

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 10 (1862)

**Artikel:** Zehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahngesellschaft umfallend das Jahr 1862

**Autor:** Escher, A.

**Kapitel:** 4: Betrieb

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730489>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.11.2024

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

4½ % zu berechnen im Falle wären, erklärte sie sich hiemit einverstanden. In Folge dessen haben wir im Berichtsjahre an der Stelle des Kantons Zug die erste und zweite Einzahlung im Gesamtbetrage von Frkn. 320,000 bewerkstelligt, wie wir auch im Verfolge die weitem Einzahlungen für den Kanton Zug zu entrichten nicht ermangeln werden.

Die Nordostbahngesellschaft wird Behufs Bewerkstelligung der weitem Einzahlungen, welche sie für ihre eigene Rechnung und für diejenige des Kantons Zug an die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu leisten hat, sowie zum Zwecke der Ausführung fernerer Bauten auf ihrem eigentlichen, somit die Linie Altstätten-Zug-Luzern nicht in sich begreifenden Netze, im Verfolge ein neues Anleihen abzuschließen im Falle sein. Gemäß den Vorkehrungen, die wir getroffen, brauchen wir uns mit der Aufbringung eines solchen Anleiheus nicht zu beeilen, sondern können vielmehr das Eintreten günstiger Verumständungen abwarten, bevor wir daherige Unterhandlungen veranlassen.

## IV. Betrieb.

### 1. Bahnbetrieb.

Die diesem Berichte beigehefteten Uebersichtstabellen über die monats- und stationsweisen Ergebnisse enthalten über

#### Einnahmen und Verkehr

die erforderlichen Detail-Nachweise. Zu näherer Erläuterung wollen wir hier nur bemerken, daß in denselben beim „Personenverkehr“, wie übrigens auch schon in den früheren Jahren, die sogenannten Retourbillete für die Hin- und die Rückfahrt gerechnet und für die letztere jeweils derjenigen Station zugeschrieben wurden, nach welcher das Billet lautete.

Die Einnahmen haben betragen:

1861.			(Bahnlänge: 178 Kilometer.)	1862.		
Frkn.	Cts.	Prozente.		Frkn.	Cts.	Prozente.
2,034,968	04	35,27	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	2,158,972	70	36,51
115,941	45	2,01	1. Personen-Transport . . . . .	121,010	69	2,05
71,959	76	1,25	2. Gepäck-Transport . . . . .	85,352	55	1,44
5,845	72	0,11	3. Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport . . . . .	7,555	30	0,13
3,084,879	72	53,47	4. Transport von Equipagen u. dgl. . . . .	3,066,084	71	51,85
455,494	69	7,89	5. Güter-Transport . . . . .	474,466	52	8,02
5,769,089	38	100	B. Mittelbare Betriebseinnahmen . . . . .	5,913,442	47	100
			. . . . . Total-Einnahmen . . . . .			

	<b>1861.</b>	<b>1862.</b>
Im Ganzen wurden befördert: Reisende . . . . .	1,489,358	1,620,409
" " " " Güter . . . . .	Ztr. 7,944,567	Ztr. 8,382,411
Durchschnittliche Tageseinnahme . . . . .	Zrhn. 15,805. 72	Zrhn. 16,201. 21
Einnahmebetreffniß per Bahnkilometer . . . . .	" 32,410. 61	" 33,221. 58
" " " Kilometer und Tag . . . . .	" 88. 79	" 91. 01
" " " Reisenden mit Gepäck . . . . .	" 1. 44, <sub>4</sub>	" 1. 40, <sub>7</sub>
" " " Zentner Güter . . . . .	" —. 38, <sub>8</sub>	" —. 36, <sub>57</sub>

Aus dem Verkehr ergeben sich folgende Durchschnittsziffern:

Auf jeden Betriebstag kommen Reisende . . . . .	4,080	4,440
" " " " Güter in Zentnern . . . . .	21,766	22,965
" " Personenzug=Achsenkilometer kommen Reisende . . . . .	5, <sub>45</sub>	5, <sub>77</sub>
" " Güterzug=Achsenkilometer kommen Güter in Zentnern (excl. Vieh und Gepäck) . . . . .	27, <sub>66</sub>	26, <sub>34</sub>
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren: Kilometer . . . . .	26, <sub>30</sub>	26, <sub>14</sub>
" Zentner Gut hat im Durchschnitt befahren: Kilometer . . . . .	60, <sub>24</sub>	59, <sub>24</sub>
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen Reisende . . . . .	220,056	237,963
" " " " " " Güter in Zentnern . . . . .	2,688,655	2,789,730

Nachstehend folgt eine Uebersicht des Personen- und Waarenverkehrs, sowie der kilometrischen Jahreseinnahme vom Jahr der Betriebseröffnung (1855) an bis 1862:

Jahr.	Durchschnittliche Länge	Anzahl der beförderten	Anzahl der beförderten	Brutto-Ertrag	
	der betriebenen Strecke.	Personen, auf die ganze	Zentner Güter,	per Kilometer.	
	Kilometer.	Bahnlänge bezogen.	auf die ganze	Zrhn.	Gr.
			Bahnlänge bezogen.		
1855.	60	113,000	580,000	11,710.	57
1856.	106	130,000	680,000	14,515.	33
1857.	134, <sub>4</sub>	174,568	1,160,263	17,890.	25
1858.	156, <sub>53</sub>	186,339	992,060	18,214.	07
1859.	168, <sub>1</sub>	198,093	1,249,027	21,522.	76
1860.	178	192,862	1,747,055	26,627.	86
1861.	178	220,056	2,688,655	32,410.	61
1862.	178	237,963	2,789,730	33,221.	58

Aus den einzelnen Rechnungs-Kubriken heben wir hervor:

1) Personen-Transport.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden vertheilt sich wie folgt:

	1861.		1862.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
a) Auf Fahrten zur vollen Normaltare: in I., II. und III. Klasse . . . . .	787,964	52,91	848,108	52,34
b) Auf Fahrten zur ermäßigten Tare nämlich:				
mit Güterzügen II. und III. Klasse . . . . .	66,018	4,45	55,336	3,41
mit Billeten zur Hin- und Rückfahrt . . . . .	432,816	29,06	496,896	30,67
mit Abonnementskarten . . . . .	77,778	5,22	107,357	6,63
Militär- und Polizei-Transporte . . . . .	39,694	2,67	34,588	2,13
Pilgerbillete . . . . .	54,348	3,65	53,354	3,29
Schul- und Luftfahrten u. dgl. . . . .	30,740	2,06	24,770	1,53
	<u>701,394</u>	<u>47,09</u>	<u>772,301</u>	<u>47,66</u>
	<u>1,489,358</u>	<u>100</u>	<u>1,620,409</u>	<u>100</u>

Die außerordentlich starke Zunahme der Abonnementskarten, welche sich seit einigen Jahren bemerkbar macht, fällt fast ausschließlich auf Abonnements für tägliche Fahrten, für welche auf der Nordostbahn ganz ausnahmsweise billige Abonnementspreise bestehen. — Das System des Abonnements für Entfernungseinheiten, im Gegensatz zu den Abonnements für bestimmte Bahnstrecken, welches schon vor mehreren Jahren auf unsern Dampfbooten auf dem Bodensee und Rhein eingeführt worden ist und in neuester Zeit auch auf einer der kleinern Schweizerischen Eisenbahnen Eingang gefunden hat, ist unsers Erachtens wegen der Unmöglichkeit der Ausübung einer gehörigen Kontrolle an Tagen großer Personen-Affluenz, für größere Bahnlinien ungeeignet. Wir haben daher auch von dessen Einführung auf der Nordostbahn Umgang genommen.

Der kleine Rückgang bei den Pilgerbilleten erklärt sich durch den Umstand, daß die Millenniums-Feier des Klosters Einsiedeln im Jahr 1861 eine ganz ungewöhnliche Wallfahrer-Frequenz bewirkt hatte. Ohne die auf Rechnung dieser außerordentlichen Veranlassung zu setzende Wallfahrer-Bewegung des Jahres 1861 würde sich für 1862 eine erhebliche Zunahme erzeigen, was am besten daraus erhellt, daß im Jahr 1862 die Zahl der Pilgerbillete um 75 % größer ist, als sie 1860 war (53,354 gegen 30,408). Dieses Resultat ist namentlich auch der Ausgabe von Pilgerbilleten zu ermäßigter Tare auf der Französischen Ostbahn zuzuschreiben, welche wir mit den Verwaltungen der Schweizerischen Centralbahn und der Französischen Ostbahn verabredet haben und welche im Berichtsjahre zum ersten Male zur Ausführung gekommen ist. In Folge hievon hat sich die Zahl der Pilger über Basel (ungerechnet diejenigen der Badischen Bahn) auf 18,106 gesteigert gegen 14,672 im Jahre 1861 und 9,368 im Jahre 1860.

