit unausgetragen gewesen, zur Erledigung gebracht werden konnten.

Im Hinblicke auf die wichtigen und zahlreichen Hochbauten, welche auf den Bahnhöfen Zürich und Schaffhausen, sowie auf der Eisenbahnlinie Altstätten-Zug-Luzern auszuführen sind, haben wir gegen Ende des Berichtsjahres ein neues Bureau für Hochbau zu errichten beschlossen. An die Spitze desselben stellten wir wieder Herrn F. Wanner, der sich schon früher in dieser Stellung bei unserer Unternehmung befunden und mittlerweile das Amt eines Stadtbaumeisters der Stadt Zürich bekleidet hatte.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden keine Veränderungen in dem Bestande der Gesellschaftsbehörden Statt.

Die Direktion behandelte in 179 Sitzungen 2578 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 6 Sitzungen 24 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1861 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 19. April 1862.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident,

Dr. A. Escher.

Uebersicht

der

Frequenz und Einnahmen auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1861.

Nach den Monaten.

Ad pag. 40.

Monat.	Kilometer.	Personen.						Gepäck.			Hunde.			Vieh.			Equipagen.			Güter.								Mittelbare Betriebs-Einnahme.		Total-Einnahme.		Betreffniß per Kilometer.	
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Total.	Einnahme.		Ctr.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Stück.	Einnahme.		Eilgut.	I. Cl.	II. Cl.	Cl. A.	Cl. B.	Total.	Einnahme.							
		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Ctr.	Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.		Frk.	Cts.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Januar . . .	178	113	22,250	55,092	77,455	92,971	64	5,156	4,934	84	185	123	38	2,329	4,604	86	13	203	40	9,208	83,870	129,441	167,898	147,816	538,233	212,133	50	.	.	314,971	62	1,769	50
Februar . . .	178	147	20,088	55,404	75,639	97,072	63	5,747	5,465	78	181	128	54	3,491	5,014	44	7	116	50	10,861	87,501	140,369	160,388	191,920	591,039	225,879	45	.	.	333,677	34	1,874	59
März	178	173	22,301	66,801	89,275	112,401	10	6,858	6,419	40	289	202	04	3,989	5,346	09	8	179	—	13,363	98,735	157,924	176,505	199,025	645,552	252,991	48	.	.	377,539	11	2,121	—
April	178	422	30,050	79,008	109,480	141,414	52	8,279	8,344	77	312	264	17	3,231	7,044	34	50	827	65	13,214	92,050	152,564	173,122	243,000	673,950	263,649	37	.	.	421,544	82	2,368	23
Mai	178	1,011	38,346	111,690	151,047	187,793	24	9,369	9,020	53	301	235	60	2,573	6,126	—	18	611	20	12,799	94,134	143,574	197,434	288,621	736,562	274,081	20	.	.	477,867	77	2,684	65
Juni	178	1,986	34,630	103,351	139,967	190,080	08	10,721	10,895	65	266	203	95	2,446	5,003	59	38	756	80	12,877	88,867	125,490	189,413	241,754	658,401	252,925	47	.	.	459,865	54	2,583	51
Juli	178	3,132	50,948	116,938	171,018	260,292	42	14,518	15,154	55	304	245	45	2,683	5,186	14	63	1,037	52	14,412	88,751	135,784	141,391	263,759	644,097	238,687	85	.	.	520,603	93	2,924	74
August . . .	178	4,646	50,056	118,086	172,788	280,134	68	16,338	18,181	50	332	276	67	2,878	5,790	57	22	425	—	14,269	96,793	133,018	161,073	244,625	649,778	245,477	93	.	.	550,286	35	3,091	50
September . .	178	3,456	43,085	121,818	168,359	248,685	63	12,939	13,966	28	387	355	66	3,319	7,721	08	74	830	80	14,308	96,859	138,708	184,884	232,793	667,552	263,217	51	.	.	534,776	96	3,004	37
Oktober . . .	178	1,192	35,681	113,073	149,946	202,902	13	10,711	11,130	33	422	326	05	3,534	7,663	76	33	597	70	17,329	105,863	167,576	232,744	242,650	766,162	306,458	12	.	.	529,078	09	2,972	35
November . .	178	310	20,563	76,391	97,264	117,896	76	7,336	6,836	16	284	190	54	2,866	5,243	26	9	179	50	14,017	94,633	133,791	239,394	225,188	707,023	276,147	82	.	.	406,494	04	2,283	68
Dezember . .	178	227	18,980	67,913	87,120	103,323	21	6,227	5,591	66	264	181	68	2,328	4,481	90	6	80	65	13,825	88,912	118,257	228,926	216,298	666,218	273,230	02	.	.	386,889	12	2,173	53
Jan. — Dez. .	178	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	455,494	69	455,494	69	2,558	96
Total 1861	178	16,815	386,978	1,085,565	1,489,358	2,034,968	04	114,199	115,941	45	3,527	2,733	73	35,667	69,226	03	341	5,845	72	160,482	1,116,968	1,676,496	2,253,172	2,737,449	7,944,567	3,084,879	72	455,494	69	5,769,089	38	32,410	61
„ 1860	178	15,285	375,810	925,491	1,316,586	1,827,127	95	104,681	108,790	78	3,340	2,667	65	39,537	94,930	90	432	7,434	31	142,361	1,031,643	1,619,559	1,454,054	1,586,698	5,834,315	2,256,762	82	442,044	70	4,739,759	11	26,627	86

