

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	15 (1867)
<b>Artikel:</b>	Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 20. April 1868 statt findende Generalversammlung der Aktionäre
<b>Autor:</b>	Escher, A.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730483">https://doi.org/10.5169/seals-730483</a>

### 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:** 08.01.2026

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

# fünfzehnter Geschäftsbericht

der

## Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

**den 30. April 1868**

Statt findende

### Generalversammlung der Aktionäre.





## Tit.

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren fünfzehnten, das Jahr 1867 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Der Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Rorschach konnte im Laufe des Berichtsjahres wegen Verumständungen, deren Beseitigung nicht im Bereiche unserer Macht lag, nur wenig gefördert werden. Während nämlich die Pläne für das Tracé der Bahn, soweit sich dieselbe auf dem Gebiete des Kantons Thurgau befindet, schon längst gutgeheissen sind, wurde dagegen der Plan für das Tracé der Bahnlinie in der St. Gallischen Gemeinde Steinach, welchen wir bereits am 13. November 1866 der h. Regierung von St. Gallen unterbreitet hatten, von der letztern erst vernüttelt Schreibens vom 22./28. Februar d. J. unter Verzichtleistung auf die längere Zeit beharrlich festgehaltene Forderung der Herstellung einer Station bei Steinach, beziehungswise der Verlegung der Station Horn genehmigt und ist das Bahntracé in der Gemarkung Rorschach bis zur Stunde noch nicht festgestellt. Der Plan über das letztere ist zwar der h. Regierung von St. Gallen ebenfalls schon unter dem 13. November 1866 übermittelt worden. Es bietet aber die Bestimmung des Bahntracé's auf dem Gebiete der Gemeinde Rorschach so große Schwierigkeiten dar, daß sie zu einer längern Korrespondenz und zu der Abhaltung verschiedener Konferenzen zwischen der h. Regierung von St. Gallen und der unterzeichneten Direktion Veranlassung gab. Die letzte derartige Konferenz, welcher auch eine Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen beiwohnte, fand am 13. Juni des Berichtsjahres statt. Die uns damals in Aussicht gestellte beförderliche Rückäußerung der h. Regierung von St. Gallen über einen modifizirten Plan, welchen wir ihr unter dem 18. Mai nach vorher erzielter Verständigung mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen unterbreitet hatten und welcher dann in der eben erwähnten Konferenz zum Gegenstande einläßlicher Verhandlungen gemacht wurde, erfolgte erst am 22./28. Februar d. J. Sie enthält Anstinen von so weit reichender finanzieller Tragweite, daß uns eine genaue Prüfung derselben als eine dringende Pflicht gegenüber unserer Gesellschaft erscheint. Wir sind mit dieser Prüfung, an welche sich der Natur der Sache nach auch Ver-

handlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anzuschließen haben, beschäftigt. Soweit das Tracé der Bahn von den h. Regierungen von Thurgau und St. Gallen genehmigt ist, haben wir auch für die Pläne über die in Folge des Eisenbahnbaues erforderlich werdenen Veränderungen an Straßen und Gewässern die hohheitliche Sanktion ausgewirkt, und ebenso ist die Expropriation überall da, wo das Tracé, sowie die Straßen- und Wasserübergänge festgestellt sind, entweder durchgeführt oder eingeleitet. In den Gemarkungen Romanshorn, Salmsach, Egnach und Arbon ist mit Vorbehalt weniger Fälle, welche vor das h. Bundesgericht gezogen wurden, die Expropriation zu Ende gebracht. In der Gemarkung Steinach ist sie nunmehr angehoben worden, nachdem das Tracé der auf dem Gebiete dieser Gemeinde befindlichen Abtheilung der Bahn unter dem 22./28. Februar abhin und die in derselben vorkommenden Straßen- und Wasserübergänge unter dem 9./12. März hohheitlich genehmigt worden sind. In der Gemarkung Horn endlich ist die Expropriation deshalb noch nicht eingeleitet worden, weil je nach der Wahl des Bahntracés in Rorschach die Richtung eines Theiles der Bahnslinie in der Gemeinde Horn sich so oder anders gestalten wird. Bei so bewandten Verhältnissen konnten nunmehr auch die Bedingnißheste und Voranschläge für die Ausführung des Unterbaues auf der von Romanshorn bis an die Grenze von Steinach und Horn reichenden Bahnstrecke zu gänzlichem Abschluß gebracht werden. Nachdem die technischen Vorarbeiten und die Expropriation für diese Bahnstrecke so weit gediehen sind, ist es nun möglich, auf derselben auch die Bauarbeiten selbst, welche seiner Zeit in Wahrnehmung der durch die Konzessionen hiefür festgesetzten Frist auf dem Gebiete der beiden beteiligten Kantone, soweit thunlich, in Angriff genommen worden sind, in ihrem ganzen Umfange wieder aufzunehmen und durchzuführen. Da aber die Bauarbeiten, deren Ausführung voraussichtlich am meisten Zeit in Anspruch nehmen wird, gerade in derjenigen Abtheilung der Romanshorn-Rorschacher Bahn, deren Tracé zur Zeit noch nicht festgestellt ist, vorkommen, so kann die Wiederaufnahme des Baues in der andern Abtheilung der Bahn Niemandem irgend welchen Nutzen bringen, während sie dagegen für unsere Gesellschaft einen nicht unerheblichen Zinsenverlust zur Folge hat. Wir haben nicht unterlassen, die h. Regierung von Thurgau, welche die Fortführung des Baues auf derjenigen Bahnstrecke, für welche das Tracé feststeht, bei uns anregte, auf dieses Verhältniß wiederholt aufmerksam zu machen. Zu unserm Bedauern geschah es ohne Erfolg, und wir sehen uns deshalb genöthigt, den Unterbau für die von Romanshorn bis zum Siegelhofe bei Horn reichende Bahnstrecke in zwei Bauuloosen zur Vergabe an Bauunternehmer öffentlich auszuschreiben.

Hinsichtlich des Ansuchens um Ertheilung einer Zwangskonzeßion für die Eisenbahnslinie Romanshorn-Konstanz, welches das Thurgauische Seethalkomite unter dem 25. November 1866 an den h. Bundesrath zu Handen der h. Bundesversammlung gerichtet hatte, brachten wir in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß, daß der h. Bundesrath sich zunächst veranlaßt gesehen habe, zur Erzielung einer Verständigung über die Aufhebung des der Nordostbahngesellschaft für jene Bahnslinie zustehenden Ausschlußrechtes Konferenzialverhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Verwaltung herbeizuführen.

Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des Tit. eidgenößischen Departementes des Innern gepflogen wurden, führten trotz der entgegenkommenden Haltung, welche wir bei denselben beobachtet, nicht zu dem gewünschten Ziele. Wir hatten uns in der am 11. April 1867 abgehaltenen Konferenz bereit erklärt, auf das uns vertraglich zugesicherte Ausschlußrecht zu verzichten, falls der Kanton Thurgau sich entweder mit einer Summe von Frkn. 250,000

bei der Unternehmung einer Gotthardbahn betheilige oder eine Subvention von circa Frkn. 300,000 an die Herstellung einer Trajektoriental zwischen dem thurgauischen Hafen Romanshorn auf der einen und den bayerischen und württembergischen Häfen Lindau und Friedrichshafen auf der andern Seite, sowie an die damit in Verbindung stehenden baulichen Veränderungen an dem Hafen in Romanshorn zustichere. Im Fernern hatten wir, ob der Kanton Thurgau sich für die eine oder die andere dieser beiden Leistungen erkläre, die Einräumung des Rechtes zum Ankaufe der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange verlangt, als der Nordostbahngesellschaft der Ausschluß dieser Linie konzessionsgemäß zugestichert worden. Dabei sollte es die Meinung haben, daß der Ankauf zu einem Preise zu erfolgen habe, welcher dem fünfundzwanzigfachen Werthe des durchschnittlichen Reinertrages der dem Zeitpunkte, in welchem der Ankauf erklärt wird, vorangegangenen Jahre gleichkomme, in keinem Falle aber weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen dürfe. Die h. Regierung von Thurgau erklärte aber mit Zuschrift vom 17. April dem Bundesrathe, daß sie sich wegen voraussichtlicher Erfolglosigkeit nicht dazu entschließen könne, diese Ausgleichungsvorschläge dem Grossen Rathe vorzulegen, daß sie deshalb den angebahnten Sühneverversuch als gescheitert betrachte und demgemäß das Begehrten stelle, daß wir nunmehr angehalten werden möchten, uns über das Zwangskonzessionsbegehrten vernehmen zu lassen. Dabei sprach die Regierung von Thurgau die Geneigtheit aus, sich zu einer Aktienbeteiligung herbeilassen, beziehungsweise weiter darüber unterhandeln zu wollen, wenn sich die Nordostbahngesellschaft zum Baue und Betriebe der Linie Romanshorn-Konstanz sollte verstehen können.

