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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 14 (1866)

Artikel: Vierzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1867 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730427

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: 29.12.2025

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

Vierzehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1867

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, in Nachstehendem der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft unsern vierzehnten, das Jahr 1866 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

Wir haben hier zunächst der Anhandnahme des Baues der Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach zu gedenken. Durch die von den Kantonen Thurgau und St. Gallen für diese Linie ertheilten Konzessionen, sowie durch den dießfälligen Bundesgenehmigungs-Beschluß, wurde unserer Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, binnen einer Frist von 15 Monaten — vom Tage der Bundesgenehmigung, d. h. vom 18. Wintermonat 1865 an gerechnet — mit den Erdarbeiten zu beginnen. Zwar kann bei den bestehenden Dampfbootverbindungen eine Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach, so lange die Bodenseegürtelbahn (St. Margarethen-Lindau) ungebaut ist, kaum als ein wirkliches Verkehrsbedürfniß angesehen werden, und was von dem Stande der Gürtelbahnfrage verlautet, wäre nicht der Art, um die Inangriffnahme jenes Thurgauisch-St. Gallischen Verbindungsgliedes als besonders dringlich erscheinen zu lassen. Gleichwohl glaubten wir nicht, irgendwelche Schritte zur Erwirkung einer Fristerstreckung für den Beginn der Erdarbeiten thun zu sollen, da wir auf einen Erfolg um so weniger hätten hoffen dürfen, als wir schon bei den Konzessions-Verhandlungen uns vergeblich bemüht hatten, hinsichtlich der Baufrist eine Bestimmung auszuwirken, nach welcher der Bau der Linie lediglich mit dem Bau der Gürtelbahn Schritt haltend auszuführen gewesen wäre. Demgemäß haben wir nicht ermangelt, die nöthigen Vorkehrungen zum rechtzeitigen Beginne der Bauarbeiten zu treffen, so daß mit letztern unter'm 28. Januar abhin auf dem Gebiete beider Kantone der Anfang gemacht werden konnte, und zwar auf dem Gebiete des Kantons Thurgau in der Gemeinde Arbon, auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen in der Gemarkung Steinach, auf der einzigen, auf St Gallischem Territorium befindlichen Strecke, welche nicht durch die noch waltenden Traçé-Anstände berührt ist. In Folge hievon sind uns sowohl von Seiten des h. Bundesrathes als von Seiten der h. Regierung von Thurgau bereits die erforderlichen Bescheinigungen über den rechtzeitigen Beginn der Erdarbeiten zugegangen. Eine entsprechende Bescheinigung von

Seiten der h. Regierung von St. Gallen steht zwar zur Zeit noch aus, darf aber um so sicherer gewärtigt werden, als die dießfällige Bescheinigung des h. Bundesrathes sich auch auf das St. Gallische Territorium bezieht. Der von uns konzessionsgemäß geleistete Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues ist allseitig anerkannt worden. — Was die Traçe-Pläne anbelangt, so sind diejenigen für das Gebiet des Kantons Thurgau von dem h. Regierungsrathe dieses Kantons nunmehr definitiv genehmigt, nachdem wir auf dessen Begehren uns zur Herstellung einer Station Egnach und zu der hiedurch erforderlich werdenden Ausbiegung der Linie mehr landeinwärts bereit erklärt haben. Dagegen ist das Bahn-Traçé für das St. Gallische Gebiet noch nicht festgestellt. Zunächst walten Anstände über die Art der Einmündung der Bahn in Rorschach und die zu deren Beseitigung, theils mit der h. Regierung des Kantons St. Gallen, theils mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, von uns gepflogenen mündlichen Verhandlungen haben bis jetzt noch nicht zum Ziele geführt. Sodann bildet einen weiteren Anstand das Begehren der h. Regierung von St. Gallen um Herstellung einer Station in der Gemeinde Steinach. Da die Entfernung der Stationen Arbon und Horn von einander nur 10,400′ betragen wird, so liegt augenfällig selbst vom Standpunkte der lokalen Verkehrsinteressen aus kein Bedürfniß vor, zwischen jenen beiden Stationen noch eine besondere Station Steinach zu errichten, während eine solche hinwieder für den Bahnbetrieb eine sehr fatale Zugabe wäre. Wir haben daher das dießfällige Ansinnen des Bestimmtesten abgelehnt und glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß die St. Gallische Staatsbehörde auf demselben nicht ferner beharren werde.

In der der Nordostbahngesellschaft ertheilten Konzession für den Bau der thurgauischen Strecke der Eisenbahnlinie von Zürich nach Romanshorn hat der Kanton Thurgau sich bekanntlich verpflichtet, während der nächsten 30 Jahre, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn von Konstanz nach Romanshorn selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen. In neuerer Zeit hat nun das thurgauische Seethal-Comité, das eine Eisenbahnverbindung zwischen Konstanz und Romanshorn anstrebt, sich mit dem Gesuch um Ertheilung einer Zwangskonzession an den h. Bundesrath gewendet, in Folge wessen sich letztere Behörde zunächst veranlaßt fand, zur Erzielung einer friedlichen Verständigung über die Aufhebung jenes Ausschlußrechtes Konferenzial-Verhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Verwaltung herbeizuführen. Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des eidgenössischen Departement's des Innern gepflogen werden, sind bis jetzt noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Der Zoll, den die Eidgenossenschaft noch immer von den durch die Schweiz transitirenden Waaren erhebt, bildet, obschon an sich nicht gerade sehr hoch, dennoch ein ganz fühlbares Hemmniß der Entwickelung des schweizerischen Transitverkehres, namentlich desjenigen in der Richtung von Osten nach Westen. Auch stellt sich die Schweiz damit in einen nichts weniger als liberalen Gegensatz zu den übrigen europäischen Staaten, die sämmtlich' das System der fiskalischen Belastung des Durchgangsverkehres schon längst über Bord geworfen haben. Es gereicht uns daher zur besondern Befriedigung, hiemit konstatiren zu können, daß, in Folge dießfälliger Verwendung Seitens der schweizerischen Central- und Nordostbahn, die Bundesbehörden endlich im Berichtsjahre mit der Aufhebung des Transitzolles auf Getreide einen Anfang gemacht haben. Hoffen wir, daß diese Maßregel lediglich der Vorläufer der Beseitigung des Transitzolles im Allgemeinen sei. Zu dieser Hoffnung ist die schweizerische Transport-Industrie wohl um so eher berechtigt, als sie den Konkurrenzkampf mit

den fremden Transportanstalten unter den ungünstigsten Bedingungen zu führen hat und in Folge dessen ihrerseits mit der Ermäßigung der Transitfrachten bereits an der äußersten Grenze angekommen ist.

Bei dem eidgenössischen Handels- und Zolldepartement haben wir im Berichtsjahre die Bewilligung zu Transit-Freilagern für Faßholz auf dem Bahnhofe Romanshorn und für Getreide auf den Bahnhöfen Schaffhausen und Zürich ausgewirkt, für welche von uns die erforderlichen Räumlichkeiten zur Disposition gestellt wurden.

Die Frage der Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen ist seit unserer letzten Berichterstattung ihrer Lösung auch nicht um einen Schritt näher gerückt. Wir sind fortwährend von der Ueberzeugung durchdrungen, daß zweckmäßig organisirte Nachtzüge für das schweizerische Verkehrsleben von außerordentlichem Nutzen werden würden und daß das Publikum berechtigt sei, zum Zwecke der Erreichung eines solchen Fortschrittes in unserm Verkehrswesen das opferwillige Zusammenwirken aller betheiligten Transportanstalten (Post und Eisenbahnen) zu verlangen. Im Einklange mit dieser Auffassung haben wir gegenüber der Postverwaltung die Entschädigungsansprüche für unsere Handbietung stets auf ein sehr bescheidenes Maß zurückgeführt, dagegen dann aber auch beharrlich an der Bedingung festgehalten, daß etwas Rechtes geschaffen, daß die Einrichtung so gestaltet werden solle, daß möglichst das ganze Land und nicht blos einzelne Theile desselben der Wohlthaten der Verbesserung theilhaftig werden.

Die Verwaltungen der Nordost-, Central-, West- und Franco-Suisse-Bahn hatten im Jahre 1861 mit dem eidgenössischen Postdepartement einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem von ihnen nicht nur der Transport, sondern, gegen einen jährlichen Pachtzins, auch die Lieferung und der Unterhalt einer bestimmten Anzahl Bahnpostwagen übernommen ward. Diesem Arrangement war später auch die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten, während die übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen davon fern blieben. Der Vertrag beruhte nicht ganz auf einer natürlichen Basis und hatte darum auch mehrfache Unzuträglichkeiten im Gefolge. Aus diesem Grunde glaubten wir die uns angesonnene Mitbetheiligung an einer, das im Vertrage festgesetzte Maß erheblich übersteigenden, neuen Anschaffung von Bahnpostwagen ablehnen zu sollen. In Folge hievon und da auch die übrigen Verwaltungen sich nicht über eine gemeinsame Uebernahme der neuen Wagen-Lieferung verständigten, wurde im Berichtsjahre, in allseitigem Einverständnisse, das alte Vertragsverhältniß aufgelöst und mit dem Postdepartement eine neue Uebereinkunft vereinbart. Auf Grund der letztern wurden die bereits vorhandenen, im Eigenthume der genannten Bahnverwaltungen befindlichen, Bahnpostwagen von der Postverwaltung käuflich übernommen und liegt den Bahnverwaltungen inskünftig nur noch die gewöhnliche dienstliche Besorgung dieser Fahrzeuge, wie das Verschieben, die Remisirung, das Schmieren, die äußere Reinigung u. s. w., ob, wofür sie, insoweit die dießfälligen Verrichtungen über die ihnen durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 auferlegte Verpflichtung hinausgehen, von der Postverwaltung eine angemessene Entschädigung erhalten.

Der Bahntelegraphendienst auf dem Bahnhofe zu Romanshorn wurde seit Eröffnung der Romanshorner-Linie, gegen eine entsprechende Gegenleistung Seitens der Nordostbahn, durch die eidgenössische Telegraphen-Verwaltung besorgt. Auf den Fortbestand dieses Ausnahmeverhältnisses wurde weder von uns, noch von dem eidgenössischen Postdepartement mehr Werth gesetzt, weshalb wir letzterm den s. Z. mit ihm abgeschlossenen sachbezüglichen Vertrag, unter Anerbietung der miethweisen Ueberlassung der erforderlichen Räumlichkeiten für den öffentlichen Telegraphendienst, auf den 31. v. M. gekündigt haben.

Auf Grund des im Jahre 1862 mit dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossenen Vertrages über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privat-Depeschen sind im Berichtsjahre 3 weitere Stationen, Cham, Dachsen und Gisikon, zur Beförderung von Privat-Depeschen befähigt worden. Es werden im Ganzen nunmehr von 15 Stationen der Nordostbahn (einschließlich der Zürich-Zug-Luzerner-Linie) Privat-Depeschen befördert, nämlich von den Stationen: Affoltern, Andelfingen, Cham, Dachsen, Dietikon, Erlen, Frauenfeld, Gisikon, Müllheim, Schinznach, Turgi, Wildegg, Winterthur, Zug und Zürich.

Die politischen Verwickelungen des letzten Sommers enthielten eine ernstliche Mahnung, die seit dem Jahre 1862 ruhen gebliebene Frage der Organisation der Militärtransporte für die Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr endlich zum Abschluß zu bringen. Auf Veranlassung des eidgenössischen Militär-Departement's fanden daher hierüber im Berichtsjahre erneuerte Verhandlungen der Eisenbahnverwaltungen unter sich, sowie dann zwischen den letztern und dem h. Bundesrathe statt. Ist nun zwar bis jetzt ein förmlicher Abschluß noch nicht erfolgt, so ist immerhin die Sache soweit gediehen, daß deren definitive Erledigung auf keine Schwierigkeiten mehr stoßen kann.

Das eidgenössische Militärdepartement hat sich zwar geneigt gezeigt, den Vorstellungen, zu welchen der Inhalt des vom h. Bundesrathe im Jahr 1865 erlassenen Spezial-Reglements über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten, gemäß unserer letztjährigen Berichterstattung, den schweizerischen Bahnverwaltungen Veranlassung gegeben, in allen wesentlichen Punkten Rechnung zu tragen. Zufolge Verfügung der Bundesbehörde soll aber das, den Begehren der Bahnverwaltungen gemäß abgeänderte, neue Reglement erst in Kraft treten, wenn auch eine Verständigung der eidgenössischen Finanzverwaltung mit den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sogenannten Finanz-Pulvers, d. h. des für den Handel bestimmten Pulvers, erzielt ist. Den schweizerischen Eisenbahnen liegt nun zwar wohl eine gesetzliche Verpflichtung zum Transport von Kriegs-Munition, nicht aber auch eine solche zum Transport von bloßem Handels-Pulver ob, und im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs würden wir, und mit uns ohne Zweifel die große Mehrzahl der Bahnverwaltungen, sehr wünschen, nicht in anderer Weise zum Transport des letztern genöthigt zu werden. Unter allen Umständen aber werden wir uns hiezu nur dann herbeilassen können, wenn die Eidgenossenschaft den Bahnverwaltungen gegenüber die unbedingte Verantwortlichkeit für alle und jede mit diesen Transporten verbundenen Gefahren übernimmt. Ueber den Umfang der dießfälligen Garantie-Verpflichtungen konnte nun aber bis jetzt eine vollständige Einigung nicht erzielt werden, und aus diesem Grunde hat auch der Anstand betreffend das Spezial-Reglement über die Militärtransporte seine abschließliche Erledigung noch immer nicht gefunden.

In unserer letztjährigen Berichterstattung konnten wir konstatiren, daß das Gouvernement des Königreichs Italien dem italienischen Parlamente bereits einen Gesetzesentwurf vorgelegt habe, gemäß welchem von Seiten des italienischen Staates der Gotthardbahn eine Subvention von 38—39 Millionen Franken gewährt werden solle, und daß im Weitern auf Anregung der Regierung des Großherzogthums Baden von dem königlich preußischen Ministerium beschlossen worden sei, die Initiative zu ergreifen, um unter den zunächst interessirten deutschen Staaten eine Verständigung über die von Seiten Deutschland's jener Bahn zu gewährenden Subsidien herbeizuführen. War damals durch diese beiden Thatsachen die gegründetste Aussicht auf baldige Ver-

wirklichung des Gotthardbahn-Projektes eröffnet, so konnte hinwieder nicht ausbleiben, daß die Kriegsverhältnisse des verwichenen Jahres vorübergehend auch eine Störung in die weitere Entwickelung dieser Angelegenheit brachten. Wo es sich um die Schöpfung eines großen öffentlichen Werkes handelt, dessen Ausführung an sich schon eine längere Reihe von Jahren in Anspruch nimmt, erscheint natürlich eine jede Verzögerung bedauernswerth. Im vorliegenden Falle aber kann man sich immerhin wenigstens des Umstandes getrösten, daß vermöge der aus dem Kriege hervorgegangenen territorialen und politischen Veränderungen das Interesse an dem baldigen Zustandekommen der Gotthardbahn gerade bei denjenigen nichtschweizerischen Staaten noch namhaft erhöht worden ist, von welchen man ohnehin die wirksamste Unterstützung des Werkes erwarten konnte. Zwar ist mit dem venetianischen Königreich auch der Schlüssel zur Brennerbahn an Italien übergegangen. Allein die Brennerbahn bildet nur für den Verkehr von Italien mit dem Osten von Deutschland die natürlichste Verbindung, während die Verkehrs-Interessen jenes Landes ganz überwiegend auf die Schweiz und das Rheinbecken hinweisen, wohin die Verbindung über den Brenner ebenso ungenügend ist wie über den Mont-Cenis. Die Lücke, welche die schweizerische Alpenbahn im mitteleuropäischen Bahnnetze auszufüllen bestimmt ist, wird nach Eröffnung der Brennerbahn erst recht lebhaft gefühlt werden. Und wenn im Besondern durch den Bau der Brennerbahn den Seehandels-Interessen von Venedig im Wesentlichen ein Genüge geschehen mag, so wird anderseits nur um so nachdrucksamer die Forderung an die italienische Regierung herantreten, die größten Anstrengungen zu machen, damit durch beförderlichste Herstellung einer centralen schweizerischen Alpenbahn auch die maritimen Bedürfnisse von Genua ihre Befriedigung finden. Ist daher das Interesse von Italien an einer schweizerischen Alpenbahn das nämliche geblieben, so hat sich dagegen die Situation zu Gunsten des Gotthard insofern geändert, als Italien seine Verbindung mit dem deutschen Osten nun nicht mehr durch die Schweiz zu suchen braucht, sondern in der schweizerischen Alpenbahnfrage lediglich die Schweiz, das westliche Deutschland und das nordöstliche Frankreich, sowie Belgien, Holland und England als Zielpunkte in's Auge zu fassen hat, in welcher Richtung eine zweckmäßige Verbindung einzig über den Gotthard hergestellt werden kann. In wo möglich noch auffälligerm Maße springt das erhöhte Interesse von Preußen in die Augen. Früher war es vornehmlich die Rücksicht auf den Handel und die Industrie von Rheinpreußen und Westphalen, welche das preußische Gouvernement bestimmt hatte, dem Gotthardbahn-Projekte seine Theilnahme zuzuwenden. Die in Westdeutschland in Folge des Krieges von Preußen vollzogenen Gebietserweiterungen haben nun aber den kommerziellen Schwerpunkt der preußischen Monarchie gänzlich nach Westen, d. h. in die Verkehrs-Zone der Gotthardbahn, gerückt. Im Fernern sind als Consequenz der Einverleibung von Hannover und Kurhessen die hannöverischen und kurhessischen Staatsbahnen an den preußischen Staat übergegangen, welcher daneben in neuester Zeit noch die Verwaltung der kurhessischen Nordbahn übernommen hat, so daß nunmehr sämmtliche von den deutschen Nordseehäfen (Emden, Bremen, Harburg und Hamburg) in südlicher Richtung gehenden Eisenbahnen bis Frankfurt a/M. in der Hand des preußischen Staates vereinigt sind, der in dieser Richtung überdieß noch andere auf den Gotthard hinzielende Staatseisenbahn-Interessen wahrzunehmen hat. Endlich befindet sich Preußen, nachdem es in jüngster Zeit auch die ehemals Thurn- und Taxis'schen Posten käuflich erworben, im Besitze des gesammten norddeutschen Postwesens, einschließlich der großherzoglich hessischen Posten, so daß nunmehr das preußische Postgebiet sich bis zur hessisch-badischen Grenze erstreckt. In der Richtung von Norden nach Süden fallen mithin die preußischen Eisenbahn- und Postlinien gleichsam vertikal auf die direkten nördlichen Ausläufer der Gotthardbahn. In Folge dessen sind es gegenwärtig nicht mehr bloß volkswirthschaftliche Erwägungen, sondern auch sehr bedeutende fiskalische Interessen, welche Preußen die Förderung der Gotthardbahn

nahe legen. — In dieser in günstigem Sinne veränderten Sachlage erblicken wir die beste Gewähr dafür, daß mit nachhaltigster Energie wird zur Verwirklichung des Gotthardbahn-Projektes geschritten werden können, sobald einmal die politischen Verhältnisse in Italien und in Deutschland sich wieder so weit konsolidirt haben werden, um diesen Ländern die nöthige Muße für die Aufgaben des Friedens übrig zu lassen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Die unter den schweizerischen Bahnverwaltungen im Jahre 1862 abgeschlossene Convention betreffend die gegenseitige Benutzung von Personen- und Güterwagen im schweizerischen Eisenbahnverkehr wurde im Berichtsjahre einer Revision unterzogen. Die, im Wesentlichen auf den alten Grundlagen beruhende, neue Convention ist mit dem 1. Januar l. J. in Kraft getreten.