Uebersicht der Frequenz auf der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1861.

Nach den Stationen.

Ad pag. 10.

	1860.										1861.									
	Betriebs-tage.	Personen.	Gepäck.	Güter.			Vieh und Hunde.	Equi-pagen.	Total-Einnahmen.		Betriebs-tage.	Personen.	Gepäck.	Güter.			Vieh und Hunde.	Equi-pagen.	Total-Einnahmen.	
				Versandt.	Angekommen.	Total.								Versandt.	Angekommen.	Total.				
		Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.	Franken.	Cts.		Anzahl.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Stück.	Stück.	Franken.	Cts.
Romanshorn	366	24,493	2,981	944,169	212,700	1,156,869	2,584	10	757,852	43	365	33,380	3,639	1,761,189	319,633	2,080,822	4,332	10	1,277,492	52
Amrisweil	"	12,648	339	21,732	35,655	57,387	1,410	4	29,243	30	"	14,454	385	23,975	32,254	56,229	646	—	27,263	77
Erlen	"	6,441	138	10,268	9,411	19,679	184	—	11,038	39	"	7,367	120	15,389	9,768	25,157	369	—	13,298	78
Sulgen	"	8,862	286	7,976	28,859	36,835	412	—	15,610	42	"	9,416	329	14,165	23,721	37,886	405	1	18,501	54
Bürglen	"	6,389	69	23,576	34,029	57,605	649	—	16,427	02	"	7,513	70	31,171	36,855	68,026	681	—	22,724	02
Weinfelden	"	19,758	947	26,996	37,471	64,467	1,756	3	48,045	86	"	21,126	996	40,396	37,538	77,934	1,048	2	49,541	43
Märstetten	"	8,666	247	18,608	36,014	54,622	725	2	18,726	56	"	11,542	331	22,264	41,934	64,198	864	—	23,502	67
Müllheim	"	9,645	725	—	—	—	55	—	9,752	40	"	10,875	694	—	—	—	21	—	10,899	69
Felben	"	6,235	367	45,015	27,938	72,953	594	—	18,137	82	"	7,113	324	51,659	33,357	85,016	548	—	23,062	87
Frauenfeld	"	41,856	1,837	105,384	179,054	284,438	710	3	112,680	18	"	46,368	1,922	110,695	183,038	293,733	871	3	116,552	23
Islikon	"	8,069	119	6,545	13,226	19,771	143	1	7,939	76	"	8,381	125	5,156	8,653	13,809	154	—	8,752	85
Wiesendangen	"	6,947	52	2,280	4,725	7,005	161	—	5,518	16	"	8,212	70	3,222	7,884	11,106	132	—	6,729	47
Winterthur	"	119,727	5,934	230,404	647,549	877,953	8,596	37	513,553	48	"	130,289	6,324	257,091	818,027	1,075,118	6,585	34	616,335	73
Hettlingen	"	2,192	212	—	—	—	97	—	1,998	76	"	2,416	150	—	—	—	61	—	2,229	47
Henggart	"	4,769	358	—	—	—	79	—	4,279	96	"	4,918	306	—	—	—	92	—	4,561	42
Andelfingen	"	18,636	518	40,825	33,618	74,443	1,843	1	37,839	97	"	19,937	707	33,158	38,024	71,182	1,112	1	38,237	03
Marthalen	"	7,380	164	9,788	23,268	33,056	270	—	11,353	21	"	7,667	158	14,968	9,761	24,729	193	—	14,607	38
Dachsen	"	14,784	765	1,599	2,488	4,087	58	—	19,997	60	"	17,051	616	1,034	2,706	3,740	37	—	23,470	48
Schaffhausen	"	46,851	4,239	401,872	168,481	570,353	1,647	41	340,226	08	"	50,829	4,350	468,634	268,825	737,459	2,571	50	404,647	09
Kempttthal	"	6,074	51	7,633	18,624	26,257	153	—	5,462	35	"	7,898	97	11,963	48,809	60,772	128	—	7,286	96
Effretikon	"	17,712	282	5,655	9,048	14,703	998	—	12,022	—	"	17,233	312	11,367	25,924	37,291	1,779	—	17,394	82
Wallisellen	"	17,705	368	13,695	23,370	37,065	159	4	18,735	80	"	17,484	440	15,443	29,424	44,867	119	1	18,236	21