Der h. Bundesrat lud uns in Folge dessen mit Schreiben vom 24./26. April ein, „uns zunächst darüber auszusprechen, ob wir auf weitere Unterhandlungen auf der Grundlage selbststeigenen Baues und Betriebes der Linie Romanshorn-Konstanz gegen Aktienbeteiligung von Seite des Thurgau's einzutreten geneigt seien und „im Falle wir dies ablehnen sollten, über das Begehrten des Seethalkomite's selbst uns vernehmen zu lassen.“ Dieser Einladung folgeleistend richteten wir unter dem 16. Mai ein einlässliches Memorial an den h. Bundesrathe, in welchem wir „die Uebernahme des selbststeigenen Baues und Betriebes der Linie Romanshorn-Konstanz“ ablehnten und sodann, immerhin unter Aufrechthaltung unserer in der Konferenz vom 11. April gemachten Ausgleichungsvorschläge, nachwiesen, daß das Zwangskonzessionsbegehrten des Seethalkomite's als unbegründet erscheine. Wir stützten uns dabei auf nachfolgende Hauptfälle, welche wir in dem Memoriale weiter ausführten: 1. Kraft der Konzession für die Eisenbahn von Zürich nach Romanshorn liegt dem Kanton Thurgau gegenüber der Nordostbahngesellschaft die vertragliche Verpflichtung ob, „während 30 Jahren, 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“. 2. Dieser Konzessionsartikel ist von Bundeswegen genehmigt worden und besteht demnach in Kraft. Es hat die Bundesversammlung lediglich gegenüber demselben die Rechte vorbehalten, welche ihr in Art. 17 des Bundesseisenbahngesetzes eingeräumt sind. 3. Es kann nur der Art. 17 des Bundesseisenbahngesetzes angerufen werden, wenn die Konzession für die Konstanz-Romanshorner Linie durch die Einwirkung des Bundes erhältlich gemacht werden will. Namentlich ist auch die Behauptung, daß der Bund auf dem Wege der Delegation in den Stand gezeigt worden sei, die fragliche Konzession zu ertheilen, unhaltbar. 4. Damit der Art. 17 des Bundesseisenbahngesetzes in dem vorliegenden Falle zur Anwendung kommen könne, muß 1) die Linie Konstanz-Romanshorn „eine im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegende Eisenbahn“ sein und 2) die „Weigerung“ des Kantons Thurgau vorliegen, die „Bewilligung zur Errichtung“ jener Eisenbahn zu ertheilen. 5. Ob die erste dieser beiden Bedingungen als erfüllt zu betrachten sei, erscheint zwar

mehr als zweifelhaft: es wird aber die Entscheidung hierüber der Würdigung der hohen Bundesbehörden, welche der Natur der Sache nach eine allseitigere und unbefangenere sein wird, als diejenige der Nordostbahngesellschaft, überlassen. 6. Die zweite Bedingung, daß der Kanton Thurgau sich weigere, die Bewilligung zur Errichtung der Konstanz-Romanshorner Bahn zu ertheilen, ist in der That und Wahrheit nicht erfüllt. Der Kanton Thurgau erklärt nämlich, daß er die Konzession für diese Bahn nur darum nicht verleihe, weil ihm dies durch den mit der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag untersagt sei. Die letztere Gesellschaft erklärt sich aber bereit, den Kanton Thurgau von diesem Vertrage gegen Zusicherung einer Gegenleistung zu entbinden, welche ihrem Maße nach als billig und ihrer Natur nach als angemessen anerkannt werden muß und auch anerkannt worden ist. 7. Bei so gestalteter Aktenlage hätte eine Zwangskonzession nicht mehr die Bedeutung, den Bau der Eisenbahn Konstanz-Romanshorn im Interesse der Erleichterung oder der Freiheit des öffentlichen Verkehrs möglich zu machen, sondern sie würde nur dazu dienen, den Kanton Thurgau von Bundeswegen in den Stand zu setzen, sich der Erfüllung einer von ihm übernommenen Verpflichtung unentgeltlich entziehen zu können. 8. Angesichts dieser Situation erscheint die Ertheilung einer Zwangskonzession für die Eisenbahlinie Konstanz-Romanshorn sowohl vom Standpunkte des Rechtes als von demjenigen der Würde des Bundes aus unzulässig. — Der h. Bundesrath hinterbrachte nun mit Botschaft vom 24. Juni der h. Bundesversammlung die nachfolgenden, das Zwangskonzessionsbegehren des Seethal-Komite's betreffenden Anträge: „Art. 1. In das vom Seethal-Komite „gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten. Art. 2. Für den Fall, daß der Kanton Thurgau sich mit der Nordostbahngesellschaft vereinbaren und in Folge dessen in nächster Zeit mit dem Konzessionsgesuch für die fragliche Linie einlangen sollte, ist der Bundesrath ermächtigt, Namens des Bundes demselben im Sinne der Beschlüsse, welche die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen. Art. 3. . . Art. 4. Für den Fall, daß eine Beseitigung des Hindernisses auf dem Wege der Verständigung „nicht erzielt werden sollte, wird der Bundesrath der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung weiteren „Bericht und Antrag vorlegen“. In der diese Anträge begleitenden Botschaft anerkannte der h. Bundesrath ausdrücklich, daß die Ausgleichungsvorschläge, welche wir in der Konferenz vom 11. April gemacht, „den Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens an sich tragen“. — Der h. Ständerath faßte am 12. Juli folgenden Besluß: „In das vom Seethal-Komite. gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten; dagegen der Bundesrath eingeladen, mit dem Großherzogthum Baden über die Anschlußverhältnisse zu unterhandeln, sachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Vertrag abzuschließen und, unter Vorlage dieses Vertrages, Anträge darüber zu stellen, ob dem Zwangskonzessionsbegehren des Seethal-Komite's zu entsprechen sei oder nicht. Der Bundesrath wird eingeladen, jedenfalls in der nächsten Dezember-Session der Bundesversammlung Bericht über den Stand der Sache vorzulegen“. — Die von dem Nationalrath in Sachen niedergesetzte Kommission hinterbrachte mit Bericht vom 18./20. Juli den einmütigen Vorschlag, dem Antrage des Bundesrathes beizupflichten. Als aber der Nationalrath am 20. Juli in die Behandlung dieses Gegenstandes eintreten wollte, wurde ein Gesuch des Seethal-Komite's vorgelegt, welches dahin ging, es möchte die Berathung des von ihm gestellten Zwangskonzessionsbegehrens verschoben werden, da Aussicht zu einer gütlichen Verständigung vorhanden sei. Wiederholte diesfalls in vertraulicher Weise an uns gerichtete Anfragen und Anstalten hatten wir nämlich dahin beantwortet, daß wir die in der Konferenz vom 11. April von uns gemachten Ausgleichungsvorschläge fortwährend festhalten und uns auch zu einer Ermäßigung unserer in diesen Vorschlägen enthaltenen Forderungen bereit finden lassen werden, falls, wie es den Anschein habe, eine Verständigung sonst

nicht erreichbar sei. Wir glaubten gerade deshalb um so eher in solcher Weise noch weiter entgegenkommen zu dürfen, weil schon unsere anfänglichen Anerbietungen allseitig als billig und würdig anerkannt worden waren. Der Nationalrath entsprach dem Verschiebungsgesuche des Seethal-Komite's.

Am 7. Oktober fasste dann der h. Große Rath von Thurgau folgenden Beschlüsse: „1. Der Regierungsrath ist eingeladen, auf gestelltes Begehrn mit dem Seethalkomite, beziehungsweise mit der großherzoglich badischen Regierung betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn - nach Konstanz (thurgauische Grenze) sowie, unter Mitwirkung des Bundesrathes, über die hiebei in Betracht kommenden Anschlußfragen in Unterhandlungen einzutreten und dem Großen Rathen den Entwurf einer Konzessionsakte zur Schlussberathung vorzulegen, in der Meinung und Bedingung, daß eine demgemäß ertheilte Konzession erst in Wirksamkeit treten soll, nachdem a) das der schweizerischen Nordostbahngesellschaft zustehende Ausschlußrecht auf dem Wege der Verständigung oder durch den Entscheid der zuständigen Behörde gehoben, und b) betreffend die Anschlußverhältnisse eine definitive Vereinbarung zwischen den beteiligten Staaten abgeschlossen sein wird. 2. Der Regierungsrath ist im Weitern eingeladen, sofern es von der einen oder andern Seite gewünscht wird, unter Beiziehung eines Vertreters des Seethalkomite's, die Unterhandlungen über die Auslösung des mehr erwähnten Ausschlußrechtes mit der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft wieder aufzunehmen, in dem Sinne, daß zwar für die Erfüllung der diesfälligen Vertragsbestimmungen gegenüber der Nordostbahngesellschaft der Kanton die Gewähr übernehme, dadurch aber dem nach Artikel 3 vorbehaltenen freien Entscheidungsrecht des Großen Rethes in keinerlei Weise vorgegriffen sein soll. 3. In der Voraussetzung eines annehmbaren Ergebnisses der Unterhandlungen betreffend die Ertheilung der Konzession für die Eisenbahn Romanshorn-Konstanz und die Anschlußverhältnisse an die großherzoglich badische Eisenbahn erklärt sich der Große Rath bereit, sich bei der Auslösungssumme an die Direktion der Nordostbahn finanziell zu beteiligen. Betreffend die Größe und die Form dieser Beteiligung (ob in der Form der Aktienzeichnung oder in der einfachen Uebernahme einer Quote der Auslösungssumme) behält sich der Große Rath den Entscheid bis zur Vorlage der mit dem Seethalkomite respektive der großherzoglich badischen Regierung abzuschließenden Verträge vor.“ In Vollziehung dieser Schlussnahme ersuchte der h. Regierungsrath von Thurgau den h. Bundesrat um Veranstaltung einer weitern Konferenz zum Zwecke der Erzielung einer Verständigung zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahngesellschaft hinsichtlich der Aufhebung des der letztern zustehenden Ausschlußrechtes. Der h. Bundesrat lehnte aber dieses Anstalten ab, indem er seine Mitwirkung „bei der waltenden Sachlage nicht für angemessen erachtete“. In Folge dessen berief der h. Regierungsrath von Thurgau die fragliche Konferenz, zu welcher auch das Seethalkomite beizogen wurde, selbst ein. Nach längern Verhandlungen, welche einen mehrmaligen Zusammentritt der Konferenz notwendig machten, wurde am 22. November zwischen dem h. Regierungsrath des Kantons Thurgau unter Beiziehung des Seethalkomite's einerseits und der Direktion der Nordostbahn anderseits unter allseitigem Vorbehalt höherer Ratifikation der nachfolgende Vertrag abgeschlossen: „Art. 1. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet auf das ihr gemäß § 3 Absatz 1 der Konzession des Kantons Thurgau für eine Eisenbahn von Zürich über Frauenfeld nach Romanshorn vom 8. Dezember 1852 zustehende Recht des Ausschlusses einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz auf thurgauischem Gebiete. Art. 2. Für diese Verzichtleistung ist der Nordostbahngesellschaft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der Bahnlinie Romanshorn-Thurgauergrenze (Konstanz) eine Entschädigung von Frkn. 150,000 zu entrichten. Die Hälfte dieser Summe hat der thurgauische Fiscus, die andere Hälfte das Seethalkomite, beziehungsweise die Eisenbahnunternehmung Romanshorn - Konstanz