Das Verhältniß der Benutzung der drei Wagenklassen war folgendes:

	1861.				1862.				
	Personen.	Prozente.	Einnahmen.		Personen.	Prozente.	Einnahmen.		Prozente.
			Frkn.	Stk.			Frkn.	Stk.	
I. Klasse	16,815	1,13	80,006.	25 3,93	18,261	1,13	101,132.	— 4,68	
II. Klasse	386,978	25,98	839,697.	37 41,26	393,587	24,29	829,916.	41 38,44	
III. Klasse	1,085,565	72,89	1,115,264.	42 54,81	1,208,561	74,58	1,227,924.	29 56,88	
	<u>1,489,358</u>	<u>100</u>	<u>2,034,968.</u>	<u>04 100</u>	<u>1,620,409</u>	<u>100</u>	<u>2,158,972.</u>	<u>70 100</u>	

Von den beförderten Personen haben befahren:

	1861.		1862.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	539,110	36,20	601,769	37,14
" " " 3 bis 5 1/2 Stunden	483,222	32,45	522,338	32,23
" " " 6 " 11 1/2 "	334,115	22,43	352,874	21,73
" " " 12 " 17 1/2 "	113,825	7,64	122,510	7,56
" " " 18 " 23 1/2 "	12,618	0,85	14,009	0,86
" " " 24 " 28 "	6,468	0,43	6,909	0,43
	<u>1,489,358</u>	<u>100</u>	<u>1,620,409</u>	<u>100</u>

Eine Vergleichung des Personenverkehrs der wichtigern Personen-Stationen in den Jahren 1861 und 1862 ergibt nachstehende Resultate:

	1861.	1862.	Vermehrung.
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.
Zürich	416,613	458,041	41,428
Winterthur	130,289	140,501	10,212
Baden	93,090	97,792	4,702
Schaffhausen	50,829	59,474	8,645
Narau	53,161	54,055	894
Frauenfeld	46,368	50,693	4,325
Brugg	40,163	42,474	2,311
Derlikon	29,518	35,570	6,052
Wilbegg	32,883	34,767	1,884
Romanshorn	33,380	34,663	1,283
Lurgi	23,979	25,613	1,634
Dietikon	23,429	23,745	316
Andelfingen	19,937	22,761	2,824
Weinfelden	21,126	22,160	1,034
Altstätten	13,751	21,261	7,510
Effretikon	17,233	20,338	3,105
Schlieren	16,627	20,325	3,698

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport ergeben ein Betreffniß von Frkn. 12,808. 89 pr. Kilometer (1861: Frkn. 12,083. 76; 1860: Frkn. 10,882. 34).

2) Güter-Transport.

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

	1861.		1862.		
	Zentner.	Prozente.	Zentner.	Prozente.	
Gilgut	160,482	2,02	171,189	2,04	
I. Normalklasse	1,116,968	14,06	1,004,368	11,98	
II. "	1,676,496	21,10	1,116,782	1,673,455	19,97
III. "			556,673		
Wagenladungs-klasse A	2,253,172	28,36	1,998,436	23,84	
" B	2,737,449	34,46	1,548,306	3,534,963	42,17
" C			1,986,657		
	<u>7,944,567</u>	<u>100</u>	<u>8,382,411</u>	<u>100</u>	

Von denselben haben befahren:

	1861.		1862.	
	Zentner.	Prozente.	Zentner.	Prozente.
eine Bahnstrecke von weniger als 3 Stunden	650,647	8,20	649,477	7,75
" " " 3 bis 5 1/2 Stunden	942,626	11,86	991,362	11,83
" " " 6 " 11 1/2 "	2,742,186	34,52	3,329,261	39,72
" " " 12 " 17 1/2 "	2,296,927	28,91	2,064,380	24,63
" " " 18 " 23 1/2 "	397,082	4,99	399,551	4,76
" " " 24 " 28 "	915,099	11,52	948,380	11,31
	<u>7,944,567</u>	<u>100</u>	<u>8,382,411</u>	<u>100</u>

An den Gütertransport-Einnahmen participiren die verschiedenen Tarifklassen in folgendem Verhältniß:

	1861.		1862.		
	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.	Einnahmen. Frkn. Cts.	Prozente.	
Gilgut	125,796. 93	4,07	133,080. 21	4,34	
I. Normalklasse	614,154. 04	19,97	535,565. 59	17,47	
II. "	682,071. 77	22,10	480,552. 89	696,462. 10	22,71
III. "			215,909. 21		
Wagenladungs-klasse A	1,001,648. 65	32,45	903,444. 80	29,47	
" " B	544,588. 17	17,64	296,042. 44	642,329. 51	20,95
" " C			346,287. 07		
Lokalspesen (Lager-, Waag- und Ladegebühren, Nachnahme-Provision u.)	116,620. 16	3,77	155,202. 50	5,06	
Total	<u>3,084,879. 72</u>	<u>100</u>	<u>3,066,084. 71</u>	<u>100</u>	

Nach den wichtigsten Waarengattungen ausgeschieden war die Güterbewegung auf unsern Linien im Berichtsjahre folgende:

	1861.	1862.
	3tr.	3tr.
Getreide-, Mehl- und Mühlenfabrikate, Sämereien und Hülsenfrüchte	1,911,869	1,545,711
Steinkohlen und Coques	1,101,439	1,211,960
Bausteine und Baumaterialien aller Art (ausgenommen Bauholz)	488,732	1,010,083
Eisen und Eisenwaaren	425,740	536,363
Bau- und Nutzholz, Schnittwaaren u. dgl.	252,952	336,299
Wein, Most, Bier, Branntwein, Spiritus	243,199	279,201
Farbwaaren, Droguerien, Farbhölzer, Farbwurzeln, Krapp	227,778	238,722
Baumwollenwaaren	212,656	231,045
Baumwolle, rohe	255,329	212,342
Brennholz und Torf	221,932	203,992
Salz	217,169	189,191
Kaffe, Zucker und Kolonialwaaren aller Art	164,586	165,426
Maschinen und Maschinentheile	105,167	139,796
Garne aller Art	116,463	118,560
Fett und Fettwaaren	73,310	107,119
Gyps und Gypssteine	86,610	102,513
Obst, frisches und gedörrtes	37,286	102,415
Kartoffeln	59,266	92,304
Abfälle aller Art, Habern ic.	79,164	92,278
Dele aller Art	78,130	82,290
Käse	49,844	59,832
Tabak	41,533	55,808
Seide und Seidenwaaren	37,921	54,281
Leder und Lederwaaren, Felle und Häute	44,365	49,336
Wolle und Wollenwaaren	29,993	45,950
Bücher und Papier	33,024	34,291
Erden aller Art	34,741	33,734
Metalle und Metallwaaren (excl. Eisen, Gold und Silber)	17,202	24,276
Glas und Glaswaaren	19,492	21,418
Dünger und Düngemittel	11,096	17,685
Holzkohlen	6,502	16,374
Gerberlohe	12,098	12,672

In vorstehenden Zahlen ist pro 1862 auch der Transitverkehr über unsere Linien nach und von den Vereinigten Schweizerbahnen inbegriffen, während dieses pro 1861 mit Ausnahme der Steinkohlen und Coques nicht der Fall ist.

Die Vergleichung des Güterverkehrs der wichtigsten Stationen („Verandt“ und „Empfang“) in den Jahren 1861 und 1862 ergibt folgende Resultate:

	1861.	1862.	Vermehrung.	Verminderung.
	Str.	Str.	Str.	Str.
Zürich . .	3,642,703	3,809,863	167,160	—
Romanshorn	2,080,822	1,987,943	—	92,879
Winterthur	1,075,118	1,055,579	—	19,539
Schaffhausen	737,459	750,680	13,221	—
Narau . .	382,846	306,701	—	76,145
Frauenfeld .	293,733	266,296	—	27,437
Siggenthal .	43,175	251,406	208,231	—
Baden . .	198,339	197,862	—	477
Wilbegg . .	187,569	171,845	—	15,724
Brugg . .	263,979	170,117	—	93,862
Bürglen . .	68,026	101,952	33,926	—
Derlfon . .	112,256	97,976	—	14,280
Dietikon . .	79,141	94,991	15,850	—
Märstetten .	64,198	86,741	22,543	—
Koblenz . .	76,525	86,308	9,783	—
Amriswil . .	56,229	80,683	24,454	—
Weinfelden .	77,934	79,858	1,924	—
Felben . .	85,016	74,953	—	10,063
Lurgi . .	101,442	74,332	—	27,110
Andelfingen .	71,182	71,234	52	—
Kemptthal . .	60,722	70,478	9,756	—
Schlieren . .	—	51,843	51,843	—
Erlen . .	25,157	37,599	12,442	—
Sulgen . .	37,886	36,466	—	1,420
Altstätten . .	—	36,359	36,359	—
Marthalen . .	24,729	31,140	6,411	—
Effretikon . .	37,291	27,835	—	9,456
Wallisellen .	44,867	18,109	—	26,758

Die kilometrische Einnahme aus dem Gütertransport beläuft sich auf Frkn. 17,225. 19 (1861: Frkn. 17,330. 78; 1860: Frkn. 12,678. 44). Obschon hienach gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Frkn. 105. 59 = 0,60, Prozent eingetreten ist, so haben wir dennoch alle Ursache, das erzielte Resultat als ein sehr erfreuliches zu bezeichnen, indem bei Beurtheilung desselben in Berücksichtigung gezogen werden muß, einerseits, daß der Druck, den der nordamerikanische Bürgerkrieg auf unsere wichtigsten Industrien ausübt, sich je länger je stärker fühlbar macht, und andererseits, daß



in Folge der schweizerischen Mißernte von 1860 und der französischen Mißernte von 1861 im Jahr 1861 der Getreideverkehr auf unsern Linien ganz ungewöhnlich lebhaft war, während in dieser Hinsicht im letzten Betriebsjahre wieder normale Verhältnisse zurückgekehrt sind. — Zur nähern Erläuterung der obigen Vergleichen haben wir zu bemerken: 1) Zur Erzielung einer einheitlichen Waaren-Klassifikation für den Schweizerischen Verkehr mußten bei Einführung des neuen Transportreglements aus unserer frühern II. Normalklasse zwei Klassen („II. und III. Normalklasse“) gebildet werden, wobei übrigens von Seite der Nordostbahn für beide Klassen der nämliche Tarifsatz festgehalten wurde; 2) gleichzeitig wurde, wie schon in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnt, aus einzelnen Artikeln der frühern Wagenladungs-Klasse B eine neue Wagenladungs-Klasse „C“ ausgeschieden, unter Anwendung eines äußerst reduzierten Tarifsatzes für dieselbe. Demgemäß entspricht die frühere II. Normalklasse den neuen Normalklassen „II und III“ und die frühere Wagenladungs-Klasse B den neuen Wagenladungs-Klassen „B und C“.

