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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 13 (1865)

Artikel: Dreizehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1866 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730480

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

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

Dreizehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1866

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit!

Anmit gibt sich die Direktion die Ehre, der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren dreizehnten, das Jahr 1865 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

Die im Vorjahre begonnenen Verhandlungen mit den h. Regierungen der Kantone St. Gallen und Thurgau in Betreff der Erwerbung der Konzession für die Fortführung der Nordostbahn von Romanshorn nach Rorschach wurden im Berichtsjahre zu Ende geführt. Die von jenen Kantonen unserer Gesellschaft ertheilten dießfälligen Konzessionen erhielten unter'm 17. resp. 18. November abhin die Genehmigung des Bundes. Von dem Inhalt dieser Konzessionen, welcher in allen wesentlichen Punkten mit den Konzessionsvorschriften für die übrigen Nordostbahnstrecken übereinstimmt, haben wir einzig hervorzuheben, daß mit den Erdarbeiten auf der neuen Linie nach Umfluß von 15 Monaten, vom Datum der Ertheilung der Bundesgenehmigung an gerechnet, zu beginnen ist.

Es ist in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt worden, daß der s. Z. zwischen dem schweizerischen Postdepartement einer- und den Direktionen der Nordost- und Centralbahn anderseits in Betreff der Einführung von Nachtzügen abgeschlossene Vertrag von Seiten des Verwaltungsrathes der Centralbahn nicht genehmigt worden sei. Seither haben nun zwischen dem Postdepartement und den beiden Bahnverwaltungen neue Verhandlungen stattgefunden, bei welchen wir, getreu der in dieser Frage von Anfang an eingenommenen Haltung, unsere volle Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben haben, zu jeder Kombination Hand zu bieten, welche das vorhandene Bedürfniß in umfassenderer Weise befriedigt und in Folge dessen als eine wirkliche und einem möglichst großen Theile unseres Landes zu statten kommende Verbesserung unserer Kommunikationen erscheint. Eine abschließliche Erledigung der Sache konnte indeß noch immer nicht erzielt werden.

Der s. Z. mit dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossene Vertrag über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen ist im Laufe des Berichtsjahres auch auf die Stationen Müllheim, Wildegg und Erlen ausgedehnt worden.

Von dem h. Bundesrathe ist unter'm 23. September v. J. ein Spezial-Reglement über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten erlassen worden, dessen Inhalt nicht allein die privatrechtliche Stellung der Eisenbahnen vielfach berührt, sondern wegen der auf den Transport

von Munition und Pulver bezüglichen Vorschriften noch ganz besonders dazu angethan ist, die öffentliche Sicherheit ernstlich zu gefährden. Mit Rücksicht hierauf haben wir uns veranlaßt gesehen, in Gemeinschaft mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen bei dem eidgenössischen Militärdepartement gegen einzelne Bestimmungen jenes Reglements Vorstellungen zu erheben, und wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß dieselben den damit beabsichtigten Erfolg nicht verfehlen werden.

Wir befreuen uns, hiemit konstatiren zu können, daß das Projekt einer Gotthardbahn seit unserer letzten Berichterstattung seiner Verwirklichung um einen namhaften Schritt näher gerückt ist. Nachdem eine von dem italienischen Bautenminister, Herrn Jacini, aus den ersten technischen und nationalökonomischen Autoritäten, sowie aus den Präsidenten der Handelskammern der wichtigsten Städte und den Direktoren der bedeutendsten Eisenbahnunternehmungen Italien's gebildete Expertenkommission, auf Grund der gewissenhaftesten und einläßlichsten Studien, ihr Verdikt fast einmüthig zu Gunsten der Gotthardbahn abgegeben hatte, hat sich nun auch das Ministerium des Königreichs Italien für diese Linie entschieden und diesen Entscheid bereits dem h. schweizerischen Bundesrathe notifiziren lassen. Das italienische Ministerium hat auch schon unter'm 25. Februar abhin dem Parlamente den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, gemäß welchem die Regierung ermächtigt werden soll, den Bau des Gotthard-Tunnels mit einer Subvention von 38—39 Millionen Franken zu unterstützen. Daneben werden von verschiedenen italienischen Städten und Provinzen weitere 18 Millionen gewärtigt, so daß von Seite Italien's im Ganzen 56—57 Millionen als Subsidien für den Bau der Gotthardbahn in Aussicht gestellt sind. Zwar knüpft Italien an die Gewährung dieser Subsidien die Bedingung, daß das Ausland zu gleichem Zwecke mindestens eine Summe von 35 Millionen beisteure. Bei dem großen merkantilen und politischen Interesse, das auch die nördlich von den schweizerischen Alpen liegenden Länder an dem Zustandekommen der Gotthardbahn haben, ist aber kaum daran zu zweifeln, daß diese Bedingung in naher Zeit ihre Erfüllung gefunden haben werde. In der Schweiz sind von Seiten einzelner Kantone und Eisenbahngesellschaften bereits über 15,000,000 Franken Gotthard-Subsidien votirt und noch stehen von mehreren Kantonen, von denen man mit Recht eine thatkräftige Unterstützung des Unternehmens ebenfalls erwarten kann, d. h. von Bern, Tessin, Zug, Unterwalden und Baselland, dießfällige Schlußnahmen aus. Was die übrigen nordwärts der Alpen liegenden Länder anbetrifft, so hat auf Anregung der Regierung des Großherzogthums Baden, welche von Anfang an dem Projekte ihre warme Theilnahme hat angedeihen lassen, die Regierung des Königreichs Preußen, in voller Erkenntniß der hohen Wichtigkeit, welche die Gotthardbahn für die Entwickelung des deutschen Handels und der deutschen Industrie erlangen wird, in jüngster Zeit die Initiative ergriffen, um unter den zunächst interessirten Staaten eine Verständigung über die der Gotthardbahn zu gewährenden Subsidien herbeizuführen. Diese Verumständungen berechtigen wohl zu der Annahme, daß wir endlich am Vorabend der Ausführung des Riesenwerkes stehen, das, wie kaum ein anderes, ein mächtiger Hebel werden wird für die Förderung des Kulturfortschrittes und der materiellen Wohlfahrt derjenigen Länder, die es näher mit einander zu verbinden bestimmt ist.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Bei den im vorangegangenen Abschnitte erwähnten schweizerischen Subventionen für die Gotthardlinie sind die Central- und Nordostbahn zusammen mit der Summe von 7 Millionen Franken betheiligt, wovon jede der beiden Bahnen die Hälfte übernimmt. Dieses Beitragsverhältniß beruht auf einem zwischen den beiden Bahnverwaltungen abgeschlossenen Vertrage, welchem das Prinzip zu Grunde liegt, daß die beiden Bahnunternehmungen einerseits an das nationale Werk in gleichem Maße beisteuern, anderseits aber auch die aus demselben für sie hervorgehenden Vortheile möglichst gleichmäßig genießen sollen. Der Vertrag ward s. Z. in Verbindung mit dem Subventionsgesuche der ständigen Kommission der Gotthardvereinigung der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vorgelegt und es wurde daraufhin von der letzteren der Direktion die Ermächtigung ertheilt, nach Mitgabe desselben gemeinschaftlich mit der Centralbahngesellschaft einen Beitrag von 7 Millionen Franken als Subvention für die Verwirklichung der Gotthardunternehmung zuzusichern.

Mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen wurde ein neuer Konkurrenzvertrag betreffend den Güterverkehr abgeschlossen, welcher am 1. Juni abhin in Kraft getreten ist und im Wesentlichen auf den nämlichen Grundlagen beruht, auf welche der frühere Konkurrenzvertrag basirt war.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten, den Güterverkehr der Station Basel mit der Ostschweiz und den Bodenseeplätzen betreffenden Verträge zwischen der Nordost- und Centralbahngesellschaft einer- und der Großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung anderseits, sodann speziell zwischen der Nordost- und der Centralbahngesellschaft haben endlich im Berichtsjahre die allseitige definitive Zustimmung erlangt und sind mit dem 1. Juli abhin in Kraft getreten. In Folge dieser Vereinbarungen wurde eine neue Aufstellung des Gütertarifes für den Verkehr zwischen Basel und der Ostschweiz nothwendig, welche indessen nur geringe Modifikationen des vorher bestandenen Tarifes enthält.

In Folge der Fortsetzung der badischen Rheinthalbahn bis Konstanz ist auch eine neue Regulirung der Tarifs- und Instradirungsverhältnisse für den direkten Güterverkehr zwischen der Großherzoglich badischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen nöthig geworden. Zu diesem Ende sind im Berichtsjahre zwischen der Nordostbahngesellschaft und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen einer- und der Großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung anderseits die erforderlichen neuen Vereinbarungen abgeschlossen worden, deren Vollziehung theils schon stattgefunden hat, theils gegenwärtig vorbereitet wird.

Im Fernern wurde im Berichtsjahre einer umfassenden Revision der Tarife für den Personen- und Güterverkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und der französischen Ostbahn stattgegeben und via Rheinroute eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von den wichtigsten ostschweizerischen Stationen nach und von den Hauptstationen Belgien's, sowie nach und von London eingerichtet.

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

III. Kapitalbeschaffung.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir uns dahin vernehmen lassen, daß wir in der Lage seien, für die Beschaffung der weitern Fonds, derer unsere Unternehmung bedürfe, den Wiedereintritt völlig entsprechender Konjunkturen abzuwarten. Solche Konjunkturen traten nun wirklich im Frühherbste des Berichtsjahres ein und wir unterließen nicht, sie bestmöglich zu benutzen. Wir schlossen mit der schweizerischen Kreditanstalt ein weiteres Anleihen von 3 Millionen Franken unter sehr annehmbaren Bedingungen ab. Dieses Anleihen ist zu 4 1/2 % verzinslich. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende November 1877 unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als Fr. 250,000 betragen und bis Ende November 1895 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

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

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

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

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

Gesammt-Verkehr.