„zu bezahlen. Für diese zweite Hälfte leistet der Fiscus des Kantons Thurgau der Nordostbahngesellschaft „Gewähr. Art. 3. Wenn die Nordostbahngesellschaft von dem ihr Konzessionsgemäß zustehenden Prioritätsrechte für die auf thurgauischem Gebiete beständliche Strecke der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz Gebrauch machen, oder wenn diese Linie innert der Zeit, für welche das Ausschlußrecht bedungen wurde, überhaupt nicht gebaut würde, so hat die nach Art. 2 dieses Vertrages stipulierte Entschädigung nicht zu erfolgen.“ — Den öffentlichen Blättern war zu entnehmen, daß der h. Große Rath von Thurgau unter dem 11. Februar abhin diesem Vertrage vom 22. November vorigen Jahres „die Genehmigung ertheilt hat, in der Meinung, daß die definitive Verbindlichkeit desselben für den Kanton Thurgau durch einen befriedigenden Erfolg der vom „Bundesrathe mit der großherzoglich badischen Regierung einzuleitenden Unterhandlungen über den Anschluß der „Eisenbahn Romanshorn-Konstanz bedingt sei, und daß daher jener Vertrag erst in Kraft trete, nachdem der zwischen „der Eidgenossenschaft und Baden abzuschließende Staatsvertrag die Bundesgenehmigung erlangt haben werde.“

Mit dem eidgenössischen Postdepartement haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher einerseits von der Nordostbahn die Verpflichtung übernommen wurde, zum Zwecke der Herstellung einer Influenz je des letzten am Abend in Romanshorn eintreffenden und des ersten am Morgen dasselbst abgehenden Bahnzuges auf den Nachzug der bayerischen Südbahn, während des ganzen Jahres eine Nachtfahrt von Romanshorn nach Lindau und eine Frühfahrt von Lindau nach Romanshorn auszuführen, und anderseits die Postverwaltung die Verbindlichkeit eingegangen hat, an die sehr erheblichen Kosten dieser, vornehmlich im Interesse des Postverkehrs liegenden, Dampfbootfahrten einen mäßigen Jahresbeitrag zu bezahlen. Diese Uebereinkunft ist am 15. Mai v. J. in Kraft getreten.

Zur Durchführung der im eidgenössischen Telegraphenwesen auf den Anfang dieses Jahres in's Werk gesetzten Reformen war auch eine Abänderung der Vereinbarungen nothwendig, welche zwischen den Bahnverwaltungen und der eidgenössischen Telegraphen-Verwaltung mit Bezug auf die Benutzung der Bahn-telegraphen für Privatdepeschen bestanden hatten. In Folge dessen ist zwischen dem eidgenössischen Postdepartement einerseits und den sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen anderseits ein, am 1. Januar I. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden, welcher die dießfälligen Beziehungen in umfassendster Weise regelt. Nach dem Inhalte dieses Vertrages sind nunmehr die Bahn-telegraphen für den öffentlichen Dienst weit mehr zugänglich gemacht, als es vordem der Fall war, ohne daß jedoch dabei eine der Kautelen preisgegeben worden wäre, die vom Standpunkt der Obsorge für die Sicherheit des Bahnbetriebes aus als nothwendig oder zweckmäßig erachtet werden müssen. Die Bahnverwaltungen erhalten nach dem neuen Vertrage für eine durch den Telegraphen beförderte Depesche nur noch eine Entschädigung von 25 Cts., während sie bisher den doppelten Betrag bezogen hatten. Diese Reduktion ist indessen nur die natürliche Folge der stattgehabten allgemeinen Herabsetzung des Telegraphen-Tariffs.

Bekanntlich hatte der h. Bundesrath das im Jahre 1865 erlassene Spezial-Reglement über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten in Folge der von Seiten der schweizerischen Bahnverwaltungen dagegen erhobenen Reklamationen einer Revision unterworfen, hinwieder aber die Inkraftsetzung

des abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eidgenössischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz- oder Handels-pulvers stattfinde, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie-Verpflichtungen auf Schwierigkeiten gestoßen war. Diese Garantiefrage wurde seither im Sinne der Anschauungen der Bahnverwaltungen erledigt, in Folge wessen das oben erwähnte Spezial-Reglement vom h. Bundesrathe unter'm 20. Mai abhin in Kraft gesetzt ward.

Das verflossene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosigkeit charakterisierte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Verwirklichung des Gotthardbahn-Projektes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfnis einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ist einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montenensis-Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Personen- und Waaren-Transits von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmälichen Rückgang erleiden, da in Folge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Markte in Zukunft unter viel ungünstigeren Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Fall war. Nur vermittelst einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenverbindung kann unser Land hoffen, im Verkehre mit Italien dieselbe Stellung zu behaupten, auf die es vermöge seiner geographischen Lage ein natürliches Anrecht hat. Die gegenwärtige Situation enthält daher gewiß für Alle, welche in irgend einer Weise zur Wahrnehmung der schweizerischen Verkehrs-Interessen berufen sind, die dringendste Aufforderung, mit Aufbietung aller Kräfte die baldige Realisirung des Gotthardbahn-Projektes herbeizuführen. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstüzung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichtsjahrs hinsichtlich der Einführung der Romanshorn-Nördlicher Bahn in den Bahnhof Nördlingen, in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutzung desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Richtung aufzustellenden Bedingungen eingehende Verhandlungen gepflogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschluße gelangt, demselben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 ins Leben getretene Nebereinkunft mit der schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen der Personenzüge zwischen Zürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ist im Berichtsjahre dahin modifizirt worden, daß die Personenzüge nunmehr zwischen Romanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlaufen und daß aus den Schnellzügen zwischen Zürich und Basel je mindestens ein achträdriger Personenwagen I. und II. Klasse in die Schnellzüge von Osten nach Bern und vice versa übergehen soll.

Von den in Verbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tarifwesen getroffenen Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: I. Personenverkehr:

a) die Einführung von sogenannten Rundfahrtbillets im Verkehr mit der grossherzoglich badischen Bahn, b) die Einführung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen einzelnen deutschen und italienischen Hauptstationen via Gotthard und Splügen; II. Güterverkehr: a) die Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen Leipzig und Dresden einer- und den Hauptstationen der Ostschweiz anderseits via Heidelberg-Waldshut, b) die Einrichtung eines direkten Kohlenverkehrs aus den Saargruben nach der Ostschweiz via Mayau-Waldshut, c) die Revision des Tarifes für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen einer- und Schaffhausen und den Bodenseestationen sowie den schweizerischen Transitstationen für das Vorarlberg anderseits, d) die Revision des Tarifes für den Verkehr der Station Basel und Schaffhausen mit den Hauptstationen der königlich bayerischen Staatsbahnen anderseits, und endlich e) die Aufstellung eines neuen Tarifes mit sehr ermäßigten Taren für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im direkten Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit den bei den verschiedenen von Holland nach der Schweiz führenden Linien interessirten Bahnverwaltungen, betreffend die Regulirung des holländisch-schweizerischen Güterverkehrs, sind endlich im Berichtsjahre zum Abschluße gelangt. In Folge dessen sind direkte Gütertarife zwischen Amsterdam und Rotterdam einer- und den Hauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits in Kraft getreten: am 15. Januar I. J. via Deutz-Gießen-Heidelberg, am 20. gl. M. via Rheinroute und am 25. Februar I. J. via Luxemburg — die beiden erstern neu, der letztere an der Stelle der aufgehobenen bezüglichen Tarife vom 5. Dezember 1863.

An die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte, bezüglich der Errichtung einer sog. Trajektaanstalt auf dem Bodensee zum Transport geladener Eisenbahn-Güter- und Viehwagen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, gemachten Mittheilungen anschließend, sind wir im Falle berichten zu können, daß wir im Einverständniß mit der königlich württembergischen Eisenbahn-Direktion die Prüfung dieser Frage vom technischen Standpunkte aus dem berühmten englischen Schiffss-Ingenieur Hrn. J. Scott-Russell übertragen und von denselben, nachdem aus dessen Gutachten über die Zweckmäßigkeit und Sicherheit einer solchen Trajekteinrichtung auf dem Bodensee die vollste Beruhigung geschöpft werden konnte, die detaillirten Pläne nebst Baubeschreibung und Kostenvoranschlag haben anzufertigen lassen. Nach sorgfältiger Prüfung dieser Vorlagen Seitens der beiden Eisenbahnverwaltungen wurde sodann die Anschaffung eines Trajektschiffes auf gemeinschaftliche Rechnung beider Verwaltungen und zwar zu gleichen Theilen beschlossen, dem von Hrn. Scott-Russell vorgelegten Konstruktionsplane die Genehmigung ertheilt und gleichzeitig das Pflichtenheft, die nähern Bedingungen der Lieferung enthaltend, behufs Konkurrenzeroöffnung festgestellt. Aus einer grösseren Zahl von Lieferungssofferten, welche von verschiedenen im Schiffsbau wohl erfahrenen Etablissementen in Folge der Konkurrenzaußschreibung an uns gelangten, fiel die Wahl auf diejenige der H. Escher, Wyss & Cie. in Zürich, mit welchen sodann unterm 29. November ein Lieferungsvertrag abgeschlossen wurde, gemäß welchem dieses Etablissement sich verpflichtete, das Trajektschiff zum Preise von Fr. 540,000 längstens bis 1. November 1868, wenn möglich aber noch früher, fahrbar und vollständig betriebsfähig auf den Bodensee zu liefern. Dieses Schiff erhält in seiner ganzen Länge von 230 Fuß auf dem Verdeck zwei Bahngleise zur Aufnahme von 14—16 vierrädrigen geladenen Güterwagen. Der Schiffskörper, in einer Breite von 40 Fuß zwischen den Radkästen, wird nebst dem Verdeck vollständig aus Eisen und letzteres in einer solchen Stärke konstruiert, daß auch Lokomotiven nebst Tender im Gewichte von 600—800 Zentnern auf demselben befördert werden können. Der Liefgang des Schiffes darf 6 Fuß nicht übersteigen. Dasselbe erhält zwei Schaufelräder

von 24 Fuß Durchmesser. Die Maschinen des Schiffes erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferden in der Weise, daß jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekräften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hülftsmaschine von 6 Pferdekräften soll dazu dienen, die Pumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schiffskörpers sowie die Anker und Schiffswinden zu treiben. Die beiden Radlästen in einer Breite von je 10 Fuß reichen in ihren obersten Theilen bis 17 $\frac{1}{2}$  Fuß über das Verdeck und sind mit einem Oberverdeck, ebenfalls aus Eisen konstruiert, mit einander verbunden. In der Mitte auf dem Oberverdeck ist die Steuerung angebracht und so eingerichtet, daß das Schiff — an beiden Enden mit je einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schiffes bei einem Tiefgang von 6 Fuß ist auf 4000 Zentner berechnet. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurückgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhof geleise auf das Schiff und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhofes wird in den beiden Häfen eine schiefe Ebene erstellt, welche mit ihrem äußersten Punkte auf das Schiff aufsliegt und so die Schienen des Schiffes mit denjenigen des Bahnhofes verbindet.