Oerlikon	"	21,689	199	30,189	35,060	65,249	107	—	11,753	82	"	29,518	258	32,328	79,928	112,256	161	—	17,785	49
Zürich	"	360,649	37,008	833,030	2,170,000	3,003,030	9,276	149	1,645,711	57	"	416,613	36,498	945,945	2,696,758	3,642,703	6,603	79	1,895,933	25
Altstätten	"	11,256	142	—	—	—	14	—	3,969	81	"	13,751	256	—	—	—	28	—	4,411	67
Schlieren	"	13,937	348	—	—	—	34	—	7,401	46	"	16,627	462	—	—	—	64	—	8,652	65
Dietikon	"	19,253	1,000	12,498	32,453	44,951	90	—	21,042	68	"	23,429	1,381	22,493	56,648	79,141	385	—	24,419	11
Killwangen	"	5,746	295	—	—	—	12	—	4,512	22	"	7,513	380	—	—	—	10	—	5,715	86
Baden	"	88,402	5,648	51,463	94,851	146,314	1,046	27	151,475	58	"	93,090	5,839	58,931	139,408	198,339	1,219	25	150,6 0	23
Turgi	"	21,731	897	37,397	40,403	77,800	248	—	37,209	64	"	23,979	951	31,869	69,573	101,442	523	—	34,878	22
Siggenthal	"	5,185	241	12,203	6,896	19,099	36	—	7,748	05	"	5,446	273	33,406	9,769	43,175	16	—	11,221	91
Döttingen	"	9,426	357	6,366	8,870	15,236	418	—	12,336	79	"	9,598	372	9,956	9,863	19,819	389	1	13,381	61
Koblenz	"	6,013	314	24,263	33,441	57,704	326	—	19,506	96	"	6,328	1,343	45,706	30,819	76,525	494	—	24,908	49
Brugg	"	41,428	2,642	90,453	103,692	194,145	1,099	21	71,396	51	"	40,163	2,475	113,902	150,077	263,979	1,179	16	82,734	25
Schinznach	"	13,496	862	—	—	—	26	—	14,483	25	"	13,949	875	—	—	—	36	—	14,217	31
Wildegg	"	28,195	1,587	44,955	113,891	158,846	386	4	51,373	91	"	32,883	1,723	51,947	135,622	187,569	406	3	57,407	98
Ruppersweil	"	5,489	106	6,228	23,768	29,996	38	—	8,135	19	"	5,127	103	6,777	32,083	38,860	38	—	10,416	94
Aarau	"	52,019	3,677	78,195	158,537	236,732	3,058	66	213,215	46	"	53,161	7,996	211,006	171,840	382,846	862	66	211,501	29
Centralbahn	"	61,733	11,185	1,345,221	524,630	1,869,851	1,559	28	—	—	"	72,713	12,301	1,218,451	1,000,698	2,219,149	1,28	25	—	—
Französische Ostbahn	"*	1,442	811	282,523	6,099	288,622	—	—	—	—	"	1,820	1,140	779,285	17,141	796,426	—	—	—	—
Franco-Suisse	"	2,437	774	3,851	9,751	13,602	—	—	—	—	"	3,009	918	5,207	66,690	71,897	—	—	—	—
Westbahn	"	4,297	1,956	15,005	58,953	73,958	—	—	—	—	"	5,500	2,159	36,078	114,004	150,082	—	—	—	—
Vereinigte Schweizer Bahnen:																				
a) per Winterthur	"	24,750	4,129	125,394	215,934	341,328	840	18	—	—	"	31,035	4,202	205,263	303,738	509,001	875	11	—	—
b) per Wallisellen	"	70,916	4,332	209,015	566,192	775,207	742	6	—	—	"	87,759	5,635	320,983	744,879	1,065,862	1,294	11	—	—
Königl. Württemberg. Bahn	"	637	328	—	—	—	—	—	—	—	"	848	36	—	—	—	—	—	—	—
" Bayerische Bahn	"	943	521	—	—	—	—	—	—	—	"	1,120	123	—	—	—	—	—	—	—
Großherzogl. Badische Bahn	"	29,678	4,297	702,046	85,366	787,412	239	7	—	—	"	32,880	4,035	922,095	138,894	1,060,989	578	2	—	—
Betriebs-Kontrole (mittelbare Betriebs-Einnahmen)	—	—	—	—	—	—	—	—	442,044	70	—	—	—	—	—	—	—	—	455,494	69
		1,316,586	104,681	5,834,315	5,834,315	—	42,877	432	4,739,759	11		1,489,358	114,199	7,944,567	7,944,567	—	39,194	341	5,769,089	38