### 3) Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

Der Ertrag der Pacht- und Mietzinsse hat sich von Frkn. 75,912. 23 auf Frkn. 80,165. 33 erhöht. Die Vermehrung von Frkn. 4,253. 10 vertheilt sich auf die Einnahme für neu vermietete Ablagerungsplätze und Lokalitäten, sowie auf den etwas erhöhten Ertrag der Bahnhöfungen und der Mietzinsse für die Bahnhöfe Winterthur, Wallisellen und Marau. — Als Wagenmiete für die Benutzung von Nordostbahn-Wagen auf fremden Bahnen wurden uns Frkn. 14,433. 51 Cts. vergütet, wogegen für die Benutzung fremder Wagen auf unserm Bahnnetz eine Summe von Frkn. 23,842. 49 Cts. verausgabt wurde, welche in der Ausgaben-Rubrik IV. 2. g verrechnet ist. — Die auf Frkn. 138,716. 13 sich belaufende Einnahme an Zinsen von ausgeliehenen Geldern weicht von derjenigen des vorangegangenen Jahres nur um den unbedeutenden Betrag von Frkn. 710. 83 ab. — Der Netto-Ertrag des Werkstätte-Betriebs hat sich gegenüber dem Vorjahre um Frkn. 24,868. 57 gesteigert (Frkn. 112,828. 72 gegen Frkn. 87,960. 15). Diese Erhöhung ist wieder eine Folge der Vermehrung der Arbeiten der Werkstätte für den Bau und Betrieb unserer Bahn. — Hinsichtlich des Netto-Ertrages des Dampfboot-Betriebs verweisen wir auf die Abtheilung IV. 2 „Dampfboot-Betrieb“. — Der Netto-Ertrag der Kaufhausanstalt in Zürich ist um Frkn. 46. 84 geringer als im Vorjahre. — Die Rubrik „Verschiedenes“ im Gesamtbetrag von Frkn. 35,781. 78 enthält neben einer größern Zahl unbedeutender Rechnungseinträge aller Art u. A. den Erlös für verkaufte Materialabfälle und die beim Sturz der Materialvorräthe zur Verrechnung gekommenen Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr.

### 4. Saldo-Vortrag vom Jahr 1861.

Auf den aus der Betriebsrechnung von 1861 herrührenden Saldo-Vortrag von Frkn. 130,122. 96 wurde bei obigen Ausrechnungen und Vergleichen selbstverständlich keine Rücksicht genommen. Auf die Betriebsrechnung pro 1863 wird ein Rechnungssaldo von Frkn. 102,918. 36 übertragen.

1861 Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen. 1862

1861.				I. Reisende:	1862.			
Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
365	62,384	67,248	129,632	Zentralbahn . . . . .	365	58,740	64,441	123,181
"	2,370	2,798	5,168	Franco-Suisse-Bahn . . . . .	"	2,146	2,074	4,220
"	4,879	5,145	10,024	Westbahn . . . . .	"	4,954	5,081	10,035
—	—	—	—	Jura Industriel . . . . .	214	325	434	759
—	—	—	—	Laufanne-Freiburg-Bern-Bahn . . . . .	31	25	—	25
365	1,162	1,484	2,646	Französische Ostbahn . . . . .	365	6,496	7,152	13,648
"	24,636	25,407	50,043	Vereinigte Schweizerbahnen:	"	24,403	24,486	48,889
"	79,897	83,319	163,216	per Winterthur . . . . .	"	87,165	90,497	177,662
"	2,247	799	3,046	per Wallisellen . . . . .	"	2,701	1,071	3,772
"	1,481	931	2,412	K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	"	1,816	1,187	3,003
"	32,334	32,583	64,917	K. Bayerische Staatsbahn . . . . .	"	34,160	34,976	69,136
—	—	—	—	Großh. Badische Bahn . . . . .	"	148	117	265
365	7,903	9,072	16,975	Rheinischer Verband . . . . .	365	7,520	9,999	17,519
				Transit per Nordostbahn . . . . .				
				(s. untenstehendes Tableau).				
	219,293	228,786	448,079		Total:	230,599	241,515	472,114

1861.				II. Güter.	1862.			
Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner		Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner
365	895,811	1,587,245	2,483,056	Zentralbahn (einschließlich des Verkehrs mit der Franz. Ostbahn).	365	808,715	1,831,233	2,639,948
"	63,058	4,457	67,515	Franco-Suisse-Bahn . . . . .	"	64,752	12,527	77,279
—	—	—	—	Jura Industriel . . . . .	92	1,748	249	1,997
365	112,263	36,078	148,341	Westbahn . . . . .	365	169,574	77,202	246,776
"	133,686	119,446	253,132	Verein. Schweizerbahnen:	"	144,251	197,910	342,161
"	353,280	240,668	593,948	per Winterthur . . . . .	"	391,895	222,610	614,505
—	—	—	—	per Wallisellen . . . . .	292	1,974	562	2,536
365	109,895	793,238	903,133	per Romanshorn . . . . .	365	131,430	760,812	892,242
"	550,310	155,919	706,229	Großh. Badische Bahn . . . . .	365	653,057	186,318	839,375
				Transit über die Nordostbahn . . . . .				
				(s. untenstehendes Tableau).				
	2,218,303	2,937,051	5,155,354		Total:	2,367,396	3,289,423	5,656,819

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

1861				I. Reisende:	1862.			
Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl		Betriebs- tage.	nach Anzahl	von Anzahl	Total Anzahl
				<b>Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:</b>				
365	3,154	3,675	6,829	a) per Winterthur . . . . .	365	2,578	4,887	7,465
"	1,995	2,490	4,485	b) per Wallisellen . . . . .	"	1,573	2,101	3,674
"	88	49	137	Centralbahn — Württemb. Staatsbahn . . . . .	"	104	80	184
"	230	189	419	Centralbahn — Bayerische Staatsbahn . . . . .	"	285	163	448
				<b>Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:</b>				
"	258	205	463	a) per Winterthur . . . . .	"	340	200	540
"	97	136	233	b) per Wallisellen . . . . .	"	46	117	163
				<b>Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:</b>				
"	127	123	250	a) per Winterthur . . . . .	"	354	160	514
"	84	65	149	b) per Wallisellen . . . . .	"	14	83	97
				<b>Jura Industriel — Verein. Schweizerbahnen:</b>				
—	—	—	—	a) per Winterthur . . . . .	214	25	14	39
—	—	—	—	b) per Wallisellen . . . . .	"	6	—	6
				<b>Franz. Ostbahn. — Verein. Schweizerbahnen:</b>				
365	156	121	277	a) per Winterthur . . . . .	365	291	109	400
"	180	69	249	b) per Wallisellen . . . . .	"	214	126	340
				<b>Badische Bahn — Verein. Schweizerbahnen:</b>				
"	221	267	488	a) per Winterthur . . . . .	"	227	279	506
"	76	97	173	b) per Wallisellen . . . . .	"	121	148	269
				<b>St. Gallertlinie — Glattthallinie der Verein. Schweizerbahnen:</b>				
"	1,237	1,586	2,823	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	"	1,342	1,532	2,874
	<b>7,903</b>	<b>9,072</b>	<b>16,975</b>	<b>Total</b>		<b>7,520</b>	<b>9,999</b>	<b>17,519</b>

1861.				II. Güter:		1862.			
Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner			Betriebs- tage.	nach Zentner	von Zentner	Total Zentner
Centralbahn — Vereinigte Schweizerbahnen: (inschl. des Verkehrs mit der Franz. Dsbahn)									
365	127,882	64,420	192,302	a) per Winterthur	365	146,269	75,378	221,647	
"	282,609	49,054	331,663	b) per Wallisellen	"	328,000	59,732	387,732	
Franco-Suisse — Verein. Schweizerbahnen:									
"	319	791	1,110	a) per Winterthur	"	511	1,520	2,031	
"	431	315	746	b) per Wallisellen	"	2,392	442	2,834	
Jura Industriel — Verein. Schweizerbahnen:									
—	—	—	—	a) per Winterthur	92	25	652	677	
—	—	—	—	b) per Wallisellen	"	75	17	92	
Westbahn — Vereinigte Schweizerbahnen:									
365	—	805	805	a) per Winterthur	365	3,996	11,257	15,253	
—	—	—	—	b) per Wallisellen	"	9,036	3,140	12,176	
Badische Bahn — Verein. Schweizerbahnen:									
365	31,244	9,589	40,833	a) per Winterthur	365	37,324	5,670	42,994	
"	97,614	19,288	116,902	b) per Wallisellen	"	99,017	17,067	116,084	
St. Gallertlinie — Glattthallinie der Verein. Schweizerbahnen:									
"	10,211	11,657	21,868	(über die Bahnstrecke Winterthur-Wallisellen)	"	26,412	11,443	37,855	
<u>550,310 155,919 706,229</u>				<b>Total</b>		<u>653,057 186,318 839,375</u>			

Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Ausführung der regelmäßigen Bahnzüge mit Personenbeförderung gestaltete sich im Laufe des Berichtsjahres auf den verschiedenen Linien unsers Netzes folgendermaßen:

Länge in Kilo- metern.	Bahnstrecke.	Vom 1. Januar bis 1. Juni.		Vom 1. Juni bis 15. Oktober.		Vom 15. Oktober bis 31. Dezember.	
		Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge u. Güterzüge mit Personenbe- förderung.
56,337	Romanshorn-Winterthur . . . . .	8	1	8	2	8	2
30,482	Schaffhausen-Winterthur . . . . .	8	—	10	—	8	—
26,120	Winterthur-Zürich . . . . .	10	3	12	2	10	3
28,073	Zürich-Lurgi . . . . .	8	4	10	6	8	4
17,015*	Lurgi-Waldshut . . . . .	6	2	8	2	8	2
21,815	Lurgi-Marau . . . . .	8	4	8	6	8	4
Alle Züge durchliefen täglich Kilometer . .		1,454	368	1,657	498	1,488	424
Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge		8	2	9,3	2,7	8,3	2,3

\* Von diesen 17,015 Kilom. fallen 1,739 Kil. auf die Badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

Uebrigens kurrirten noch auf der Bahnstrecke Zürich=Wallisellen (8,44 Kilom.) täglich 10 Bahnzüge der Gesellschaft der „Vereinigten Schweizerbahnen“.

Von den Schnellzügen und Personenzügen wurden im ganzen Jahre zusammen 550,970 Kilometer (gegenüber 449,634 Kilom. im Jahre 1861), von den gemischten Zügen und den Güterzügen mit Personenbeförderung 157,368 Kilometer (gegenüber 154,789 Kilom. im Jahre 1861) durchfahren. Im Fernern wurden im Laufe des Berichtsjahres nach Bedarf theils Ergänzungs-, theils Extrazüge, weitaus zum größten Theil für den Gütertransport, ausgeführt, welche zusammen 170,656 Kilometer durchfahren haben. Von sämmtlichen Bahnzügen sind daher im Ganzen 878,994 Kilom. (gegenüber 752,384 im Vorjahre) zurückgelegt worden.

### Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Ausgaben haben, nach den Haupttiteln zusammengestellt, betragen:

1861.			(Bahnlänge: 178 Kilometer)	1862.		
Frkn.	Stk.	Prozente.		Frkn.	Stk.	Prozente.
103,412	27	4,76	I. Centralverwaltung . . . . .	113,591	10	4,96
384,990	38	17,72	II. Unterhaltungskosten . . . . .	403,609	87	17,65
544,893	17	25,08	III. Expeditionsdienst . . . . .	559,628	34	24,42
1,084,786	56	49,92	IV. Transportdienst . . . . .	1,170,316	24	51,16
10,749	73	0,49	V. Telegraphen . . . . .	9,749	30	0,43
43,996	01	2,03	VI. Verschiedenes . . . . .	31,503	63	1,38
2,172,828	12	100	. . . . . Total=Ausgaben . . . . .	2,287,398	48	100

Die einzelnen Titel geben uns zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung:

I. „Central-Verwaltung.“ Die Quote, welche von den Gesamtkosten der Central-Verwaltung in Abzug gebracht wurde, um den Ausgaben der Bau-Rechnung einverleibt zu werden, ist auch für das Berichtsjahr wesentlich reduziert worden und steht wiederum in möglichst genauem Verhältniß zu den während jenes Zeitraumes vorgenommenen Bauten. Während einige untergeordnete Titel in Vergleichung mit dem Vorjahre Ersparnisse ausweisen, erzeigt die Hauptrubrik „Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Central-Verwaltung (I. 1)“ eine Vermehrung der Ausgaben, die in obiger Bemerkung ihre Erklärung findet.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Die Vermehrung der Ausgaben, die im Berichtsjahre auf diesem Titel stattgefunden hat und gegenüber dem Jahre 1861 im Ganzen den Betrag von Fr. 18,619. 49 erreicht, erklärt sich einerseits durch die erforderlich gewordene Vermehrung des Bahnaufsichtspersonals und theilweise Gehaltsaufbesserungen desselben, andererseits durch mehrere nicht unwesentliche Unterhaltungsarbeiten, welche sich schon seit geraumer Zeit als nothwendig herausgestellt hatten und nun im verfloffenen Jahre zur Ausführung gekommen sind. Indessen begegnen wir in dieser Abtheilung bei einzelnen Posten auch wieder erfreulichen Ersparnissen.

Zu den Unterabtheilungen dieses Haupttitels übergehend erwähnen wir, außer der bereits besprochenen Personal=Vermehrung und daherigen Mehrausgabe für Besoldungen zc. (II. 1) in erster Linie der in der Rubrik „Unterhaltung des Bahnkörpers (II. 4)“ eingetretenen Kostenverminderung im Betrage von Frkn. 5,129. 46 gegenüber dem vorausgegangenen Jahre.

Für die „Unterhaltung der Kunstbauten (II. 5)“ sind im Jahre 1862 Frkn. 15,143. 23 (gegenüber Frkn. 4,423. 08 im Jahre 1861) ausgegeben worden. Die bezügliche Mehrausgabe rührt hauptsächlich von der Anfertigung mehrerer neuer Eisenbalkenbrücken her, welche im Laufe des Berichtsjahres an die Stelle schadhaft gewordener Fischbauchbrücken gesetzt worden sind.

Die Rubrik „Unterhaltung des Oberbaues (II. 6)“ erzeigt gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von Frkn. 12,286. 62, welche größtentheils den westlich von Zürich gelegenen Linien zufällt. Dagegen veranlaßten das zweite Geleise auf der Bahnstrecke Wallisellen=Effretikon und die neuen Geleiseanlagen im Bahnhofe Winterthur, deren Konsolidirung noch nicht vollständig erfolgt ist, ziemlich erhebliche Kosten, welche wir zum ersten Male dem Betriebskonto aufgelegt haben.

Die Mehrausgabe von Frkn. 3,399. 11 in der Rubrik „Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren u. s. f. (II. 7)“ hat ihren Grund in der Umänderung mehrerer Schieb- und Kettenbarrieren, welche durch Zugbarrieren ersetzt wurden, ferner in der Erneuerung von Sicherheitschranken an Staats- und Kommunikationsstraßen, in der Ausbesserung und theilweisen neuen Anlage von Grünhecken u. s. w.

Für die „Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe (II. 8)“, namentlich für Umänderung und Reparaturen von Drehscheiben, wurden Frkn. 2,872. 78 mehr verausgabt als im Vorjahre.

Einem wesentlichen Minderbetrage zu Gunsten des Berichtsjahres begegnen wir in der Rubrik „Unterhaltung der Gebäude (II. 9)“, wofür im Jahre 1861 Frkn. 39,996. 64, im verfloßenen Jahre aber nur Frkn. 28,438. 93 verausgabt worden sind. Wie wir schon in unserm letztjährigen Berichte bemerkt haben, wurden im vorletzten Jahre sämtliche Feuerungs-Einrichtungen in den Gebäuden zur Heizung mittelst Steinkohlen umgeändert und auch noch andere Hauptreparaturen vorgenommen, während im Berichtsjahre selbst keine solchen außergewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten vorgekommen sind.

Die übrigen Unterabtheilungen dieses Haupttitels geben zu keinen einläßlicheren Bemerkungen Veranlassung.

III. „Expeditionsdienst.“ Die auf diesem Titel erwachsenen Ausgaben haben sich zusammen auf Frkn. 558,628. 34 belaufen und es wurden somit die dießfälligen Kosten des Vorjahres um den Betrag von Frkn. 13,735. 17 überschritten.

Hinsichtlich der einzelnen Rubriken glauben wir uns auf die Bemerkung beschränken zu sollen, daß eine erwähnenswerthe Ausgaben=Vermehrung nur in Folge Erhöhung der Besoldungen und Löhne (III. 1. a, 2. a und 3. a) eingetreten ist, während mehrere andere Unterabtheilungen dieses Titels zum Theil nicht unbedeutende Ersparnisse aufweisen. Hieher gehören namentlich die Rubriken „Ergänzung, Unterhalt u. s. w. des Inventars (III. 1. e)“, „Druckkosten (III. 2. c)“, „Ersatzleistungen (III. 3. d)“ und „Affekuranz der Güter (III. 3. e)“, auf welchen gegenüber dem Vorjahre eine Minderausgabe von zusammen Frkn. 16,292. 61 erzielt worden ist.