Der mit der königlich würtembergischen Eisenbahndirektion in Betreff des Betriebes des Trajektschiffes abgeschlossenen Uebereinkunft gemäß tragen die beiden Bahngesellschaften die Kosten des Betriebes des Schiffes ebenfalls gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen; die Leitung des Betriebes wird der königlich würtembergischen Dampfschiffahrtsverwaltung in Friedrichshafen übertragen. Jenes Theilungsverhältniß entspricht dem Theilungs-Prinzip, welches dem im Jahr 1866 mit der königlich würtembergischen Eisenbahndirektion bezüglich des Schiffahrtsbetriebes auf der Route Romanshorn - Friedrichshafen abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrage zu Grunde liegt.

Bei diesem Anlaß glauben wir noch die Hoffnung aussprechen zu können, daß in Betreff der Errichtung einer Trajekt-Einrichtung auch zwischen Romanshorn und Lindau in nicht ferner Zeit eine Verständigung mit der General-Direktion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten zu Stande kommen werde.

### III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres obwalteten, benutzt, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren die Nordostbahngesellschaft zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Altnauweil, sobann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Beteiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschluß erwähnten Trajektkonstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des 3 % Anlehens unserer Gesellschaft, welches bekanntlich seit einiger Zeit in ratenweiser Rückzahlung begriffen ist, bedarf. Es geschah dies dadurch, daß wir am 22. Juli ein 4 $\frac{1}{2}$  Prozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 1. Oktober 1875 an nach vorhergegangener halbjährlicher Aufkündigung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückgestattet werden kann, bis zum 1. Oktober 1879 aber in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, zum Kurse von 96 zu öffentlicher Unterzeichnung auflegten. Schon in der Mittagsstunde des 22. Juli erreichten die an verschiedenen Orten der Schweiz erfolgten Anmeldungen auf das Anleihen die Summe von Fr. 7,662,500, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschehenen Rechnungen vorgenommen werden mußte.

#### IV. Betrieb.

##### A. Übersicht der ausgesührten Bahnzüge.

Die auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,153,113 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahr, in welchem die Gesamtzahl der zurückgelegten Kilometer 1,023,344 betragen hatte, ergiebt sich eine Vermehrung von 129,769 Kilometern.

Es fallen:

	<b>1866.</b>	<b>1867.</b>
	Kilom.	Kilom.
1. Auf Schnell- und Personenzüge . . . . .	616,810	655,835
2. Auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . .	185,760	218,416
3. Auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungszüge und Extrazüge	220,774	278,862
Zusammen	1,023,344	1,153,113

Die Vertheilung der leßtjährigen fahryplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus nachstehendem Tableau ersichtlich:

## Übersicht der fahrplanmäßigen Bahngüte im Jahre 1867.

Zwischen	Länge in Kilometern.	vom			bis			Täglich oder an einzelnen Wochentagen.	Zahl und Gattung der Güte.			Gesamtzahl der Güte.	Zurücksgelegte Kilometer.
		Tag.	Monat.	Jahr.	Tag.	Monat.	Jahr.		Schnellgüte.	Personengüte.	Semistatische Güte.	Güter- güte	
Arara und Turgi . . .	21.815	1. Januar	1867	31. Mai	1867	täglich	2	6	5	2	5	20	65,881
		1. Juni	"	14. Oktober	"	"	2	6	6	2	4	20	59,337
		15. Oktober	"	31. Dezember	"	"	2	6	6	2	4	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	5	2	5	22	93,258
		1. Juni	"	14. Oktober	"	"	4	6	6	2	4	22	83,994
		15. Oktober	"	31. Dezember	"	"	4	6	6	2	4	22	48,173
Romanshorn und Winterthur	56.337	1. Januar	"	31. Mai	"	"	2	6	—	2	4	14	119,096
		1. Juni	"	14. Oktober	"	"	2	6	1	2	3	14	107,266
		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	8	—	—	—	10	41,048
		15. Oktober	"	31. Dezember	"	"	2	8	—	—	—	10	23,542
Winterthur und Zürich . .	26.120	1. Januar	"	31. Mai	"	"	2	14	1	1	8	26	102,547
		1. Juni	"	14. Oktober	"	"	2	16	—	2	8	28	99,465
		15. Oktober	"	31. Dezember	"	"	2	16	—	2	8	28	57,046
Außerdem:													
— in Fortsetzung der Güte der Bülach-Regensbergerbahn —		1. Januar	"	31. Mai	"	{	täglich	—	6	—	—	6	4,109
						{	an Dienstagen und Freitagen	—	2	—	—	2	399
Zürich und Oerlikon . . .	4.535	1. Juni	"	14. Oktober	"	{	täglich	—	6	—	—	6	3,701
						{	an Sonn- und Festtagen.	—	2	—	—	2	190
		15. Oktober	"	31. Oktober	"	{	an Freitagen	—	2	—	—	2	172
						{	täglich	—	6	—	—	6	463
		1. November	"	31. Dezember	"	{	an Freitagen	—	2	—	—	2	18
Total . . . . .	.	.	.	.	.	.	täglich	—	6	—	—	6	1,660
						.	.	.	.	.	.	.	1,105,481

\* 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 badiische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

Die Bahnstrecke Zürich-Wallisellen ist im Berichtsjahre auch von 12 täglichen Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden.

Wie bekannt, so wird die Strecke Zürich-Wülflingen außer von den Zügen der Nordostbahn auch noch von denjenigen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in Anspruch genommen: Vom 1. Januar bis 31. Mai, sowie vom 15. Oktober bis 31. Dezember haben auf derselben täglich 8 und während der Sommerperiode, d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober, täglich 10 regelmässige Züge der genannten Bahnunternehmung fahrts.

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### 1. Einnahmen.

1866.			1867.		
Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
2,211,438	14	34.8	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:		
116,113	76	1.8	1. Personen-Transport . . . . .	2,208,631	81 32.9
117,467	56	1.9	2. Gepäck-Transport . . . . .	126,729	14 1.9
4,284	24	0.1	3. Pferde- und Viehtransport . . . . .	119,484	77 1.8
3,463,252	69	54.6	4. Transport von Equipagen u. dergl. . . . .	4,256	68 0.1
433,651	25	6.8	5. Güter-Transport . . . . .	3,740,607	93 55.6
6,346,207	64	100	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	520,885	49 7.7
			· · · · · Total-Einnahmen . . . . .	6,720,595	82 100

Die Gesamteinnahme war mithin im Berichtsjahre um Fr. 374,388. 18 Cts. oder um Fr. 2,103. 30 Cts. per Kilometer grösser als im Vorjahr.

Nach den Hauptrubriken betrachtet erzeigt das Berichtsjahr in Vergleichung mit dem Vorjahr folgende Differenzen:

1867.		
	Mehrereinnahme.	Mindereinnahme.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:		
Personen-Transport . . . . .	Fr. — —	Fr. 2,806. 33
Gepäck-Transport . . . . .	" 10,615. 38	" — —
Pferde- und Vieh-Transport . . . . .	" 2,017. 21	" — —
Equipagen-Transport . . . . .	" — —	" 27. 56
Güter-Transport . . . . .	" 277,355. 24	" — —
B. Mittelbare Betriebseinnahmen . . . . .	" 87,234. 24	" — —

Dass beim Personen-Transporte, ungeachtet der im Monat Juli durch das in Zürich abgehaltene eidgenössische Musikkfest bewirkten grösseren Frequenz, gegenüber dem Vorjahre, in welchem bekanntlich der Personenverkehr unter dem deutschen und italienischen Krieg sehr empfindlich zu leiden hatte, ein kleiner Rückgang eingetreten, ist der Choleraepidemie, welche im Spätsommer vorigen Jahres Zürich heimgesucht hatte, zuzuschreiben, indem diese Seuche namentlich in den Monaten September und Oktober den Personenverkehr auf den Nordostbahnenlinien außerordentlich beeinträchtigt hat. Die Mindereinnahme in diesen zwei Monaten vom Personenverkehr beträgt gegenüber den korrespondirenden Monaten des Jahres 1866 Fr. 108,130. 41 Cts. und gegenüber den betreffenden Monaten des Jahres 1865 Fr. 123,738. 39 Cts.