* Für Güter 200.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1861,

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

vom Jahre 1861,

III. Bilanz auf 31. Dezember 1861

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1861.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,034,968	04				
II. Gepäcktransport	116,425	40				
III. Pferde- und Vieh-Transport	71,855	31				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	5,466	22				
V. Gütertransport	3,084,879	72	5,313,594	69		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	75,912	23				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	22,676	91				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	139,426	96				
IV. Nettoertrag des Werkstättebetriebes . . .	87,960	15				
V. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes . . .	105,616	42				
VI. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich . .	2,232	58				
VII. Verschiedenes	21,669	44	455,494	69	5,769,089	38
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1860	.	.	.	.	103,619	06
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**5,872,708**	**44**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1861.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	70,878	36		
2. Reiseauslagen	.	.	4,181	—		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	7,694	09		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten .	.	.	16,719	68		
5. Porti	.	.	2,997	40		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	941	74	103,412	27
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher u. d Bahnwärter) . .	.	.	217,203	39		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals .	.	.	720	57		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . .	.	.	11,294	54		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	12,952	72		
5. „ der Kunstbauten	.	.	4,423	08		
6. „ des Oberbaues	.	.	73,680	23		
7. „ der Einfriedungen, Barrieren u. s. f. .	.	.	7,563	51		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	5,320	24		
9. „ der Gebäude	.	.	39,996	64		
10. „ des Arbeitsgeschirrs d. Bahnwärter u. s. f.	.	.	10,660	61		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	1,174	85	384,990	38
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Besoldnng und Entschädigung der Betriebs-Controle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	101,905	80				
b. Bekleidung derselben	3,703	49				
c. Büreaukosten	7,139	92				
d. Beleuchtung und Heizung der Büreaux . . .	21,475	44				
e. Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	22,389	17	156,613	82		
Uebertrag .	.	.	156,613	82	488,402	65