IV. „Transportdienst.“ Die Ausgaben für den Transportdienst beliefen sich im Berichtsjahre auf Frkn. 1,170,316. 24 (gegenüber Frkn. 1,084,786. 56 im Jahre 1861).

Die Kosten für die „Materialverwaltung (IV. 1. a)“ waren im Berichtsjahre in Folge theilweiser Reduktion des Personals etwas geringer als in frühern Jahren. Dagegen haben sich durch Ausdehnung des Nachtdienstes resp. Hinausrückung einiger Abendzüge die Ausgaben für die „Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe zc. (IV. 1. d)“ etwelchermaßen vermehrt.

Einer erheblichen Mehrausgabe begegnen wir sodann bei den Rubriken „Befoldungen, Löhne u. s. w. der Zugführer, Kondukteure zc. (IV. 2. a)“ und „Unterhalt und Erneuerung der Wagen zc. (IV. 2. c)“. Gehaltserhöhungen, welche wir für das betreffende Personal eintreten ließen, liegen der ersterwähnten, vermehrte Reparaturen an dem fahrenden Material, das wir stets in vollkommen dienstfähigem Zustande zu erhalten bemüht sind, der letztern der beiden Ausgabenvermehrungen zu Grunde. Dagegen glauben wir ebenfalls nicht unerwähnt lassen zu sollen, daß die Kosten für „Öl und Schmiere für die Wagen (IV. 2. d)“ und für „Beleuchtung und Heizung derselben (IV. 2. e)“ im Berichtsjahre den Betrag des vorausgegangener Jahres bis auf eine ziemliche Summe nicht erreicht haben.

Die „Zugkraftskosten (IV. 3)“ erreichten im Berichtsjahre den Totalbetrag von Frkn. 668,518. 60 (gegenüber Frkn. 617,791. 76 im vorausgegangenen Jahre). Eine erwähnenswerthe Zunahme der Ausgaben auf diesem Titel findet sich nur bei den Rubriken „Befoldungen, Löhne u. s. w. des Maschinenpersonals (IV. 3. a)“ und „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven zc. (IV. 3. h)“. Im verfloßenen Jahre mußte die Zahl der Lokomotivführer und Heizer den Bedürfnissen der Dienst-einrichtungen entsprechend vermehrt werden. An den Lokomotiven waren zwar keine erheblichen Reparaturen nothwendig, welche ausnahmsweise bedeutende Kosten verursacht hätten; indessen wurde der dießfällige Betrag des vorausgegangenen Jahres — hauptsächlich in Folge der weitem Verwendung von Gußstahl-Bandagen und der Anbringung verschiedener anderer Verbesserungen — doch um Frkn. 20,604. 34 überschritten. Dagegen erlitten die Ausgaben für „Brennmaterial (IV. 3. d)“ im Berichtsjahre trotz der weiter unten zu erwähnenden Mehrleistungen keine Veränderung; sie beliefen sich im Ganzen (einschließlich des Vorschlags auf dem Kohlen-Konto) auf Frkn. 250,813. 19 (gegenüber Frkn. 250,038. 20 im Jahre 1861).

Gemäß der in unsern frühern Berichten beobachteten Reihenfolge knüpfen wir hieran einige Bemerkungen über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials.

#### A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Zahl der Lokomotiven betrug	1861	1862.
Von der Klasse A (Schnellzuglokomotiven) . . . . .	Stück: 4	4
„ „ „ B (Personenzug= „ ) . . . . .	„ 17	18
„ „ „ C (Güterzug= „ ) . . . . .	„ 7	9
Lokomotiven für den Bahnhofsdienst . . . . .	„ 4	4
	Zusammen Stück: 32	35
Auf die Bahnlänge bezogen trifft somit je 1 Lokomotive auf Kilometer:	6,35	5,74.

In unserm letztjährigen Berichte ist bemerkt worden, daß wir noch die Ablieferung einer Personenzuglokomotive (von Herrn J. von Maffei in München) und zweier Güterzuglokomotiven (aus dem Etablissement der H. H. Escher, Wyß u. Comp. dahier) zu gewärtigen haben. Alle drei Lokomotiven wurden im Beginne des Berichtsjahres abgeliefert. Die von unsern frühern Güterzuglokomotiven hinsichtlich ihrer Konstruktion wesentlich verschiedenen neuen Lokomotiven der Klasse C haben sich bis jetzt sowohl hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit als auch in Betreff der angestrebten Brennmaterialersparniß vollkommen bewährt. Wie sehr jene Lokomotiven diejenigen der bisherigen Konstruktion in ersterer Beziehung übertreffen, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Es werden befördert	auf Bahnstrecken bis auf		
	5 ‰ Steigung:	10 ‰ Steigung:	12 ‰ Steigung:
1) mit Personenbeförderung			
a. von den frühern Lokomotiven C	72 Achsen,	52 Achsen,	44 Achsen.
b. " " neuen " "	100 " "	72 " "	64 " "
2) ohne Personenbeförderung			
a. von den frühern Lokomotiven "	80 " "	60 " "	54 " "
b. " " neuen " "	120 " "	80 " "	74 " "

Der Unterschied ist daher zu Gunsten der neuen Konstruktion ein so wesentlicher, daß, während sich die Belastung der bisherigen Güterzuglokomotiven auf Steigungen von 12 ‰ bei normaler Güterzugsgeschwindigkeit auf 54 Achsen (à 90 Ztr.) oder 4,860 Ztr. Bruttolast beschränkt; mit den neuen Lokomotiven 74 Achsen oder 6,660 Ztr. befördert werden können. Ungeachtet dieser erhöhten Leistungsfähigkeit war der Brennmaterialverbrauch geringer als bei den ältern Güterzuglokomotiven, welche 0,46  $\frac{1}{100}$  Kohle per Achsenkilometer konsumirten, während der Durchschnittsverbrauch bei jenen nur 0,42  $\frac{1}{100}$  betragen hat.

Die zur Beförderung der Bahnzüge verwendeten 31 Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1861.		1862.	
	Zm Ganzen.	per Lokomotive.	Zm Ganzen.	per Lokomotive.
Klasse A	103,471 Kilom.	25,868 Kilom.	131,912 Kilom.	32,978 Kilom.
" B	531,403 "	33,213 "	495,579 "	27,532 "
" C	255,811 "	36,544 "	309,428 "	34,381 "
Total	890,685 "	32,988 "	936,919 "	30,223 "

Auf einen Tag fallen somit 2,567 Lokomotivkilometer und auf jede der 14 durchschnittlich im Dienst gewesenen Lokomotiven per Tag 183 Kilometer. Wenn auch der durchschnittlich von einer Lokomotive zurückgelegte Weg im Berichtsjahre in Folge der Vermehrung der Stückzahl das dießfällige Betreffniß des vorausgegangenen Jahres nicht ganz erreicht, so glauben wir gleichwohl die letztjährige Leistung von über 30,000 Kilometern als eine sehr günstige bezeichnen zu können.



Hinsichtlich der beförderten Wagen haben die Leistungen der Lokomotiven, in Achsenkilometern ausgedrückt, betragen:

	1861.		1862.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl per Zug.
bei der Klasse A	1,622,280	15,7	2,295,864	17,4
" " " B	12,527,726	23,6	11,198,506	22,6
" " " C	10,530,442	41,2	13,074,460	42,3
Total	24,680,448	27,7	26,568,830	28,4

Die verschiedenen Lokomotivklassen verbrauchten an Brennmaterial:

	1861.		1862.	
	Holz. Kubifuß.	Steinkohlen. Zentner.	Holz. Kubifuß.	Steinkohlen. Zentner.
Klasse A	1,068	11,341	1,584	15,402
" B	9,670	75,746	7,556	71,074
" C	6,090	50,509	5,868	59,677
Total	16,828	137,596	15,008	146,153

Der Kostenaufwand für diese Materialien betrug Frkn. 231,953. 51, d. h. Frkn. 1,799. 64 mehr als im Vorjahre, wogegen die dießjährige Leistung die vorjährige, wie oben ersichtlich, ebenfalls um 1,888,382 Achsenkilometer überstiegen hat.

Der Durchschnittsverbrauch an Kohlen und Holz, letzteres nach dem bisherigen Verhältniß (1 Kubifuß = 10 H Kohlen) ebenfalls in Kohlen reduziert, gestaltete sich wie folgt:

	per Kilometer.		per Achsenkilometer.	
	1861.	1862.	1861.	1862.
Klasse A	H 11,06 = 18,36 Cents.	H 11,79 = 18,55 Cents.	H 0,706	H 0,677
" B	" 14,43 = 23,95 "	" 14,49 = 22,77 "	" 0,612	" 0,611
" C	" 20,00 = 33,20 "	" 19,48 = 30,59 "	" 0,487	" 0,460
Durchschnittlich	H 15,37 = 25,49 Cents.	H 15,59 = 24,49 Cents.	H 0,597	H 0,593

Es zeigt sich also hierin auch für das verflossene Jahr wieder eine etwelche Kostenersparniß gegenüber den frühern Jahren.