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

Durchschnitts-Berechnungen.

(Bahnlänge: 178 Kilometer)		1864.	1865.
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	12,603.38	13,566.79
„ „ „ Reisenden	„	1.25	1.15
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse . . .	Kilometer	44.83	41.24
„ „ „ „ „ II. „	„	30.40	28.16
„ „ „ „ „ III. „	„	22.47	21.52
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	24.52	23.28
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen in I. Klasse	Reisende	4,130	5,016
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	71,898	77,918
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	171,239	192,766
„ „ „ „ „ „ im Total .	„	247,176	275,700
„ jeden Betriebstag kommen	„	4,902	5,776
„ „ Kilometer „	„	10,080	11,843
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen .	„	5.32	5.56
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	664.73	684.93
„ „ „ Zentner	„	0.97	0.89
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	38.43	36.06
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . .	Zentner	26,257	27,878
„ jeden Betriebstag kommen	„	332	377
„ „ Kilometer „	„	683	773
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	521.39	573.93
„ „ „ Stück	„	1.95	1.46
Equipagentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	„	36.47	32.76
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	„	14,653.60	16,600.66
„ „ „ Zentner	Centimes	31.69	31.00
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	51.79	55.20
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . .	Zentner	2,394,332	2,955,804
„ jeden Betriebstag kommen	„	22,483	26,114
„ „ Kilometer „	„	46,229	53,548
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck, Vieh u. Equipagen, zus. mit 442,104 Ztr. inbegr.) kommen	„	24.25	28.04
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	3,163.72	2,868.80
Total-Einnahme per Kilometer	„	31,643.31	34,327.87
„ „ Tag	„	15,389.37	16,740.71

Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.				
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh u. Hunde.	Güter.	Total.*
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
1855	60	113,000	—	580,000	6,767. 91	—	59. 81	4,685. 46	11,710. 57
1856	106	130,000	—	680,000	8,560. 97	—	159. 15	5,619. 35	14,515. 33
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776. 23	614. 15	198. 47	7,697. 89	17,890. 25
1858	156.53	186,339	—	992,060	9,456. 26	651. 62	294. 19	7,253. 94	18,214. 07
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305. 29	609. 24	368. 57	9,479. 53	21,522. 76
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,264. 76	617. 58	541. 91	12,678. 44	26,627. 86
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,432. 40	651. 36	404. 27	17,330. 78	32,410. 61
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129. 06	679. 83	479. 51	17,225. 19	33,221. 58
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802. 64	681. 90	502. 82	15,954. 91	32,907. 43
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603. 38	664. 73	521. 39	14,653. 60	31,643. 31
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,533. 09	684. 93	573. 93	16,600. 66	34,327. 87

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

Uebersicht des Verkehrs in den wichtigern Waaren-Artikeln.

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

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

Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

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

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

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

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

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

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

Die Ausgaben betrugen nach den Haupttiteln zusammengestellt:

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

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

Ueber die einzelnen Rechnungstitel ist Folgendes zu bemerken:

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

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

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

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

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

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

A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

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

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Lokomotiven:

		1864.	1865.
Von der Klasse A (Schnellzug-Lokomotiven)	Stück:	10	10
„ „ „ B (Personenzug- „)	„	18	18
„ „ „ C (Güterzug- „)	„	13	13
„ „ „ D (Bahnhofdienst- „)	„	4	4
„ „ „ E (für die Bülach-Regensberger Bahn und den Bahnhofdienst)	„	—	4
Zusammen	Stück:	45	49
Es trifft somit, auf die Bahnlänge bezogen, je eine Lokomotive auf Kilometer:		5.42	5.39

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

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

Diese Leistungen vertheilten sich im abgelaufenen Jahre wie folgt:

Es kamen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	1864.	1865.
Zurückgelegte Weglänge	ca. 95,266 Kilometer.	ca. 123,126 Kilometer.
Verbrauch an Steinkohlen . . .	12,977 Zentner.	11,874 Zentner.
„ „ Schmiermaterial . .	4,222 Pfund.	3,574 Pfund.
Kosten des Brennmaterials . . .	Fr. 18,370. 24	Fr. 16,828. 62
„ „ Schmiermaterials	„ 2,122. 11	„ 2,000. 68
„ der Reparaturen	„ 8,044. 13	„ 6,905. 36
Durchschnittliche Ausgaben per Tag .	„ 77. 97	„ 70. 51
„ „ „ Kilometer .	Cts. 19.28	Cts. 13.67

B. Die Wagen und ihre Leistungen.

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

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

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

Die Güterwagen bestehen aus

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

Es trafen:

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

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

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

Die Wagen haben zurückgelegt:

	1864.		1865.	
	Achsenkilometer.	Prozente.	Achsenkilometer.	Prozente.
1) Personenwagen:				
auf der Nordostbahn . . .	8,425,603	85	9,208,593	89
„ fremden Bahnen . . .	1,505,502	15	1,132,578	11
Total	9,931,105	100	10,341,171	100
2) Güterwagen:				
auf der Nordostbahn . . .	11,545,401	74	13,509,575	64
„ fremden Bahnen . . .	4,135,896	26	7,728,008	36
Total	15,681,297	100	21,237,583	100
Demnach haben sämmtliche Wagen durchlaufen:				
auf der Nordostbahn . . .	19,971,004	78	22,718,168	72
„ fremden Bahnen . . .	5,641,398	22	8,860,586	28
Zusammen	25,612,402	100	31,578,754	100

Die durchschnittlich zurückgelegte Weglänge beträgt:

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

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

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

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

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

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

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

Hiernach kamen

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

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

An Schmiermaterial ist für Personen- und Güterwagen verbraucht worden:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Assekuranz. Die Versicherung umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

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

	Uebertrag .	Fr. 3,980,700 —
2.	Für Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen) . . .	„ 5,597,291 —
3.	„ Brennmaterial und Magazinvorräthe.	„ 625,280 —
4.	„ Güter auf Lager	„ 9,244,000 —
5.	„ Güter im Transport begriffen	„ 1,500,000 —
6.	„ Mobiliar in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und in den Werkstätten	„ 1,168,288 —
	Total .	Fr. 22,115,559 —

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

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

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

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

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

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

a) Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.

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

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

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

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

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

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

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

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

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

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

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

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

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

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

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

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

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

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

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

b) Werkstätte.

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

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

Der Rechnungs-Abschluß der Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

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

Wir lassen endlich noch eine Uebersicht des Personalbestandes, sowie eine summarische Zusammenstellung des Rechnungsergebnisses der Unterstützungs- und der Krankenkasse für die Angestellten folgen:

1. Personal-Etat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei .	13
Hauptkassier und Gehülfen . . .	3
Revisor nebst Gehülfen	5
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen . .	31
Materialverwaltung	10
Abwärte der Centralbüreaux . . .	4
	66

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt .	2
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs .	8
Bauführer	3
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher .	16
Bahnwärter	350
	379

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspektor	1
Inspektor für den Gütertransport . .	1
Telegraphen-Inspektor	1
Büreau des Betriebs-Chefs . . .	2
Büreau des Betriebs-Inspektors und Wagenkontrole	8
Bahnhofvorstände und deren Gehülfen .	11
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	27
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtenbezüger . . .	98
Portiers, Abwärte und Nachtwächter .	34
Stationseinnehmer und Gehülfen . .	60
Uebertrag	244

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

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Zeichner, Werkstättebuchhalter und Gehülfen nebst Abwart	11
Werkführer	3
Lokomotivführer	36
Heizer	34
Lokomotivputzer und Wagenwäscher .	36
	121

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

B. Dampfschifffahrt.

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

Zusammen **45** Angestellte.

2. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a) Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1864 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 191,956. 95
Im Jahre 1865 kamen an Einnahmen hinzu:		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . .	Fr. 28,262. 47	
Kapitalzinse, Bußen, Erlös von gefundenen Gegenständen 2c.	„ 19,386. 31	
		„ 47,648. 78
	Gesammteinnahme	Fr. 239,605. 73
Die Ausgaben bestehen in:		
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt .	Fr. 15,625. 98	
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	„ 1,728. 86	
Uebertrag .	Fr. 17,354. 84	Fr. 239,605. 73

Uebertrag .	Fr. 17,354. 84	Fr. 239,605. 73
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten . .	„ 2,773. 93	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge	„ 4,292. 17	
Verschiedenes	„ 90. 05	
		„ 24,510. 99
Bestand am 31. Dezember 1865		Fr. 215,094. 74

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

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

b) Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1864 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 18,124. 36
Im Jahre 1865 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bußen) hinzu .	„ 10,935. 34
Gesammteinnahme	Fr. 29,059. 70
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ziehen sich davon ab mit	„ 10,317. 93
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 18,741. 77

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

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

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

1864.		1865.
Fr. 5,485,621. 93	. . . Einnahmen . .	Fr. 5,890,567. 24
„ 2,193,324. 23	. . . Ausgaben . .	„ 2,265,015. 41
Fr. 3,292,297. 70	. . . Reinertrag . .	Fr. 3,625,551. 83
60.02 %	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme	**61**.55 %
Fr. 18,490. 43	. . Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 20,368. 26
„ 9,019. 81	. . „ „ Betriebstag	„ 9,933. 01
„ 50. 66	. . „ „ Tag und Bahnkilometer	„ 55. 80
„ 3. 54	. . „ „ Lokomotivkilometer . .	„ 3. 59
„ —. 12.40	. . „ „ Wagenachsenkilometer .	„ —. 12.60

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

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

Fr. 2,296,640. — = 8 % des Aktien-Kapitals kamen als Dividende zur Vertheilung an die Aktionäre;

„ 200,330. 40 = 5 % der Reineinnahme fielen in den Reserve-Conto;

„ 151,336. 09 wurden der Betriebsrechnung des Jahres 1866 gutgeschrieben.