Die im Jahre 1860 mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Verträge, betreffend theils die Eigenthums- und Dienstverhältnisse des Bahnhofes Wallisellen, theils die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich durch die Vereinigten Schweizerbahnen, hatten mit Ende Mai v. J. ihre Endschaft erreicht, sind aber mit ganz unerheblichen Modifikationen für eine weitere feste Dauer von 3 Jahren erneuert worden.

Von den im Benehmen mit andern, theils schweizerischen, theils auswärtigen Bahnverwaltungen getroffenen, das Tarifwesen beschlagenden wichtigern Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: a) die Aufstellung eines neuen, ermäßigten Tarifes für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen auf den schweizerischen Eisenbahnen, b) die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der Leipzig-Dresdener Bahn einer- und der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits via Heidelberg-Waldshut und via Friedrichshafen, c) die Einrichtung eines direkten Verkehrs der pfälzischen Station Ludwigshafen mit der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen via Maxau-Waldshut, d) die Aufstellung eines Spezialtarifes für die Beförderung von Baumwollenwaaren zwischen den Stationen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen und Antwerpen via Basel-Luxemburg, e) die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit den von der französischen Westbahn bedienten Kanalhäfen (Hâvre, Fécamp, Dieppe, Rouen, Honfleur, Trouville und Caën), und f) die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit den von der französischen Nordbahn bedienten Kanalhäfen (Dünkirchen, Calais, Boulogne und St. Valery). — Der schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte direkte Güterverkehr mit den königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen via Romanshorn-Lindau hat wegen der Kriegsereignisse einen Aufschub erlitten, ist indessen mit 1. November abhin in Wirksamkeit getreten.

Im Jahre 1863 wurde von Seiten unserer Verwaltung und derjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen mit der schweizerischen Centralbahn und der französischen Ostbahn eine Uebereinkunft abgeschlossen, welche die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Ostschweiz mit den belgischen Hauptstationen und den holländischen Stationen Amsterdam, Dordrecht und Rotterdam via Luxemburg, sodann mit der pfälzischen Station Ludwigshafen via Weißenburg, und endlich mit den holländischen Stationen Amsterdam und Rotterdam ebenfalls via Weißenburg bezweckte. Von diesen direkten Tarifen gelangten indessen die letzterwähnten nicht zur Ausführung, da sie nicht die Zustimmung sämmtlicher dabei betheiligten Bahnverwaltungen erhielten; sie wurden daher in bloße

Uebernahms-Tarife umgewandelt. Die Tarife hatten ganz verschiedene Waaren-Klassifikationen zur Grundlage. Dieser Umstand war für uns schon an und für sich unvortheilhaft und wurde es noch mehr durch seine Einwirkung auf die Frachtverhältnisse der hier in Betracht fallenden Konkurrenzlinien, d. h. der Routen durch Baden, Württemberg und Bayern, wovon wir natürlich stets wieder die Rückschläge zu fühlen hatten. Um nun in dieser Hinsicht eine befriedigendere Gestaltung der Sache zu erzielen, wurde von uns Anfangs Mai v. J. den betheiligten Bahnverwaltungen eine beförderliche Revision der fraglichen Tarife beantragt. Aus den uns hierauf zugekommenen Rückäußerungen mußten wir indessen die Ueberzeugung schöpfen, daß auf eine rasche Durchführung der Revisionsarbeit nicht zu zählen sei, wenn nicht eine etwas stärkere Nöthigung hinzukomme. Im Einverständniß mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen sahen wir uns daher unter'm 16. Juni abhin veranlaßt, die Eingangserwähnte Uebereinkunft auf den 1. Oktober zu kündigen, immerhin mit dem Ausdrucke unserer vollen Bereitwilligkeit zu Unterhandlungen über eine Erneuerung des dießfälligen Vertragsverhältnisses. Mittlerweile und bevor diese Unterhandlungen weiter gediehen waren, ward von der großherzoglich badischen Bahnverwaltung, im Einverständniß mit den Verwaltungen der rückwärts liegenden Bahnen, die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs der Ostschweiz mit Belgien und Holland via Waldshut sowie via Friedrichshafen bei uns in Anregung gebracht und zugleich unsere Mitwirkung zu dem Zwecke in Anspruch genommen, um für den belgisch- und holländisch-ostschweizerischen Güterverkehr zwischen den Verwaltungen der einerseits durch Frankreich, anderseits durch Deutschland führenden Konkurrenzrouten eine Verständigung zur Anwendung gleicher Waarenklassifikationen und gleicher Frachtsätze herbeizuführen. Nach unserer Auffassung liegt eine derartige Regelung des dießfälligen Konkurrenz-Verhältnisses im Interesse aller Betheiligten. Und was die Einrichtung eines direkten Verkehrs auch über die deutsche Route anbelangt, so ist derselbe für uns das einzige Mittel, die Instradirungsweise der über die badischen Linien sich bewegenden bezüglichen Güter nach den östlicher gelegenen Theilen unsers Netzes sowie nach den Vereinigten Schweizerbahnen so zu gestalten, daß die Interessen unserer Unternehmung dabei gewahrt sind. Aus diesen Gründen haben wir nicht Anstand genommen, jenem Ansinnen nach beiden Richtungen zu entsprechen. Die demgemäß seither gepflogenen sachbezüglichen Verhandlungen haben indessen bis jetzt ihren Abschluß noch nicht gefunden, weßhalb auch die auf den 1. Oktober abhin gekündeten Tarife der Luxemburger- und der Weißenburger-Route über diesen Termin hinaus provisorisch in Kraft belassen wurden.

Mit Rücksicht auf die hinsichtlich der Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee vor einiger Zeit eingetretenen veränderten Verhältnisse haben wir uns veranlaßt gesehen, den mit der königlich württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten im Jahre 1857 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Theilung des Schifffahrtsverkehrs zwischen Friedrichshafen und Romanshorn, auf den 31. August abhin zu kündigen. Bei den in Folge dessen mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion gepflogenen Verhandlungen wurde ein neuer Gemeinschaftsvertrag vereinbart, gemäß welchem sich die beiden Unternehmungen in Ertrag und Leistungen auf der Route Romanshorn-Friedrichshafen nunmehr zu gleichen Theilen theilen, während der frühere Vertrag ein Theilungsverhältniß von zwei Drittheilen für Württemberg und einem Drittheil für die Nordostbahn konstituirt hatte.

Die Frage der Errichtung einer sogenannten Trajekt-Anstalt für den Dienst zwischen Romanshorn und Friedrichshafen wurde im Berichtsjahre in wiederholten Verhandlungen mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion in nähere Erörterung gezogen. Das Trajekt hätte den Zweck, Eisenbahn-Güter-

und Viehwagen, ohne Umladung, von den Schienen der Nordostbahn auf die Schienen der württembergischen Bahn und umgekehrt überzusetzen. Nach der Ansicht der beiderseitigen Verwaltungen würde eine solche Einrichtung eine wesentliche Dienstverbesserung enthalten. Zunächst würde daraus eine sehr beträchtliche Verminderung der so bedeutenden Kosten resultiren, welche beiderseits für das Umladen der Güter aufzuwenden sind. Sodann wäre davon um so gewisser auch eine sehr wohlthätige Rückwirkung auf das Wachsthum des Verkehres zu erwarten, als einerseits der mit der Umladung verbundene Zeitverlust in Zukunft wegfallen und daher eine namhafte Beschleunigung der Beförderung eintreten würde, und als anderseits jener Bodenseeroute auch solche Transporte gewonnen werden könnten, welche gegenwärtig derselben wegen der doppelten Umladung entgehen. Indem wir bemerken, daß die erwähnten Verhandlungen vorläufig zu dem Ergebniß geführt haben, die technische Seite der Frage, auf gemeinsame Kosten der beiden Unternehmungen, noch einer genauen Untersuchung zu unterstellen, um darauf gestützt erst die definitiven Beschlüsse zu fassen, können wir im Weitern beifügen, daß seither entsprechende Verhandlungen auch zwischen der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten und unserer Verwaltung hinsichtlich der allfälligen Erstellung einer Trajekt-Anstalt für die Lindau-Romanshorner-Route eingeleitet worden sind.

III. Kapitalbeschaffung.

Für die Vollendung der bereits in Ausführung begriffenen, sowie für die Herstellung der erst in Aussicht stehenden, aber noch nicht in Angriff genommenen Bauten wird unsere Unternehmung noch weiterer Fonds benöthigt werden. Dauernde Beschaffung derselben ist aber nichts weniger als ein dringendes Bedürfniß und sie kann deßhalb unbedenklich bis zum Eintritte völlig entsprechender Conjuncturen ausgesetzt bleiben.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,023,344 Kilometer zurückgelegt, gegen 944,604 im Vorjahre.

Davon fallen:

	1865. Kilom.	1866. Kilom.
1. Auf Schnell- und Personenzüge	593,421	616,810
2. Auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung .	189,107	185,760
3. Auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- u. Extrazüge	162,076	220,774
Zusammen	944,604	1,023,344.

Die Vertheilung der letztjährigen fahrplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus nachstehendem Tableau ersichtlich:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1866.

Zwischen	Länge in Kilometern.	vom Tag.	vom Monat.	vom Jahr.	bis Tag.	bis Monat.	bis Jahr.	Täglich oder an einzelnen Wochentagen.	Zahl und Gattung der Züge. Schnellzüge.	Personenzüge.	Gemischte Züge.	Güterzüge mit Personen.	Güterzüge ohne Personen.	Gesammtzahl der Züge.	Zurückgelegte Kilometer.
Aarau und Turgi	21.815	1.	Januar	1866	31.	Mai	1866	täglich	2	6	4	2	4	18	59,293
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	4	2	4	18	53,403
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	5	2	5	20	34,031
Waldshut und Turgi . . .	17.015	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	2	—	—	10	25,693
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	2	—	—	10	23,140
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	2	—	—	10	13,272
Turgi und Zürich	28.073	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	4	6	4	2	4	20	84,780
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	4	6	4	2	4	20	76,359
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	4	6	5	2	5	22	48,173
Romanshorn und Winterthur	56.337	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	—	2	2	12	102,083
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	—	2	2	12	91,942
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	—	2	4	14	61,520
Schaffhausen und Winterthur	30.182	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	—	—	—	8	36,460
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	—	—	—	8	32,838
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	—	—	—	8	18,834
Winterthur und Zürich . .	26.120	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	12	1	1	6	22	86,771
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	12	1	1	6	22	78,151
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	14	1	1	8	26	52,971
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —															
Zürich und Oerlikon . . .	4.535	1.	Januar	„	31.	Mai	„	täglich	—	6	—	—	—	6	4,109
								an Sonntagen (inklusive 3 Festtage)	—	1	—	—	—	1	109
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	täglich	—	6	—	—	—	6	3,701
								an Sonntagen	—	2	—	—	—	2	181
								an Dienstagen und Freitagen	—	2	—	—	—	2	354
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	täglich	—	6	—	—	—	6	2,122
								an Dienstagen und Freitagen	—	2	—	—	—	2	200
Total .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	990,490

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 mit in Anspruch genommen worden; vom 1. Januar bis 31. Mai haben täglich 10 und vom 1. Juni bis 31. Dezember täglich 12 jener Züge auf derselben kursirt.

Außer den Zügen der Nordostbahn wurden zwischen Zürich und Altstetten vom 1. Januar bis 31. März täglich 6, vom 1. April bis 31. Mai, sowie vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 8 und während der Sommersaison, d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober, täglich 10 regelmäßige Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ausgeführt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1865.				1866.		
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			
2,414,889	38	39.5	1. Personen-Transport	2,211,438	14	34.8
121,917	76	2.0	2. Gepäck-Transport	116,113	76	1.8
102,159	24	1.7	3. Pferde- und Viehtransport	117,467	56	1.9
5,830	30	0.1	4. Transport von Equipagen u. dergl. . .	4,284	24	0.1
2,954,916	89	48.4	5. Güter-Transport	3,463,252	69	54.6
510,647	07	8.3	B. Mittelbare Betriebseinnahmen . . .	433,651	25	6.8
6,110,360	64	100	. . . . . Total-Einnahmen	6,346,207	64	100

Die Gesammt-Einnahmen des letzten Jahres waren mithin um Fr. 235,847 = Fr. 1,324. 98 Cts. per Kilometer größer, als diejenigen des Vorjahres.

Nach den Haupt-Rubriken der Einnahmerechnung betrachtet, gestaltet sich die Differenz in den Einnahmen der beiden letzten Betriebsjahre folgendermaßen:

	1866.	
	Mehr-Einnahme.	Minder-Einnahme.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:		
Personen-Transport	Fr. — —	Fr. 203,451. 24
Gepäck-Transport	„ — —	„ 5,804. —
Pferde- und Viehtransport	„ 15,308. 32	„ — —
Equipagen-Transport	„ — —	„ 1,546. 06
Güter-Transport	„ 508,335. 80	„ — —
B. Mittelbare Betriebseinnahmen	„ — —	„ 76,995. 82

Ein Rückgang in den Einnahmen vom Personen- und Gepäcktransport konnte kaum ausbleiben, da das Jahr 1865 in diesen beiden Rubriken einen ausnahmsweise starken Verkehr hatte. Das Jahr 1866 erzeigt aber sogar einen Ausfall in Vergleichung mit den Jahren 1863 und 1864. Dieses unerfreuliche Resultat ist lediglich den Kriegsereignissen des letzten Jahres, sowie der Ungunst der Witterung zuzuschreiben, welche in der letztjährigen Reise-Saison dem Touristen-Verkehr außerordentlichen Abbruch gethan hat.

Die verhältnißmäßig erhebliche Mehreinnahme vom Pferde- und Viehtransport erscheint um so erfreulicher, als während eines Theiles des letzten Jahres der Viehverkehr unter den in Folge der Rinderpest verhängten Sperrmaßregeln nicht unwesentlich gelitten hatte.

Die Einnahme aus dem Güter-Transport ist die höchste, die wir seit dem Bestande unserer Unternehmung je erzielt haben. Sie übersteigt die Einnahme vom Jahre 1861, welches in dieser Rechnungs-Rubrik bis anhin die größte Ziffer aufzuweisen hatte, noch um Fr. 378,372. 97 Cts. Wenn auf der einen Seite die kriegerischen Verhältnisse nicht verfehlen konnten, auch auf den Güterverkehr unserer Unternehmung einen schädlichen Einfluß auszuüben, so hat dieser Nachtheil auf der andern Seite seine reichliche Ausgleichung in dem Umstande gefunden, daß die Konjunkturen des Getreidehandels im abgewichenen Jahre den Interessen unserer Unternehmung sehr förderlich waren.

Um die Entwickelung zu veranschaulichen, welche seit der Vervollständigung des Nordostbahnnetzes der Verkehr unserer Linien gewonnen hat, geben wir nachstehend eine Vergleichung der letztjährigen „Unmittelbaren Betriebseinnahmen" mit denjenigen von 1860, als dem ersten Jahre, während dessen ganzer Dauer das Netz in seinem gegenwärtigen Bestande dem Betriebe übergeben war. Es haben die dießfälligen Einnahmen betragen:

	Personen- und Gepäck-Transport.	Pferde- und Vieh-Transport.	Güter-Transport.	Total aller Transport-Rubriken.
1860 per Kilometer	Fr. 10,882	Fr. 542	Fr. 12,678	Fr. 24,144
1866 „ „	„ 13,076	„ 660	„ 19,456	„ 33,217
Mehreinnahme 1866	Fr. 2,194	Fr. 118	Fr. 6,778	Fr. 9,073
oder in Prozenten:	20.1 %	21.8 %	53.5 %	37.6 %

Die „Mittelbaren Betriebseinnahmen" geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung: a) die Einnahmen von Pacht- und Miethzinsen haben einen kleinen Zuwachs ergeben, welcher hauptsächlich durch Vermiethung neuer Objekte herbeigeführt wurde; b) für die Benutzung unserer Wagen auf andern Bahnen haben wir nur Fr. 23,637. 54 Cts. eingenommen, gegenüber einer Einnahme von Fr. 29,694. 73 Cts. im Vorjahre. Dagegen hatten wir für die Benutzung fremder Wagen auf unserm Bahnnetze nur Fr. 16,229. 28 Cts. zu vergüten, d. h. Fr. 20,740. 48 Cts. weniger als 1865; c) auf dem Titel: Zinse von ausgeliehenen Geldern hat sich, in Vergleichung mit dem Jahre 1865, ein Ausfall von Fr. 34,566. 52 Cts. ergeben, herrührend von der successiven Verwendung der disponibeln Gelder zu Bauzwecken; d) das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat Fr. 57,000, und dasjenige bei der Bülach-Regensberger Bahn Fr. 6,780. 09 Cts. weniger abgeworfen, als im Jahre 1865; e) der Netto-Ertrag des Werkstättebetriebes ist, gegenüber dem Vorjahre, um Fr. 5,757. 39 Cts., derjenige des Dampfbootbetriebes um Fr. 14,651. 40 Cts. und endlich derjenige des Betriebes der Kaufhausanstalt in Zürich um Fr. 103. 37 Cts. gestiegen; f) der Titel Verschiedenes, wie gewöhnlich die Erlöse von Materialabfällen, die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehre und zufällige Einnahmen enthaltend, zeigt eine Mehreinnahme von Fr. 5,962. 88 Cts.