An Schmieröl und Talg wurden für die Lokomotiven im Ganzen 27,744 H (im Werthe von Frkn. 17,498. 14) verbraucht, während der dießfällige Verbrauch im vorausgegangenen Jahre nur 22,400 H (Frkn. 13,941. 96) betragen hatte. Die Verwendung mehrerer neuer Lokomotiven überhaupt und der Umstand, daß die neuen schwereren Güterzugmaschinen ohnedieß mehr Schmiermaterial erheischen, hatten zur Folge, daß der Verbrauch an Schmiere per Lokomotivkilometer im Berichtsjahre etwas größer war, als im Vorjahre; er betrug nämlich 0,029 H gegenüber 0,025 H im Jahre 1861.

Auch im Berichtsjahre sind sämmtliche Reparaturen, welche an Lokomotiven und Tendern vorgenommen werden mußten, in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt worden. Sie beschränkten

sich indessen, wie schon oben bemerkt wurde, abgesehen von der Auswechslung einer Anzahl eiserner Bandagen und deren Ersetzung durch solche von Gußstahl, größtentheils auf kleinere Arbeiten, wie sie der jeweilige Zustand der Lokomotiven erforderte und auf die Anbringung einiger Verbesserungen an deren Konstruktion.

Die vier älteren Lokomotiven werden fortwährend zum Bahnhof- und Materialtransport-Dienst verwendet. Im Berichtsjahre legten sie einen Weg zurück, welcher 92,914 Kilometern gleichkommt, wobei 11,573 Zentner Kohlen mit einem Kostenbetrag von Frkn. 18,859. 68 und 5,092 lb Schmieröl und Talg (Frkn. 3,211. 72) verbraucht wurden. Die Reparaturkosten erreichten den Betrag von Frkn. 4,179. 36 und es beliefen sich die täglichen Ausgaben für diese Lokomotiven auf Frkn. 75. 97 (gegenüber Frkn. 74. 46 im Vorjahre).

In Vergleichung mit dem Jahre 1861 ergeben sich für das Berichtsjahr folgende durchschnittliche Ausgaben für einen Lokomotivkilometer:

	<b>1861.</b>	<b>1862.</b>
an Brennmaterial . . . . .	Frkn. —. 25,84	Frkn. —. 24,69
„ Schmiermaterial . . . . .	„ —. 01,56	„ —. 01,86
„ Reparaturkosten (ausschließlich der Provisonen)	„ —. 12,93	„ —. 14,25
Durchschnittliche Ausgabe für Zugkraftskosten (im Ganzen) . . . . .	„ —. 69,56	„ —. 71,35

#### B. Die Wagen und ihre Leistungen.

Die Zahl der Wagen betrug:

	Stück:
1) Personenwagen . . . . .	133
mit Achsen . . . . .	410
„ Sitzplätzen I. Klasse . . . . .	368
„ „ II. „ . . . . .	1,987
„ „ III. „ . . . . .	4,100
Total der Sitzplätze	6,455
durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse .	15,74
2) Güterwagen . . . . .	528
mit Achsen . . . . .	1,140
„ einer Tragkraft von . . . . . Zentner	91,280

Letztere bestehen aus:

22 achträdigen Gepäckwagen, 20 achträdigen Güterwagen,  
230 vierrädigen gedeckten Güterwagen, 253 vierrädigen offenen Güterwagen,  
3 vierrädigen Pferdewagen.

Es kommen daher: **1861.** **1862.**  
 auf je eine Lokomotive 55,15 50 Wagenachsen;  
 „ „ einen Kilometer Bahnlänge 2,27 2,30 Personenwagenachsen;  
 „ „ „ „ „ 6,40 6,40 Güterwagenachsen.

Die Zahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 3 Stück vermehrt worden, der Stand der Güterwagen dagegen unverändert geblieben.

Die Leistungen der Wagen, in Achsenkilometern berechnet, haben betragen:

	<b>1861.</b>	<b>1862.</b>
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1) Personenwagen		
auf der Nordostbahn	6,049,747	6,208,115
auf fremden Bahnen	1,558,291	1,750,613
Total	<u>7,608,038</u>	<u>7,958,728</u>
2) Güterwagen		
auf der Nordostbahn	10,784,976	11,796,701
auf fremden Bahnen	4,610,304	5,207,023
Total	<u>15,395,280</u>	<u>17,003,724</u>

Sämmtliche Wagen haben demnach durchlaufen:

auf der eigenen Bahn	16,834,723	18,004,816
auf fremden Bahnen	6,168,595	6,957,636
Zusammen	<u>23,003,318</u>	<u>24,962,452</u>

Im Durchschnitt wurden zurückgelegt:

1. Von einem Personenwagen	Kilom. 14,846	Kilom. 15,913
2. " " Güterwagen	" 12,600	" 13,942
3. " einer Personenwagenachse	" 19,508	" 19,411
4. " " Güterwagenachse	" 13,469	" 14,916

Von Wagen fremder Bahnen sind im Berichtsjahre auf unserm Bahnnetz im Ganzen 8,174,550 Achsenkilometer (gegen 7,644,741 im Vorjahre) zurückgelegt worden. Davon fallen

1. auf Personenwagen	1,121,965 Achsenkilometer
2. auf Güterwagen	7,052,585 " "
Zusammen	8,174,550 " "

Die schweizerischen Bahnpostwagen legten auf der Nordostbahn einen Weg zurück, welcher 327,884 Achsenkilometern gleichkommt.

Der Verbrauch an Schmiermaterial für die Personen- und Güterwagen betrug:

	<b>1861.</b>	<b>1862.</b>
Del und feste Schmiere	fr. 19,136	fr. 18,353
mit einem Kostenaufwand von	Fr. 10,340. 98	Fr. 9,855. 86
per Achsenkilometer	Cts. 0,012	Cts. 0,039
Mit 1 fr Schmiere wurden zurückgelegt	Achsenkilom. 1,289,7	Achsenkilom. 1,448,0

Wie sehr die Ersparniß an Schmiermaterial in Folge besserer Einrichtungen und zweckmäßigerer Behandlung von Jahr zu Jahr in Zunahme begriffen ist, geht aus folgender Zusammenstellung hervor: Es wurden mit 1 H Schmiere zurückgelegt:

			Ersparniß gegen 1858:	
im Jahre	1858	Achsenkilometer	702	—
"	"	"	972	28 %
"	"	"	1,042	33 %
"	"	"	1,290	46 %
"	"	"	1,448	50 %

Für den Unterhalt und die Reparaturen der Wagen wurden, nach Abzug der Werkstätte-Provisionszuschläge, verausgabt:

	1861.	1862.
im Ganzen	Frkn. 157,359. 30	Frkn. 174,666. 98
per Achsenkilom.	" —. 00,64	" —. 00,70

Die neuenwerthesten Reparaturen bestanden in der Auswechslung von Radbandagen und in der Erneuerung einer ziemlich großen Anzahl von Sitzen.

Werkstätte. Das Ergebnis der Werkstätte-Rechnung stellt sich heraus, wie folgt:

	1861.	1862.
Einnahmen	Frkn. 1,040,778. 92	Frkn. 1,175,414. 24
Ausgaben	" 952,818. 77	" 1,062,585. 52
Netto-Ertrag	Frkn. 87,960. 15	Frkn. 112,828. 72

Für das auf die Werkstätte und ihre Einrichtung verwendete Kapital würde sich hiernach ein Zinsertragniß von 13,5 % ergeben, wobei indessen auf eine Werthabschreibung nicht Rücksicht genommen ist.

Neben den zahlreichen kleinern Reparaturen bestanden die Hauptarbeiten der Werkstätte in der Anbringung des englischen Puffer-systems an 120 Güterwagen, ferner in der Anfertigung einer erheblichen Zahl neuer Drehscheiben, Weichen, Signal-Vorrichtungen, Blechbrücken u. s. w. Auch die gänzliche neue Ausstattung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen“ fand, abgesehen von der Lieferung der Maschine nebst Kessel, durch die Werkstätte Statt. Am Schlusse des Berichtsjahres waren in der Werkstätte 229 Arbeiter (26 mehr als im Vorjahr) beschäftigt.

V. „Bahn-Telegraphie.“ Die Ausgaben für die Bedienung des Bahn-Telegraphen betragen im Berichtsjahre Frkn. 9,749. 30, somit Frkn. 999. 83 weniger als im Jahre 1861. In der Zahl der Telegraphen-Stationen und deren Apparate sind keine Veränderungen eingetreten. Im Ganzen bestehen 18 solcher Stationen mit 24 Apparaten nach Morse's System. Auch die Zahl der mit der Bedienung des Telegraphen betrauten Beamten (39) blieb unverändert. Es wurden 20,400 Bahndienst-Depeschen (3,214 weniger als im Vorjahre) befördert; überdieß vermittelte der Bahn-Telegraph die regelmäßigen Anzeigen über Abgang und Ankunft der Bahnzüge.

VI. „Verschiedenes“. Dieser Titel, auf welchem wir übrigens in Vergleichung mit dem vorausgegangenen Jahre einer Minderausgabe von Frkn. 12,492. 38 begegnen, schließt unter Anderm die an den Bund entrichtete Konzessionsgebühr für das Jahr 1861 mit Frkn. 18,500 in sich.