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

V. Bahnbau.

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

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

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

dieser Arbeiten für das Hauptgebäude an die Herren Baumeister Diener und Hetzler in Zürich und für den Eilgutschuppen an Herrn Baumeister J. Staub in Wollishofen erfolgte. Die Herstellung der eisernen Dachkonstruktion der Einsteighalle, für deren Ausführung zwischen einer Reihe von Etablissementen des In- und Auslandes Konkurrenz eröffnet worden war, wurde nach einer eingehenden Prüfung der in großer Zahl eingereichten Konstruktionspläne und Uebernahmsofferten und nachdem noch weitere Unterhandlungen, welche sich in Folge dieser Prüfung als nothwendig herausgestellt, Statt gefunden hatten, der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett und Comp. in Nürnberg, einem in dergleichen Konstruktionen sehr erfahrenen Etablissemente, unter vortheilhaften Bedingungen übertragen. Die Ausschreibung der Zimmer-, Schmied- und Spenglerarbeiten des Hauptgebäudes wird in den nächsten Tagen erfolgen können.

Es sind endlich an dem Hauptbaue die Fundamente der nördlichen Längenmauer der Einsteighalle, sowie diejenigen der Stirnfronte gegen die Limmat, soweit ihre Ausführung im Berichtsjahre beabsichtigt war, in ihrer ganzen Ausdehnung hergestellt worden. Den Winter über blieben die Maurerarbeiten mit Rücksicht auf die nachtheiligen Folgen, welche durch eintretende Kälte an frisch aufgeführtem Mauerwerke herbeigeführt werden können, eingestellt. Dafür wurden während dieser Zeit die Arbeiten in den Steinbrüchen und die Bearbeitung der Hausteine, sowie die Herstellung der erforderlichen Gerüstungen in erheblichem Maaße gefördert, so daß für den bevorstehenden Sommer ein rascher Fortgang der Bauarbeiten in sichere Aussicht zu nehmen ist. Der gegenwärtige Stand der Arbeiten am Eilgutschuppen berechtigt zu der Hoffnung, daß dieses Gebäude gegen Ende des nächsten Monates Mai seiner Bestimmung wird übergeben werden können und daß es in Folge dessen möglich werden wird, bis zu diesem Zeitpunkte den gegenwärtigen provisorischen Eilgutschuppen abzubrechen und sodann auch den auf dem Platze des letzteren zu erbauenden Theil des Hauptgebäudes in Angriff zu nehmen.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist darauf hingewiesen worden, daß zum Zwecke der Ermöglichung eines ungestörten Betriebes während der Bauzeit die Herstellung mehrerer provisorischer Lokale nothwendig werde und daß solche an der Stirnseite der Einsteighalle in Aussicht genommen seien. Weitere Untersuchungen, welche mittlerweile stattfanden, lassen es jedoch sowohl mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb, als auch auf die leichtere Bauausführung als zweckmäßiger und zugleich ökonomisch vortheilhafter erscheinen, die erwähnten Lokale in einem besondern, in der Verlängerung der Einsteighalle von Holz zu erstellenden provisorischen Gebäude unterzubringen, zu welchem ein Theil des Daches der bisherigen Einsteighalle verwendet werden kann.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich bringt auch Veränderungen in der Anlage der Geleise mit sich. Dieselben wurden während des Berichtsjahres soweit bewerkstelligt, als die Herstellung der Fundamente des Aufnahmsgebäudes es erheischte, und sie sollen auch im Verfolge jeweilen nach Maaßgabe des durch den Fortgang der Neubaute hervorgerufenen Bedürfnisses zu weiterer Ausführung gelangen. Sie schließen, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, eine Vermehrung der die Sihl zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhofe überschreitenden Geleise in sich. Zu diesem Ende hin stellte sich eine flußaufwärts zu bewerkstelligende Verlängerung der Pfeiler der Eisenbahnbrücke

über die Sihl um die Breite eines Geleises als eine unabweisbare Nothwendigkeit heraus. Diese nicht unwichtige Arbeit wurde im Berichtsjahre ausgeführt. Der im letzten Dritttheile desselben zu Tage getretene ausnahmsweise niedrige Wasserstand der Sihl erleichterte die Baute in hohem Maaße und ermöglichte namentlich auch eine ganz erhebliche Kostenersparniß.

Um einerseits der Ausführung der zur Vollendung des Personenbahnhofes in Zürich erforderlichen Bauten thunlichsten Vorschub zu leisten und anderseits den Betrieb vor Störungen und Hemmungen in Folge dieser Bauarbeiten möglichst zu bewahren, mußten verschiedene Hülfseinrichtungen getroffen werden, welche ihrer Bestimmung gemäß einen ganz provisorischen Charakter haben. Unter diesen Einrichtungen verdient namentlich der Bau einer provisorischen Eisenbahnbrücke über die Sihl hervorgehoben zu werden. Dieselbe ist dazu bestimmt, die Verbringung des Baumateriales auf die Werkplätze an der Südseite des künftigen Aufnahmsgebäudes möglich zu machen, ohne daß hiezu die gewöhnlichen Dienstgeleise in Anspruch genommen werden müssen, was die nachtheiligsten Folgen für den Bahnhofverkehr unausweichlich herbeiführen würde. Es wurde ein Geleise der für die Rohmaterialien dienenden Abtheilung des Güterbahnhofes als Zufahrtsgeleise zu jenen Werkplätzen ausgewählt. In der Verlängerung dieses Geleises wurde die provisorische Brücke über die Sihl in Holz und mit einer Tragkraft erbaut, welche dieselbe mit einem vollständigen, Baumaterial enthaltenden Bahnzuge zu befahren gestattet. Diese Brücke wird auch Drittpersonen zur Beifuhr von Baumaterial für Neubauten im Bahnhofquartiere unter Bedingungen eingeräumt werden können, die unserer Gesellschaft einen theilweisen Ersatz der erlaufenen Baukosten sichern und gleichwohl von den Bezügern gerne eingegangen werden dürften. An der südlichen Seite der Brücke wurde ein Steg für Fußgänger angebracht. Es war dies um so nothwendiger, da der an die definitive Eisenbahnbrücke über die Sihl zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhofe angehängte Fußsteg während der durch den Ausbau des Bahnhofes bedingten Umgestaltung dieser Brücke von dem Publikum nicht wird benutzt werden können, ein geeigneter Ersatz für den letzterwähnten Fußsteg während der Dauer seiner Sperrung aber nur durch den an der provisorischen Brücke angebrachten Steg geboten werden kann.

Der in rascher Zunahme begriffene Verkehr auf dem Bahnhofe Aarau macht eine Erweiterung desselben zur dringenden Nothwendigkeit. Bei der großen Menge von Zügen der Nordost- und der Centralbahn, welche täglich in den Bahnhof Aarau hinein, beziehungsweise aus demselben heraus fahren, sowie bei der stets zunehmenden Zahl von Personen- und Güterwagen, welche sich in Folge des belangreichen durchgehenden und lokalen Verkehres fortwährend auf diesem Bahnhofe befinden, tritt in demselben oft eine dem Dienste nachtheilige Beengung ein, welcher nur durch eine Vermehrung der Güter- und Reservegeleise abgeholfen werden kann. Und sodann genügt der Raum, welcher gegenwärtig auf dem Bahnhofe Aarau für die Ablagerung von Rohmaterialien bestimmt ist, dem Bedürfnisse nicht mehr, so daß auch von diesem Standpunkte aus das Areal des Bahnhofes eine Erweiterung erheischt. Wir haben nun mit Zustimmung der mitbetheiligten Centralbahngesellschaft und unter Genehmigung der h. Regierung von Aargau die Anlage eines besondern Materialablagerungsplatzes in Aarau und zwar auf einem Landkomplexe, welcher diesseits der Lenzburger Straße, jedoch in der

unmittelbaren Nähe des Bahnhofes und an der Bahn selbst gelegen ist, sowie ferner die Anbringung weiterer Güter- und Reservegeleise auf derjenigen Abtheilung des Bahnhofes, welche gegenwärtig noch die Rohmaterialien aufzunehmen bestimmt ist, beschlossen. Wir glauben, daß dadurch dem obwaltenden Bedürfnisse ein volles Genüge gethan werde. Die Hälfte der darüber erlaufenden Kosten sind uns von der Centralbahngesellschaft gemäß dem seiner Zeit betreffend den Bahnhof Aarau abgeschlossenen Vertrage zu 5 % zu verzinsen.

War dem Bahnhofe Schaffhausen bei Anlaß der Eröffnung der badischen Bahnstrecke Waldshut-Schaffhausen-Konstanz eine erheblich größere Ausdehnung und eine entsprechende Erweiterung der Geleiseanlagen zu Theil geworden, so wurden die letztern während des Berichtsjahres noch mehr vervollständigt. Es geschah dies vertragsgemäß auf gemeinschaftliche Kosten der badischen und unserer Verwaltung. Im Fernern wird nunmehr ebenfalls von diesen beiden Verwaltungen ein den Bahnhof zwischen der Bogenthurmstraße und dem Mühlethale überschreitender eiserner Fußsteg zur Ausführung gebracht werden, in Folge wessen dann die an der bezeichneten Stelle über den Bahnhof hinführende Straße, deren Fortbestand mit der Sicherheit des Bahnbetriebes unvereinbar erscheint, aufgehoben werden soll.