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertag .	.	.	156,613	82	488,402	65
2. Personen-Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gepäckträger . . .	52,204	83				
b. Bekleidung derselben	2,032	11				
c. Druckkosten	10,959	11				
d. Ersatzleistungen	490	45	65,686	50		
3. Güter-Dienst.						
a. Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. s. f.	289,822	38				
b. Bekleidung derselben	1,860	29				
c. Druckkosten	12,929	90				
d. Ersatzleistungen	7,534	23				
e. Assekuranz der Güter	10,446	05	322,592	85	544,893	17
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a. Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . .	17,341	27				
b. Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung . .	2,595	22				
c. Assekuranz der Materialvorräthe	922	10				
d. Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung	23,421	52	44,280	11		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a. Besoldungen, Löhne nnd Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter . .	131,343	36				
b. Bekleidung derselben	8,801	22				
c. Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	236,522	96				
d. Oel und Schmiere für die Wagen . . .	13,335	52				
e. Beleuchtung und Heizung derselben . . .	5,151	16				
f. Assekuranz der Wagen	4,738	55				
g. Vergütung für die Benutzung fremder Wagen .	22,821	92	422,714	69		
Uebertrag .	.	.	466,994	80	1,033,295	82

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1861.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	466,994	80	1,033,295	82
3. Zugkraftskosten.						
a. Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparniß-prämien des Maschinenpersonals . . .	161,646	85				
b. Bekleidung desselben	1,826	81				
c. Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung . .	411	58				
d. Brennmaterial	250,038	20				
e. Schmiermaterial	15,386	74				
f. Putzmaterial	5,684	86				
g. Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen .	18,392	09				
h. Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	161,532	63				
i. Assekuranz der Lokomotiven	2,872	—	617,791	76	1,084,786	56
V. Bahntelegraphie	.	.	.	.	10,749	73
VI. Verschiedenes	.	.	.	.	43,996	01
Total der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes	.	.	.	.	2,172,828	12
B. Verzinsung der Anleihen	.	.	.	.	1,014,125	76
C. Einlage in den Reservefond (7 % des Reinertrages)	.	.	.	.	258,991	60
D. Dividende für die Aktien	.	.	.	.	2,296,640	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1862	.	.	.	.	130,122	96
Total gleich der Einnahme .	.	.	.	.	5,872,708	44

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Saldo der Rechnung vom Jahre 1860	2,192,366	68
Summa .	2,192,366	68

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1861.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen	.	.	458	13		
Provisionen- und Cours-Vergütungen	.	.	—	—		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	7,382	60		
Gehalte des Administrations-Personals	.	.	8,837	66		
Reiseauslagen	.	.	881	30		
Postporti und Kommissionskosten	.	.	727	88		
Druck- und Insertionskosten	.	.	1,075	12		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung	.	.	2,147	06		
Büreaukosten	.	.	1,529	79		
Bibliothek und Zeitungen	.	.	457	49		
Verschiedenes	.	.	433	04	23,930	07
Technisches Centralbüreau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	10,000	—		
Inventarstücke	.	.	—	—		
Materialien	.	.	—	—		
Verschiedenes	.	.	—	—	10,000	—
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	458	40		
Entschädigungen	.	.	370,136	60		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	3,774	24		
Verschiedenes	.	.	11	62	374,380	86
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	26,048	94				
Inventarstücke	11,512	44				
Materialien	369	63				
Büreaukosten	155	81				
Verschiedenes	103	35	38,190	17		
Uebertrag	.	.	38,190	17	408,310	93