Es mag hier am Platze sein, zu erwähnen, dass wir im Berichtsjahre uns veranlaßt gesehen haben, eine durchgreifende Revision des Abonnements-Systems für die Beförderung von Personen vorzunehmen, da das fröhre, schon aus dem Jahre 1857 datirende Abonnements-System in mehrfacher Hinsicht den vorgeschrittenen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügte. Der am 1. Juni v. J. in Kraft getretene neue Abonnements-Tarif gewährt dem Publikum, in Vergleichung mit dem vorherigen, ganz wesentliche Vorteile, von denen wir uns erlauben, hier einige speziell hervorzuheben: 1) Nach dem früheren Tarife hatte auch die längste Abonnementsstrecke ganz den nämlichen Einheitsatz pro Stunde Entfernung zu bezahlen, wie die kürzeste. In Folge dessen erreichte in den Fällen, wo es sich um längere Bahnstrecken handelte, der Abonnementsbetrag sehr bald eine Höhe, bei welcher die Abonnementseinrichtung nur noch einzelnen wenigen Personen zugänglich war, wie denn auch in der That schon für Distanzen von mehr als 6 Stunden nur eine ganz geringe Zahl von Abonnements bestanden hatten. Wir haben daher bei Bemessung des dem neuen Tarife zu Grunde liegenden Rabattes neben der Zahl der Fahrten überall noch die Länge der Bahnstrecke in der Weise als bestimmenden Faktor mitwirken lassen, daß in verschiedenen Abstufungen je mit der Verlängerung der Fahrdistanz auch eine Steigerung des dem Abonnierten gewährten Rabattes stattfindet. 2) Abonnements für eine bestimmte Anzahl Hin- und Rückfahrten konnten früher nur gelöst werden für je 6 oder 12 Fahrten, gültig für 3 Monate, mit einem Rabatt auf der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstage von 5% bei 6 Fahrten und von 10% bei 12 Fahrten. Nach dem neuen Tarife werden nun Abonnements abgegeben für je 10, 20 oder 30 Fahrten und mit einer Gültigkeitsdauer von 1, 2 oder 3 Monaten, wobei der auf der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstage gewährte Rabatt bis auf die Distanz von 6 Stunden bei einer dreimonatlichen Gültigkeit sich bei 10 Fahrten auf 10%, bei 20 Fahrten auf 20%, bei 30 Fahrten auf 40% beläuft und sich bei einer bloß zweimonatlichen Gültigkeit noch um je weiter 10% und bei einer bloß einemonatlichen um je 20% steigert. Für Abonnements auf eine grössere Fahrdistanz als 6 Stunden ist die Ermäßigung noch bedeutender, da der für die 6 ersten Stunden angewandte Einheitsatz für die Distanzstufe von 6½—12 Stunden um 20%, für die Distanzstufe von 12½—24 Stunden um 40% und für die Distanzstufe über 24 Stunden um 70% weiter reduziert ist. 3) Bei den Abonnements für tägliche Fahrten während 3, 6 oder 12 Monaten sind zwar bis auf die Distanz von 6 Stunden im Wesentlichen die früheren Tarifsätze beibehalten, dagegen ist aber von der 7. Stunde an die vorhin erwähnte Rabatt-Progression auch gegenüber dieser Art von Abonnementskarten zur Anwendung gebracht worden. Außerdem werden bei letzterer Kategorie von Abonnements durch das neue System auch noch andere nicht unwichtige Erleichterungen gewährt, indem nunmehr Handelsfirmen und Geschäftsleute einerseits, gegen einen mässigen Zuschlag zur Abonnementstaxe für eine einzelne Person, Abonnementskarten auf den Namen von zwei Angehörigen lautend beziehen können, andertheils beim Bezug von mehr als einer Karte für eine und dieselbe Bahnstrecke von der 4. Distanzstunde

an für die zweite und jede folgende Karte einen sehr nahmhaften Rabatt auf der gewöhnlichen Abonnementstage genießen. Wenn wir nun auch konstatiren können, daß die sehr weit gehenden Taxbegünstigungen, welche das neue Abonnementssystem dem Publikum gewährt, überall mit Befriedigung aufgenommen worden sind, so können wir hinwieder das Nämliche nicht sagen mit Beziehung auf die veränderte Form, welche im Interesse einer bessern Kontrolle den Jahres-Abonnementkarten gegeben wurde, welche Form allerdings etwas weniger Bequemlichkeit darbietet, als die frühere. In Berücksichtigung der diesfalls fortwährend laut werdenen Wünsche werden wir daher darauf Bedacht nehmen, demnächst die Karte für Jahres-Abonnements entsprechend umzugestalten.

Die bedeutende Mehreinnahme beim Güter-Transport ist hauptsächlich auf Rechnung der leitjährigen Mieterndte Frankreich's zu setzen, welche zur Folge hat, daß seit der letzten Gründte nicht allein die Mittel- und Westschweiz ihren Getreidebedarf größtentheils von Osten her beziehen muß, sondern daß überdies unserer Bahn noch namhafte Transporte von Transit-Getreide nach Frankreich zugehen. Die diesjährige Verkehrssteigerung ist daher nicht als eine normale anzusehen. — Einen Ausfall in den Einnahmen, gegenüber dem Vorjahr, erzielen übrigens lediglich die Tarifklassen B und C, und in diesen beiden Klassen ist es vorzugsweise die im Verkehr an Baumaterialien eingetretene Verminderung, welche den Rückgang bewirkt hat.

Die „Mittelbaren Betriebseinnahmen“ haben im Ganzen eine Mehreinnahme von Fr. 87,234. 24 Cts. ergeben. Bei den Pacht- und Mietzinsen ist, namentlich in Folge Erhöhung der Mietzinse für die Bahnhofrestaurationen, eine Vermehrung von Fr. 4,144. 64 Cts. eingetreten. — Für die Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen wurden Fr. 3,797. 74 Cts. mehr eingenommen als im Vorjahr, wobei überdies zu bemerken ist, daß die Ausgabe der Nordostbahn für Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnhof sich gleichzeitig um Fr. 1,967. 34 Cts. vermindert hat. — Die Mehreinnahme von Fr. 22,188. 08 Cts. an Zinsen von ausgeliehenen Geldern hat ihren Grund in den im Laufe des zweiten Semesters successive eingegangenen Einzahlungen auf das neue 4 1/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken. — Das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat Fr. 60,000, also 12,000 mehr abgeworfen, als im Jahre 1866; hinwieder ward für das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Rechnungsjahre gar keine Einnahme erzielt. — Der Nettovertrag des Werkstättbetriebes ist um Fr. 21,184. 29 Cts. geringer als im Vorjahr, welcher Ausfall seinen Grund theils in der Abnahme der Arbeiten auf dem Bau-Konto, theils in der Einführung der direkten Verrechnung der Arbeitslöhne der provisorischen Lokomotiv-Hirzer und Pußer auf den Betriebs-Konto hat. — Der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes ist gegenüber dem Vorjahr um Fr. 62,256. 21 Cts. gestiegen, dagegen derselbe der Kaufhausanstalt in Zürich um Fr. 474. 68 Cts. gesunken. — Auf dem Titel „Verschiedenes“ wurde in Folge des bewerkstelligten Verkaufs einer großen Menge älterer, ausgesallener und gewonnener Materialien ebenfalls eine Mehreinnahme von Fr. 8,990. 57 Cts. erzielt.

**2. Statistik des Verkehrs.**

a. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.			
	1866.		1867.		1866.		1867.	
	Personen.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr. Gte.	Prozent.	Fr. Gte.	Prozent.
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:								
I. Klasse . . . . .	14,941	0.72	17,413	0.86	59,482. 09	2.69	76,750. 30	3.48
II. " " " " "	233,459	11.30	236,205	11.66	570,604. 28	25.80	619,683. 64	28.06
III. " " " " "	689,882	33.38	658,005	32.48	789,042. 08	35.68	745,868. 78	33.77
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:								
Mit Güterzügen . . . II. Klasse . . .	6,210	0.30	5,477	0.28	4,287. 04	0.19	4,567. 63	0.21
" " " " III. " " "	69,698	3.37	70,680	3.48	40,606. 26	1.84	47,986. 73	2.17
Ein- und Rückfahrt . . . I. " " "	2,352	0.11	1,956	0.10	6,049. 85	0.27	4,927. 57	0.22
" " " " II. " " "	157,022	7.60	151,742	7.49	187,246. 67	8.47	180,043. 48	8.15
" " " " III. " " "	546,510	26.44	544,071	26.86	338,484. 86	15.31	328,892. 95	14.89
Mit Abonnementskarten . . . II. " " "	64,176	3.11	63,192	3.12	13,122. 18	0.59	20,966. 90	0.95
" " " " III. " " "	126,792	6.14	133,882	6.61	17,163. 36	0.78	16,592. 38	0.75
Militär- und Polizeitransporte III. " " "	45,140	2.18	45,763	2.26	30,206. 76	1.36	26,317. 70	1.19
Pilger . . . II. " " "	970	0.05	708	0.03	1,794. 50	0.08	1,309. 80	0.06
" " " " III. " " "	61,838	2.99	47,762	2.36	97,870. 80	4.43	75,041. 83	3.40
Schul- und Lustfahrten u. dergl. I. " " "	482	0.02	442	0.02	1,850. 48	0.08	712. 26	0.03
" " " " II. " " "	12,831	0.62	14,504	0.71	19,458. 83	0.88	25,259. 57	1.14
" " " " III. " " "	34,498	1.67	34,043	1.68	34,168. 10	1.55	33,710. 29	1.53
Total des Personentransportes	2,066,801	100	2,025,845	100	2,211,438. 14	100	2,208,631. 81	100
Zusammenzug nach Klassen:								
I. Klasse . . . . .	17,775	0.86	19,811	0.98	67,382. 42	3.05	82,390. 13	3.73
II. " " " " "	474,668	22.97	471,828	23.29	796,513. 50	36.02	851,831. 02	38.57
III. " " " " "	1,574,358	76.17	1,534,206	75.73	1,347,542. 22	60.93	1,274,410. 66	57.70
Total	2,066,801	100	2,025,845	100	2,211,438. 14	100	2,208,631. 81	100
II. Gepäcktransport.	133,298		139,965		116,113. 76		126,729. 14	
III. Viehtransport.								
a. Klassen für Einzelstücke . . . . .	21,623	28.55	19,597	23.67				
b. Wagenladungsklassen . . . . .	49,789	65.73	58,984	71.24	117,467. 56		119,484. 77	
c. Hunde . . . . .	4,329	5.72	4,218	5.09				
Total	75,741	100	82,799	100	117,467. 56		119,484. 77	
IV. Equipagentransport . . . . .	346		310		4,284. 24		4,256. 68	
V. Gütertransport.								
Eilgut . . . . .	277,527	2.56	295,043	2.72	159,616. 47	4.61	198,911. 46	5.31
Normalklasse I . . . . .	977,133	9.01	996,849	9.19	463,726. 80	13.39	470,614. 71	12.58
" II und III . . . . .	2,076,353	19.15	2,237,102	20.64	786,859. 50	22.72	844,034. 64	22.56
Wagenladungsklasse A . . . . .	2,802,683	25.85	3,319,877	30.62	1,082,699. 81	31.26	1,316,722. 70	35.21
" B . . . . .	955,900	8.82	874,506	8.07	192,228. 88	5.55	172,004. 50	4.60
" C . . . . .	3,752,233	34.61	3,119,441	28.76	576,123. 92	16.64	513,935. 26	13.74
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, ic. Gebühren)	.	.	.	.	201,997. 31	5.83	224,384. 66	6.00
Total	10,841,827	100	10,842,818	100	3,463,252. 69	100	3,740,607. 93	100
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen . . . . .	.	.	.	.	433,651. 25	.	520,885. 49	
Gesamt-Total	.	.	.	.	6,346,207. 64	.	6,720,595. 82	