Wir haben Ihnen in unserem letzten Berichte von Unterhandlungen Kenntniß gegeben, welche wir mit der h. Regierung und dem Tit. Stadtrathe Schaffhausen gepflogen haben, um ihre Einwilligung zu einer Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu erwirken. Wir theilten Ihnen damals mit, daß diese Unterhandlungen erfolglos geblieben seien und daß in Folge dessen die erforderlichen Einleitungen zum Ausbaue des fraglichen Bahnhofes zu treffen sein werden. Je mehr wir uns aber mit dem Programme beschäftigten, welches für diesen Ausbau auf Grundlage der in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten, die Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen betreffenden Vereinbarung vom 14. März 1863 vor allem aufzustellen war, desto mehr wurden wir von der Ueberzeugung durchdrungen, daß dieses Programm je nach dem Zustandekommen oder Nichtzustandekommen der verschiedenen projektirten Eisenbahnen, welche auf die Frequenz des Bahnhofes Schaffhausen einen erheblichen Einfluß auszuüben geeignet wären, somit je nach dem Umfange der Bedürfnisse, welchen der Bahnhof Schaffhausen inskünftig zu genügen bestimmt sein wird, sich so oder anders wird zu gestalten haben. Wenn nämlich die Gotthardbahn und andere Eisenbahnprojekte, die neulich in Deutschland zur Sprache gebracht worden sind und welche zu der Gotthardbahn in einer gewissen Wechselwirkung stehen, zu Stande kommen, so ist es in hohem Grade wahrscheinlich, daß der Bahnhof Schaffhausen in den in der fraglichen Vereinbarung angenommenen Dimensionen den dannzumal zu gewärtigenden Verkehrsbedürfnissen nicht genügen wird: vielmehr ist für jenen Fall vorauszusehen, daß das in der Vereinbarung in Aussicht genommene Bahnhofareal sich nur für den Personenverkehr als zulänglich erweisen und daß für den Güterverkehr eine besondere Bahnhofabtheilung auf weiter zu erwerbendem Grunde und Boden hinzuzufügen sein wird. Es ist nun wohl selbstverständlich, daß das Programm für die definitiven Bauten auf dem in der Vereinbarung vorgesehenen Areale sich anders gestalten wird, wenn auf dem letztern dem gesammten Verkehre oder wenn blos demjenigen der Personen

ein Genüge gethan werden muß. So lange es nun aber ungewiß ist, ob die berührten Eisenbahnprojekte zur Ausführung kommen, wird den beim Bahnhofe Schaffhausen betheiligten Bahnverwaltungen nicht wohl zugemuthet werden können, diesem Bahnhofe bei seinem Ausbaue eine Ausdehnung zu geben, welche durch das im Falle der Nichtverwirklichung jener Projekte vorhandene Bedürfniß in keiner Weise gerechtfertigt wäre. Wenn also der h. Regierungsrath und der Tit. Stadtrath von Schaffhausen, mit welchen die mehrerwähnte Vereinbarung abgeschlossen worden ist, darauf beharren zu sollen glauben würden, daß der Bahnhof Schaffhausen zur Vollendung gebracht werde, bevor in Betreff der Verwirklichung der fraglichen Eisenbahnprojekte Gewißheit vorliegt, so würden die betheiligten Eisenbahnverwaltungen sich genöthigt sehen, den Ausbau des Bahnhofes im Sinne einer Beschränkung desselben auf den in der Vereinbarung vorhergesehenen Umfang zu bewerkstelligen. Wir können uns jedoch der Annahme nicht hingeben, daß die Tit. Behörden Schaffhausen's Willens seien, die Bahnverwaltungen zu nöthigen, den Ausbau des Bahnhofes jetzt und in Folge dessen innerhalb viel engerer Grenzen zur Ausführung zu bringen, als das künftige Bedürfniß möglicherweise erheischen wird. Wir hoffen im Gegentheile, es werden dieselben im Hinblicke auf die Fortschritte, welche die in Frage stehenden Eisenbahnprojekte in neuerer Zeit gemacht haben, sich veranlaßt sehen, das endliche Schicksal jener Projekte abzuwarten, damit bei dem Ausbaue des Bahnhofes Schaffhausen auf dasselbe geeignete Rücksicht genommen werden könne. Wir haben deshalb auch nicht unterlassen, unter Darstellung der eben berührten Verhältnisse sowohl an die h. Regierung als an den Tit. Stadtrath von Schaffhausen das erneuerte Gesuch zu richten, es möchten diese Tit. Behörden in der Bahnhoffrage den unter den obwaltenden Umständen nicht etwa blos durch die einseitigen Interessen der betheiligten Bahnunternehmungen, sondern vor Allem auch durch die öffentlichen Interessen Schaffhausen's angezeigten abwartenden Standpunkt einzunehmen sich geneigt finden lassen. Wir glaubten dieses Gesuch um so nachdrücklicher stellen zu sollen, da wir die feste Ueberzeugung hegen, daß die Zukunft ein derartiges Verfahren vollkommen rechtfertigen wird, während hinwieder eine Nöthigung zum Ausbaue des Bahnhofes Schaffhausen im gegenwärtigen Augenblicke und, was gleichbedeutend damit ist, in einer den künftigen Verkehrsinteressen möglicher Weise nicht entsprechenden Beschränkung sich dem Tadel der kommenden Zeiten kaum dürfte entziehen können.

Wir sind im Interesse unserer Bahnunternehmung fortwährend bestrebt, auf dem Bahnhofe Romanshorn die Ablagerung des Getreides thunlichst zu erleichtern. Hatten wir schon in frühern Jahren auf dem bezeichneten Bahnhofe sehr geräumige Lokale in mehr definitiver oder in mehr provisorischer Weise für die Unterbringung von Getreide herstellen lassen, so machte die große Masse von Früchten, welche im Frühlinge des Berichtsjahres in Romanshorn eintraf oder angemeldet wurde, die Erbauung noch weiterer provisorischer Schuppen in erheblichem Umfange nothwendig. Es wurde im letzten Jahre eine Grundfläche von mehr als 30,000 □′ mit derartigen provisorischen Obdächern versehen.

Die Station Oerlikon ist im Laufe des Berichtsjahres zu gänzlichem Ausbaue gelangt. In Betreff der Vertheilung der Baukosten der Stationen Altstätten und Oerlikon auf die

Nordostbahn und die Unternehmungen der Zürich-Zug-Luzerner Bahn und der Bülach-Regensberger Bahn wurde die Vereinbarung getroffen, daß die Kosten, welche seiner Zeit für die Herstellung dieser beiden Stationen in ihrem früheren Bestande erlaufen sind, ausschließlich der Nordostbahngesellschaft belastet bleiben sollen, während hingegen die Kosten der durch die Einführung der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, beziehungsweise der Bülach-Regensberger Bahn in die zwei Stationen nothwendig gewordenen Erweiterung der letztern von der Nordostbahngesellschaft und von den betreffenden Bahnunternehmungen je zur Hälfte zu tragen seien. Wir glauben, daß diesem Verfahren das Prädikat der Billigkeit von keinem der Betheiligten, am wenigsten aber von dem Standpunkte der Unternehmungen der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn aus versagt werden könne.

Die neue Station Dietlikon wurde im Frühherbste des Berichtsjahres eröffnet. Das Gesuch um Herstellung dieser Station ist schon vor geraumer Zeit von den betheiligten Gemeinden an uns gerichtet und auch von der h. Regierung von Zürich befürwortet worden. Im Hinblicke auf die große Distanz zwischen den Stationen Wallisellen und Effretikon, sowie auf die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend glaubten wir auf das Gesuch eintreten, jedoch die Gewährung desselben an die wohl nicht ungerechtfertigte Bedingung knüpfen zu sollen, daß die für Herstellung der Station sich verwendenden Gemeinden hinwieder die erforderlichen Verbindungsstraßen mit derselben, und zwar bereits auf den Zeitpunkt ihrer Eröffnung, zur Ausführung bringen. Die Erfüllung dieser Bedingung nahm mehr Zeit in Anspruch, als man hätte erwarten sollen, und verzögerte in Folge dessen die Eröffnung der Station in erheblicher Weise. Indem wir zu der Herstellung der Station Hand boten, machten wir übrigens den Vorbehalt, daß uns in Betreff der Zahl der Bahnzüge, mit welchen auf derselben angehalten werden solle, gänzlich freie Hand vorbehalten bleiben müsse.

Auf verschiedenen Stationen sind während des Berichtsjahres Vervollständigungsarbeiten vorgenommen worden, die jedoch nicht belangreich genug sind, um hier einzeln aufgeführt zu werden.

Das Gestein des Tunnels in Baden ist an zwei Stellen durch den Zutritt von Sickerwasser gelockert worden, so daß sich nicht selten Stücke desselben ablösten und auf die Bahn herunterfielen. Es wurde zwar schon seit Jahren allwöchentlich eine Untersuchung der Beschaffenheit des Gesteines vorgenommen und bei diesem Anlasse eine Abtrennung derjenigen Bestandtheile bewerkstelligt, welche nicht mehr die erforderliche Festigkeit darboten. Diese Vorsichtsmaßregel erwies sich aber in neuerer Zeit als nicht mehr völlig ausreichend und es mußte daher der Entschluß zur Auswölbung der beiden Tunnelstrecken, deren Gestein durch das Hinzutreten von Sickerwasser gelockert wurde, gefaßt werden. Nachdem schon im Januar des Berichtsjahres die nöthigen Einleitungen zur rechtzeitigen Ausführung dieser Baute getroffen worden waren, wurde die Auswölbung im Monate Juli in Angriff genommen und im November zu Ende geführt. Der Bahnbetrieb ist durch dieselbe nie gestört worden.

Der Zustand der beiden senkrechten Felswände, welche die Bahn im nördlichen Tunneleinschnitte bei Oerlikon begrenzen, gewährte nicht mehr die nöthige Sicherheit für den Bahnbetrieb, indem die unterhalb der Felswand befindliche Mergelschichte in Folge des Frostes alljährlich tiefer hinein verwitterte und deshalb den auf ihr ruhenden Felsen keine feste Stütze mehr darzubieten vermochte.