Die „Totalausgaben für den Bahnbetrieb“ betragen Frkn. 2,287,398. 48, d. h. Frkn. 114,570 36 Cts. mehr als im vorausgegangenen Jahre. Es fallen davon

	1861.	1862.
auf einen Tag . . . . .	Frkn. 5,952. 95	Frkn. 6,266. 84
„ „ Kilometer Bahnlänge . . . . .	„ 12,206. 89	„ 12,850. 55
„ „ Tag und einen Kilometer . . . . .	„ 33. 44	„ 35. 20
„ „ Lokomotiv-Kilometer . . . . .	„ 2. 43	„ 2. 44
„ „ Wagenachsen-Kilometer . . . . .	„ —. 08, <sub>03</sub>	„ —. 08, <sub>60</sub>

Betriebs-Personal. Am Schlusse des Berichtsjahres bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

I. Allgemeine Verwaltung.		III. Expeditionsdienst.	
Adjunkten der Direktion . . . . .	2	Bahnhof-Vorstände und deren Gehülfen . . . . .	11
Betriebs-Chef . . . . .	1	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen . . . . .	23
Revisor nebst Gehülfen . . . . .	4	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtbezüger . . . . .	80
Chef der Betriebs-Kontrolle . . . . .	1	Portiers, Abwarte und Nachtwächter . . . . .	29
Büreau des Betriebs-Chefs und Wagen-Kontrolle . . . . .	6	Stationseinnehmer und Gehülfen . . . . .	33
Kontroleure und Kontrolle-Gehülfen . . . . .	22	Telegraphisten und Gehülfen . . . . .	5
Billetdrucker und Abwart . . . . .	2	Wagenmeister und Gehülfe . . . . .	2
Maschinenmeister, Adjunkt und Zeichner . . . . .	3	Wagenkontroleure . . . . .	5
Werkstätte-Buchhalter und Gehülfen . . . . .	5	Wagenauffeher und Wagenwärter . . . . .	43
Werkführer . . . . .	3	Gepäckträger . . . . .	15
Material- und Magazinverwalter und Gehülfen . . . . .	5	Arbeiter für Güterverladung . . . . .	261
Magazindiener und Abwart . . . . .	4		<b>507</b>
	<b>58</b>		
II. Bahnunterhaltung.		IV. Fahrdienst.	
Bahningenieur . . . . .	1	Lokomotivführer und Heizer . . . . .	56
Büreau des Bahningenieurs . . . . .	8	Zugführer und Kondukteure . . . . .	66
Ober-Bahnauffeher und Bahn-Auffeher . . . . .	10	Lokomotivputzer und Wagenwäscher . . . . .	35
Bahnwärter . . . . .	257		<b>157</b>
	<b>276</b>		

Es belief sich demnach die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten (ausschließlich der Werkstätte-Arbeiter) auf 998. Auf einen Kilometer Bahnlänge kommen 5,60 Angestellte (gegenüber 5,47 im Jahre 1861).

**Assikuranz.** Im Berichtsjahre hatten wir nachstehende Beträge versichert:

1. Für Gebäude . . . . .	Frkn. 2,696,250
2. „ Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen) . . . . .	„ 4,196,866
3. „ Brennmaterial und Magazinorräthe . . . . .	„ 553,280
4. „ Güter auf Lager . . . . .	„ 3,890,000
5. „ Güter im Transport begriffen . . . . .	„ 1,500,000
6. „ Mobilien in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkstätten . . . . .	„ 996,394

Total Frkn. 13,832,790

Ueberdies sind die im Kaufhause Zürich befindlichen Güter mit einem Betrage von Frkn. 1,000,000 in die Assikuranz aufgenommen.

**Unfälle.** Leider ist auch das verflossene Jahr nicht ohne einige Unglücksfälle vorübergegangen. Am 3. Juli Nachts wurde in der Nähe von Wettingen auf offener Bahn eine Frauensperson vom Bahnzuge überfahren; sie hatte, wie die obwaltenden Umstände schließen ließen, den Tod freiwillig gesucht. — Am 8. August fiel ein Kondukteur im Tunnel bei Wipkingen vom Gepäckwagen auf das Geleise, wurde vom Bahnzuge überfahren und starb bald darauf an den Folgen der dabei erlittenen Verletzungen. Seine Hinterlassenen beziehen die statutengemäße Unterstützung aus der Unterstützungskasse. — Am 16. gleichen Monats gerieth auf der Station Kemptthal ein Weichenwärter unter einen Wagen des im Laufe begriffenen Bahnzuges. Er starb einige Zeit nachher im Spital. Seine Eltern erhielten eine angemessene Unterstützung. — Im Fernern verunglückte am 12. Oktober im Güterbahnhofe Winterthur ein Weichenwärter, welcher von der Lokomotive eines Bahnzuges erfaßt und getödtet wurde. — Am 6. November gerieth in der Nähe von Baden eine ältere Frauensperson, die an Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit gelitten, unvorsichtiger Weise unter die Lokomotive eines vorüberfahrenden Bahnzuges und wurde von derselben getödtet. — Endlich haben wir noch eines Todesfalles zu erwähnen, welcher sich am 14. Dezember in der Nähe des Wipfinger Tunnels ereignete und einen ungefähr 15jährigen Knaben betraf, der sich, unter der geschlossenen Barriere durchschlüpfend, auf einen heranfahrenden Bahnzug stürzte, so daß die Annahme, es habe derselbe den Tod freiwillig gesucht, keinem Zweifel unterliegt.

**Finanz-Ergebniß.**

<b>1861.</b>		<b>1862.</b>	
Fr. 5,615,696. 29	Einnahmen	Fr. 5,784,371. 03.	
„ 2,172,825. 12	Ausgaben	„ 2,287,393. 48.	
„ 3,442,871. 17	Reinertrag	„ 3,496,972. 55.	
% 62,32.	Reinertrag in Prozenten der Brutto Einnahme: 60,45.		

1861.			1862.	
Fr.	19,341. 97	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr.	19,645. 91.
"	9,432. 52	" " Betriebstag	"	9,580. 74.
"	52. 99	" " Tag und Bahnkilometer	"	53. 82.
"	3. 86	" " Lokomotiv-Kilometer	"	3. 73.
"	— 14,06	" " Wagenachsen-Kilometer	"	— 13,16.

In vorstehender Vergleichung ist der Saldo-Vortrag sowie der Ertrag des Dampfboot-Betriebs ganz unberücksichtigt geblieben und der Ertrag des Interessen-Conto's nur insoweit in Berechnung gezogen worden, als es die Interessen der ausgeliehenen Betriebsgelder betrifft.

### 2. Dampfschiffahrts-Betrieb.

Die regelmäßigen täglichen Fahrten, welche unsere Dampfboote im Laufe des Berichtsjahres auszuführen hatten, erstreckten sich wie in früheren Jahren auf die Routen Romanshorn-Friedrichshafen, Romanshorn-Lindau, Romanshorn-Norschach und auf die Rhein-Tour (zwischen Schaffhausen und den Rhein- und Bodensee-Uferplätzen).

Die Rechnung über den Dampfboot-Betrieb zeigt in ihren Haupttiteln folgendes Resultat:

#### Einnahmen.

1861.				1862.		
Frkn.	Gts.	Prozente.		Frkn.	Gts.	Prozente.
129,392	90	37,07	I. Personen-Transport	131,481	82	38,57
191,300	29	54,80	II. Güter=	183,630	54	53,87
7,495	07	2,15	III. Vieh=	8,798	75	2,58
267	43	0,08	IV. Equipagen=	123	46	0,04
18,527	86	5,30	V. Post=	14,603	28	4,28
2,124	73	0,60	VI. Schlepp- u. Flößerlöhne und Verschiedenes	2,251	45	0,66
349,108	28	100	Total-Einnahmen	340,889	30	100

#### Ausgaben.

1861.				1862.		
Frkn.	Gts.	Prozente.		Frkn.	Gts.	Prozente.
65,792	61	27,02	I. Löhnung u. Bekleidung des Dienstpersonals	69,772	34	27,85
1,530	28	0,63	II. Bureau-Bedürfnisse	2,060	58	0,82
117,766	08	48,37	III. Brennmaterial	118,141	64	47,16
5,164	41	2,12	IV. Schiffspeise	5,511	53	2,20
28,319	43	11,63	V. Unterhalt und Reparaturen	25,616	81	10,22
23,134	02	9,50	VI. Hafengebühren, Platzspesen u. dgl.	27,185	75	10,86
1,785	03	0,73	VII. Miethzinsen und Verschiedenes	2,245	34	0,89
243,491	86	100	Total-Ausgaben	250,533	99	100

Finanz-Ergebniß.

<b>1861.</b>			<b>1862.</b>	
Frk. 349,108. 28		Gesamteinnahme . . . .	Frk. 340,889. 30	
„ 243,491. 86		Gesamtausgabe . . . .	„ 250,533. 99	
<u>Frk. 105,616. 42</u>		Reinertrag . . . .	<u>Frk. 90,355. 31</u>	

Das Netto-Resultat des Dampfbootbetriebes steht somit um den Betrag von Frk. 15,261. 11 hinter demjenigen des vorausgegangenen Jahres zurück. Das günstige Ergebnis des ersten Quartals des laufenden Jahres berechtigt uns indessen zu der Hoffnung, daß obiger Ausfall im gegenwärtigen Betriebsjahr mehr als gedeckt werde.