2. Statistik des Verkehrs.

a. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.			
	1865.		1866.		1865.		1866.	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Fr. Cts.	Prozente.	Fr. Cts.	Prozente.
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
I. Klasse	17,891	0.85	14,941	0.72	72,390. 28	3.00	59,482. 09	2.69
II. „	256,250	12.16	233,459	11.30	663,139. 93	27.46	570,604. 28	25.80
III. „	690,047	32.73	689,882	33.38	788,069. 09	32.64	789,042. 08	35.68
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	7,404	0.35	6,210	0.30	5,129. 10	0.21	4,287. 04	0.19
„ „ . . . III. „	81,480	3.86	69,698	3.37	51,212. 02	2.12	40,606. 26	1.84
Hin- und Rückfahrt . . I. „	2,646	0.13	2,352	0.11	7,791. —	0.32	6,049. 85	0.27
„ „ „ . . II. „	162,665	7.72	157,022	7.60	202,469. 66	8.39	187,246. 67	8.47
„ „ „ . . III. „	539,216	25.58	546,510	26.44	369,907. 71	15.32	338,484. 86	15.31
Mit Abonnementskarten . II. „	49,902	2.37	64,176	3.11	14,506. 10	0.60	13,122. 18	0.59
„ „ . . III. „	124,642	5.91	126,792	6.14	15,812. 90	0.65	17,163. 36	0.78
Militär- und Polizeitransporte III. „	56,868	2.70	45,140	2.18	47,181. —	1.95	30,206. 76	1.36
Pilger . . . . . II. „	820	0.04	970	0.05	1,517. —	0.06	1,794. 50	0.08
„ . . . . . III. „	60,994	2.89	61,838	2.99	94,240. 95	3.90	97,870. 80	4.43
Schul- und Lustfahrten u. drgl. I. „	1,114	0.05	482	0.02	3,437. 20	0.14	1,850. 48	0.08
„ „ „ II. „	15,411	0.73	12,831	0.62	25,992. 49	1.08	19,458. 83	0.88
„ „ „ III. „	40,761	1.93	34,498	1.67	52,092. 95	2.16	34,168. 10	1.55
Total des Personentransportes	2,108,111	100	2,066,801	100	2,414,889. 38	100	2,211,438. 14	100
Zusammenzug nach Klassen:								
I. Klasse	21,651	1.03	17,775	0.86	83,618. 48	3.46	67,382. 42	3.05
II. „	492,452	23.36	474,668	22.97	912,754. 28	37.80	796,513. 50	36.02
III. „	1,594,008	75.61	1,574,358	76.17	1,418,516. 62	58.74	1,347,542. 22	60.93
Total	2,108,111	100	2,066,801	100	2,414,889. 38	100	2,211,438. 14	100
	Zentner.		Zentner.					
II. Gepäcktransport.	137,606		133,298		121,917. 76		116,113. 76	
III. Viehtransport.	Stück.		Stück.					
a. Klassen für Einzelnstücke	20,903	29.88	21,623	28.55				
b. Wagenladungsklassen	44,684	63.86	49,789	65.73	102,159. 24		117,467. 56	
c. Hunde	4,378	6.26	4,329	5.72				
Total	69,965	100	75,741	100	102,159. 24		117,467. 56	
	Stück.		Stück.					
IV. Equipagentransport	388		346		5,830. 30		4,284. 24	
V. Gütertransport.	Zentner.		Zentner.					
Eilgut	245,658	2.58	277,527	2.56	165,581. 22	5.60	159,616. 47	4.61
Normalklasse I.	856,725	8.99	977,131	9.01	422,011. 73	14.28	463,726. 80	13.39
„ II. und III.	1,795,411	18.83	2,076,353	19.15	676,752. 29	22.90	786,859. 50	22.72
Wagenladungsklasse A.	1,979,434	20.77	2,802,683	25.85	741,011. 64	25.08	1,082,699. 81	31.26
„ B.	904,703	9.49	955,900	8.82	206,941. 86	7.01	192,228. 88	5.55
„ C.	3,749,686	39.34	3,752,233	34.61	558,262. 15	18.89	576,123. 92	16.64
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, 2c. Gebühren)	.	.	.	.	184,356. —	6.24	201,997. 31	5.83
Total	9,531,617	100	10,841,827	100	2,954,916. 89	100	3,463,252. 69	100
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	510,647. 07	.	433,651. 25	
Gesammt-Total	.	.	.	.	6,110,360. 64	.	6,346,207. 64	

b. Durchschnitts-Ergebnisse.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)		1865.	1866.
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	13,566.79	12,423.81
„ „ „ Reisenden	„	1.15	1.07
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	41.24	39.27
„ „ „ „ „ II. „	„	28.16	27.06
„ „ „ „ „ III. „	„	21.52	19.80
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	23.28	21.63
„ die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	5,016	3,922
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	77,918	72,160
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	192,766	175,084
„ „ „ „ „ „ im Total	„	275,700	251,166
„ jeden Betriebstag kommen	„	5,776	5,662
„ „ Kilometer „	„	11,843	11,611
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.56	4.98
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	684.93	652.32
„ „ „ Zentner	„	0.89	0.87
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	36.06	35.58
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	27,878	26,644
„ jeden Betriebstag kommen	„	377	365
„ „ Kilometer „	„	773	749
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	573.93	659.93
„ „ „ Stück	„	1.46	1.55
Equipagentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	„	32.76	24.07
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	„	16,600.66	19,456.48
„ „ „ Zentner	Centimes	31.00	31.94
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	55.20	58.81
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	2,955,804	3,582,262
„ jeden Betriebstag kommen	„	26,114	29,704
„ „ Kilometer „	„	53,548	60,909
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck-, Vieh und Equipagen, zusammen mit 468,088 Ztr. inbegr.) kommen	„	28.04	28.06
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	2,868.80	2,436.24
Total-Einnahme per Kilometer	„	34,327.87	35,652.85
„ „ Tag	„	16,740.71	17,386.87

c. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.				
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.	Total.*
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
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	13,566. 79	684. 93	573. 93	16,600. 66	34,327. 87
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,423. 81	652. 32	659. 93	19,456. 48	35,652. 85

*) Einschließlich der „Mittelbaren Betriebseinnahmen".

d. Uebersicht des Verkehrs nach den Waaren-Gattungen.

	1865.	1866.	Gegenüber 1865 mehr	Gegenüber 1865 weniger
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Getreide aller Art	1,454,366	2,203,981	749,615	—
Steinkohlen und Coaks	2,200,308	2,042,762	—	157,546
Steine aller Art	585,953	993,079	407,126	—
Baumwollwaaren aller Art	321,810	385,875	64,065	—
Baumwolle, roh	291,210	364,274	73,064	—
Eisen und Eisenwaaren aller Art	398,896	351,967	—	46,929
Wein und Most	283,091	306,942	23,851	—
Salz	238,212	285,861	47,649	—
Farbwaaren und Droguerien	214,346	242,328	27,982	—
Garne aller Art	176,224	221,042	44,818	—
Brennholz	154,973	210,998	56,025	—
Mehl und Mühlenfabrikate	181,483	173,932	—	7,551
Maschinen und Maschinentheile	149,419	168,535	19,116	—
Oele aller Art	139,627	165,961	26,334	—
Eisen, roh (Masseln)	165,556	164,414	—	1,142
Sägewaaren aller Art	201,241	159,034	—	42,207

	1865.	1866.	Gegenüber 1865: mehr	weniger
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Abfälle aller Art	108,382	149,318	40,936	—
Obst, frisches und gedörrtes	113,536	148,093	34,557	—
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	168,988	142,011	—	26,977
Nutzholz	64,477	135,853	71,376	—
Fett und Fettwaaren	128,038	130,804	2,766	—
Gips, gemahlen, und Gipssteine	108,763	114,181	5,418	—
Bauholz	107,266	109,348	2,082	—
Käse	105,362	106,555	1,193	—
Kartoffeln	103,662	106,073	2,411	—
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	66,203	90,752	24,549	—
Erden aller Art	83,702	78,977	—	4,725
Kaffee	77,817	72,370	—	5,447
Seide und Seidenwaaren	59,505	68,708	9,203	—
Bier	50,202	66,262	16,060	—
Tabak	91,699	62,386	—	29,313
Bücher und Papier	67,849	59,924	—	7,925
Schiefer (Dachschiefer)	23,195	59,078	35,883	—
Wolle und Wollwaaren	62,827	54,988	—	7,839
Zucker	61,186	52,431	—	8,755
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	39,651	49,501	9,850	—
Spiritus	46,069	48,066	1,997	—
Leder und Lederwaaren	40,389	47,161	6,772	—
Dünger und Düngmittel	43,868	42,868	—	1,000
Glas und Glaswaaren	39,926	41,983	2,057	—
Felle und Häute	27,990	35,427	7,437	—
Hadern	52,345	33,332	—	19,013
Farbholz und Farbwurzeln	19,960	31,583	11,623	—
Krapp	29,487	30,084	597	—
Hülsenfrüchte	11,915	20,848	8,933	—
Gerberlohe	21,785	20,393	—	1,392
Sämereien aller Art	26,826	20,183	—	6,643
Holzkohlen	21,620	14,586	—	7,034
Torf	10,642	9,886	—	756

Uebersichten über die Einnahmen und die Verkehrsergebnisse nach den Monaten und den Stationen zusammengestellt, sowie über den Verkehr mit anderen Bahnen sind diesem Berichte als besondere Beilagen angeheftet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Rechnung und die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt außer dem eigentlichen Nordostbahnnetze, mit einer Gesammtlänge von 178 Kilometer, auch noch die Linie Zürich-Zug-Luzern, mit einer Länge von 66 Kilometer, und die Bülach-Regensberger Bahn mit einer Länge von 20 Kilometer. Die ganze Länge der während des Berichtsjahres in unserm Betriebe gestandenen Linien beträgt demnach 264 Kilometer.

1. Ausgaben.

1865. Durchschnittliche Bahnlänge 257.3 Kilometer.				1866. Durchschnittliche Bahnlänge 264.0 Kilometer.		
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.
158,577	59	5.6	I. Centralverwaltung	114,892	78	3.5
612,422	90	21.8	II. Unterhaltungskosten	791,446	65	24.2
727,442	75	25.9	III. Expeditionsdienst	853,459	06	26.1
1,247,229	57	44.4	IV. Transportdienst	1,453,934	14	44.5
16,248	56	0.6	V. Telegraphie	16,662	37	0.5
49,342	02	1.7	VI. Verschiedenes	40,443	83	1.2
2,811,263	39	100	. . . . Total-Ausgaben	3,270,838	83	100

Die Gesammtausgaben sind demnach um Fr. 459,575. 44 Cts. gestiegen. Zu diesem Ergebniß hat, wenn auch selbstverständlich nur in beschränktem Maße, der Umstand mitgewirkt, daß die Bülach-Regensberger Bahn während des Jahres 1865 bloß 8 Monate, 1866 dagegen das ganze Jahr im Betriebe war. Ueber die weitern Ursachen der Vermehrung enthalten die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabe-Titel die nähern Aufschlüsse.

I. „Centralverwaltung." In Vergleichung mit dem Vorjahre ergibt sich bei diesem Rechnungstitel eine Minderausgabe von Fr. 43,684. 81 Cts., wovon Fr. 28,723. 93 Cts. auf die Rubrik „1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung" und Fr. 11,916. 47 Cts. auf die Rubrik „4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten" fallen. Soweit es die erstere Rubrik anbetrifft, handelt es sich indessen nicht um eine wirkliche Minderausgabe, sondern lediglich um eine veränderte Buchung. Die Gehalte des Betriebschefs, des Betriebs-Inspektors und des Gütertransport-Inspektors sowie des Büreau-Personals dieser Beamten wurden nämlich im Berichtsjahre nicht mehr wie früher unter dem Titel „I. Centralverwaltung", sondern unter dem Titel „III. Expeditionsdienst" verrechnet.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden." Dieser Titel weist im Ganzen eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 179,023. 75 Cts. auf, an welcher, mit Ausnahme der Rubriken: „Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals" und „Räumung von Schnee und Eis" sämmtliche Ausgabe-Rubriken betheiligt sind.

Die „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals" erheischte einen Mehraufwand von Fr. 43,860. 78 Cts., welcher theils von der Aufbesserung der Besoldungen, theils von der Vermehrung des Personals herrührt. Die Ausgaben für die Unterhaltung des Bahnkörpers sind von Fr. 5,386. 91 Cts. auf Fr. 28,422. 57 Cts., also um Fr. 23,035. 66 Cts. gestiegen, hauptsächlich veranlaßt durch Rutschungen der Bahndämme bei Schaffhausen, Niederhasli, Birmensdorf und Bonstetten in Folge der abnormen Niederschläge. Die Mehrausgabe von Fr. 5,197. 02 Cts. für Unterhaltung der Kunstbauten wurde durch Auswechslung von Fischbauchbrücken sowie durch den Umbau und die Reparatur verschiedener Durchlässe verursacht. Die belangreichste Quote der Mehrausgabe, nämlich Fr. 73,010. 27 Cts., fällt auf die Unterhaltung des Oberbaues. Dieselbe findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß auf der Linie Schaffhausen-Winterthur, sodann auf dem Bahnhofe Wallisellen und auf der Strecke Wallisellen-Zürich in sehr namhaftem Maße Auswechslungen von Schwellen und Schienen nothwendig geworden waren. Die raschere Abnutzung des Oberbaues auf der Strecke Wallisellen-Zürich ist eine Folge der außerordentlich großen Zahl von Zügen, die auf dieser Bahnstrecke täglich kursiren. Bezüglich der Linie Schaffhausen-Winterthur dagegen ist zu bemerken, daß s. Z. beim Bau derselben eine größere Anzahl tannener imprägnirter Schwellen zur Verwendung gekommen ist, von denen im Berichtsjahre, wie auch schon im vorangegangenen Jahre, ein sehr bedeutender Theil durch eichene ersetzt wurde, in Folge wessen auf dieser Linie nunmehr bereits 28 Prozent sämmtlicher Schwellen zur Auswechslung gelangt sind. Für derartige umfassende Erneuerungen des Oberbaues hätte eigentlich der Reservefond aufzukommen. Da dieser aber seine statutarische Höhe noch nicht ganz erreicht hat, so haben wir um so eher geglaubt, von einer Inanspruchnahme desselben für jene Ausgabe absehen zu sollen, als die Betriebsrechnung gleichwohl ein sehr befriedigendes Resultat ergeben hat. — Die Erneuerungen von Einfriedigungen in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, sodann die Anlegung einer Pflanzschule in Altstätten und Anpflanzungen an den Bahnböschungen der Luzerner Linie erhöhten die Ausgaben der Rubrik Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc. um Fr. 5,723. 56 Cts. Die Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe verursachte eine Mehrausgabe von Fr. 1,658. 99 Cts., die von der Erstellung eines eisernen Krahnengestelles im Güterbahnhofe in Winterthur und von ziemlich bedeutenden Reparaturen an den Drehscheiben in Winterthur und Romanshorn herrührt. Einige belangreiche Reparaturen sowie der Umbau einer größern Anzahl Heizöfen haben auch eine Vermehrung der Ausgaben für Unterhaltung der Gebäude im Betrage von Fr. 23,914. 44 Cts. veranlaßt. Die Mehrausgabe von Fr. 7,817. 08 Cts. für Unterhaltung des Arbeitsgeschirr's der Bahnwärter ꝛc. ist eine Folge der außergewöhnlichen umfangreichen Auswechslung von Oberbaumaterialien, sowie von bedeutenden Anschaffungen von Werkgeschirr für die Bauwerkstätte.

III. „Expeditionsdienst." 1. Allgemeine Kosten. Der Titel für Besoldungen weist eine Mehrausgabe auf im Betrage von Fr. 24,322. 56 Cts., welche hauptsächlich von der bereits erwähnten Uebertragung der Gehalte des Betriebschefs und des Betriebs-Inspektors, sowie ihres Büreau-Personals auf diese Rechnungsabtheilung herrührt. — Während der Posten Beleuchtung und Heizung der Büreaux eine Ersparniß von Fr. 5,330. 88 Cts. erzeigt, ist dagegen der Posten Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars — in Folge Er-

setzung einer Anzahl in Abgang gekommener Camionnage-Wagen, Wagendecken, Vieh-Ladebrücken, Gepäckkarren und Mobiliargeräthschaften durch neue — um Fr. 17,995. 35. Cts. gestiegen.

2. Personendienst. In dieser Abtheilung wurde eine Ersparniß von Fr. 1,569. 26 Cts. erzielt und zwar vorzugsweise auf dem Posten für Druckkosten.