Es wurden zwar von Zeit zu Zeit die am weitesten herausragenden Felsstücke, welche ein Abstürzen befürchten ließen, abgelöst. Gleichwohl konnte dadurch nicht jeder Gefahr vorgebeugt werden: denn es kam einige Male vor, daß größere Steinbrocken, in deren Haltbarkeit man gar keinen Zweifel setzen zu dürfen glaubte, plötzlich auf die Bahn herabfielen. Unter solchen Umständen erschien es dringend angezeigt, den Fuß der fraglichen Felswände durch Stützmauern zu sichern. Bei Anlaß dieser Baute konnten die reichlichen Quellen, welche an den beiden Felswänden entspringen, gefaßt werden, ohne daß dadurch irgend erhebliche Mehrkosten entstanden wären. Die fraglichen Arbeiten wurden im Frühherbste des Berichtsjahres in Angriff genommen und bis zum Eintritte des Frostes noch so weit gefördert, als es im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes während des Winters erforderlich schien.

Während des Berichtsjahres ist endlich das Dampfboot „St. Gallen" einer durchgreifenden Reparatur unterworfen worden. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Verfahrens wurde der Reservefond mit den daherigen Baukosten belastet.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden ist während des Berichtsjahres durch den Hinschied des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Herrn Oberstlieutenant von Muralt-Stockar, eine uns sehr schmerzliche Veränderung eingetreten. Die in Folge dessen erforderliche Neuwahl in den Verwaltungsrath ist in der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung vorzunehmen, während der Verwaltungsrath bereits für den Verewigten den Herrn Ständerathspräsidenten Dr. Rüttimann zu seinem Vicepräsidenten ernannt hat. Im Berichtsjahre ist sodann noch von der Generalversammlung an die Stelle des Herrn alt Regierungsrath Böschenstein von Stein (Kts. Schaffhausen), welcher um seine Entlassung eingekommen war, Herr Regierungsrath Ammann von Schaffhausen zum Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt worden.

Die Direktion behandelte in 195 Sitzungen 3,279 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 16 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1865 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. April 1866.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. **A. Escher.**

Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizer. Nordostbahn

im Jahre 1865.

Nach den Rechnungs-Rubriken.

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.			
	1864.		1865.		1864.		1865.	
	Personen.	Prozente	Personen.	Prozente	Fr. Ct.	Prozente	Fr. Ct.	Prozente
I. Personentransport.								
Zur gewöhnlichen Fahrtaxe I. Klasse	13,150	0.73	17,891	0.85	67,861. 16	3.03	72,390. 28	3.00
„ „ „ II. „	228,379	12.73	256,250	12.16	646,152. 86	28.80	663,139. 93	27.46
„ „ „ III. „	623,159	34.73	690,047	32.73	760,287. 67	33.89	788,069. 09	32.64
Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen II. Klasse	3,696	0.21	7,404	0.35	5,490. 02	0.25	5,129. 10	0.21
„ „ III. „	56,509	3.15	81,480	3.86	45,817. 69	2.04	51,212. 02	2.12
Hin- und Rückfahrt I. „	2,390	0.13	2,646	0.13	6,737. 99	0.30	7,791. —	0.32
„ „ „ II. „	138,542	7.72	162,665	7.72	179,297. 71	7.99	202,469. 66	8.39
„ „ „ III. „	439,714	24.51	539,216	25.58	319,100. 08	14.22	369,907. 71	15.32
Mit Abonnementskarten II. „	40,112	2.24	49,902	2.37	11,912. 25	0.53	14,506. 10	0.60
„ „ III. „	99,780	5.56	124,642	5.91	12,216. 75	0.55	15,812. 90	0.65
Militär- und Polizeitransporte III. „	41,964	2.34	56,868	2.70	35,882. 69	1.60	47,181. —	1.95
Pilger II. „	1,520	0.08	820	0.04	2,167. 30	0.10	1,517. —	0.06
„ III. „	58,784	3.28	60,994	2.89	90,263. 52	4.02	94,240. 95	3.90
Schul- und Lustfahrten u. drgl. I. „	860	0.05	1,114	0.05	3,423. 25	0.15	3,437. 20	0.14
„ „ „ II. „	10,228	0.57	15,411	0.73	17,804. 53	0.79	25,992. 49	1.08
„ „ „ III. „	35,406	1.97	40,761	1.93	38,986. 43	1.74	52,092. 95	2.16
Total	**1,794,193**	100	**2,108,111**	100	**2,243,401. 90**	100	**2,414,889. 38**	100
Recapitulation nach Klassen I. Klasse	16,400	0.91	21,651	1.03	78,022. 40	3.48	83,618. 48	3.46
„ „ „ II. „	422,477	23.55	492,452	23.36	862,824. 67	38.46	912,754. 28	37.80
„ „ „ III. „	1,355,316	75.54	1,594,008	75.61	1,302,554. 83	58.06	1,418,516. 62	58.74
Total	**1,794,193**	100	**2,108,111**	100	**2,243,401. 90**	100	**2,414,889. 38**	100
	Zentner.		Zentner.					
II. Gepäcktransport	**121,602**		**137,606**		**118,322. 69**		**121,917. 76**	
III. Viehtransport.	Stück.		Stück.					
I. Klasse. Einzelnstücke, Pferde, Maulthiere, Esel	998	1.72	1,437	2.05				
II. „ „ Stiere, Ochsen, Kühe	7,103	12.22	7,728	11.04				
III. „ „ Kälber, große Schweine	9,385	16.15	10,569	15.11				
IV. „ „ Schafe, Ziegen 2c.	957	1.64	1,169	1.67	92,808. 16		102,159. 24	
V. „ Ganze Wagenladungen, Pferde 2c.	870	1.50	1,451	2.07				
VI. „ „ „ Großvieh	13,361	22.99	15,089	21.57				
VII. „ „ „ Kleinvieh	21,725	37.38	28,144	40.23				
Hunde	3,723	6.40	4,378	6.26				
Total	**58,122**	100	**69,965**	100	**92,808. 16**		**102,159. 24**	
	Stück.		Stück.					
IV. Equipagentransport I., II. und III. Klasse	**442**		**388**		**6491. 67**		**5,830. 30**	
V. Güertransport.	Zentner.		Zentner.					
Eilgut	199,472	2.43	245,658	2.58	146,109. 40	5.60	165,581. 22	5.60
Normalklasse I.	876,137	10.65	856,725	8.99	415,412. 21	15.93	422,011. 73	14.28
„ II. und III.	1,737,316	21.11	1,795,411	18.83	633,248. 40	24.28	676,752. 29	22.90
Wagenladungsklasse A.	1,663,924	20.22	1,979,434	20.77	676,479. 65	25.93	741,011. 64	25.08
„ B.	728,576	8.85	904,703	9.49	145,867. 20	5.59	206,941. 86	7.01
„ C.	3,023,378	36.74	3,749,686	39.34	443,426. 16	17.00	558,262. 15	18.89
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahme-Provision 2c.)	.	.	.	.	147,798. 70	5.67	184,356. —	6.24
Total	**8,228,803**	100	**9,531,617**	100	**2,608,341. 72**	100	**2,954,916. 89**	100
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	**563,142. 88**	.	**510,647. 07**	
Gesammt-Total	.	.	.	.	**5,632,509. 02**	.	**6,110,360. 64**	

Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1865.

Nach den Monaten.

Monat.	Personen.						Gepäck.			Vieh und Hunde.			Equipagen.			Güter.									Mittelbare Betriebs-Einnahmen.		Total-Einnahme.		Brutto-Einnahme per Kilometer.	
	Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.	Total.	Einnahmen.		Gewicht.	Einnahmen.		Stück.	Einnahmen.		Stück.	Einnahmen.		Eilgut.	Klasse I.	Klasse II. u. III.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Total.	Einnahmen.							
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Fr.	Ct.	Zentner.	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.		Fr.	Ct.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Januar . . .	186	25,739	88,209	114,134	116,610	60	5,779	5,162	98	3,298	5,579	30	14	209	05	15,568	61,731	130,228	157,226	27,005	215,136	606,894	202,940	28	.	.	330,502	21	1,856	75
Februar . .	166	21,985	74,404	96,555	104,375	46	6,188	5,348	82	4,377	6,152	68	21	284	06	14,412	60,094	124,094	141,061	38,097	226,249	604,007	199,808	05	.	.	315,969	07	1,775	10
März . . .	222	24,794	86,007	111,023	123,544	61	7,101	5,968	56	5,816	8,168	39	20	407	34	17,070	69,304	130,717	175,596	72,398	269,992	735,077	236,860	39	.	.	374,949	29	2,106	46
April . . .	521	32,408	110,626	143,555	163,844	41	8,470	7,796	72	7,447	8,643	86	24	292	50	18,886	61,122	115,042	141,310	80,371	265,712	682,443	223,404	10	.	.	403,981	59	2,269	56
Mai . . .	1,126	44,164	143,948	189,238	199,304	44	11,622	10,508	35	5,881	9,286	79	50	652	40	20,252	67,559	136,987	161,967	88,932	339,673	815,370	246,142	75	.	.	465,894	73	2,617	39
Juni . . .	2,858	51,831	157,962	212,651	235,677	39	14,009	12,047	89	4,762	6,753	32	23	307	45	22,480	68,674	148,888	149,212	67,302	375,107	831,663	239,263	87	.	.	494,049	92	2,775	56
Juli . . .	4,441	70,348	216,616	291,405	403,655	57	18,008	16,757	74	4,965	6,317	02	16	171	50	23,715	69,819	149,264	155,750	53,157	413,253	864,958	242,067	72	.	.	668,969	55	3,758	26
August . . .	6,220	60,201	164,284	230,705	296,475	48	19,411	17,742	70	7,249	10,654	03	33	561	63	21,000	84,961	142,266	178,300	75,437	386,019	887,983	266,994	07	.	.	592,427	91	3,328	25
September . .	3,861	57,926	181,223	243,010	292,505	33	16,467	15,007	25	8,744	17,970	72	138	2,171	32	24,279	78,046	176,728	182,619	129,968	391,447	983,087	285,563	98	.	.	613,218	60	3,445	05
Oktober . .	1,354	45,131	141,074	187,559	211,512	03	12,465	11,445	37	5,541	8,541	37	19	230	40	24,851	81,072	194,042	184,273	116,726	352,919	953,883	277,708	34	.	.	509,437	51	2,862	01
November . .	394	29,362	115,750	145,506	140,271	97	9,315	7,879	72	5,363	6,702	65	20	264	75	21,751	80,830	182,527	222,844	92,856	297,173	897,981	275,751	41	.	.	430,870	50	2,420	62
Dezember . .	302	28,563	113,905	142,770	127,112	09	8,771	6,251	66	6,522	7,389	11	10	277	90	21,394	73,513	164,628	129,276	62,454	217,006	668,271	258,411	93	.	.	399,442	69	2,244	06
Jan.—Dez. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	510,647	07	510,647	07	2,868	80
Total 1865 .	21,651	492,452	1,594,008	2,108,111	2,414,889	38	137,606	121,917	76	69,965	102,159	24	388	5,830	30	245,658	856,725	1,795,411	1,979,434	904,703	3,749,686	9,531,617	2,954,916	89	510,647	07	6,110,360	64	34,327	87
Total 1864 .	16,400	422,477	1,355,316	1,794,193	2,243,401	90	121,602	118,322	69	58,122	92,808	16	442	6,491	67	199,472	876,137	1,737,316	1,663,924	728,576	3,023,378	8,228,803	2,608,341	72	563,142	88	5,632,509	02	31,643	31

Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1865.

Nach den Stationen.

1864.									1865.															
Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahmen.			Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahmen.		Gegenüber 1864. Personen.		Gegenüber 1864. Güter.		Rangordnung der Stationen nach		
			Versandt.	Empfang.	Total.							Versandt.	Empfang.	Total.			mehr.	minder.	mehr.	minder.	Personenzahl.	Gütergewicht.	Einnahmen.
Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Cts.		Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Cts.	Anzahl.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.			
34,236	3,474	1,829	840,943	195,755	1,036,698	658,261	63	**Romanshorn**	33,875	3,142	1,718	1,170,078	272,685	1,442,763	826,624	28	—	361	406,065	—	10	2	2
18,934	456	2,674	26,026	52,471	78,497	39,322	38	Amrisweil	17,868	453	1,581	23,280	63,015	86,295	38,711	12	—	1,066	7,798	—	20	14	12
10,499	146	800	14,155	16,772	30,927	17,887	17	Erlen	10,693	194	928	16,477	21,217	37,694	21,114	19	194	—	6,767	—	27	26	25
12,252	393	885	19,594	33,634	53,228	27,029	44	Sulgen	11,628	396	404	17,012	29,674	46,686	25,250	32	—	624	—	6,542	25	24	21
9,628	98	910	30,997	56,635	87,632	22,652	17	Bürglen	9,111	110	556	23,971	53,541	77,512	25,841	59	—	517	—	10,120	32	16	20
24,049	991	1,915	28,860	51,634	80,494	45,398	60	Weinfelden	23,380	832	2,274	26,341	43,930	70,271	47,029	60	—	669	—	10,223	16	18	11
14,178	307	931	23,799	37,545	61,344	30,029	47	Märstetten	13,984	339	830	20,615	35,504	56,119	28,929	12	—	194	—	5,225	23	22	16
14,738	314	360	21,485	23,977	45,462	21,868	01	Müllheim	15,183	261	365	29,404	18,966	48,370	23,056	84	445	—	2,908	—	22	23	22
8,244	76	522	37,149	37,677	74,826	23,555	41	Felben	8,839	90	470	33,890	24,366	58,256	19,456	73	595	—	—	16,570	33	20	27
65,056	2,602	1,239	73,803	220,644	294,447	125,364	61	**Frauenfeld**	62,192	2,408	1,483	93,459	218,475	311,934	138,150	23	—	2,864	17,487	—	6	5	7
11,586	167	125	5,218	15,017	20,235	10,712	56	Islikon	10,888	167	282	4,453	19,653	24,106	12,045	02	—	698	3,871	—	26	29	32
11,046	83	355	4,470	10,614	15,084	8,298	85	Wiesendangen	9,482	107	209	2,701	7,228	9,929	7,569	85	—	1,564	—	5,155	30	34	36
153,674	7,915	4,387	218,263	844,780	1,063,043	565,102	04	**Winterthur**	158,184	7,921	7,151	244,284	868,264	1,112,548	647,864	52	4,510	—	49,505	—	2	3	3
3,223	153	281	1,397	1,771	3,168	3,391	72	Hettlingen	3,921	164	254	2,324	1,396	3,720	3,872	15	698	—	552	—	38	38	38
6,168	216	210	2,050	3,257	5,307	5,894	54	Henggart	6,271	206	237	2,649	3,127	5,776	6,368	53	103	—	469	—	36	37	37
22,123	712	2,829	35,876	34,271	70,147	43,299	—	Andelfingen	23,154	649	2,033	28,793	29,370	58,163	34,919	20	1,031	—	—	11,984	17	21	13
8,170	271	450	19,929	24,461	44,390	15,926	91	Marthalen	10,002	284	319	19,845	19,768	39,613	16,922	82	1,832	—	—	4,777	29	25	29
15,316	755	69	5,611	4,577	10,188	21,687	58	Dachsen	17,593	820	76	3,967	2,410	6,377	22,118	47	2,277	—	—	3,811	21	36	24
59,260	5,733	5,244	497,434	205,790	703,224	376,637	79	**Schaffhausen**	91,010	5,951	5,748	394,159	256,838	650,997	411,437	26	31,750	—	—	52,227	4	4	4
8,023	257	134	15,472	65,712	81,184	10,287	19	Kemptthal	8,368	252	132	18,717	64,438	83,155	10,850	53	345	—	1,971	—	34	15	33
19,109	221	2,919	8,596	20,254	28,850	21,974	62	Effretikon	23,594	274	3,561	8,982	14,803	23,785	22,398	03	4,485	—	—	5,065	15	30	23
—	—	—	—	—	—	—	—	Dietlikon	3,430	50	62	1,115	1,552	2,667	2,050	60	—	—	—	—	39	39	39
25,228	353	106	5,982	13,584	19,566	27,481	56	Wallisellen	25,971	400	243	9,072	17,235	26,307	26,892	37	743	—	6,741	—	14	28	19
41,537	321	713	41,968	190,093	232,061	31,982	73	Oerlikon	35,836	437	650	37,385	118,663	156,048	28,372	94	—	5,701	—	76,013	9	12	17
489,834	35,869	4,883	897,166	2,970,932	3,868,098	2,105,151	98	**Zürich**	620,333	46,348	7,683	1,051,727	3,149,589	4,201,316	2,268,848	62	130,499	—	333,218	—	1	1	1
28,141	374	70	5,516	18,390	23,906	13,750	72	Altstätten	28,857	239	82	4,667	54,957	59,624	17,709	71	716	—	35,718	—	13	19	28
22,754	309	108	5,977	7,540	13,517	13,562	19	Schlieren	22,100	316	145	7,169	8,506	15,675	13,473	22	—	654	2,158	—	18	33	31
32,040	1,382	252	18,118	63,911	82,029	32,954	20	Dietikon	33,161	1,372	245	19,366	56,751	76,117	34,322	76	1,121	—	—	5,912	11	17	14
11,040	256	53	2,112	45,743	47,855	8,310	25	Killwangen	10,675	310	56	3,629	5,757	9,386	8,336	71	—	365	—	38,469	28	35	35
104,244	5,997	1,820	80,568	121,456	202,024	169,159	45	Baden	107,212	5,707	1,651	109,925	132,660	242,585	166,448	75	2,968	—	40,561	—	3	7	6
26,906	998	768	28,315	38,423	66,738	39,404	90	**Turgi**	29,772	933	849	79,530	97,794	177,324	53,121	46	2,866	—	110,586	—	12	11	10
7,556	225	80	235,056	20,727	255,783	38,884	30	Siggenthal	9,455	315	33	161,118	20,748	181,866	30,380	16	1,899	—	—	73,917	31	10	15
12,209	384	532	15,996	11,674	27,670	17,499	52	Döttingen	13,328	407	594	12,952	9,801	22,753	16,888	58	1,119	—	—	4,917	24	31	30
5,258	282	299	66,424	29,850	96,274	24,770	48	Koblenz	5,432	271	1,133	65,986	34,752	100,738	28,001	99	174	—	4,464	—	37	13	18
49,115	1,836	1,890	83,067	108,442	191,509	76,973	84	**Brugg**	53,749	1,896	2,882	104,505	134,402	238,907	84,878	28	4,634	—	47,398	—	7	8	8
17,272	895	101	1,780	9,125	10,905	18,546	19	Schinznach	18,714	938	76	2,328	15,193	17,521	21,057	11	1,442	—	6,616	—	19	32	26
39,808	1,993	524	42,111	123,635	165,746	66,344	82	Wildegg	39,856	2,066	1,078	59,073	150,650	209,723	71,407	60	48	—	43,997	—	8	9	9
6,588	59	66	7,368	19,787	27,155	8,671	26	Ruppersweil	7,215	69	116	7,200	21,810	29,010	9,276	35	627	—	1,855	—	35	27	34
60,992	10,325	972	67,706	95,166	162,872	281,336	06	**Aarau**	62,658	10,291	1,221	102,214	142,566	244,780	327,715	96	1,666	—	81,908	—	5	6	5
284,159	34,404	15,817	4,692,446	2,383,077	7,075,523	—	—	Fremde Bahnen	411,137	40,221	20,555	5,507,255	3,289,563	8,796,818	—	—	126,978	—	1,721,295	—			
—	—	—	—	—	—	563,142	88	Mittelbare Betriebs-Einnahmen	—	—	—	—	—	—	510,647	07	—	—	—	—			
1,794,193	121,602	58,122	8,228,803	8,228,803	—	5,632,509	02	**Total**	2,108,111	137,606	69,965	9,531,617	9,531,617	—	6,110,360	64							

Uebersicht des Verkehrs der Schweizerischen Nordostbahn mit andern Bahnen

und Transitverkehr über die Nordostbahn im Jahre 1865.