b. Durchschnitts-Ergebnisse.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)					<b>1866.</b>	<b>1867.</b>
<b>Personentransport.</b>						
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	12,423.81	12,408.05			
" " Reisenden . . . . .	"	1.07	1.09			
" " " und Kilometer . . . . .	Centimes	4.95	4.93			
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse . . . . .	Kilometer	39.27	42.64			
" " " II. " . . . .	"	27.06	28.66			
" " " III. " . . . .	"	19.80	19.91			
" " " im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	"	21.63	22.12			
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen in I. Klasse . . . . .	Reisende	3,922	4,746			
" " " II. " . . . .	"	72,160	75,964			
" " " III. " . . . .	"	175,084	171,637			
" " " im Total . . . . .	"	251,161	252,347			
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	"	11,611	11,381			
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	"	4.98	4.76			
<b>Gepäcktransport.</b>						
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	652.32	711.96			
" " Bentner . . . . .	"	0.87	0.90			
" " Bentner-Kilometer . . . . .	Centimes	2.45	2.52			
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	"	49.00	50.40			
" " Reisenden . . . . .	"	5.62	6.26			
Jeder Bentner hat befahren . . . . .	Kilometer	35.58	35.78			
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen . . . . .	Bentner	26,644	28,136			
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	"	749	786			
<b>Viehtransport.</b>						
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	659.93	671.26			
" " Stück . . . . .	"	1.55	1.44			
<b>Equipagentransport.</b>						
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	24.07	23.92			
<b>Gütertransport.</b>						
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	19,456.48	21,014.65			
" " Bentner . . . . .	Centimes	31.94	34.50			
" " Bentner-Kilometer . . . . .	"	0.54	0.58			
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	Kilometer	10.80	11.60			
Jeder Bentner hat befahren . . . . .	"	58.81	59.26			
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen . . . . .	Bentner	3,582,262	3,610,056			
" jeden Kilometer kommen . . . . .	"	60,906	60,915			
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck-, Vieh und Equipagen zusammen mit 378,712 Ztr. inbegriffen) kommen . . . . .	"	28.06	24.91			
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
Betrag per Kilometer . . . . .	Franken	2,436.24	2,926.32			
<b>Total-Einnahme</b> per Kilometer . . . . .	"	35,652.85	37,756.16			

c. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittliche Bahnlänge. Kilometer.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.						
	Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter und Equipagen.	Mittelbare Betriebs- Einnahmen.	Total.	
	Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Fr. Gts.	Fr. Gts.	Fr. Gts.	Fr. Gts.	Fr. Gts.	Fr. Gts.	
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	17,363. 62	2,558. 96	32,410. 61	
1862 178	237,963	—	2,789,730	12,129. 06	679. 83	479. 51	17,267. 64	2,665. 54	33,221. 58	
1863 178	247,411	27,793	2,484,315	12,802. 64	681. 90	502. 90	15,994. 33	2,925. 66	32,907. 43	
1864 178	247,176	26,257	2,394,332	12,603. 38	664. 73	521. 39	14,690. 09	3,163. 72	31,643. 31	
1865 178	275,700	27,878	2,955,804	13,566. 79	684. 93	573. 93	16,633. 42	2,868. 80	34,327. 87	
1866 178	251,166	26,644	3,582,262	12,423. 81	652. 32	659. 93	19,480. 55	2,436. 24	35,652. 85	
1867 178	252,347	28,136	3,610,056	12,408. 05	711. 96	671. 26	21,038. 57	2,926. 32	37,756. 16	

d. Verkehr nach den Waaren-Gattungen.

								1866.	1867.	Gegenüber 1866: mehr	weniger
								Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.
Getreide aller Art	.	.	.	.	.	.	.	2,203,981	2,648,000	444,019	—
Steinkohlen und Coaks	.	.	.	.	.	.	.	2,042,762	1,923,529	—	119,233
Steine aller Art	.	.	.	.	.	.	.	993,079	599,040	—	394,039
Baumwollwaaren aller Art	.	.	.	.	.	.	.	385,875	402,076	16,201	—
Eisen und Eisenwaaren aller Art	.	.	.	.	.	.	.	351,967	382,808	30,841	—
Baumwolle, roh	.	.	.	.	.	.	.	364,274	359,373	—	4,901
Salz	.	.	.	.	.	.	.	285,861	290,329	4,468	—
Wein und Most	.	.	.	.	.	.	.	306,942	267,947	—	38,995
Garne aller Art	.	.	.	.	.	.	.	221,042	242,415	21,373	—
Farbwaaren und Droguerien	.	.	.	.	.	.	.	242,328	242,190	—	138
Mehl und Mühlenfabrikate	.	.	.	.	.	.	.	173,932	208,374	34,442	—
Eisen, roh (Masseln)	.	.	.	.	.	.	.	164,414	192,952	28,531	—
Maschinen und Maschinenteile	.	.	.	.	.	.	.	168,535	163,416	—	5,119
Kartoffeln	.	.	.	.	.	.	.	106,073	163,208	57,135	—
Sägewaaren aller Art	.	.	.	.	.	.	.	159,034	146,989	—	12,045
Brennholz	.	.	.	.	.	.	.	210,998	145,739	—	65,259

	<b>1866.</b>	<b>1867.</b>	Gegenüber mehr	1866: weniger
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine . . . . .	Sentner. 142,011	Sentner. 141,328	Sentner. —	Sentner. 683
Fett und Fettwaaren . . . . .	130,804	140,121	9,317	—
Abfälle aller Art . . . . .	149,318	134,337	—	14,981
Oele aller Art (pro 1866 „Petroleum“/inbegriffen) . . . . .	165,961	130,800	—	—
Käse . . . . .	106,555	116,708	10,153	—
Gips, gemahlen, und Gipssteine . . . . .	114,181	100,243	—	13,938
Nutzholz . . . . .	135,853	97,860	—	37,993
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten . . . . .	90,752	91,650	898	—
Erdnen aller Art . . . . .	78,977	77,851	—	1,126
Kaffee . . . . .	72,370	69,705	—	2,665
Bier . . . . .	66,262	66,787	525	—
Bauholz . . . . .	109,348	66,140	—	43,208
Bücher und Papier . . . . .	59,924	65,040	5,116	—
Seide und Seidenwaaren . . . . .	68,708	63,162	—	5,546
Obst, frisches und gedörrtes . . . . .	148,093	62,976	—	85,117
Wolle und Wollwaaren . . . . .	54,988	59,641	4,653	—
Schiefer (Dachschiefer) . . . . .	59,078	54,411	—	4,667
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen . . . . .	49,501	52,662	3,161	—
Zucker . . . . .	52,431	51,162	—	1,269
Leder und Lederwaaren . . . . .	47,161	50,211	3,050	—
Spiritus . . . . .	48,066	48,880	814	—
Glas und Glaswaaren . . . . .	41,963	48,521	6,538	—
Tabak . . . . .	62,386	45,671	—	16,715
Dünger und Düngmittel . . . . .	42,868	43,038	170	—
Hädern . . . . .	33,332	40,255	6,923	—
Petroleum (pro 1866 unter „Oele“ inbegriffen) . . . . .	—	37,843	—	—
Felle und Häute . . . . .	35,427	35,004	—	423
Hülsenfrüchte . . . . .	20,848	33,449	12,601	—
Harzholz und Harzwurzeln . . . . .	31,583	33,103	1,520	—
Krapp . . . . .	30,084	30,275	191	—
Gerberlohe . . . . .	20,393	22,321	1,928	—
Holzkohlen . . . . .	14,586	18,056	3,470	—
Sämereien aller Art . . . . .	20,183	17,873	—	2,310
Torf . . . . .	9,886	15,793	5,907	—

Ueber die Einnahmen und die Frequenz nach den Monaten und nach den Stationen, sowie über den Verkehr mit andern Bahnen sind diesem Berichte besondere Uebersichten als Beilagen beigehetet.

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung sowie die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt außer dem eigentlichen Nordostbahnenetz mit einer Gesamtlänge von 178 Kilometern, wie gewohnt, auch noch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit einer Betriebslänge von 66 Kilometern und die Bülach-Regensbergerbahn mit einer Länge von 20 Kilometern.

#### 1. Ausgaben.

1866.			1867.		
Bahnlänge 264.0 Kilometer.			Bahnlänge 264.0 Kilometer.		
Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
114,892	78	3.5	I. Centralverwaltung	.	.
791,446	65	24.2	II. Unterhaltungskosten	.	.
853,459	06	26.1	III. Expeditionsdienst	.	.
1,453,934	14	44.5	IV. Transportdienst	.	.
16,662	37	0.5	V. Telegraphie	.	.
40,443	83	1.2	VI. Verschiedenes	.	.
3,270,838	83	100	Total=Ausgaben	.	.
			3,460,974	96	100

Die Gesamtausgaben sind demnach um Fr. 190,136. 13 Cts. oder um Fr. 720. 21 Cts. per Kilometer gestiegen. Ueber die Ursachen dieser Vermehrung geben die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgaben-titel näheren Aufschluß.