3. Güterdienst. Auf dem Titel der Besoldungen hat sich auch hier eine Mehrausgabe von Fr. 95,609. 43 Cts. ergeben. Dieselbe rührt theils von der Uebertragung des Gehaltes des Gütertransport-Inspektors von der Centralverwaltung auf diesen Titel, theils von der Aufbesserung der Gehalte, ganz besonders aber von der Vermehrung des Personals her. In letzterer Beziehung ist namentlich zu bemerken, daß die massenhafte Getreidezufuhr in den letzten Monaten des Jahres in Romanshorn vorübergehend die Verwendung einer ganz ausnahmsweise großen Zahl von Güterarbeitern nothwendig gemacht hatte, so zwar, daß daselbst zeitweise über 300 Arbeiter mit dem Ein- und Ausladen der Güter beschäftigt waren.

IV. „Transportdienst." 1. Allgemeine Kosten. Die in diesem Titel eingetretene Mehrausgabe von Fr. 4,058. 13 Cts. fällt ausschließlich zu Lasten des Postens: Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung, sowie des Postens: Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung.

2. Kosten des Fahrdienstes. Der ganze Titel erzeigt eine Mehrausgabe von Fr. 103,437. 48 Cts., ungeachtet sich auf dem Posten Vergütung für die Benutzung fremder Wagen die ziemlich erhebliche Minderausgabe von Fr. 20,740. 48 Cts. ergeben hatte. Der bedeutendste Theil der Ausgabe-Vermehrung fällt einerseits mit Fr. 33,149. 48 Cts. auf den Posten Besoldungen, Löhne und Entschädigungen, anderseits mit Fr. 87,813. 95 Cts. auf den Posten Unterhalt und Erneuerung der Wagen. Der Mehraufwand in der ersten Rubrik wurde, theils durch Aufbesserung der Gehalte, hauptsächlich aber durch die in den größern Fahrtleistungen begründete Vermehrung des Personals veranlaßt. Zur Erklärung der Erhöhung der Kosten des Unterhalts der Wagen bemerken wir, daß 4 im Jahre 1865 in Abgang gekommene achträdrige Güterwagen zu Lasten des dießjährigen Betriebskonto durch 5 vierrädrige neue Wagen ersetzt werden mußten, sodann daß 26 Wagen mehr angestrichen, 84 Sitzpolster mehr mit neuem Tuch überzogen und ferner 142 Gußstahlbandagen mehr zur Verwendung gelangten als im Jahre 1865, und endlich, daß an die Stelle unbrauchbar gewordener Schalengußräder 134 schmiedeiserne Radsterne gesetzt wurden, während im Jahre 1865 keinerlei Auswechslung von Schalengußrädern stattfinden mußte. Mit Beziehung auf die Schalengußräder wollen wir hier erwähnen, daß wir solche allmälig ganz aus dem Betriebe zurückziehen werden und sie zur Zeit nur noch bei Wagen ohne Bremsen verwenden lassen.

3. Zugkraftskosten. Der gesammte Mehraufwand unter diesem Titel beläuft sich auf Fr. 99,208. 96 Cts. und fällt ausschließlich zu Lasten der Rubriken für Besoldungen, für Brenn- und Schmiermaterial, sowie für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven. In allen diesen Rubriken haben vorzugsweise die beträchtlich gesteigerten Fahrtleistungen, die 10 Prozent mehr betragen als im Vorjahre, zur Erhöhung der Ausgaben mitgewirkt. Daneben liegen aber in einzelnen Rubriken der Erhöhung noch spezielle Ursachen zu Grunde. So ist bei'm Brennmaterial, wofür ein Mehraufwand von Fr. 37,589. 75 Cts. erforderlich war, nicht bloß die Konsumtion erheblich gestiegen, sondern es hat gleichzeitig auch ein Preisaufschlag der Steinkohlen stattgefunden, der, wenn auch an und für sich nicht von erheblichem Belange, sich bei unserm großen Verbrauche dennoch sehr fühlbar machte. Unter den Ausgaben für Unterhalt und Erneuerungen der Lokomotiven mit einem Mehraufwand von Fr. 48,544. 05 Cts. sind auch die Kosten für den Umbau der im Jahre 1847 von der Maschinenbaugesellschaft in Karlsruhe erbauten, von

der ehemaligen Nordbahngesellschaft auf unsere Verwaltung übergegangenen Maschine „Limmat" in eine zweiachsige Tenderlokomotive mit Fr. 18,074. 65 Cts. inbegriffen. Letztere Kosten hätten zwar, der Zweckbestimmung des Reservefond's gemäß, aus diesem bestritten werden sollen. Wir haben aber aus den weiter oben, anläßlich der Erörterung der Unterhaltungskosten des Oberbaues, angegebenen Gründen, gleichwohl geglaubt, dieselben zu Lasten der Betriebsrechnung nehmen zu sollen.

V. „Bahntelegraphie." Die Mehrausgabe von Fr. 413. 81 Cts. ist durch Errichtung von 3 neuen Telegraphen-Büreaux in Amrisweil, in Cham und im Bahnhofe Zürich (Büreau des Betriebs-Ingenieurs) herbeigeführt worden.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen 37 mit 48 Apparaten nach dem System Morse. Dieselben wurden bedient durch 83 des Telegraphendienstes kundige Angestellte. Sie beförderten, die obligatorischen Zugsanzeigen und zahlreichen Dienstnotizen nicht gerechnet, im Berichtsjahre 40,636 Bahndienstdepeschen (1865: 34,359). — Von den 15 für den Privatverkehr eröffneten Telegraphenstationen wurden 6,657 Privatdepeschen befördert (1865: 5,936).

VI. „Verschiedenes." Die Ersparniß von Fr. 8,898. 19 Cts. findet ihre Erklärung in den außerordentlichen Ausgaben, zu welchen im Jahre 1865 das eidgenössische Schützenfest in Schaffhausen und die Eröffnungsfeierlichkeit der Bülach-Regensberger Bahn Veranlassung gegeben hatten.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

In Abweichung von dem bisher befolgten Verfahren haben wir die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterial's in tabellarischer Form dem gegenwärtigen Berichte als Beilagen angefügt. Sodann lassen wir, der bessern Uebersichtlichkeit wegen, den größern Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen in einer besondern Zusammenstellung vereinigt folgen. Wir können uns daher in der nachstehenden Darstellung des Standes, der Leistungen und der Unterhaltungskosten des Fahrmaterial's auf wenige Punkte beschränken, indem wir dabei hinsichtlich der weitern Details theils auf jene Uebersicht der Durchschnitts- und Verhältnißzahlen, theils auf die dem Berichte beigehefteten Tabellen verweisen.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die Zahl der Lokomotiven betrug am Jahresschlusse **49** Stück. Eine Vermehrung ist im Berichtsjahre nicht eingetreten. Dagegen macht die stete Zunahme des Güterverkehrs eine solche zum unabweislichen Bedürfniß. Wir haben daher im letzten Spätjahr die weitere Anschaffung von 6 schweren Güterzugslokomotiven beschlossen. Diese Maschinen erhalten 3 gekuppelte Achsen und können vermöge ihrer Konstruktion mit Vortheil auch für den Personentransport verwendet werden. Die Herstellung wurde der Werkstätte der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien übertragen. Die Ablieferung hat mit dem 1. Juni zu beginnen und muß bis 1. Juli l. J. beendigt sein.

Von jenen 49 Maschinen finden 5 Stück lediglich für den Rangirdienst im Bahnhofe in Zürich Verwendung.

Leistungen. In regelmäßigem und außerordentlichem Dienste haben die im Fahrdienste verwendeten 44 Lokomotiven zurückgelegt:

	Kilometer.
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,100,031
„ „ Zürich-Zug-Luzerner Bahn	201,868
„ „ Bülach-Regensberger Bahn	70,377
zusammen	1,372,276

gegenüber von 1,248,628 Kilometer im Vorjahre.

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:	1865.	1866.
für das ganze Jahr	4,802.4	5,198.0
für jeden Tag	13.157	14.241

Die beförderten Wagen repräsentiren eine Achsen-Kilometerzahl von 37,343,418 (1865: 33,021,742).

Unterhaltungskosten. Im Jahre 1866 wurden an Brennmaterialien verbraucht: 19,584 Kubikfuß Holz und 204,640 Ztr. Steinkohlen (1865: 19,992 Kubikfuß Holz und 183,705 Ztr. Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentnern ausgedrückt — den Kubikfuß Tannenholz = 10 Pfd. Kohlen gerechnet — beziffert sich der Gesammtverbrauch im Jahre 1866 auf 206,598 Ztr., im Jahre 1865 auf 185,704 Ztr.

Der Kostenaufwand betrug

	1865.	1866.
im Ganzen	Fr. 263,190. 85 Cts.	Fr. 300,146. 77 Cts.
Kostenbetreffniß per Zentner	„ 1. 41.7 „	„ 1. 45.3 „

An Schmiermaterialien wurden verbraucht Pfd. 40,571 (1865: Pfd. 36,235). Der Kostenaufwand betrug Fr. 22,790. 37 Cts. (1865: Fr. 20,295. 22 Cts.). Ein Pfund Schmiere kostete durchschnittlich 56.17 Cts. gegenüber 56.01 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der für den Fahrdienst verwendeten 44 Lokomotiven haben, abzüglich der Provisions-Zuschläge der Werkstätte, sich auf Fr. 102,783. 36 Cts. belaufen (1865: Fr. 99,031. 04 Cts.).

Die ausschließlich im Rangirdienste des Bahnhofes Zürich verwendeten 5 Maschinen weisen nachstehende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

		1865.		1866.
Zurückgelegte Weglänge	circa Kilom.	123,126	Kilom.	130,898
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	11,874	Ztr.	12,020
„ „ Schmiere	Pfd.	3,574	Pfd.	3,289
Kosten des Brennmaterial's	Frk.	16,828. 62	Frk.	17,462. 45
„ der Schmiere	„	2,000. 68	„	2,078. 66
„ der Reparaturen	„	6,905. 36	„	2,375. 63
Durchschnittliche Ausgabe per Tag	„	70. 51	„	60. 05
„ „ „ Kilometer	Cts.	— 20.90	Cts.	— 16.74

In obiger Summe der Reparaturkosten sind die Kosten für den Umbau der Lokomotive „Limmat" nicht eingerechnet.

Wagen. Bestand. Die Personenwagen sind in ihrem Bestande unverändert geblieben. Die Zahl derselben betrug auf Ende 1866 Stück **199** mit 540 Achsen und 8,794 Sitzplätzen.

Die außerordentliche Steigerung des Güterverkehrs hatte dagegen eine weitere Vermehrung des Güterwagen-Bestandes als unumgänglich nothwendig erscheinen lassen. In Folge dessen sind von uns 120 Stück neue Wagen — 50 gedeckte und 70 offene — in Bestellung gegeben worden, von denen am Schluß des Berichtsjahres bereits 76 Stück abgeliefert waren. Gegenüber dem vorjährigen Bestande trat eine anderweitige Vermehrung noch dadurch ein, daß 4 im Jahre 1865 in Abgang gekommene, achträdrige Güterwagen durch 5 vierrädrige, die nämliche Tragkraft repräsentirende, neue Wagen ersetzt wurden. Sodann ist bei 51 Wagen die Tragfähigkeit von 160 auf 200 Zentner erhöht worden. Die beiden letzterwähnten Arbeiten wurden durch unsere eigene Werkstätte ausgeführt.

Am 31. Dezember 1866 betrug die Gesammtzahl der Güterwagen **795** Stück mit 1,666 Achsen und einer Tragfähigkeit von 149,640 Zentnern. Gegenüber dem Jahre 1865 hat sich die Zahl der Wagen um 81 Stück, die Zahl der Achsen um 162 Stück, die gesammte Tragkraft um 17,440 Zentner erhöht.

Leistungen. Es haben Achsenkilometer zurückgelegt:

	1865.	**1866.**
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:		
Personenwagen	9,208,593	9,942,020
Güterwagen	13,509,575	15,946,246
Im Ganzen	22,718,168	25,888,266
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	1,132,578	1,083,095
Güterwagen	7,728,008	9,534,827
Im Ganzen	8,860,586	10,617,922
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen	31,578,754	36,506,188
Die Wagen fremder Bahnen auf der Nordostbahn	9,706,434	10,639,838
„ Bahnpostwagen „ „ „	597,140	815,314
Sämmtliche Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn	10,303,574	11,455,152
Die Nordostbahn- und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	33,021,742	37,343,418
Täglich haben die ganze Bahnlänge durchlaufen: . . Achsen	348	387

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden für die Personen- und Güterwagen verbraucht Pfund 6,106 mit einem Kostenaufwand (ausschließlich der Ersparnißprämie der Wagenwärter) von Fr. 2,939. 39 Cts. Im Jahre 1865 war der Verbrauch 4,801 Pfund und der Kostenaufwand Fr. 2,483. 57 Cts.

Mit einem Pfund Schmiere wurden 6,107 Achsenkilometer zurückgelegt (1865: 6,878).

Für Reparatur der Wagen sind, abzüglich der Werkstätte-Provision, verausgabt worden: Fr. 217,666. 22 Cts., gegenüber Fr. 154,222. 17 Cts. im Vorjahre.

b. Durchschnitts-Resultate und Verhältnißzahlen.

(Betriebskilometer 1865: 257.3; 1866: 264.)			1865.	1866.
I. Ausgaben.				
Im Ganzen:	per Bahnkilometer	Franken	10,926. 01	12,389. 54
	„ Lokomotivkilometer	„	2. 25	2. 38
	„ Wagenachsenkilometer	„	— 08.51	— 08.75
Centralverwaltung:	„ Bahnkilometer	„	616. 31	435. 20
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt:	„ „	„	2,380. 15	2,997. 90
Expeditionsdienst:	„ „	„	2,827. 14	3,232. 80
Transportdienst:				
Im Ganzen	„ „	„	4,847. 37	5.507. 32
	„ Lokomotivkilometer	„	— 99.88	1. 06
	„ Wagenachsenkilometer	„	— 03.77	— 03.89
Allgemeine Kosten	„ Lokomotivkilometer	„	— 04.44	— 04.34
	„ Wagenachsenkilometer	„	— 00.16	— 00.16
Fahrdienst	„ Lokomotivkilometer	„	— 38.88	— 42.92
	„ Wagenachsenkilometer	„	— 01.47	— 01.57
Zugkraft	„ Lokomotivkilometer	„	— 56.55	— 58.69
	„ Wagenachsenkilometer	„	— 02.13	— 02.15
	„ Bahnkilometer	„	2,744. 61	3,050. 74
Bahntelegraphie:	„ „	„	63. 15.01	63. 11
Verschiedenes	„ „	„	191. 76.84	153. 19
II. Fahr-Material.				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen		Bahnkilometer	5.39	5.39
„ „ „ „		Personenwagenachsen	12.27	12.27
„ „ „ „		Güterwagenachsen	34.18	37.86
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	46.45	50.14
Auf jeden Bahnkilometer kommen		Lokomotiven	0.18	0.18
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.05	2.05
„ „ „ „		Güterwagenachsen	5.70	6.31
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	7.75	8.36
„ „ „ „		Sitzplätze	33.31	33.31
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	500.76	566.82
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	16.296	16.296
„ „ Güterwagenachse „		Zentner Tragkraft	87.90	89.82

	1865.	1866.
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:		
Jede Lokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . Kilometer	198	196
„ „ „ „ „ „ im Winterdienst . „	169.3	175
„ „ „ zurückgelegt im Ganzen . . . . . „	28,377	31,188
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	26.45	27.21
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . Centimes	7.93	7.49
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . „	0.30	0.275
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . Pfund	14.87	15.055
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . „	0.562	0.553
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer . . „	0.029	0.029
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . „	0.0010	0.0010
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . Centimes	21.07	21.87
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer . „	0.797	0.803
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer . „	1.62	1.66
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:		
per Bahnkilometer . . . Franken	1,486.66	1,612.57
„ Lokomotivkilometer . Centimes	30.63	31.02
„ Wagenachsenkilometer . „	1.024	1.140
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:		
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . Kilometer	15,449	16,548
und zwar jede Personenwagenachse „	19,150	20,417
„ Güterwagenachse „	14,121	15,295
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen .	115.45	117.08
„ Güterwagenachsen . .	236.16	270.45
„ Pers.- u. Güterwagenachsen	351.61	387.53
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . Centimes	0.0075	0.0079
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	599.38	824.49
„ „ Wagenachse und Jahr . . . . . „	75.45	98.67
„ „ Wagenachsenkilometer . . . . . Centimes	0.488	0.596
d) Ausnützung der Wagen:		
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse Prozente	14.75	10.74
II. „ „	28.95	25.10
III. „ „	37.49	33.04
alle drei Klassen „	33.64	29.32
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze	5.78	8.31
„ II. „ „ 1 „ „ „ „	2.45	2.98
„ III. „ „ 1 „ „ „ „	1.67	2.03
in allen 3 Klassen „ 1 „ „ „ „	1.97	2.41
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . Prozente	32.02	32.43

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

Betriebsjahr.	Durchschnittliche Bahnlänge.	Ausgabe per Kilometer.														Ausgaben-Betreffniß		
		Central-Verwaltung.		Unterhaltungskosten.		Expeditions-Dienst.		Transport-Dienst.		Telegraphie.		Verschiedenes.		Im Ganzen.		per Lokomotiv-Kilometer.		per Wagenachsen-Kilometer.
	Kil.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Centimes.
1855	60	394	93	1,377	01	Fr. 3,409. 08 Cts.								5,181	02	—	—	—
1856	106	341	62	1,932	08	„ 3,909. 31 „								6,183	01	1	89	9.63
1857	134.4	426	40	1,834	70	„ 4,998. 70 „								7,259	80	1	85	8.63
1858	156.5	460	15	2,243	55	„ 5,383. 26 „								8,086	96	2	14	10.05
1859	168.1	490	89	1,820	62	„ 6,273. 01 „								8,584	52	2	28	8.75
1860	178	480	13	1,885	97	2,419	15	4,659	34	47	30	121	13	9,613	02	2	38	8.72
1861	178	580	97	2,162	87	3,061	20	6,094	30	60	39	247	17	12,206	90	2	43	8.03
1862	178	638	15	2,267	47	3,138	36	6,574	81	54	77	176	99	12,850	55	2	44	8.60
1863	178	783	05	2,421	58	3,257	29	6,852	58	61	07	234	63	13,609	60	2	62	9.23
1864	216.5	706	75	2,300	47	2,951	34	5,403	—	54	46	148	25	11,564	27	2	36	8.59
1865	257.3	616	30	2,380	20	2,827	23	4,847	34	63	16	191	78	10,926	01	2	25	8.51
1866	264	435	20	2,997	90	3,232	80	5,507	32	63	11	153	19	12,389	54	2	38	8.75

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Werden zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebs einerseits der Saldo-Vortrag und die Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes, sowie des Betheiligungskapitales bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensberger Bahn von den Einnahmen, anderseits die Entschädigungsbetreffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den beiden eben genannten Linien von den Ausgaben abgezogen, so gestaltet sich dasselbe wie folgt:

1865.		1866.
Fr. 5,890,567. 24	. . . . Einnahmen	Fr. 6,205,235. 52
„ 2,265,015. 41	. . . . Ausgaben	„ 2,666,830. 71
Fr. 3,625,551. 83	. . . . Reinertrag	Fr. 3,538,404. 81
61.55 %	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme	57.02 %

1865.		1866.
Fr. 20,368. 26	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 19,878. 67
„ 3. 59	„ „ Lokomotivkilometer	„ 3. 22
„ —. 12.60	„ „ Wagenachsenkilometer	„ —. 10.91

Zuzüglich des Saldo-Vortrages von 1865 sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und unserer Betheiligungsquoten bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,820,713. 02 Cts. Sie beträgt somit Fr. 185,895. 27 Cts. weniger als im Vorjahre. Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,358,301. 80 Cts. auf Fr. 1,376,758. 55 Cts., also um Fr. 18,426. 75 Cts. gestiegen.

