Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

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

http://www.e-periodica.ch

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.