I. „Centralverwaltung.“ Von der Mehrausgabe im Betrage von Fr. 7,954. 79 Cts. fällt der größte Theil auf den Titel „Bureau-Bedürfnisse, Druck- und Insertionskosten“, auf welchem theils die Fahrtenpläne, theils die Insertionen wegen des eidgenössischen Schützenfestes in Schwyz namhafte Mehrkosten verursacht haben.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden“. Diese Rubrik weist eine Minderausgabe von Fr. 79,684. 49 Cts. auf. Diese röhrt aber lediglich davon her, daß für die in sehr erheblichem Umfange stattgehabte Erneuerung des Oberbaues der Reservesond mit einer Summe von Fr. 218,858. 93 Cts. in Anspruch genommen wurde. Mit Hinzurechnung dieser Summe ergibt sich in Vergleichung mit dem Vorjahr im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 139,174. 44 Cts., an welcher fast alle einzelnen Rechnungstitel partizipieren. Die Ausgabe für Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ist in Folge von Gehaltsaufbesserungen und Vermehrung des Personales um Fr. 34,035. 83 Cts. gestiegen. Während auf der Unterhaltung des Bahnkörpers, der Kunstdämmen und der Einfriedigungen

und Barrieren Ersparnisse erzielt wurden, die zusammen Fr. 14,974. 68 Cts. betragen, erforderte die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, einschließlich der aus dem Reservefond geschöpften Quote, eine Mehrausgabe von Fr. 80,938. 62 Cts., die Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe eine solche von Fr. 7,267. 28 Cts., die Unterhaltung der Gebäude eine solche von Fr. 9,610. 24 Cts., die Unterhaltung des Arbeitsgeschirres eine solche von Fr. 711. 99 Cts. Die Räumung von Schnee und Eis verursachte einen Kostenaufwand von Fr. 19,191. 27 Cts., d. h. Fr. 17,636. 78 Cts. mehr als im Vorjahr und auch erheblich mehr als in irgend einem früheren Winter.

III. „Expeditionsdienst“. 1. Allgemeine Kosten. In Folge von neuen Anstellungen und Gehaltsaufbesserungen sind die Ausgaben für Besoldungen um Fr. 12,089 gestiegen. Die Beleuchtung und Heizung der Büros erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 9,050. 57 Cts., welche theils der Erweiterung und Vermehrung der zu beheizenden Lokalitäten (7 neue Stationsgebäude), theils der Strenge des leitjährigen Winters zuzuschreiben ist. Auf dem Titel: Ergänzung, Unterhalt und Assuranz des Inventars ergibt sich eine Mehrausgabe von Fr. 22,836. 99 Cts., zu deren Erklärung wir bemerken, daß wir, anlässlich der auf 1. Oktober v. J. erfolgten Übertragung des Camionnage-Dienstes in Zürich an einen General-Unternehmer, diesem auch den ganzen Camionnage-Wagenpark künftig abgetreten haben, und zwar zu einem auf der Schätzung eines unparteiischen Experten beruhenden Kaufpreise, welcher Fr. 20,530 weniger ausmacht als der Betrag, zu welchem das betreffende Material auf dem Inventar komparirt hatte, in Folge wessen die diesjährige Betriebsrechnung zu Gunsten des Bau-Conto mit dieser Differenz belastet ward.

2. Personendienst. Von der Mehrausgabe in dieser Rubrik, im Belange von Fr. 11,907. 96 Cts., fallen Fr. 8,787. 47 Cts. auf das Kapitel der Besoldungen und Fr. 2,470. 64 Cts. auf Druckkosten.

3. Güterdienst. Nachdem sich in dieser Rubrik auf dem Titel der Besoldungen schon im vorigen Jahre eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 95,609. 43 Cts. ergeben hatte, weist die leitjährige Betriebsrechnung eine weitere Vermehrung von Fr. 98,523. 90 Cts. nach, veranlaßt durch neue Anstellungen und Gehaltserhöhungen, hauptsächlich aber durch den Umstand, daß zur Bewältigung der massenhaften Getreidezufuhren während der ganzen Dauer des Berichtsjahrs in Romanshorn ein ganz ungewöhnliches Arbeiter-Kontingent beschäftigt war. Im Weitern erforderten die Druckkosten einen Mehraufwand von Fr. 2,921. 77 Cts. und betrugen auch die Ausgaben für Ersatzleistungen Fr. 3,120. 93 Cts. mehr als im Vorjahr.

IV. „Transportdienst“. 1. Allgemeine Kosten. Die eingetretene Mehrausgabe von Fr. 8,780. 30 Cts. verteilt sich auf die Ausgabentitel der Besoldungen, der Büroaufosten sowie der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe.

2. Kosten des Fahrdienstes. Diese Rubrik schließt mit einer Minderausgabe von Fr. 2,237. 23 Cts. ab. Ersparnisse wurden erzielt auf den Titeln: Assuranz der Wagen, Vergütung für die Benutzung fremder Wagen und Unterhalt und Erneuerung der Wagen und zwar auf letztem Titel eine solche von Fr. 45,561. 66 Cts. Alle übrigen Titel dagegen erzielen eine Ausgabevermehrung, von welcher die bedeutendste mit Fr. 42,644. 09 Cts. auf den Titel der Besoldungen fällt und in den stattgehabten Gehaltsaufbesserungen sowie in der, in Folge Vermehrung der Bahnzüge, notwendig gewordenen Vermehrung des Zugspersonals ihren Grund hat.

3. Zugkraftskosten. Der gesammte Mehraufwand in dieser Rubrik beläuft sich auf Fr. 80,695. 20 Cts. und mit geringen Ausnahmen sind hieran alle einzelnen Ausgabentitel betheiligt. Auf den Bestellungen ic. des Maschinenpersonals ist eine Mehrausgabe von Fr. 14,175. 59 Cts. eingetreten, veranlaßt durch Gehaltsaufbesserungen und die in Folge der Vermehrung der Bahnzüge nothwendig gewordene Vermehrung des Maschinenpersonales. Die Mehrausgaben für Brennmaterial (Fr. 46,173. 77 Cts.) sowie für Schmier- und Bügmaterial haben ebenfalls zunächst in den, im Vergleich zum Vorjahre, beträchtlich gesteigerten Fahrtleistungen ihren Grund. Die Kosten für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven, für welche schon im Jahr 1866 gegenüber dem vorangegangenen Jahre eine Mehrausgabe von Fr. 48,544. 05 Cts. erwachsen war, haben im Berichtsjahr eine weitere Steigerung im Betrage von Fr. 16,675. 83 Cts. erlitten, welche wesentlich durch den Umstand hervorgerufen ward, daß mehrere Lokomotiven Hauptreparaturen unterworfen werden mußten.

V. „Bahntelegraphie“. Die Mehrausgabe von Fr. 1,421. 57 Cts. ist durch Errichtung eines eigenen Bahntelegraphenbüro in Romanshorn, sowie durch Vermehrung der Apparate in Andelfingen, Dietikon, Zürich (Personenbahnhof), Winterthur und Wallisellen verursacht worden.

Am Schluß des Jahres 1867 waren 38 Bahntelegraphenstationen mit 54 Apparaten nach dem System Morse in Funktion. Dieselben wurden durch 85 telegraphendienstliche Angestellte bedient und beförderten, ohne die sehr zahlreichen Dienstnotizen und obligatorischen Zugsanzeigen, 47,504 Bahndienstdeschen (1866: 40,636). Von den 16 für den Privatverkehr eröffneten Telegraphen- und Aufgabestationen wurden 8,231 Privattelegramme behandelt (1866: 6,657).

VI. „Verschiedenes“. Diese Rubrik, in welcher u. A. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr, sodann die Ehrengaben für kantonale und eidgenössische Feste, die verabreichten Unterstützungen und dgl. verrechnet werden, erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 11,078. 63 Cts. In dieser Rubrik befindet sich auch ein durch die Cholera-Epidemie veranlaßter Ausgabeposten im Betrage von Fr. 14,697. 35 Cts.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind, wie dies bereits im Vorjahr der Fall gewesen, dem Berichte in tabellarischer Form als Beilagen angeschlossen worden. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen folgt wiederum in einer besondern Zusammenstellung. Unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials können sich daher auf wenige Punkte beschränken, da die weiteren Details sich theils in den dem Berichte beigegebenen Tabellen, theils in der Übersicht der Durchschnitts- und Verhältniszahlen vorfinden.

### a. Fahrmaterial.

#### Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die im Jahre 1866 in Bestellung gegebenen 6 Stück neuen Güterzugsmaschinen sind in der Mitte des verflossenen Jahres abgeliefert worden. Damit ist die Zahl der Lokomotiven von 49 auf

55 gestiegen. Auf die absolute Bahnlänge — 264 Kilometer — bezogen, ergibt sich demnach eine Lokomotive auf je 4.80 Kilometer Bahnlänge (1866: 5.39 Kilometer). Von jenen 55 Lokomotiven finden 5 ausschließlich für den Rangirdienst im Bahnhofe Zürich sowie zu Materialtransporten Verwendung.

Von den noch von der ehemaligen Nordbahngesellschaft herrührenden Lokomotiven der Serie D ist Nr. 1 „Limmatt“ schon im Jahre 1866 in eine zweitürige, nach dem System der Serie E, umgebaut worden. Es müssen nunmehr auch noch die übrigen, ebenfalls sehr baufällig gewordenen 3 Stück dieser Serie aus dem Dienst zurückgezogen werden. Ein Umbau derselben würde sich nicht mehr lohnen, und da überdies diese kleineren Maschinen zur Bewältigung des Rangirdienstes in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, in welch' letzterem zur Zeit eine Personenzugs-Lokomotive hiefür verwendet wird, nicht mehr genügen, so haben wir beschlossen, zum Ersatz der 3 defekt gewordenen Lokomotiven 4 neue nach dem System der auf der Bülach-Regensbergerbahn im Betriebe befindlichen, jedoch größer und stärker, — wovon 3 Stück zu Lasten des Betriebes — zu bauen. Dieselben werden in unsern eigenen Werkstätten erstellt und sollen 2 Stück im laufenden und 2 im nächsten Jahre zur Ablieferung gelangen.

Leistungen. Im Berichtsjahre sind, die 6 neuen Lokomotiven inbegriffen, durchschnittlich 47 Lokomotiven im regelmässigen und außerordentlichen Fahrdienste verwendet worden. Dieselben haben zurückgelegt:

Kilometer.