Der nach Abzug der Obligationenzinse sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,453,984. 47 Cts. wurde, auf Beschluß des Verwaltungsrathes, verwendet wie folgt:

Fr. 2,296,640. — Cts. = 8 % des Aktienkapitals wurden als Aktien-Dividende vertheilt,
„ 114,921. 39 „ = 3 % der Reineinnahme fielen in den Reservefond,
„ 42,423. 08 „ wurden der Betriebsrechnung des laufenden Jahres gutgeschrieben.

Der Reservefond hat mit 31. Dezember 1866 einen Bestand von Fr. 2,283,549. 61. Cts. erreicht. Es waren aus demselben, mit Ausnahme einer kleinen Restzahlung, im Berichtsjahre keinerlei Ausgaben zu bestreiten.

Zum Schlusse des Abschnittes über den Betrieb lassen wir nach bisheriger Uebung noch Nachweise folgen: 1) über die Resultate des Dampfboot-Betriebes, 2) über die Resultate des Werkstätte-Betriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle auf den in unserm Betriebe stehenden Linien, 4) über die abgeschlossenen Versicherungs-Verträge, 5) über den Personal-Bestand und 6) über den Stand der Unterstützungs- und der Krankenkasse.

1. Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.

Im Laufe des Berichtsjahres haben die Dampfboote der schweizerischen Nordostbahn auf folgenden Routen tägliche Fahrten ausgeführt: a) Romanshorn-Lindau, beziehungsweise Bregenz, b) Romanshorn-Friedrichshafen, c) Romanshorn-Rorschach, und d) Romanshorn-Konstanz.

Ueber die Ergebnisse des Dampfbootbetriebs, namentlich auch in Vergleichung mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres, geben die nachstehenden Uebersichten nähere Aufschlüsse:

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	1865.				1866.			
	Transport-Quantitäten.		Einnahmen.		Transport-Quantitäten.		Einnahmen.	
I. Personentransport.	Personen.	Prozent.	Fr. Cts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr. Cts.	Prozent.
Einfache Fahrt I. Platz	20,159	25.5	40,075. 12		13,936	21.8	28,920. 98	
„ „ II. „	44,725	56.6	47,164. 39		37,487	58.5	40,950. 78	
Hin- u. Rückfahrt I. „	1,533	1.9	2,611. 87		890	1.4	2,079. 11	
„ „ „ II. „	5,409	6.9	6,062. 95		4,240	6.6	5,354. 07	
Abonnements I. „	1,077	1.4	908. 24		1,076	1.7	1,402. 75	
„ II. „	6,081	7.7	5,534. 76		6,413	10.0	6,530. 60	
Total .	78,984	100	102,357. 33	32.6	64,042	100	85,238. 29	22.9
	Zentner.				Zentner.			
II. Gepäcktransport	3,013		1,273. 22	0.4	2,934		1,409. 37	0.4
III. Viehtransport.	Stücke.				Stücke.			
Klasse a, Pferde	83	1.9			163	2.1		
„ b, schweres Vieh .	1,505	34.3			2,700	35.0		
„ c, leichtes „ . .	1,569	35.8			2,922	37.9		
„ d, Schweine . . .	316	7.2	5,126. 30		986	12.8	9,661. 99	
„ e, Kälber, Schafe, Ziegen	541	12.3			700	9.1		
Hunde	371	8.5			243	3.1		
Total .	4,385	100	5,126. 30	1.6	7,714	100	9,661. 99	2.6
IV. Equipagentransport.	Stücke.				Stücke.			
I., II. und III. Klasse . .	11		65. 28	0.1	13		133. —	0.1
V. Gütertransport.	Zentner.				Zentner.			
Eilgut	17,797	1.5			20,494	1.2		
Gewöhnliches Gut . . .	315,278	26.4	199,475. 42		348,568	20.7	269,897. 17	
Güter der Ausnahmsklasse .	859,563	72.1			1,313,870	78.1		
Total .	1,192,638	100	199,475. 42	63.5	1,682,932	100	269,897. 17	72.5
VI. Verschiedenes.								
Schlepp- u. Flößerlöhne ꝛc. Total .			5,621. 65	1.8			5,789. 25	1.5
Gesammt-Total			313,919. 20	100			372,129. 07	100

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

	1865.	1866.
Für einen Reisenden . .	Fr. 1. 30 Cts.	Fr. 1. 33 Cts.
„ „ Zentner Gepäck. .	„ —. 42 „	„ —. 48 „
„ ein Stück Vieh . .	„ 1. 17 „	„ 1. 25 „
„ eine Equipage . . .	„ 5. 93 „	„ 10. 23 „
„ einen Zentner Güter .	„ —. 17 „	„ —. 16 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	1865.			1866.		
	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
1. Besoldung des Administrationspersonals . .	13,065	10	5.4	12,071	10	4.2
2. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	68,404	05	28.5	73,752	33	26.0
3. Bekleidung desselben	2,516	91	1.1	1,999	76	0.7
4. Büreaubedürfnisse, Druckkosten ꝛc. . . .	2,579	27	1.1	1,913	52	0.7
5. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . . .	99,783	02	41.6	109,313	14	38.5
6. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe . . .	19,792	38	8.2	34,571	36	12.2
7. Assekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter	2,705	40	1.1	3,000	—	1.1
8. Verschiedenes	31,236	38	13.0	47,019	77	16.6
Total	240,082	51	100	283,640	98	100

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1865.					1866.				
	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	313,919	20	3	15	—	372,129	07	3	95	—
Ausgaben	240,082	51	2	41	76	283,640	98	3	01	76
Netto-Ertrag . . .	73,836	69	—	74	24	88,488	09	—	94	24

Der Ausfall im Ertrage aus dem Personenverkehr von Fr. 17,119. 04 Cts. hat seine Ursache in den politischen Verwickelungen des abgelaufenen Jahres. Alle übrigen Einnahmeposten weisen gegen 1865 eine Zunahme auf, namentlich ist dieses, Dank dem bedeutenden Getreideverkehr, beim Gütertransport der Fall, in welcher Rubrik eine Mehreinnahme von Fr. 70,421. 75 Cts. erzielt ward.

Unter den Ausgaben treten uns, in Vergleichung mit dem Vorjahre, Vermehrungen zunächst entgegen in der Rubrik „Besoldung und Löhne des Schiffspersonals" mit Fr. 5,348. 28 Cts., wesentlich als Folge des vermehrten Güterverkehrs; sodann bei „Brenn- und Schmiermaterial" mit Fr. 9,530. 12 Cts., wovon die Ursache theils in dem angestrengteren Schleppdienst, theils in der Erhöhung der Steinkohlenpreise zu suchen ist; ferner in der Rubrik: „Unterhaltung und Erneuerung der Schiffe" mit Fr. 14,778. 98 Cts., auf welchen Posten im Jahre 1865 ungewöhnlich geringe Kosten entfallen waren, und endlich in der Rubrik „Verschiedenes" mit Fr. 15,783. 39 Cts., im Wesentlichen aus Schiffsmiethen für Schleppboote anderer Anstalten und Privat-Segelschiffe herrührend, deren Beiziehung wegen des starken Getreideandranges im Spätsommer und Herbste nöthig geworden war.

Der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes übersteigt denjenigen des Vorjahres um Fr. 14,651. 40 Cts. Im Hinblick auf den Umstand, daß die allgemeinen Zeitverhältnisse während der besten Zeit des Jahres außerordentlich lähmend auf den Reisendenverkehr eingewirkt hatten, darf dieses Ergebniß als ein befriedigendes bezeichnet werden.

Das Betriebsmaterial der Dampfbootunternehmung, zu Anfang des Berichtsjahres aus 6 Dampfbooten und 3 Schleppschiffen bestehend, hat sich im Laufe desselben um ein eisernes Schleppschiff von 2,600 Ztr. Tragkraft vermehrt.

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

		1865.	1866.
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	99,534	94,082
und zwar in	Zeitstunden	5,969.5	5,905
mithin auf eine Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.65	15.93
Schleppboote. Es wurden solche befördert auf einer Strecke von zusammen	„	26,715	36,933
Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	6,408	6,912
Steinkohlen	Zentner	55,924	59,396
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz 10 Pfd. Kohlen gerechnet)	Zentner	56,565	60,087
Durchschnittlicher Verbrauch per Kilometer	Pfund	56.8	63.8
„ „ „ Zeitstunde	„	947.5	1,017.5
Kosten für Brennmaterial, zusammen	Franken	92,688.98	102,315.60
„ „ „ per Kilometer	Centimes	93.12	108.75
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	15.53	17.32
Verbrauch an Schmiermaterial. Oel und Talg, zusammen	Pfund	5,641	6,269
„ „ „ per Kilometer	„	0.057	0.066
„ „ „ „ Zeitstunde	„	0.945	1.061

		1865.	1866.
Kosten für Schmiermaterial, im Ganzen	Franken	3,192.53	3,496.59
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	3.21	3.61
„ „ „ „ Zeitstunde . . .	Franken	0.53	0.59
Unterhaltungs- und Reparaturkosten, im Ganzen . .	„	19,792.38	34,571.36
„ „ „ per Kilometer .	Centimes	19.89	36.74

Daß das mit der königlich württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten im Jahr 1857 vereinbarte Fusionsverhältniß betreffend die Route Romanshorn-Friedrichshafen im Laufe des Berichtsjahres eine Modifikation erlitten hat, haben wir in Abschnitt II bereits erwähnt.

Ueber den Personalbestand der Dampfschifffahrtsanstalt gibt der allgemeine Personal-Etat der Nordostbahn nähern Aufschluß.

2. Werkstätte.

Die hauptsächlichste Thätigkeit der Werkstätte während des Berichtsjahres war dem Unterhalte und der Reparatur des Betriebsmaterials — Lokomotiven und Wagen — gewidmet. Außerdem wurde der Umbau der Lokomotive „Limmat" in eine zweiachsige Tendermaschine, sodann der Neubau von 5 vierrädrigen Güterwagen und ein Theil des Neubaues des eisernen Schleppbootes „Romanshorn" bewerkstelligt. Endlich wurden durch die Werkstätte 13 doppelte und 30 einfache Weichen, theils zum Ersatz schadhaft gewordener, theils für den Umbau des Bahnhofes Zürich bestimmt, sowie 6 Wasser-Reservoirs für die Eilguthalle und das Lagerhaus angefertigt. — Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug am Jahresschlusse 242 (1865: 217).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigte:

	1865.	1866.
An Einnahmen	Fr. 1,057,268. 48 Cts.	Fr. 1,019,360. 28 Cts.
An Ausgaben	„ 955,366. 92 „	„ 911,701. 33 „
Demnach einen Nettoertrag von	Fr. 101,901. 56 Cts.	Fr. 107,658. 95 Cts.

3. Unfälle.

Der Fahrdienst wurde glücklicher Weise durch keinen Unfall gestört, der den regelmäßigen Betrieb unterbrochen oder den Tod oder die Verletzung eines Reisenden zur Folge gehabt hätte. Dagegen fanden leider 9 Personen auf der Bahn oder in den Bahnhöfen ihren Tod und zwar 4 Angestellte und 5 dem Betriebe fremde Personen: Am 25. April gerieth auf der Station Brugg der Agent des italienischen und levantischen Güterverkehrs im Bahnhofe Zürich, als er sich in den bereits im Abfahren begriffenen Zug begeben wollte, zwischen denselben und die Rampe, wobei er derart verletzt wurde, daß er nach wenigen Minuten starb. — Am 30. April wurde auf dem Bahnhofe Winterthur ein zweijähriges Mädchen, welches unter der geschlossenen Barriere bei der Ueberfahrt der Wülflingerstraße hindurchschlüpfen und auf die Bahn gerathen konnte, vom Zuge überfahren und getödtet. — An demselben Tage wurde beim südlichen Tunneleinschnitt bei Wipkingen ein Bahnwärter durch eigenes Verschulden vom Zuge erfaßt und starb am darauffolgenden Tage an den Folgen der dabei erlittenen Verletzungen. — Am 20. Mai wurde in der Nähe der Rheinfallbrücke ein Mann vom Bahnzuge getödtet. Aus den auf dem Ver-

unglückten gefundenen Papieren ging hervor, daß er den Tod absichtlich gesucht hatte. — Ein Kondukteur, welcher am 7. Juni auf der Station Wallisellen von der Laderampe aus auf den schon im Laufe befindlichen Zug steigen wollte, gerieth zwischen dieselbe und die Wagen und erlitt dabei solche Quetschungen, daß er noch am gleichen Tage starb. — Am 13. Juni wurde bei Gisikon ein 7 Jahre altes Mädchen, welches unmittelbar vor Ankunft des Zuges die Bahn zu überschreiten beabsichtigte, von demselben erreicht und getödtet. — Am 25. Juni überfuhr der Zug beim südlichen Tunneleinschnitt bei Wipkingen das in einem unbewachten Augenblick auf die Bahn gerathene zweijährige Knäblein eines Bahnwärters. — Am 5. August verlor auf dem Bahnhofe Turgi ein Kondukteur wiederum dadurch das Leben, daß er seinen Posten auf dem Zuge erst einnehmen wollte, als dieser schon in rascher Bewegung war. — Am 9. September endlich wurde auf dem Bahnhofe Aarau ein Güterverlader durch eigene Unachtsamkeit beim Wagenverschieben erdrückt.

Von den vier verunglückten Angestellten waren drei der Unterstützungskassa und einer der Krankenkassa zugetheilt. Die Hinterlassenen der Erstern erhielten einerseits die mit der schweizerischen Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge, anderseits genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskassa. Der Familie des Letztern wurde aus der Bahnkassa ein angemessener Unterstützungsbeitrag verabfolgt.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:		
a) im Kanton Zürich	Fr. 2,673,750. —	
b) „ „ Thurgau	„ 777,600. —	
c) „ „ Schaffhausen	„ 144,450. —	
d) „ „ Aargau	„ 550,450. —	
e) „ „ Zug	„ 162,700. —	
f) „ „ Luzern	„ 36,000. —	
		Fr. 4,344,950. —
2. Für Transport-Material		„ 5,597,291. —
3. „ Brennmaterial und Magazinvorräthe		„ 717,280. —
4. „ Transport- und Lagergüter		„ 10,744,000. —
5. „ Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden sowie in den Werkstätten		„ 1,168,298. —
6. „ Transportgüter der Dampfschiffunternehmung		„ 150,000. —
	Total	Fr. 22,721,819. —

Wir haben an diesem Orte zu erwähnen, daß wir unser Eisenbahnfahrmaterial auch für einen Theil des Schadens assekurirt haben, der durch Entgleisung, Zusammenstoß u. dergl. entstehen kann.

5. Personal-Etat.

Von den im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Personal-Aenderungen haben wir den zum Behufe der Begründung eines eigenen Etablissements erfolgten Austritt unseres frühern Maschinenmeisters, Herrn Krauß, und dessen Ersetzung durch Herrn H. R. Maey von Wartenburg (Königr. Preußen), gewesenen Maschinenmeister der Oppeln-Tarnowitz Bahn, hier speziell zu erwähnen.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	14
Hauptkassier und Gehülfen	3
Revisor nebst Gehülfen	6
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen	34
Materialverwaltung	10
Abwärte der Centralbüreaux	4
	71

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkte	3
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	10
Bauführer	4
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	12
Bahnwärter	373
	405

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspector	1
Inspector für den Gütertransport	1
Telegraphen-Inspector	1
Büreau des Betriebs-Chefs	2
Büreau des Betriebs-Inspektors und Wagenkontrole	11
Bahnhofvorstände und deren Gehülfen	13
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	29
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtenbezüger	107
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	36
Stationseinnehmer und Gehülfen	70
Telegraphisten	7
Gepäckträger	19
Arbeiter für die Güterverladung u. Camionneurs	464
Oberzugführer, Zugführer und Conducteurs	102
Wagenmeister, Wagenwärter und Bremser	74
Wagenkontroleurs	7
Billetdrucker	2
	947

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Zeichner, Werkstättebuchhalter und Gehülfen	14
Werkführer	3
Lokomotivführer	39
Heizer	36
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	41
	134

Total: **1,557** (gegen 1,267 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge, inclusive der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensberger Bahn, 5.9 Angestellte.