I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.

	1864.						1865.					
	Von der Nordostbahn.		Nach der Nordostbahn.		Total.		Von der Nordostbahn.		Nach der Nordostbahn.		Total.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.
Zürich-Zug-Luzern	10,208	85,936	10,727	30,949	20,935	116,885	85,311	322,816	80,287	197,288	165,598	520,104
Bülach-Regensberg	—	—	—	—	—	—	40,090	29,731	38,690	57,807	78,780	87,538
Vereinigte Schweizerbahnen via Wallisellen	97,209	357,720	101,424	342,414	198,633	700,134	99,078	383,839	102,577	340,575	201,655	724,414
" " " Winterthur	27,076	196,273	28,371	181,446	55,447	377,719	29,696	187,647	32,319	145,317	62,015	332,964
" " " Bodensee	—	2,871	—	1,313	—	4,184	—	2,712	—	1,871	—	4,583
Schweiz. Centralbahn " Aarau	62,444	380,546	62,412	2,163,006	124,805	2,543,552	65,474	509,081	65,843	2,048,939	131,317	2,558,020
" " " Luzern	—	3,000	—	1,913	—	4,913	1,178	15,836	506	14,738	1,684	30,574
Bernische Staatsbahn	89	3,022	78	3,918	167	6,940	188	12,676	209	9,485	397	22,161
Jura Industriel	488	4,156	709	1,108	1,197	5,264	712	4,809	982	944	1,694	5,753
Westschweiz. Bahnen via Biel	6,583	77,146	5,367	239,920	11,950	317,066	4,276	110,829	4,934	367,211	9,210	478,040
" " " Bern	2,593	18,689	3,025	27,423	5,618	46,112	4,351	29,263	5,135	12,069	9,486	41,332
Ligne d'Italie	18	—	12	—	30	—	32	2,585	21	4,274	53	6,859
Französische Ostbahn	9,345	—	9,913	—	19,258	—	9,300	—	10,102	—	19,402	—
K. Württ. Staatsbahn und Transit über dieselbe	3,232	16,307	2,442	75,044	5,674	91,351	4,552	12,242	3,801	59,352	8,353	71,594
K. Bayer. " " " " "	1,953	26,710	1,789	63,755	3,742	90,465	2,008	37,684	1,964	139,869	3,972	177,553
Gr. Bad. " " " " " via Waldshut	31,226	56,098	32,040	407,026	63,266	463,124	34,495	125,059	36,308	569,479	70,803	694,538
" " " " " " " Schaffhausen	—	—	—	—	—	—	—	5,667	—	40,950	—	46,617
Rheinischer Verband	174	—	153	—	327	—	324	—	231	—	555	—
Total	252,638	1,228,474	258,462	3,539,235	511,049	4,767,709	381,065	1,792,476	383,909	4,010,168	764,974	5,802,644

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Transit über die Nordostbahn.						Transit über die Nordostbahn.					
	a.		b.		Total.		a.		b.		Total.	
a. Vereinigte Schweizerbahnen via Wallisellen nach Zürich-Zug-Luzern b. vice versa	1,774	7,545	1,938	11,313	3,712	18,858	1,039	14,928	923	21,980	1,962	36,908
a. " " " Winterthur " " " " b. " "	1,418	5,782	1,665	5,672	3,083	11,454	1,282	11,188	1,475	11,727	2,757	22,915
a. " " " Wallisellen " Bülach-Regensberg b. " "	—	—	—	—	—	—	899	2,997	733	8,015	1,632	11,012
a. " " " Winterthur " " " b. " "	—	—	—	—	—	—	—	1,735	—	1,127	—	2,862
a. " " " Wallisellen " Verein. Schweizerb. via Winterthur b. " "	1,506	17,135	1,210	20,693	2,716	37,828	1,412	10,694	1,202	10,838	2,614	21,532
a. " " " " " Centralbahn via Aarau b. " "	2,781	58,153	2,017	477,457	4,798	535,610	3,800	69,862	2,529	463,672	6,329	533,534
a. " " " Winterthur " " " " b. " "	3,359	66,878	2,333	196,001	5,692	262,879	3,680	73,633	2,516	291,114	6,196	364,747
a. " " " Wallisellen " " " Luzern b. " "	—	1,887	—	312	—	2,199	—	1,548	—	1,127	—	2,675
a. " " " Winterthur " " " " b. " "	—	1,273	—	325	—	1,598	—	3,940	—	99	—	4,039
a. " " " Wallisellen " Berner Staatsbahn b. " "	—	91	1	61	1	152	—	237	5	81	5	318
a. " " " Winterthur " " " b. " "	—	87	3	47	3	134	1	3,522	6	207	7	3,729
a. " " " Wallisellen " Jura Industriel b. " "	1	343	14	192	15	535	2	206	9	90	11	296
a. " " " Winterthur " " " b. " "	4	817	39	183	43	1,000	20	773	40	147	60	920
a. " " " Wallisellen " Westschweiz. B. via Biel b. " "	175	2,696	469	40,101	644	42,797	94	6,251	97	82,897	191	89,148
a. " " " Winterthur " " " " " b. " "	942	6,617	329	28,823	1,271	35,440	148	13,815	119	45,631	267	59,446
a. " " " Wallisellen " " " " Bern b. " "	349	2,335	119	2,826	468	5,161	168	2,232	135	1,804	303	4,036
a. " " " Winterthur " " " " " b. " "	199	6,657	171	2,361	370	9,018	283	5,692	204	2,258	487	7,950
a. " " " Wallisellen " Ligne d'Italie b. " "	38	—	37	—	75	—	—	63	—	145	—	208
a. " " " Winterthur " " " b. " "	—	—	2	—	2	—	—	226	1	918	1	1,144
a. " " " Wallisellen " Französische Ostbahn b. " "	129	—	437	—	566	—	411	—	527	—	938	—
a. " " " Winterthur " " " b. " "	107	—	199	—	306	—	131	—	218	—	349	—
a. " " " Wallisellen " K. Bayer. Staatsbahn und über dieselbe b. " "	—	1,384	—	636	—	2,020	—	2,282	—	3,180	—	5,462
a. " " " " " Gr. Bad. B. via Waldshut b. " "	275	5,373	228	71,902	503	77,275	327	4,928	287	26,896	614	31,824
a. " " " Winterthur " " " " " " b. " "	143	4,039	142	15,303	285	19,342	145	1,215	208	16,390	353	17,605
a. " " " Wallisellen " " " " " Schaffhausen b. " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. " " " Winterthur " " " " " " b. " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. " " " Wallisellen " Rhein. Verband b. " "	4	—	—	—	4	—	6	—	11	—	17	—
a. " " " Winterthur " " " b. " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Zürich-Zug-Luzern nach Bülach-Regensberg b. " "	—	—	—	—	—	—	323	1,597	391	392	714	1,989
a. " " " " Centralbahn via Aarau b. " "	111	1,003	12	2,266	123	3,269	155	1,546	64	2,659	219	4,205
a. " " " " Berner Staatsbahn b. " "	—	1	—	—	—	1	—	3	—	13	—	16
a. " " " " Jura Industriel b. " "	—	6	—	5	—	11	—	4	—	3	—	7
a. " " " " Westschweiz. Bahnen via Biel b. " "	34	22	—	36	34	58	28	70	12	671	40	741
a. " " " " " " " Bern b. " "	4	25	—	75	4	100	10	106	—	120	10	226
a. " " " " Ligne d'Italie b. " "	—	—	—	—	—	—	—	10	—	4	—	14
a. " " " " K. Württ. Staatsbahn und über dieselbe b. " "	125	—	28	—	153	—	139	—	15	—	154	—
a. " " " " K. Bayer. " " " " b. " "	136	3,208	60	3,892	196	7,100	146	5,603	59	12,829	205	18,432
a. " " " " Gr. Bad. B. via Waldshut " " b. " "	—	—	—	1,050	—	1,050	—	3,797	—	25,334	—	29,131
a. " " " " " " Schaffhausen " " b. " "	—	—	—	—	—	—	—	233	—	512	—	745
a. Bülach-Regensberg " Centralbahn via Aarau b. " "	—	—	—	—	—	—	—	948	—	2,686	—	3,634
a. " " " " " Luzern b. " "	—	—	—	—	—	—	—	12	—	29	—	41
a. " " " " Berner Staatsbahn b. " "	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7
a. " " " " Jura Industriel b. " "	—	—	—	—	—	—	—	15	—	4	—	19
a. " " " " Westschweiz. B. via Biel b. " "	—	—	—	—	—	—	—	99	—	360	—	459
a. " " " " " " Bern b. " "	—	—	—	—	—	—	—	30	—	9	—	39
a. " " " " Gr. Bad. B. via Waldshut b. " "	—	—	—	—	—	—	—	218	—	456	—	674
a. " " " " " " Schaffhausen b. " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Centralbahn via Aarau " K. Württ. Staatsbahn und über dieselbe b. " "	68	9,070	41	13,570	109	22,640	63	9,788	50	18,082	113	27,870
a. " " " " " Bayer. " " " " b. " "	223	7,829	297	18,924	520	26,753	228	12,385	452	48,998	680	61,383
a. Jura Industriel " " Württ. " " " " b. " "	—	45	—	243	—	288	—	54	—	424	—	478
a. " " " " Bayer. " " " " b. " "	—	79	—	82	—	161	—	48	—	266	—	314
a. Westschweiz. Bahnen via Biel " " Württ. " " " " b. " "	—	168	—	2,334	—	2,502	—	475	—	6,383	—	6,858
a. " " " " " " Bayer. " " " " b. " "	—	5,090	—	17,015	—	22,105	—	20,562	—	83,895	—	104,457
a. " " " Bern " " Württ. " " " " b. " "	—	464	—	2,456	—	2,920	—	118	—	4,244	—	4,362
a. " " " " " " Bayer. " " " " b. " "	—	179	—	774	—	953	—	315	—	8,361	—	8,676
Total	13,905	216,281	11,791	936,930	25,696	1,153,211	14,940	290,010	12,288	1,207,077	27,228	1,497,087
Gesammt-Total	266,543	1,444,755	270,202	4,476,165	536,745	5,920,920	396,005	2,082,486	396,197	5,217,245	792,202	7,299,731