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Ausgaben.	Fr	Cts.	Fr.	Cts.	Fr	Cts.
Uebertrag .	.	.	38,190	17	408,310	93
Unterbau.						
Erdarbeiten	89,322	59				
Stützmauern	—	—				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	19,251	14				
Wegbauten	4,907	77				
Uferbauten	711	66				
Bettung	111,483	35				
Verschiedenes	—	—	225,676	51		
Oberbau.						
Schwellen	290,698	05				
Schienen und deren Befestigungsmittel	616,638	83				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	100,864	88				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	9,897	84				
Verschiedenes	—	—	1,018,099	60		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	180,558	93				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen . .	53,745	71				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen .	3,987	62				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	4,155	61				
Technische Einrichtung der Werstätten	2,202	73				
Verschiedenes	24,463	98	269,114	58	1,551,080	86
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	130,815	—		
Wagen	.	.	483,415	08		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole .	.	.	2,034	47		
„ „ Materialverwaltung	.	.	815	58		
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen .	.	.	—	—		
„ „ „ Werkzeugmaschinen . .	.	.	—	—		
„ „ „ Werkzeuge und Requisiten .	.	.	4,246	60		
Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	21,770	38		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	1,013	71		
Dampf- und Schleppboote	.	.	—	—	644,110	82
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**2,603,502**	**61**

der Schweiz. Nordostbahn vom Jahre 1861.

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen	2,192,366	68
Summa der Ausgaben	2,603,502	61
Passiv-Saldo auf neue Rechnung .	**411,135**	**93**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Frk.	Cts.	Frk.	Cts.
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1860	47,433,583	32		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnnetzes im Jahre 1861, laut Rechnung vom 31. Dezember 1861 .	2,603,502	61		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1861 . . .			50,037,085	93
			50,037,085	**93**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1861.

Kreditoren.		Frk.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktienkapital		.	.	.	.	28,708,000	—
3 % Obligationen { ausgelooste Fr. 80,500. —							
3 % Obligationen { noch nicht ausgelooste „ 737,450. —		.	.	817,950	—		
5 % „		.	.	17,100,000	—		
4½ % „		.	.	3,000,000	—	20,917,950	—
Passiv-Saldo per 31. Dezember 1861		.	.	.	.	411,135	93
Ausweis dieses Passiv-Saldo:							
Aktiva.							
Kassa-Konto		259,951	34				
Werthpapiere		265,220	—				
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)		1,229,012	68				
Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.)		338,160	80				
Liegenschaften-Konto		125,321	15				
Diverse Hauptbuch-Debitoren		152,127	28				
Ausgelooste und zurückbezahlte 3 % Obligationen		80,500	—	2,450,293	25		
Passiva.							
Diverse Hauptbuch-Creditoren		762,438	77				
Betriebs-Konto (Uebertrag von der Betriebsrechnung vom Jahre 1861 auf diejenige vom Jahre 1862)		130,122	96				
Reserve-Konto		1,581,973	21				
Sconto-Geschäft		386,894	24	2,861,429	18		
Mehrbetrag der Passiva		.	.	411,135	93		
						50,037,085	**93**

IV. Ausweis über den Reserve-Konto auf 31. Dezember 1861.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1860	1,373,369	—
Einnahme im Jahre 1861:		
7 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1861 . .	258,991	60
Summa .	**1,632,360**	**60**
Ausgaben.		
Betrag der Kosten für den Umbau des alten Geleises auf der Bahnstrecke Killwangen-Baden	50,387	39
Saldo auf neue Rechnung	1,581,973	21
Summa .	**1,632,360**	**60**