Die Zahl der Angestellten des Bahndienstes hat sich demnach um 290 vermehrt. An dieser Vermehrung sind zwar alle Dienstabtheilungen betheiligt, doch fallen annähernd zwei Drittheile derselben auf die Kategorie der

„Arbeiter für die Güterverladung". Die diesfällige Vermehrung trifft hauptsächlich den Bahnhof Romanshorn, wo gegen das Ende des Jahres massenhafte Getreidezufuhren vorübergehend die Einstellung eines außerordentlich großen Arbeiter-Personals erforderlich machten. Seither sind normale Verhältnisse zurückgekehrt, weßhalb auch bereits wieder eine beträchtliche Verminderung dieses Personals stattgefunden hat.

B. Dampfschifffahrt.

Verwalter	1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten und Abwart	6	Heizer	8
Kapitaine und Schiffsführer	6	Matrosen	19
Steuermänner und Schleppschifffführer	9		

Zusammen **54** Angestellte.

Vermehrung gegenüber dem Vorjahre 9.

C. Werkstätte.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug 242 gegen 217 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1865 betrug der Activsaldo derselben		Fr. 215,094. 74
Im Jahre 1866 kamen an Einnahmen hinzu:		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 29,695. 84	
Kapitalzinse, Bußen, Erlös von gefundenen Gegenständen ꝛc.	„ 15,124. 10	
		„ 44,819. 94
	Gesammteinnahme	Fr. 259,914. 68
Die Ausgaben bestehen in:		
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt	Fr. 16,904. 11	
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	„ 2,838. 96	
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten	„ 2,325. —	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge	„ 5,103. 46	
Verschiedenes	„ 161. 90	
		„ 27,333. 43
Bestand am 31. Dezember 1866		Fr. 232,581. 25

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,104 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Wie in den Ausgaben im Besondern aufgeführt, war für die Versicherung der sämmtlichen Mitglieder der Unterstützungskasse der schweizerischen Rentenanstalt pro 1866 eine Prämie von Fr. 16,904. 11 Cts. zu entrichten, wogegen diese Anstalt im Berichtsjahre in 11 Todesfällen auf Grund der betreffenden Policen eine Versicherungssumme von Fr. 7,712. — auszubezahlen hatte.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1865 betrug der Activsaldo derselben	Fr. 18,741. 77
Im Jahre 1866 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bußen) hinzu . .	„ 12,225. 79
Gesammteinnahme	Fr. 30,967. 56
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ꝛc. ziehen sich davon ab mit	„ 12,094. 45
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 18,873. 11

Im Berichtsjahre gehörten der Krankenkasse durchschnittlich 710 Personen als Mitglieder an.

V. Bahnbau.

Die technischen Vorarbeiten für den Bau der Linie Romanshorn-Rorschach sind im Frühlinge des Berichtsjahres begonnen worden. Obschon die Zugsrichtung schon durch die Konzession ziemlich bestimmt vorgezeichnet ist und die Terrainverhältnisse keine besondern Schwierigkeiten darbieten, so wurden gleichwohl ausgedehnte topographische Aufnahmen bewerkstelligt, um das in jeder Beziehung vortheilhafteste Tracé zu ermitteln. Die Einmündung der Nordostbahn in Rorschach erheischte namentlich sehr eingehende Untersuchungen. Dieselben führten zur Aufstellung von zwei Projekten, nach deren einem die Bahnlinie dem See entlang und nach deren anderm sie landeinwärts um die südliche Seite von Rorschach herum gezogen würde. Es sind gegenwärtig sachbezügliche Verhandlungen mit der h. Regierung von St. Gallen und mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange, von deren Ergebnisse die Entscheidung der Direktion für das eine oder das andere der beiden in Aussicht genommenen Tracé's abhängen wird.

Der gegenwärtige Stand der technischen Vorarbeiten für den Bau der Linie Romanshorn-Rorschach ist nun der, daß die Linie auf der Strecke von Romanshorn bis Horn, also auf mehr als zwei Dritttheilen ihrer Länge, definitiv abgesteckt und vermessen ist. Die Detailpläne und die Kostenvoranschläge für den Unterbau dieser Abtheilung der Linie werden im Laufe des gegenwärtigen Monates zur Vollendung gebracht werden. Auf der Strecke Horn-Rorschach sind die Katastervermessungen auf dem Felde durchgeführt worden. Es wird also nach erfolgter Verständigung über die bei der Einmündung der Bahn in Rorschach zu befolgende Richtung die Absteckung der Linie, sowie die Ausarbeitung der Detailpläne und der Kostenvoranschläge in sehr kurzer Zeit vollendet werden können.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich hat uns auch während des Berichtsjahres in hohem Grade beschäftigt.

Die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhofes darbietet, der gleichzeitig auch für den Bahnbetrieb, und zwar ohne Unterbrechung und in einer volle Sicherheit darbietenden Weise, zur Verfügung gehalten werden muß, liegen auf flacher Hand und bedürfen keiner weitern Auseinandersetzung.

Die Arbeiten für den Ausbau des Bahnhofes Zürich sind während des Berichtsjahres, welches als das erste eigentliche Baujahr zu betrachten ist, in erheblichem Maße vorgerückt. Bald nach dem Erscheinen unsers letzten Geschäftsberichtes fand die Verakkordirung der Zimmer-, Schmied- und Spenglerarbeiten des Hauptgebäudes Statt

und wurde auch der definitive Eilgutschuppen zur Vollendung gebracht. In Folge dessen wurde die Beseitigung des provisorischen Eilgutschuppens, welcher nunmehr definitiver Güterschuppen in Dietikon geworden ist, möglich, und die Wegräumung dieses Gebäudes gestattete hinwieder die Inangriffnahme des an die Einsteighalle anstoßenden südwestlichen Theiles des Hauptgebäudes. Von dem letztern sind nunmehr die beiden der Bahnhofstraße zugewandten Eckbauten, sowie die verschiedenen andern unmittelbar an die Einsteighalle angebauten für Bureaux und Dienstwohnungen bestimmten Gebäudetheile im Rohbaue zur Ausführung gebracht. Die Ausschreibung der zu ihrer gänzlichen Vollendung noch erforderlichen Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten wird voraussichtlich in nächster Zeit erfolgen können. Es werden daher diese Bestandtheile des Hauptgebäudes im Laufe des bevorstehenden Sommers benutzbar werden. Die Umfassungsmauern der Einsteighalle sind, so weit ihre Erstellung möglich war, zur Ausführung gebracht und bereits bis zu der für das Auflager der eisernen Dachkonstruktion erforderlichen Höhe von 62′ 5″ gediehen. Mit dem Aufrichten des eisernen Hallendaches wird voraussichtlich gegen Mitte Mai begonnen werden können. Die Durchführung dieser wichtigen Arbeit dürfte einen Zeitraum von 5—6 Monaten in Anspruch nehmen. Wir betrachten, namentlich auch im Hinblicke auf die Bedürfnisse des Bahnbetriebes, die möglichst rasche Herstellung der Einsteighalle als die Hauptaufgabe des gegenwärtigen zweiten Baujahres und wir hoffen zuversichtlich, noch vor Ablauf des letztern dieses wichtige Bauobjekt im Rohen zur Vollendung gebracht zu sehen. Behufs dessen erscheint es aber als unumgänglich nothwendig, daß der gegenwärtig noch in gänzlichem Rückstande befindliche Theil der südlichen Umfassungsmauer der Einsteighalle mit dem daran anschließenden Mittelbaue der südlichen Abtheilung des Hauptgebäudes beförderlich in Angriff genommen werden könne. Diese Bestandtheile des Neubaues müssen aber gerade da, wo das gegenwärtige Verwaltungsgebäude steht, erstellt werden. Wir haben deßhalb die Anordnung treffen müssen, daß das letztere im Laufe des bevorstehenden Monates Juni zu beseitigen und daß hinwieder auf diesen Zeitpunkt, wie schon in unsern frühern Geschäftsberichten in Aussicht gestellt worden, ein provisorisches Aufnahmsgebäude zu erstellen sei, welches, bis das definitive vollendet sein wird, benutzt und nachher wieder weggeräumt werden soll. Das Gebäude erhält eine Konstruktion, welche es möglich macht, ihm nach erfolgtem Abbruche ohne Schwierigkeit wieder eine andere Bestimmung zu geben. Nach reiflicher Erwägung aller sowohl vom Standpunkte des Baues als von demjenigen des Betriebes aus in Betracht kommenden Verhältnisse haben wir beschlossen, dieses provisorische Aufnahmsgebäude an der nördlichen Längenmauer der Einsteighalle anbringen zu lassen, so daß also die Kornhausstraße als Zugang zu demselben zu dienen haben wird. Werden auch in Folge dessen die von der Bahnhofstraße herkommenden Personen, welche sich der Bahn bedienen wollen, während des Provisoriums einen etwas weitern Weg zurückzulegen haben, als dieß gegenwärtig der Fall ist und in Zukunft der Fall sein wird, so steht hinwieder die Thatsache fest, daß bei Anbringung des provisorischen Aufnahmsgebäudes auf der nördlichen Seite des Bahnhofes sowohl die mit dem Provisorium unausweichlich verbundenen Uebelstände für das die Bahn benutzende Publikum am meisten gemildert als auch die größten Garantieen für die Sicherheit des Bahnbetriebes geboten werden. Die eben berührten Gesichtspunkte schienen uns aber bei der Wahl der Baustelle für das provisorische Aufnahmsgebäude den Ausschlag geben zu müssen. Was sodann die vermittelst der Bahn in Zürich anlangenden Passagiere anbetrifft, so werden sich dieselben schon während des Provisoriums, wie auch im Verfolge, durch die Einsteighalle, beziehungsweise den für dieselbe bestimmten Raum zu bewegen und den Bahnhof auf der nach der Limmat hin liegenden Stirnseite der Einsteighalle, wo auch die Gepäckausgabe stattfinden wird, zu verlassen haben. Hiebei versäumen wir nicht, zu erwähnen, daß das nördliche Seitentrottoir sowie das Mitteltrottoir der Einsteighalle für die Dauer der Herstellung

des eisernen Hallendaches zum Schutze der Reisenden mit Dielen, welche unter den Gerüstungen angebracht werden, in solider Weise überdacht werden sollen.

Wenn nun schließlich noch die Frage an uns gerichtet wird, auf welchen Zeitpunkt die Vollendung der Bahnhofbaute in Zürich erwartet werden könne, so glauben wir die zuversichtliche Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß die von Anfang an für die Durchführung der ebenso umfangreichen als schwierigen Baute in Aussicht genommene vierjährige Frist nicht überschritten und daß somit der Ausbau des Bahnhofes Zürich im Laufe des Jahres 1869 zu Ende geführt werden wird.

Es erübrigt uns noch, hier einiger belangreicher, nicht in das Gebiet des Hochbaues einschlagender Bauarbeiten zu gedenken, welche während des Berichtsjahres in dem Personen- und Güterbahnhofe von Zürich ausgeführt worden sind.

Die Bewerkstelligung der durch den Ausbau des Personenbahnhofes bedingten Veränderungen in der Anlage der Geleise hat in dem letzten Jahre sehr erhebliche Fortschritte gemacht und darf als der Durchführung nahe gebracht bezeichnet werden. Nachdem gegen Ende des Jahres 1865 die Pfeiler der Eisenbahnbrücke über die Sihl verlängert worden waren, konnte im Jahre 1866 der eiserne Oberbau für zwei neue Geleise auf diese Pfeiler gelegt und der Umbau und die Verschiebung der bereits vorhandenen Geleise nach den Erfordernissen des Neubaues des Personenbahnhofes vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde im Güterbahnhofe zwischen den Lokomotivremisen in der Nähe der schon seit längerer Zeit bestehenden Drehscheibe eine zweite solche aufgestellt. Die Geleiseanlagen wurden, soweit sie im Zusammenhange mit der Veränderung des Oberbaues der Eisenbahnbrücke und in Folge der Anbringung einer zweiten Drehscheibe zwischen den Lokomotivremisen neu herzustellen oder umzugestalten waren, im Güterbahnhofe vollständig und im Personenbahnhofe bis zu der neuen Einsteighalle zur Ausführung gebracht. Es erübrigt nunmehr nur noch die Herstellung des Oberbaues unter der Halle selbst. Hiefür werden Gußstahlschienen und eiserne Schwellen (Zoreseisen) zur Verwendung kommen. Wir glaubten diese äußerst solide Konstruktionsweise wählen zu sollen, weil bei dem ungemein lebhaften Verkehre, wie er in der neuen Einsteighalle stattfinden wird, jede und selbst die kleinste Reparatur an den Schienengeleisen eine Störung oder Beeinträchtigung des Betriebes nach sich ziehen muß.

Der bedeutende Verkehr mit Spirituosen und andern leicht entzündbaren Gegenständen, wie Petroleum u. s. f., auf hiesigem Platze ließ uns die Herstellung von Lagerräumlichkeiten, welche die zu der Aufnahme dieser Artikel erforderlichen Eigenschaften besitzen, als ein dringendes Bedürfniß erscheinen. Es wurde deßhalb am nordöstlichen Ende des Güterbahnhofes in der Verlängerung der aus Stein gebauten Lagerhäuser ein Spritkeller von 120′ Länge und 60′ Breite in der Weise hergestellt, daß später, wenn es sich als nothwendig herausstellen sollte, auf die Mauern dieses Kellers ein weiteres Lagerhaus, welches den bereits bestehenden gänzlich entsprechen würde, aufgebaut werden könnte.

Um den Bahnhof Zürich mit einem genügenden Quantum guten Wassers versehen zu können, wurde, nachdem im Jahre 1865 beim Untermauern der verwitterten Felswände im nördlichen Tunneleinschnitte bei Oerlikon sehr reichliche Quellen gefaßt worden waren, im Laufe des Berichtsjahres auch beim südlichen Tunneleinschnitte nach Wasser gegraben. Der Erfolg war ein erfreulicher. Es läuft nun eine Gesammtwassermasse von ungefähr 100 Maaß per Minute in 3½ Zoll weiten gußeisernen Röhren vom Tunnel her nach dem Bahnhofe. Dieses Wasser wird vorerst zur Speisung des Hauptreservoirs in der Maschinenwerkstätte, von 5 Reservoiren in den Güterschuppen und Niederlagsgebäuden und von 5 Brunnen im Güterbahnhofe, sowie dann zur Alimentirung eines

Reservoirs im Aufnahmsgebäude, eines Reservoirs im Eilgutschuppen und mehrerer Brunnen im Personenbahnhofe verwendet. Es wird auch zur Speisung von Brunnen, welche in dem gegenwärtig in Ausführung begriffenen Neubaue zu verschiedenen Zwecken und in mehrfachen Formen angebracht werden sollen, ausreichen und überdieß noch zur Spühlung der Passagierabtritte benutzt werden können.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte berührte Erweiterung des Bahnhofes Aarau vermittelst Herstellung eines besondern Ablagerungsplatzes für Rohmaterialien ist im Laufe des Berichtsjahres theilweise zur Ausführung gekommen. Es ist nämlich die Auffüllung des zu diesem Zwecke erworbenen Landes soweit bewerkstelligt worden, daß zwei den Geleisen auf der offenen Bahn parallel laufende Reservegeleise, welche vorerst dem obwaltenden Bedürfnisse genügen dürften, hergestellt werden konnten.

Den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen anlangend, haben wir in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß gebracht, daß wir sowohl an die h. Regierung als an den Tit. Stadtrath von Schaffhausen das erneuerte Gesuch gerichtet haben, es möchten diese Tit. Behörden im Hinblicke auf die Rückwirkungen, welche das Zustandekommen oder Nichtzustandekommen der Gotthardbahn und anderer mit derselben in Wechselwirkung stehender Bahnprojekte auf die definitive Gestaltung des Bahnhofes Schaffhausen auszuüben nicht verfehlen könne, zu einer Erstreckung der für den Ausbau des letztern vertragsmäßig festgesetzten Frist Hand zu bieten die Gewogenheit haben. Zu unserm lebhaften Bedauern ist dieses Gesuch abschlägig beantwortet worden und es hat sich überdieß der Tit. Stadtrath von Schaffhausen bemüßigt gefunden, gegen die großh. badische und gegen unsere Bahnverwaltung wegen Nichteinhaltung des seiner Zeit für den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen vertraglich vereinbarten Vollendungstermines gerichtliche Klage zu erheben. Die betheiligten Bahnverwaltungen haben in Beantwortung dieser Klage die Erklärung abgegeben, daß sie im Laufe des gegenwärtigen Frühlings den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen in Angriff nehmen werden. Das Gericht hat die Bahnverwaltungen hiebei behaftet, und ihre Verpflichtung dahin näher präzisirt, daß die Inangriffnahme mit dem 1. Mai 1867 zu erfolgen habe. Wir hatten nicht unterlassen, die Pläne für den definitiven Oberbau, sowie für die definitiven Hochbauten des Bahnhofes Schaffhausen rechtzeitig ausarbeiten zu lassen und sie sofort nach erfolgter Vollendung der mitbetheiligten großh. badischen Eisenbahnverwaltung zum Zwecke der Einholung ihrer Zustimmung zu übermitteln. Es ist uns aber erst unter dem 28. März dieses Jahres gelungen, diese Zustimmung erhältlich zu machen. Schon am 29/30. März haben wir dann die Pläne der h. Regierung von Schaffhausen vorgelegt und sie ersucht, dieselben ihrerseits genehmigen und hierauf auch dem h. Bundesrathe zur Einholung seiner Gutheißung, soweit es nach Mitgabe der bestehenden Verträge einer solchen bedarf, vorlegen zu wollen.