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1865;

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

vom Jahre 1865;

III. Bilanz auf 31. Dezember 1865

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1865.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,414,889	38				
II. Gepäcktransport	121,917	76				
III. Pferde- und Viehtransport	102,159	24				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	5,830	30				
V. Gütertransport	2,954,916	89				
			5,599,713	57		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	84,085	47				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	29,694	73				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	70,281	01				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzerner Bahn . . .	105,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensberger Bahn . . .	11,264	12				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes . . .	101,901	56				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes . . .	73,836	69				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich . .	2,154	69				
IX. Verschiedenes	32,428	80				
			510,647	07		
					6,110,360	64
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1864	.	.	.	.	161,263	06
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**6,271,623**	**70**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1865.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	114,236	59		
2. Reiseauslagen	.	.	2,762	09		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	6,771	77		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten .	.	.	31,508	26		
5. Porti	.	.	3,115	05		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	183	83	158,577	59
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter) .	.	.	349,517	89		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals .	.	.	3,166	29		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . .	.	.	17,050	59		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers		.	5,386	91		
5. „ der Kunstbauten	.	.	11,064	04		
6. „ des Oberbaues	.	.	147,975	46		
7. „ der Einfriedungen, Barrieren ꝛc. .	.	.	7,815	55		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	9,390	50		
9. „ der Gebäude	.	.	44,396	42		
10. „ d. Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter ꝛc.	.	.	11,038	58		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	5,620	67	612,422	90
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	150,335	73				
b) Bekleidung derselben	4,836	46				
c) Büreaukosten	10,382	39				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux . .	33,753	09				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	22,968	30	222,275	97		
Uebertrag .	.	.	222,275	97	771,000	49

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	222,275	97	771,000	49
2. Personen-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gepäckträger . .	75,643	60				
b) Bekleidung derselben	2,541	17				
c) Druckkosten	13,615	77				
d) Ersatzleistungen	324	50	92,125	04		
3. Güter-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter ꝛc. . .	371,874	60				
b) Bekleidung derselben	2,512	03				
c) Druckkosten	18,598	90				
d) Ersatzleistungen	8,657	71				
e) Assekuranz der Güter	11,398	50	413,041	74	727,442	75
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . .	14,731	81				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung . .	3,593	55				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	762	35				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung	36,410	70	55,498	41		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter . .	201,551	69				
b) Bekleidung derselben	12,136	01				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	219,299	42				
d) Oel und Schmiere für die Wagen . . .	3,227	92				
e) Beleuchtung und Heizung derselben . . .	8,183	08				
f) Assekuranz der Wagen	4,174	55				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen .	36,969	76	485,542	43		
Uebertrag .	.	.	541,040	84	1,498,443	24

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1865.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	541,040	84	1,498,443	24
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparniß-prämien des Maschinenpersonals . . .	242,179	97				
b) Bekleidung desselben	946	71				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung . .	79	15				
d) Brennmaterial	280,019	47				
e) Schmiermaterial	22,295	90				
f) Putzmaterial	7,887	76				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen .	17,450	71				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	132,595	16				
i) Assekuranz der Lokomotiven	2,733	90				
			706,188	73		
					1,247,229	57
V. Bahntelegraphie	.	.	.	.	16,248	56
VI. Verschiedenes	.	.	.	.	49,342	02
Summa	.	.	.	.	2,811,263	39
Hievon ab:						
Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betragend	.	.	.	.	546,247	98
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes	.	.	.	.	2,265,015	41
B. Verzinsung der Anleihen	.	.	.	.	1,358,301	80
C. Einlage in den Reservefond (5 % des Reinertrages)	.	.	.	.	200,330	40
D. Dividende für die Aktien	.	.	.	.	2,296,640	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1866	.	.	.	.	151,336	09
Total gleich der **Einnahme**	.	.	.	.	**6,271,623**	**70**

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo der Rechnung vom Jahre 1864	6,378,796	46
Summa .	**6,378,796**	**46**

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1865.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen	.	.	300	—		
Provisionen und Coursvergütungen	.	.	—	—		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	2,956	45		
Gehalte des Administrations-Personals	.	.	4,081	04		
Reiseauslagen	.	.	154	36		
Postporti und Kommissionskosten	.	.	846	68		
Druck- und Insertionskosten	.	.	937	45		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung	.	.	564	32		
Büreaukosten	.	.	770	67		
Bibliothek und Zeitungen	.	.	127	07		
Verschiedenes	.	.	218	82		
					10,956	86
Technisches Zentralbüreau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	220	80		
Inventarstücke	.	.	—	—		
Materialien	.	.	—	—		
Verschiedenes	.	.	—	—		
					220	80
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	78	20		
Entschädigungen	.	.	98,825	24		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	266	66		
Verschiedenes	.	.	135	75		
					99,305	85
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	44,119	64				
Inventarstücke	371	49				
Materialien	894	25				
Büreaukosten	890	44				
Verschiedenes	—	—				
			46,275	82		
Uebertrag	.	.	46,275	82	110,483	51

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	46,275	82	110,483	51
Unterbau.						
Erdarbeiten	5,336	87				
Stützmauern	23,872	93				
Tunnels	15,658	83				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	56,191	41				
Wegbauten	5,439	21				
Uferbauten	27	52				
Bettung	18,337	45				
Verschiedenes	—	—	124,864	22		
Oberbau.						
Schwellen	16,660	80				
Schienen und deren Befestigungsmittel	15,802	18				
Wegübergänge	246	09				
Legen des Oberbaues	14,320	82				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	1,695	94				
Verschiedenes	—	—	48,725	83		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	174,019	52				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen ꝛc. .	24,357	19				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen ꝛc. .	2,123	83				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	564	90				
Technische Einrichtung der Werkstätten	290	50				
Verschiedenes	—	—	201,355	94	421,221	81
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	25,000	—		
Wagen	.	.	2,532	35		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole .	.	.	414	46		
„ „ Materialverwaltung	.	.	—	—		
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen .	.	.	—	—		
„ „ „ Werkzeugmaschinen . .	.	.	5,922	85		
„ „ „ Werkzeuge und Requisiten .	.	.	624	25		
„ „ Bahnhofverwaltungen	.	.	8,252	86		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	2,475	27		
Dampf- und Schleppboote	.	.	—	—	45,222	04
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**576,927**	**36**

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1865.

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen	6,378,796	46
Summa der Ausgaben	576,927	36
Saldo auf neue Rechnung .	**5,801,869**	**10**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1864	.	.	53,247,153	54		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnnetzes im Jahre 1865 laut Rechnung vom 31. Dezember 1865	.	.	576,927	36		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1865	.	.	.	.	53,824,080	90
Restirender Kapitalsaldo	.	.	.	.	5,801,869	10
Ausweis dieses Saldo:						
Aktiva.						
Kassa=Konto	167,559	53				
Werthpapiere	272,010	—				
Material=Konto (incl. Schwellen und Schienen) . .	713,125	46				
Werkstätte=Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.)	259,239	47				
Liegenschaften=Konto	356,167	78				
Skonto=Geschäft	670,903	73				
Diverse Hauptbuch=Debitoren	411,468	04				
Ausgelooste und zurückbezahlte 3 % Obligationen . .	409,150	—				
Einzahlungen der Nordostbahn=Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern . . .	6,000,000	—				
Tit. Regierung des Kantons Zug (für sie geleistete Einzahlungen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern)	800,000	—				
Einzahlungen der Nordostbahn=Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Bülach=Regensberg . . .	728,172	64	10,787,796	65		
Passiva.						
Diverse Hauptbuch=Kreditoren	1,749,540	84				
Betriebs=Konto der Nordostbahn (Saldo auf das Jahr 1866)	151,336	09				
Reserve=Konto der Nordostbahn	2,170,175	76				
Betriebs=Konto Zürich=Zug=Luzern (Saldo auf d. Jahr 1866)	330	73				
Saldo der Baurechnuug der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern	806,505	48				
Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern	87,199	96				
Betriebs=Konto Bülach=Regensberg (Saldo auf d. Jahr 1866)	3,863	03				
Reservefond der Eisenbahnunternehmung Bülach=Regensberg	16,975	66	4,985,927	55		
			5,801,869	10		
					59,625,950	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1865.

Kreditoren.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktienkapital				28,708,000	—
Obligationen.					
3 %	ausgelooste . . . . . Fr. 409,150. —				
	noch nicht ausgelooste . . „ 408,800. —	817,950	—		
4 %		12,100,000	—		
4 1/2 %		8,000,000	—		
5 %		10,000,000	—	30,917,950	—
				59,625,950	—

IV. Ausweis über den Reserve-Konto

der Schweizerischen Nordostbahn auf 31. Dezember 1865.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1864	2,017,427	24
Einnahme im Jahre 1865.		
5 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1865 . .	200,330	40
Summa .	**2,217,757**	**64**
Ausgaben.		
Betrag der Kosten für den Umbau des Dampfbootes „St. Gallen" . .	30,349	58
Betrag der Kosten für die zu Geleisen verwendeten Gußstahlschienen . .	17,232	30
Saldo auf neue Rechnung	2,170,175	76
Summa .	**2,217,757**	**64**