Mit unsern Booten sind im Ganzen befördert worden:

	<b>1861.</b>	<b>1862.</b>
Personen:	Anzahl	Anzahl
I. Klasse . . . . .	25,690	24,063
II. „ . . . . .	65,103	64,571
	<u>90,793</u>	<u>88,634</u>
Güter:	Zentner	Zentner
Kaufmannsgüter und Getreide . . . . .	983,722	857,215

Auf den Beginn des Berichtsjahres fand in Uebereinstimmung mit den übrigen Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten eine Herabsetzung der Taxen für Reisende statt. Daß dieselbe auf den Ertrag des Reisendenverkehrs keinen ungünstigen Einfluß ausgeübt, geht aus den unter der Einnahme-Rubrik I. „Personentransport“ aufgeführten Zahlen hervor.

Von sämtlichen Booten wurden im Ganzen in 6,685 Zeitstunden 21,798 Schweizerstunden oder 104,630 Kilometer zurückgelegt; es beträgt demnach der durchschnittlich in einer Zeitstunde zurückgelegte Weg 15,<sup>63</sup> Kilometer (gegenüber 15,<sup>49</sup> im Vorjahre).

Der Verbrauch an Brennmaterial belief sich auf 66,312 Kubikfuß Holz und 55,837 Zentner Steinkohlen mit einem Kostenaufwand von Frk. 118,141. 64. Wird das erwähnte Brennholzquantum in Steinkohlen reduziert, so ergibt sich ein Totalverbrauch von 61,595 Zentnern (gegenüber 56,655 Zentnern im Vorjahre) und ein Durchschnittsbetreffniß

- 1) für den zurückgelegten Kilometer . . . von 58,<sup>8</sup> Pfund.
- 2) „ die Zeitstunde . . . . . „ 921,<sup>3</sup> „

Der Schmiermaterialverbrauch betrug 1,186 Pfund Del und 4,156 Pfund Talg, wofür im Ganzen Frk. 3,654. 77 verausgabt wurden. Es kommt somit auf einen zurückgelegten Kilometer 0,<sup>0510</sup> Pfund (im Jahre 1861: 0,<sup>0528</sup> Pfund).

Die Ausgaben für den Unterhalt und die Reparaturen der Schiffe betragen, einschließlich der Provisionszuschläge der Werkstätte, im Berichtsjahre Frkn. 25,616. 81 (gegenüber Frkn. 28,319. 43 im Jahre 1861).



Die durchschnittlichen Ausgaben für Materialverbrauch sowie für Reparaturen und Unterhalt der Schiffe betragen:

		1861.	1862.
1) für Brennmaterial	per Fahr-Kilometer	Frk. 1. 22, <sup>91</sup>	Frk. 1. 12, <sup>91</sup>
2) " Schmiermaterial	" " "	" — 03, <sup>57</sup>	" — 03, <sup>49</sup>
3) " Unterhalt und Reparaturen	" " "	" — 26, <sup>07</sup>	" — 24, <sup>48</sup>
Totalausgaben		Frk. 2. 54	Frk. 2. 40.

Endlich befinden wir uns in der Lage mittheilen zu können, daß das schon seit längerer Zeit vorbereitete gemeinschaftliche „Transportreglement für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein“ nebst Tarifen im Laufe des Berichtsjahres von sämtlichen Anstalten angenommen und auf den 1. Januar des gegenwärtigen Jahres in Kraft gesetzt worden ist.

Die Versicherungssumme für die auf unsern Schiffen im Transporte befindlichen Güter blieb im Berichtsjahre unverändert (Frk. 150,000).

Auch der Bestand der Dampfschiffe erlitt keinerlei Modifikation; es befinden sich, wie im vorausgegangenen Jahre, 6 Dampfboote (und 3 Schleppschiffe) im Betrieb.

Der Personal-Bestand der Dampfboot-Anstalt war am Schlusse des Berichtsjahres:

- 1 Dampfschiffahrts-Verwalter,
- 1 Buchhalter,
- 1 Sekretär,
- 4 Gehülfen (wovon 1 in Schaffhausen),
- 1 Büreaudiener,
- 4 Kapitaine resp. Schiffsführer,
- 6 Steuermänner und Schleppschiffsführer,
- 5 Maschinisten,
- 10 Heizer,
- 19 Matrosen,

Zusammen 52 Angestellte, 4 mehr als im Vorjahre.

#### Unterstützungs- und Krankenkasse.

1. **U n t e r s t ü t z u n g s - K a s s e.** Der Abschluß der Jahres-Rechnung pro 1862 erzeigte an „Einnahmen“ den Betrag von Fr. 157,293. 79 (worunter Fr. 127,544. 48 Saldo vom Jahre 1861, Fr. 20,838. 23 obligatorische Beiträge der Angestellten u. s. w.), an „Ausgaben“ die Summe von Fr. 5,134. 7 und daher einen Saldo auf neue Rechnung im Betrage von Fr. 152,159. 72. Unter den Ausgaben heben wir hervor: Fr. 1,125. 8 Rückvergütung der statutengemäßen Beiträge an ausgetretene Angestellte, Fr. 910. 47 Verpflegungs- und Beerdigungskosten für beschädigte und verunglückte Angestellte, Fr. 1,151. 26 freiwillige Aversal-Beiträge an solche Hinterlassene von Angestellten, welche nach Maßgabe der Statuten zu keinen Bezügen berechtigt wären, Fr. 1,772. 91 statutengemäße Jahres-Beiträge an die Hinterlassenen von verunglückten Angestellten u. s. w. Im Durchschnitt waren während des Berichtsjahres 748 Beamte und Angestellte Mitglieder der Unterstützungs-Kasse.

2. **Kranken-Kasse.** Der Aktiv-Saldo dieser Kasse, welcher alle im Taglohn angestellten Arbeiter u. s. w. angehören, erzeugte am Schlusse des Berichtsjahres einen Betrag von Fr. 13,465. 99 (gegenüber Fr. 9,016. 29 im Jahre 1861). Aus der Krankenkasse wurden im verfloffenen Jahre Fr. 6,721. 50 bezahlt und es betrug die durchschnittliche Zahl der Mitglieder derselben 556.

## V. **Bahnbau.**

Im Laufe des Berichtsjahres ist auf den Bahnstrecken Turgi-Marau und Effretikon-Winterthur das zweite Geleise gelegt worden. In Folge dessen ist dasselbe mit Ausnahme der Linie Turgi-Mitte Rhein (Waldbühl) nun überall angebracht, wo der Unterbau der Nordostbahn ein zweispuriger ist.

Der Bahnhof Zürich ist während des Berichtsjahres wieder um einen erheblichen Schritt seiner Vollendung entgegengeführt worden. Die Wege, welche bisher über den Bahnhof führten, konnten aufgehoben werden, nachdem andere Kommunikationen, welche dieselben zu ersetzen bestimmt sind, hergestellt und der öffentlichen Benutzung anheim gegeben worden waren. Die Planie des Güterbahnhofes ist nunmehr, abgesehen von einer kleinen Abtheilung desselben, gänzlich bewerkstelligt. Die Geleiseanlage des Güterbahnhofes kann, wie sie im Laufe des Berichtsjahres vervollständigt worden ist, als fast gänzlich vollendet angesehen werden. Besondere Erwähnung verdienen 9 Drehscheiben, welche zur Ermöglichung oder Erleichterung des Ueberganges von den einen Geleisen auf die andern angebracht worden sind. Gemäß der Haupteintheilung, welche wir dem Bahnhofe Zürich zu geben beschloffen haben und über die unser letztjährige Geschäftsbericht Auskunft ertheilt, ist der Güterschuppen, welcher sich bisanhin auf dem innern Bahnhofe, der in Zukunft ausschließlich für den Personenverkehr bestimmt sein soll, befand, in den Güterbahnhof versetzt worden. In dem letztern wurde außerdem ein neuer Güterschuppen erbaut und eine offene Laderampe mit steinerner Einfassung errichtet. Endlich wurde eine beträchtliche Abtheilung des Niederlagshauses, welches, falls das Bedürfnis es erheischt, der ganzen östlichen Seite des Güterbahnhofes entlang erstellt werden soll, während des Berichtsjahres unter Dach gebracht. Der Kellerraum, das Erdgeschöß, das erste und das zweite Stockwerk derselben haben einen Flächenraum von je ca. 35,000 □'. Ist in Folge aller dieser Bauten der Güterbahnhof seiner Vollendung nahe gebracht worden, so war es hinwieder nicht möglich, im Laufe des Berichtsjahres mit der Ausführung des Verwaltungs- und Aufnahmsgebäudes in dem Personenbahnhofe zu beginnen. Deshalb wurde aber nichts vernachlässigt, was eine möglichst glückliche Lösung des Problemes, welchem durch dieses Bauwerk ein Genüge gethan werden soll, herbeizuführen geeignet ist.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn mußten für unsere Agentur, für die Gütererpedition unserer Dampfschiffsverwaltung und für die Eidgenössische Zollverwaltung weitere Büreaulokale hergestellt werden und ebenso stellte sich eine Verlängerung des einen Güterschuppens als eine Nothwendigkeit heraus. Gleichzeitig mit der Ausführung der letztern Baute wurde auch die durch dieselbe bedingte etwelche Veränderung der Geleiseanlagen und Anbringung einiger Drehscheiben bewerkstelligt.