Noch erübrigt uns, zu Ihrer Kenntniß zu bringen, daß im Laufe des Berichtsjahres in Erfüllung vertragsgemäß übernommener Verpflichtungen theils die der hintern Seite des Bahnhofes entlang führende Straße in besten Stand gestellt, theils ein den Bahnhof zwischen der Bogenthurmstraße und dem Mühlethal überschreitender eiserner Fußsteg zur Ausführung gebracht worden ist, in Folge wessen dann die an dieser Stelle über den Bahnhof hinführende Straße, durch deren Fortbestand die öffentliche Sicherheit gefährdet worden wäre, aufgehoben werden konnte. Es sind diese Bauten auf gemeinschaftliche Kosten der beiden bei dem Bahnhofe Schaffhausen betheiligten Bahnverwaltungen ausgeführt worden.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn sind im Berichtsjahre noch zahlreiche weitere Schuppen für Unterbringung von Getreide, welches zur Lagerung zu gelangen bestimmt ist, erstellt worden. Es ist nunmehr dort außer der Grundfläche des Kornhauses eine weitere Fläche von 110,000 Quadratfuß mit provisorischen Kornschuppen überbaut.

Die Pfähle, auf welchen das Kornhaus und der Güterschuppen in Romanshorn fundirt worden waren, hatten im Laufe der Zeit Schaden genommen. In Folge dessen erschien ein Unterfangen dieser Gebäude als ein Gebot der Nothwendigkeit. Es wurden deßhalb die Pfähle einige Fuß unter der Bodenoberfläche abgeschnitten, eine Betonschichte als Fundamentverstärkung eingebracht und die Gebäude mit soliden Steinsockeln untermauert.

Auf den Stationen Schlieren, Dietikon, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil wurde im Laufe des Berichtsjahres mit dem Baue von definitiven Stationsgebäuden begonnen. Die Bauarbeiten wurden im Frühjahre nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung an Unternehmer vergeben und dergestalt gefördert, daß mit Anfang November die sämmtlichen Gebäude unter Dach waren. Auf den Stationen Schlieren, Wallisellen und Amrisweil mußten zur Entfernung des Grundwassers aus den Kellerräumen Ableitungsdohlen auf bedeutende Längen erstellt werden. Diese Arbeiten wurden in Regie ausgeführt. In Dietikon und in Wallisellen sind überdieß in Anbetracht der an diesen beiden Orten zu Tage getretenen Zunahme des Verkehres die Stationsplätze bedeutend erweitert und die Geleiseanlagen vervollständigt worden.

Die Station Brugg bedarf einer erheblichen Erweiterung und überdieß ist auf derselben nunmehr das definitive Stationsgebäude zur Ausführung zu bringen. Die Pläne für diese Bauten wurden im Laufe des Berichtsjahres ausgearbeitet und es sind die erforderlichen Einleitungen getroffen, um dieselben unverweilt in's Werk setzen zu können.

Auf den Stationen Islikon, Frauenfeld, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil wurden die Rampen an den Güterschuppen in der Weise umgebaut, daß das Rampengeleise, welches früher als Stumpengeleise auf die Rampe zulief, nun als durchgehendes Dienstgeleise an der Rampe vorbeiführt. Diese Anlage erhöht die Manövrirfähigkeit auf den betreffenden Stationen. Sie bietet ferner größere Sicherheit für den Betrieb insofern dar, als sie das Anrennen der Bahnzüge an die Stirne der Rampe, welches durch eine unrichtige Stellung der Weiche des Rampengeleises herbeigeführt werden könnte, ausschließt. Endlich ist sie auch für das die Bahn benutzende Publikum ungefährlicher, weil die Rampenmauern von den Dienstgeleisen entfernt sind, so daß die Passagiere beim Ein- und Aussteigen nicht mehr zwischen die Bahnzüge und Rampenmauern eingeklemmt werden können. Auch in Wiesendangen, Felben und Erlen sind die Rampenmauern von den Dienstgeleisen entfernt worden, ohne daß jedoch die letztern auf diesen Stationen verlängert worden wären.

Wir glauben hier noch erwähnen zu sollen, daß wir im November des Berichtsjahres das Einfahrtsgeleise des Bahndammes im Hard (bei Zürich), welches sich in einem Gefälle von 12 ‰ und in einer Curve von 1,200′ Radius befindet, auf eine Länge von ungefähr 2,000′ mit eisernen Schwellen (Zores-Eisen) versehen ließen. Es geschah dieß, um uns auf dem Wege eigener Erfahrung ein sicheres Urtheil über den Werth dieses Oberbausystemes zu bilden.

Die Schiffe unserer Unternehmung schließlich noch anlangend haben wir zu melden, daß das gemäß unserm letzten Berichte am Ende des Jahres 1865 bestellte neue Schleppboot „Romanshorn" im verflossenen Jahre abgeliefert und von uns in Dienst genommen worden ist. Diese Vermehrung unserer Schleppboote kam uns um so mehr zu Statten, als wir, um den Anforderungen des Verkehres zu genügen, auch noch gewöhnliche Schiffe in vorübergehende Miethe zu nehmen genöthigt waren.

Die Dampf- und Schleppboote unserer Gesellschaft erheischten im Berichtsjahre keine umfassenden Reparaturen. Es wurden deßhalb die sämmtlichen Unterhaltungskosten dieser Fahrzeuge der Betriebsrechnung belastet und nicht aus dem Reservefond geschöpft.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes wurden in der ordentlichen Generalversammlung des Berichtsjahres an die Stelle des sel. Herrn Oberstlieutenant von Muralt-Stockar Herr Schultheß-Meiß, Banquier von Zürich, und an die Stelle der Herren Stadtpräsident Ammann von Schaffhausen und Schulrathspräsident Kappeler von Frauenfeld, welche ihren Austritt erklärt hatten, die Herren Regierungspräsident Hallauer von Trasadingen (Kanton Schaffhausen) und Leumann-Schwank, Fabrikant von Mattweil (Kanton Thurgau), gewählt.

Die Direktion behandelte in 129 Sitzungen 3,282 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 16 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1866 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 20. April 1867.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1866;

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

vom Jahre 1866;

III. Bilanz auf 31. Dezember 1866

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1866.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,211,438	14				
II. Gepäcktransport	116,113	76				
III. Pferde- und Viehtransport	117,467	56				
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen	4,284	24				
V. Gütertransport	3,463,252	69	5,912,556	39		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	85,018	41				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	23,637	54				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	35,714	49				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzerner Bahn	48,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensberger Bahn	4,484	03				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	107,658	95				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	88,488	09				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	2,258	06				
IX. Verschiedenes	38,391	68	433,651	25		
					6,346,207	64
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1865	.	.	.	.	151,336	09
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**6,497,543**	**73**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1866.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	85,512	66		
2. Reiseauslagen	.	.	1,489	85		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	5,919	60		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	19,591	79		
5. Porti	.	.	2,346	13		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	32	75		
					114,892	78
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	393,378	67		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	4,025	91		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	15,063	10		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	28,422	57		
5. „ der Kunstbauten	.	.	16,261	06		
6. „ des Oberbaues	.	.	220,985	73		
7. „ der Einfriedungen, Barrieren 2c.	.	.	13,539	11		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	11,049	49		
9. „ der Gebäude	.	.	68,310	86		
10. „ des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter 2c.	.	.	18,855	66		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	1,554	49		
					791,446	65
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	174,658	29				
b) Bekleidung derselben	4,820	72				
c) Büreaukosten	11,814	04				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux	28,422	21				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	40,963	65				
			260,678	91		
Uebertrag	.	.	260,678	91	906,339	43

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	260,678	91	906,339	43
2. Personen-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gepäckträger	75,684	90				
b) Bekleidung derselben	2,439	81				
c) Druckkosten	12,378	72				
d) Ersatzleistungen	52	35				
			90,555	78		
3. Güter-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter ꝛc.	467,484	03				
b) Bekleidung derselben	3,406	71				
c) Druckkosten	16,229	20				
d) Ersatzleistungen	1,751	63				
e) Assekuranz der Güter	13,352	80				
			502,224	37		
					853,459	06
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	13,944	57				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	5,204	56				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	737	70				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	39,669	71				
			59,556	54		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	234,701	17				
b) Bekleidung derselben	14,341	69				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	307,113	37				
d) Oel und Schmiere für die Wagen	3,700	57				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	9,086	43				
f) Assekuranz der Wagen	3,807	40				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	16,229	28				
			588,979	91		
Uebertrag .	.	.	648,536	45	1,759,798	49

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1866.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	648,536	45	1,759,798	49
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	257,507	20				
b) Bekleidung desselben	927	57				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	142	95				
d) Brennmaterial	317,609	22				
e) Schmiermaterial	24,369	62				
f) Putzmaterial	7,500	62				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen	13,711	65				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	181,139	21				
i) Assekuranz der Lokomotiven	2,489	65				
			805,397	69		
					1,453,934	14
V. Bahntelegraphie	.	.	.	.	16,662	37
VI. Verschiedenes	.	.	.	.	40,443	83
Summa .	.	.	.	.	3,270,838	83
Hievon ab:						
Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betragend .	.	.	.	.	604,008	12
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	2,666,830	71
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	1,376,728	55
C. **Einlage in den Reservefond** (3 % des Reinertrages) .	.	.	.	.	114,921	39
D. **Dividende für die Aktien**	.	.	.	.	2,296,640	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1867 .	.	.	.	.	42,423	08
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**6,497,543**	**73**

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Saldo der Rechnung vom Jahre 1865	5,801,869	10
Einzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 3 Millionen Franken	1,235,878	50
Summa . .	**7,037,747**	**60**

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1866.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen	.	.	1,657	50		
Provisionen und Coursvergütungen	.	.	83,000	—		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	3,949	87		
Gehalte des Administrations-Personals	.	.	4,693	78		
Reiseauslagen	.	.	165	55		
Postporti und Kommissionskosten	.	.	752	11		
Druck- und Insertionskosten	.	.	779	16		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung	.	.	654	15		
Büreaukosten	.	.	742	63		
Bibliothek und Zeitungen	.	.	186	85		
Verschiedenes	.	.	91	52		
					96,673	12
Technisches Centralbüreau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	19,171	57		
Inventarstücke	.	.	180	55		
Materialien	.	.	544	90		
Verschiedenes	.	.	767	08		
					20,664	10
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	102	19		
Entschädigungen	.	.	42,840	36		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	1,890	23		
Verschiedenes	.	.	—	—		
					44,832	78
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	59,832	48				
Inventarstücke	696	70				
Materialien	913	47				
Büreaukosten	1,497	47				
Verschiedenes	1,330	68				
			64,270	80		
Uebertrag	.	.	64,270	80	162,170	—

II. Rechnung über die Vollendung des Baues

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	64,270	80	162,170	—
Unterbau.						
Erdarbeiten	16,104	41				
Stützmauern	16,234	94				
Tunnels	174	81				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	56,576	37				
Wegbauten	5,469	21				
Uferbauten	—	—				
Bettung	5,233	23				
Verschiedenes	154	17	99,947	14		
Oberbau.						
Schwellen	25,945	27				
Schienen und deren Befestigungsmittel	68,028	19				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	45,740	90				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	6,610	71				
Verschiedenes	—	—	146,325	07		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	884,844	19				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c.	50,475	83				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c.	60,303	67				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	1,720	16				
Technische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes	43	—	997,386	85	1,307,929	86
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	—	—		
Wagen	.	.	192,210	72		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole	.	.	829	80		
„ „ Materialverwaltung	.	.	—	—		
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.	—	—		
„ „ „ Werkzeugmaschinen	.	.	993	75		
„ „ „ Werkzeuge und Requisiten	.	.	361	14		
„ „ Bahnhofverwaltungen	.	.	6,162	29		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	384	67		
Dampf- und Schleppboote	.	.	25,473	50	226,415	87
Total der Ausgaben	.	.	.	.	**1,696,515**	**73**

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1866.

	Fr.	Cts.
Rechnungs-Abschluß.		
Summa der Einnahmen	7,037,747	60
Summa der Ausgaben	1,696,515	73
Saldo auf neue Rechnung .	**5,341,231**	**87**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1865	.	.	53,824,080	90		
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnnetzes im Jahre 1866 laut Rechnung vom 31. Dezember 1866	.	.	1,696,515	73		
Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1866	.	.	.	.	55,520,596	63
Restirender Kapitalsaldo	.	.	.	.	5,341,231	87
Ausweis dieses Saldo:						
Aktiva.						
Werthpapiere	302,453	65				
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen) . . .	783,321	45				
Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.) .	246,945	13				
Liegenschaften-Konto	353,676	21				
Diverse Hauptbuch-Debitoren	128,345	09				
Ausgelooste und zurückbezahlte 3 % Obligationen . . .	490,525	—				
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	756,709	65				
			9,861,976	18		
Passiva.						
Diverse Hauptbuch-Kreditoren	1,224,134	92				
Betriebs-Konto der Nordostbahn (Saldo auf das Jahr 1867) .	42,423	08				
Betriebs-Konto Zürich-Zug-Luzern (Saldo auf das Jahr 1867) .	7,818	35				
Betriebs-Konto Bülach-Regensberg (Saldo auf das Jahr 1867)	1,920	96				
Reservefond der Nordostbahn	2,283,549	61				
Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern .	139,559	96				
Reservefond der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg .	29,309	—				
Saldo der Baurechnung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	792,028	43				
			4,520,744	31		
			5,341,231	87		
					60,861,828	**50**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1866.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktienkapital		.	.	28,708,000	—
Obligationen:					
3 %	ausgelooste . . . . . Fr. 490,525. —				
	noch nicht ausgelooste . . . . . „ 327,425. —	817,950	—		
4 %		12,100,000	—		
4½ %		8,000,000	—		
5 %		10,000,000	—		
Geleistete Einzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 3 Millionen d. d. 13. September 1865		1,235,878	50	32,153,828	50
		.	.	**60,861,828**	**50**

IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn

auf 31. Dezember 1866.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1865	2,170,175	76
Einnahme im Jahre 1866:		
3 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1866	114,921	39
Summa .	**2,285,097**	**15**
Ausgaben.		
Auszahlung eines Restguthabens für die in den Jahren 1862 und 1863 ausgeführte Umänderung des Dampfbootes „Stadt Schaffhausen" . . .	1,547	54
Saldo auf neue Rechnung	2,283,549	61
Summa .	**2,285,097**	**15**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Verkehrs und der Einnahmen“:

1. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.
2. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.
3. Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen.

1. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

a) Transport-Quantitäten.

	Personen.				Gepäck.	Vieh und Hunde.	Equipagen.	Güter.						
	Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.	Total.	Zentner.	Stück.	Stück.	Eilgut.	Klasse I.	Klasse II. u. III.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Total.
	Zahl.	Zahl.	Zahl.	Zahl.				Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Januar . .	191	30,965	99,646	130,802	6,849	5,551	11	20,560	67,028	160,001	200,914	41,973	269,920	760,396
Februar .	213	26,050	94,748	121,011	7,231	6,779	10	18,045	72,703	163,777	187,570	49,891	245,593	737,579
März . .	358	27,599	101,716	129,673	8,277	8,169	24	22,784	86,522	188,756	197,179	85,945	269,699	850,885
April . .	647	36,427	132,842	169,916	9,566	5,989	28	24,364	78,565	161,285	186,327	88,979	298,164	837,684
Mai . . .	1,213	44,403	161,192	206,808	11,447	6,619	57	20,858	78,724	164,857	232,875	82,971	338,833	919,118
Juni . . .	1,907	43,166	134,927	180,000	11,400	4,976	39	20,713	72,628	146,517	254,779	75,672	380,338	950,647
Juli . . .	3,256	50,196	158,343	211,795	15,467	4,658	37	26,590	73,726	147,895	190,158	66,426	385,189	889,984
August . .	3,984	51,235	151,128	206,347	16,835	6,685	35	20,972	93,592	179,684	224,315	52,083	413,226	983,872
September .	3,345	53,830	159,132	216,307	15,125	8,793	43	23,005	90,206	181,706	263,050	85,756	367,579	1,011,302
Oktober . .	1,770	51,580	150,846	204,196	13,862	4,988	26	31,413	91,736	212,428	273,657	172,661	353,697	1,135,592
November .	545	31,147	122,697	154,389	9,356	5,972	24	24,077	90,944	193,323	279,536	89,050	247,932	924,862
Dezember .	346	28,070	107,141	135,557	7,883	6,562	12	24,146	80,757	176,124	312,323	64,493	182,063	839,906
Total	17,775	474,668	1,574,358	2,066,801	133,298	75,741	346	277,527	977,131	2,076,353	2,802,683	955,900	3,752,233	10,841,827
Gegenüber 1865 mehr . .	—	—	—	—	—	5,776	—	31,869	120,406	280,942	823,249	51,197	2,547	1,310,210
weniger .	3,876	17,784	19,650	41,310	4,308	—	42	—	—	—	—	—	—	—

b) Einnahmen.

	Personen.		Gepäck.		Vieh und Hunde.		Equipagen.		Güter.		Mittelbare Betriebs-Einnahmen.		Total.		Brutto-Einnahme per Kilometer.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . .	123,374	58	5,415	60	9,151	77	138	—	249,606	52	.	.	387,686	47	2,178	01
Februar . .	119,713	13	5,943	39	9,404	09	103	75	240,576	73	.	.	375,741	09	2,110	90
März . .	133,646	19	6,874	62	11,753	84	331	23	271,539	64	.	.	424,145	52	2,382	84
April . .	184,809	60	8,585	42	9,671	17	398	30	260,794	95	.	.	464,259	44	2,608	20
Mai . . .	215,979	60	10,588	38	10,956	06	590	61	282,266	74	.	.	520,381	39	2,923	49
Juni . . .	191,634	20	10,525	90	8,664	20	297	05	278,965	27	.	.	490,086	62	2,753	30
Juli . . .	236,294	31	13,056	21	7,919	01	671	05	266,674	27	.	.	524,614	85	2,947	27
August . .	243,235	97	14,475	30	10,440	26	299	58	304,513	52	.	.	572,964	63	3,218	90
September .	257,285	78	13,700	97	13,014	55	696	76	321,312	95	.	.	606,011	01	3,404	56
Oktober . .	231,123	60	12,751	51	6,582	26	429	65	355,670	71	.	.	606,557	73	3,407	63
November .	147,513	73	7,730	81	9,687	77	203	03	318,417	24	.	.	483,552	58	2,716	59
Dezember .	126,827	45	6,465	65	10,222	58	125	23	312,914	15	.	.	456,555	06	2,564	92
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	433,651	25	433,651	25	2,436	24
Total	2,211,438	14	116,113	76	117,467	56	4,284	24	3,463,252	69	433,651	25	6,346,207	64	35,652	85
Gegenüber 1865 mehr . .	—	—	—	—	15,308	32	—	—	508,335	80	—	—	235,847	—	1,324	98
weniger .	203,451	24	5,804	—	—	—	1,546	06	—	—	76,995	82	—	—	—	—

2. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahme.		Gegenüber 1865.		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt.	Empfang.	Total.			Personen.	Güter.	Personenzahl.	Gütergewicht.
	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Cts.	Anzahl.	Zentner.		
Romanshorn	32,255	2,668	2,812	1,934,437	229,927	2,164,364	1,101,578	79	— 1,620	+ 721,601	11	2
Amriswei l	18,364	438	2,459	28,936	103,579	132,515	46,779	12	+ 496	+ 46,220	19	12
Erlen	10,359	190	917	17,921	20,485	38,406	21,755	15	— 334	+ 712	29	24
Sulgen	11,859	409	480	22,190	50,528	72,718	28,446	72	+ 231	+ 26,032	27	19
Bürglen	10,257	116	801	28,775	76,111	104,886	28,774	97	+ 1,146	+ 27,374	30	16
Weinfelden	26,475	943	2,957	35,062	45,012	80,074	58,100	10	+ 3,095	+ 9,803	14	17
Märstetten	14,467	286	984	21,709	54,784	76,493	31,335	67	+ 483	+ 20,374	22	18
Müllheim	16,476	312	722	33,772	27,514	61,286	27,126	77	+ 1,293	+ 12,916	21	21
Felben	8,261	108	456	19,312	16,217	35,529	12,675	90	— 578	— 22,727	35	28
Frauenfeld	64,757	2,474	1,474	84,195	220,627	304,822	144,350	07	+ 2,565	— 7,112	4	5
Islikon	11,773	172	458	5,826	22,036	27,862	11,698	28	+ 885	+ 3,756	28	30
Wiesendangen	8,835	95	240	2,134	11,129	13,263	7,145	22	— 647	+ 3,334	33	35
Winterthur	156,496	7,718	9,039	246,344	830,125	1,076,469	699,424	90	— 1,688	— 36,079	2	3
Hettlingen	3,003	172	347	838	1,778	2,616	3,366	10	— 918	— 1,104	39	39
Henggart	5,630	144	304	2,947	2,727	5,674	5,971	07	— 641	— 102	38	38
Andelfingen	21,031	640	1,998	29,530	26,278	55,808	37,963	04	— 2,123	— 2,355	17	22
Marthalen	9,281	356	426	20,419	24,930	45,349	17,273	09	— 721	+ 5,736	32	23
Dachsen	13,364	664	68	3,843	3,155	6,998	17,863	67	— 4,229	+ 621	23	36
Schaffhausen	54,192	4,952	4,775	343,650	218,949	562,599	317,798	27	— 36,818	— 88,398	7	4
Kemptthal	8,573	305	163	10,367	51,472	61,839	7,726	26	+ 205	— 21,316	34	20
Effretikon	22,879	244	3,963	11,327	14,895	26,222	23,318	62	— 715	+ 2,437	15	31
Dietlikon	12,429	90	303	3,157	11,950	15,107	8,055	18	+ 8,999	+ 12,440	25	33
Wallisellen	20,981	376	1,183	7,818	28,535	36,353	23,599	75	— 4,990	+ 10,046	18	27
Oerlikon	33,646	319	233	42,026	84,336	126,362	26,340	93	— 2,190	— 29,686	10	13
Zürich	622,812	43,704	7,171	988,540	3,471,795	4,460,335	2,252,221	33	+ 2,479	+ 259,019	1	1
Altstetten	28,117	171	27	4,624	10,230	14,854	25,112	09	— 740	— 44,770	13	34
Schlieren	22,243	338	150	7,632	21,755	29,387	14,031	42	+ 143	+ 13,712	16	29
Dietikon	35,785	1,360	227	29,325	90,066	119,391	42,318	89	+ 2,624	+ 43,274	9	14
Killwangen	12,312	295	80	2,999	3,100	6,099	8,765	33	+ 1,637	— 3,287	26	37
Baden	97,552	6,146	1,077	79,449	129,174	208,623	159,346	82	— 9,660	— 33,962	3	9
Turgi	31,161	834	810	63,371	74,240	137,611	48,676	09	+ 1,389	— 39,713	12	11
Siggenthal	10,176	371	82	149,117	19,633	168,750	30,487	24	+ 721	— 13,116	31	10
Döttingen	13,087	347	516	13,814	12,029	25,843	17,826	44	— 241	+ 3,090	24	32
Koblenz	6,196	311	1,196	76,220	39,790	116,010	34,333	34	+ 764	+ 15,272	37	15
Brugg	56,609	1,985	2,371	109,491	116,625	226,116	91,416	98	+ 2,860	— 12,791	6	6
Schinznach	17,380	891	91	27,505	10,776	38,281	20,334	67	— 1,334	+ 20,760	20	25
Wildegg	41,466	2,095	1,041	65,382	157,528	222,910	80,859	92	+ 1,610	+ 13,187	8	7
Ruppersweil	7,165	92	103	11,058	26,120	37,178	10,070	56	— 50	+ 8,168	36	26
Aarau	63,687	10,563	1,481	78,263	132,822	211,085	368,287	63	+ 1,029	— 33,695	5	8
Fremde Bahnen	405,410	39,604	21,756	6,178,502	4,349,065	10,527,567	—	—	— 5,727	+1,730,749		
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	433,651	25				
Total	2,066,801	133,298	75,741	10,841,827	10,841,827	—	6,346,207	64				

3. Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Von der Nordostbahn.		Nach der Nordostbahn.		Total.		Gegenüber 1865.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	76,072	306,611	71,038	375,725	147,110	682,336	— 18,488	+162,232
Bülach-Regensberg	50,705	36,998	49,915	97,425	100,620	134,423	+ 21,840	+ 46,885
Vereinigte Schweizerbahnen	128,911	598,902	134,951	482,345	263,862	1,081,247	+ 192	+ 19,286
Schweizer. Centralbahn u. rückw. liegende Bahnen	78,403	1,339,162	78,154	2,424,755	156,557	3,763,917	— 16,686	+621,178
Gr. bad. Staatsbahn " " " "	35,978	142,913	37,934	713,961	73,912	856,874	+ 2,554	+115,719
K. württemberg. Staatsbahn	4,599	12,174	3,955	56,171	8,554	68,345*	+ 201	— 3,249
K. bayer. "	1,748	38,370	1,727	154,185	3,475	192,555*	— 497	+ 15,002
Total	376,416	2,475,130	377,674	4,304,567	754,090	6,779,697		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen.		Nach den Verein. Schweizerbahnen.					
Zürich-Zug-Luzern	2,082	33,811	2,094	43,541	4,176	77,352	— 543	+ 17,529
Bülach-Regensberg	1,288	12,557	964	19,140	2,252	31,697	+ 620	+ 17,823
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	9,116	229,302	6,493	1,110,330	15,609	1,339,632	+ 465	+267,442
Vereinigte Schweizerbahnen	1,480	5,228	1,428	3,965	2,908	9,193	+ 294	— 12,339
Gr. bad. Staatsbahn u. rückw. liegende Bahnen	392	15,196	502	64,193	894	79,389	— 100	+ 29,960
K. bayer. " " " " "	—	2,822	—	3,060	—	5,882	—	+ 420
	Von der k. württ. Bahn.		Nach der k. württ. Bahn.					
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	61	5,100	49	34,353	110	39,453	— 3	— 115
Zürich-Zug-Luzern	74	—	19	—	93	—	— 61	—
	Von der k. bayer. Bahn.		Nach der k. bayer. Bahn.					
Zürich-Zug-Luzern	219	5,810	94	28,462	313	34,272	— 108	+ 15,840
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	171	30,616	330	147,703	501	178,319	— 179	+ 3,489
	Von Zürich-Zug-Luzern.		Nach Zürich-Zug-Luzern.					
Bülach-Regensberg	109	519	155	1,545	264	2,064	— 450	+ 75
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	123	2,249	83	3,478	206	5,727	— 63	+ 518
Gr. bad. Bahn und rückwärts liegende Bahnen	237	22,028	273	40,863	510	62,891	+ 510	+ 33,015
	Von Bülach-Regensberg.		Nach Bülach-Regensberg.					
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	—	2,259	—	4,362	—	6,621	—	+ 2,422
Gr. bad. Bahn und rückwärts liegende Bahnen	—	927	—	516	—	1,443	—	+ 769
Total	15,352	368,424	12,484	1,505,511	27,836	1,873,935		
Gesammt-Total	391,768	2,843,554	390,158	5,810,078	781,926	8,653,632		

Beilage II.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

a) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.

b) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Personenwagen.

c) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.

a. Stand und Leistung der Lokomotiven und deren Unterhaltungskosten.

1. Stand und Leistung.

Fortlaufende Nummer.	Bezeichnung der Lokomotiven.	Zahl der Lokomotiven.	Zahl der Anzeigungen.	Zurückgelegte Wegstrecke: mit Schnellzügen.	mit Personenzügen.	mit Güterzügen.	mit Materialtransport.	im Vorspanndienst.	leer.
				Kilometer.					
1	A. Schnellzugs-Lokomotiven	10	2,058	158,666	231,842	—	723	—	1,561
2	B. Personenzugs-Lokomotiven	18	3,332	64,561	334,243	34,021	13,013	29,645	39,622
3	C. Güterzugs-Lokomotiven	13	2,757	—	—	393,486	19	—	497
4	D. Lokomotiven für die Bülach-Regensberger-Bahn	3	730	—	67,322	—	2,874	—	181
5	Summa	44	8,877	223,227	633,407	427,507	16,629	29,645	41,861
6	E. Lokomotiven für den Rangirdienst in Zürich	5	—	—	—	—	—	—	130,898

Fortlaufende Nummer.	Zurückgelegte Wegstrecke: im täglichen Gesammtdurchschnitt.	Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Sommerdienst.	Winterdienst.	Anzahl der zurückgelegten Lok.-Kilometer.	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Züge der Bülach-Regensberger Bahn.	Beförderte Wagenachsenkilometer.	Fortlaufende Nummer.
	Kilometer.				Wagenachsen.					
1	1,076.2	227.6	190.4	392,792	12.20	23.67	—	—	7,479,747	1
2	1,411.2	240.3	232.0	515,105	12.20	24.21	—	—	10,736,419	2
3	1,079.5	167.3	128.1	394,002	—	—	46.70	—	18,400,512	3
4	192.8	94.0	95.0	70,377	—	—	—	10.33	726,740	4
5	3,759.7	196.0	175.0	1,372,276	—	27.21		—	37,343,418	5
6	358.6	—	—	—	—	—	—	—	—	6

Die durchschnittlich beförderte Achsenzahl beträgt bei Nr. 1 Serie A. 19.11, bei Nr. 2 Serie B. 22.56.

2. Unterhaltungskosten.

Fortlaufende Nummer.	Brennmaterial. Verbrauch (Steinkohlen, inklusive 19,584 Kubikfuß Holz, 1 Kubikfuß Holz gleich 10 Pfd. Steinkohlen): im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	Kosten: im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	Schmier- und Oel Verbrauch: im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.
	Pfund.	Pfund.	Franken.	Centimes.	Pfund.	Pfund.
7	Lokomotiven A. 4,727,880	12.0366	68,686.78	17.4868	12,273	0.0312
8	„ B. 7,657,500	14.8659	111,248.34	21.5972	15,846	0.0307
9	„ C. 7,681,780	19.4815	111,601.05	28.3249	15,077	0.0382
10	„ D. 592,680	8.4215	8,610.60	12.2349	2,160	0.0306
11	Total 20,659,840	15.0552	300,146.77	21.8722	45,356	0.0330
12	Lokomotiven E. 1,201,980	—	17,462.45	—	3,289	—

Fortlaufende Nummer.	Putzmaterial und Talg.) Kosten: im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender: im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	per Achsenkilometer.	Fortlaufende Nummer.
	Franken.	Centimes.	Franken.	Centimes.	Franken.	Centimes.	Centimes.	
7	7,756.53	1.9746	26,761.76	6.8132	103,205.07	26.2746	1.3797	7
8	10,014.67	1.9442	39,987.52	7.7630	161,250.53	31.3044	1.5019	8
9	9,528.66	2.4184	34,793.69	8.8308	155,923.40	39.5741	0.8474	9
10	1,365.12	1.9397	1,240.39	1.7624	11,216.11	15.9370	1.5433	10
11	28,664.98	2.0888	*102,783.36	7.4899	431,595.11	31.4510	1.1557	11
12	2,078.66	—	2,375.63	—	21,916.74	für jeden Tag Fr. 60.05		12

* Die in den früheren Geschäftsberichten aufgeführten Kosten für allgemeine Reparaturen und Bandagen sind pro Betriebsjahr auf die einzelnen Serien vertheilt.

b. Stand und Leistung der Personenwagen und deren Unterhaltungskosten.

1. Stand und Leistung.

Betriebsjahr.	Anzahl der Wagen.	Anzahl der Achsen.	Sitzplätze der Wagen				Achsenkilometer wurden durchlaufen			
			im Einzelnen			im Ganzen.	auf der Nordostbahn in Schnellzügen, Personen- und gemischten Zügen.	auf fremden Bahnen.	im Ganzen.	von fremden Wagen auf der Nordostbahn.
			I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.					
		Stück.					Achsenkilometer.			
1866	199	540	492	2,878	5,424	8,794	9,942,020	1,083,095	11,025,115	1,340,432

Jede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert:					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt in Prozenten.	Die Einnahme aus dem Personenverkehr, exklusive Gepäck, betrug:
	an Personengewicht. (Die Person zu 1½ Zentner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen.	Bruttolast				
			im Ganzen.	für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Achsenkilometer.		
Kilometer.	Zentner-Kilometer.						
18,442	81,177,195	731,966,840	813,144,035	3,080,091	72.072	29.32	2,211,438.14

2. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr.	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials.				Kosten des Putzen.			
				Material.			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn.	Material.		Ausgaben für Arbeitslohn.	Kostenbetreffniß per Achsenkilometer.
	im Ganzen.	per Achsenkilometer.	in Prozenten der Einnahme.	Schmiere.	Oel.	Total.					
		per Achsenkilometer.						per Achsenkilometer.			
		Centimes.		Pfund.			Franken.	Schmiere.	Kosten.	Putzwolle.	Seife.
								Loth.	Centimes.	Pfund.		Franken.	Centimes.
1866	86,133.20	0.781	3.895	186	1,036	1,222	4,542.42	0.00523	0.01743	348	10	8,165.72	0.07238

c. Stand und Leistung der Gepäck- und Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

1. Stand und Leistung.

Betriebsjahr.	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige.	Anzahl: Gepäckwagen vierräderige.	Anzahl: Güterwagen achträdrige.	Anzahl: Güterwagen vierräderige.	Anzahl: Totalzahl der Wagen.	Anzahl: Totalzahl der Achsen.	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen. (Zentner.)	Eigengewicht der Wagen per Achse. (Zentner.)	Maximaltragkraft per Achse. (Zentner.)	Achsenkilometer wurden zurückgelegt: auf der Nordostbahn: Von den Gepäck-Wagen.	auf der Nordostbahn: Von den Güter-Wagen.	auf der Nordostbahn: im Ganzen.	auf fremden Bahnen: Von den Gepäck-Wagen.	auf fremden Bahnen: Von den Güter-Wagen.	auf fremden Bahnen: im Ganzen.
1866	22	12	16	745	795	1,666	149,640	52.69	100	4,057,708	11,888,538	15,946,246	379,507	9,155,320	9,534,827

Betriebsjahr.	Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt. (Achsenkilometer.)	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt. (Kilom.)	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert (Zentner-Kilometer.): Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: an Eigengewicht der Wagen.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Bruttolast: im Ganzen.	Bruttolast: für jeden Kilometer Bahnlänge.	Bruttolast: per Achsen-Kilometer.	In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast.	Die Wagen haben zurückgelegt (Achsenkilometer.): leer	Die Wagen haben zurückgelegt (Achsenkilometer.): beladen	Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug: (Franken.)
1866	9,299,406	15,295	709,505,674	1,357,156,017	2,066,661,691	7,828 264	79.301	32.43	12,047,225	13,198,427	3,701,118.25

2. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr.	Reparaturkosten: im Ganzen.	Reparaturkosten: per Achsenkilometer. (Centimes.)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahmen.	Kosten des Schmiermaterials: Schmiere. (Pfund.)	Kosten des Schmiermaterials: Oel. (Pfund.)
1866	131,533.02	0.516	3.554	745	4,139

Betriebsjahr.	Schmiermaterials: Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn. (Franken.)	Schmiermaterials: Betreffniß per Achsenkilometer: Schmiere. (Loth.)	Schmiermaterials: Betreffniß per Achsenkilometer: Ausgaben. (Centimes.)	Putzen: Ausgaben für Arbeitslohn. (Franken.)	Putzen: Kostenbetreffniß per Achsenkilometer. (Centimes.)
1866	1,966.97	0.00523	0.01743	411.28	0.00158

Die Reinigung der Güterwagen findet fast ausschließlich durch das Stations-Personal statt und wird dazu kein Material verwendet.