	<b>1866.</b>	<b>1867.</b>
auf der eigentlichen Nordostbahn . . . . .	1,100,031	1,242,424
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn . . . . .	201,868	214,629
„ „ Bülach-Regensbergerbahn . . . . .	70,377	67,131
Zusammen	1,372,276	1,524,184

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	<b>1866.</b>	<b>1867.</b>
für das ganze Jahr . . . . .	5,198.0	5,773.4
für jeden Tag . . . . .	14.241	15.817

Ueber die Leistungen der Lokomotiven geben die angefügten Tabellen den erforderlichen, nach den Serien geordneten Nachweis.

Von den Lokomotiven wurde folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

Achsenkilometer.

von Klasse	A	1866.		1867.	
		im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug.
„ „ B	.	10,736,419	20.84	11,186,021	19.32
„ „ C	.	18,400,512	46.70	21,502,779	43.45
„ „ E	.	726,740	10.33	643,808	9.59
Zusammen	.	37,343,418	27.21	41,315,380	27.11

Die Ausscheidung der Achsenkilometer, nach Maßgabe des Charakters der Bahnzüge, ist in der resp. Tabelle zu finden.

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch von Brennmaterialien für die Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 20,693 Kubikfuß Tannenholz und 231,843 Bentner Steinkohlen (1866: 19,584 Kubikfuß Tannenholz und 204,640 Bentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Bentnern ausgedrückt beziffert sich — den Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Brennmaterial-Verbrauch auf 233,912.3 Bentner gegenüber von 206,598 Bentnern im Vorjahr.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1866.	1867.
im Ganzen . . . . .	Fr. 300,146. 77	Fr. 345,578. 59
für einen Bentner . . . . .	1. 45.3	1. 47.7

Der Brennmaterial-Verbrauch per Lokomotiv-Serie ist sammt den entsprechenden Kosten in der betreffenden Tabelle ausführlich nachgewiesen.

An Schmiermaterial (Öel und Talg) für die Lokomotiven wurden verbraucht: Pf. 47,865 (1866: Pf. 40,571). Die Ausgaben hierfür betragen: Fr. 25,981. 12 Cts. (1866: Fr. 22,790. 37). Ein Pfund Schmiere ist auf 54.28 Cts., im Vorjahr auf 56.17 Cts. zu stehen gekommen. Auch bezüglich des Schmiermaterials verweisen wir auf die beigegebene Tabelle.

Die Reparaturen, d. h. der Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven haben, exclusive Provisionenzuschläge der Werkstätte, gekostet: Fr. 132,965. 71 Cts. gegenüber von Fr. 102,783. 36 pro 1866.

In der Tabelle finden sich die allgemeinen Reparaturen und die Anschaffungskosten für Bandagen — von denen 8 Stück für Triebräder und 24 Stück für Lauf- und Tenderräder, sämtlich aus Gussstahl, verwendet wurden, was einen Gesamtaufwand von Fr. 12,172. 16 Cts. zur Folge hatte — unter die einzelnen Serien vertheilt.

Die zum Rangirldienste im Bahnhofe Zürich und theilweise auch zum Materialtransporte verwendeten 5 Lokomotiven haben folgende Leistungen und Unterhaltungskosten aufzuweisen:

	1866.	1867.
Zurückgelegte Weglänge . . . . .	circa Kilom. 130,898	Kilom. 127,747
Verbrauch an Brennmaterial . . . . .	Fr. 12,020	Fr. 12,322
" an Schmiere . . . . .	Pf. 3,289	Pf. 3,942
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 17,462. 45	Fr. 18,204. 40
" der Schmiere . . . . .	2,078. 66	1,882. 05
" der Reparaturen . . . . .	2,375. 63	7,485. 75
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer . . . . .	—. 16.74	—. 21.61

Wagen. Bestand. Die Personenwagen sind im Berichtsjahre um einen zweitachsenigen Wagen II. und III. Klasse vermehrt worden. Dermaliger Stand: 200 mit 542 Achsen und 8,824 Sitzpläzen, gegenüber von 8,794 Sitzpläzen im Vorjahr.

Auch die Zahl der Güterwagen hat sich vermehrt. Vor den im Vorjahr bestellten 120 Stück sind die Ende 1866 noch unvollendet gewesenen 44 Stück in den ersten Monaten des Berichtsjahres abgeliefert worden. Dagegen haben wir uns veranlaßt gesehen, 10 offene achträdrige Güterwagen, welche in Folge langjährigen Gebrauchs dienstunfähig geworden, aus dem Betriebe zurückzuziehen. Dieselben werden im Laufe dieses Jahres zu Lasten des Betriebs ersezt werden. Am 31. Dezember 1867 betrug daher die Gesamtzahl der Güterwagen 829 Stück mit 1,714 Achsen und einer Tragfähigkeit von 158,520 Zentnern. (Ende 1866: 795 Stück mit 1,666 Achsen und 149,640 Zentner Tragfähigkeit).

Leistungen. Es haben Achsenkilometer zurückgelegt:

	1866.	1867.
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnen:		
Personenwagen . . . . .	9,942,020	10,434,815
Güterwagen . . . . .	15,946,246	19,091,265
Im Ganzen . . . . .	25,888,266	29,526,280
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen . . . . .	1,083,095	1,222,809
Güterwagen . . . . .	9,534,827	9,440,640
Im Ganzen . . . . .	10,617,922	10,663,449
Gesamtleistung der Nordostbahnwagen . . . . .	36,506,188	40,189,529
Die Wagen fremder Bahnen auf der Nordostbahn . . . . .	10,639,838	10,717,752
Die Bahnpostwagen auf der Nordostbahn . . . . .	815,314	1,071,548
Sämtliche Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn	11,455,152	11,789,300
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . . . . .	37,343,418	41,315,380
Täglich haben die ganze Bahnlänge durchlaufen: Achsen	387	417

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial für alle auf der Nordostbahn fahrenden Wagen betrug 8,950 Pfund mit einem Kostenaufwand von Fr. 4,520. 90 Cts. (1866: Pf. 6,106 und ein Kostenaufwand von Fr. 2,939. 39 Cts.)

Mit einem Pfund Schmiere wurden 4,624 (1866: 6,107) Achsenkilometer zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde, abzüglich der Werkstätteprovision, verausgabt: Fr. 187,414. 23 Cts., gegenüber von 217,666. 22 Cts. im Vorjahr.

b. Durchschnitts-Resultate und Verhältnißzahlen.

(Betrießkilometer 264.)		<b>1866.</b>	<b>1867.</b>
<b>I. Ausgaben.</b>			
Im Ganzen:	per Bahnkilometer . . . Franken	12,389. 54	13,109. 75
	" Lokomotivkilometer . . . "	2. 38	2. 27
	" Wagenachsenkilometer. . . "	—. 08.75	—. 08.37
Centralverwaltung	" Bahnkilometer . . . "	435. 20	465. 33
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	" " . . . "	2,997. 90	2,696. 07
Expeditionsdienst	" " . . . "	3,232. 80	3,846. 92
Transportdienst:			
Im Ganzen	" " . . . "	5,507. 32	5,837. 77
	" Lokomotivkilometer . . . "	1. 06	1. 01
	" Wagenachsenkilometer. . . "	—. 03.89	—. 03.73
Allgemeine Kosten	" Lokomotivkilometer . . . "	—. 04.34	—. 04.48
	" Wagenachsenkilometer. . . "	—. 00.16	—. 00.16
Fahrdienst	" Lokomotivkilometer . . . "	—. 42.92	—. 38.49
	" Wagenachsenkilometer. . . "	—. 01.57	—. 01.42
Zugkraft	" Lokomotivkilometer . . . "	—. 58.69	—. 58.13
	" Wagenachsenkilometer. . . "	—. 02.15	—. 02.14
	" Bahnkilometer . . . "	3,050. 74	3,356. 41
Bahntelegraphie	" " . . . "	63. 11	68. 50
Verschiedenes	" " . . . "	153. 19	195. 16
<b>II. Fahr-Material.</b>			
a) Den Bestand desselben betreffend:			
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	5.39	4.80
" " " " . . . Personenwagenachsen		11.02	9.85
" " " " . . . Güterwagenachsen		34	31.16
" " " " im Ganzen . . . Wagenachsen		45.02	41.01
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.18	0.20
" " " " . . . Personenwagenachsen		2.05	2.05
" " " " . . . Güterwagenachsen		6.31	6.49
" " " " im Ganzen . . . Wagenachsen		8.36	8.54
" " " " . . . Sitzplätze		33.31	33.42
" " " " . . . Zentner Tragkraft		566.82	600.45
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	16.296	16.28
" " Güterwagenachse " . . . Zentner Tragkraft		89.82	92.48

		1866.	1867.
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Jede Lokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . Kilometer	196	191	
" " " " Winterdienst . . "	175	161	
" " " zurückgelegt im Ganzen . . . . "	31,188	32,429	
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug . . . . .	27.21	27.11	
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . Centimes	7.49	8.72	
" " " Wagenachsenkilometer . . "	0.275	0.321	
Verbrauch an Steinkohlen per Lokomotivkilometer . . Pfund	15.055	15.346	
" " " Wagenachsenkilometer . . "	0.553	0.566	
" " Schmiermaterial* per Lokomotivkilometer . . "	0.029	0.031	
" " " Wagenachsenkilometer . . "	0.0010	0.0011	
Kosten des Brennmaterials per Lokomotivkilometer . . Centimes	21.87	22.67	
" " " Wagenachsenkilometer . . "	0.803	0.836	
" " Schmiermaterials* per Lokomotivkilometer . . "	1.66	1.70	
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahnkilometer . . . Franken	1,612.57	1,911.08	
" Lokomotivkilometer . . Centimes	31.02	33.10	
" Wagenachsenkilometer . . "	1.140	1.221	
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnenwagen hat jede Achse durchlaufen . . Kilometer	16,548	17,814	
und zwar jede Personenwagenachse . . "	20,417	21,508	
" Güterwagenachse . . "	15,295	16,646	
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .	117.08	122.31	
" Güterwagenachsen . . "	270.45	295.23	
" Pers.- u. Güterwagenachsen	387.53	417.54	
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . Centimes	0.0079	0.0109	
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . Franken	824.49	709.90	
" Wagenachse und Jahr . . . . . "	98.67	83.07	
" Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.596	0.466	
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . I. Klasse Prozenten	10.74	12.61	
II. " " "	25.10	26.02	
III. " " "	33.04	31.90	
alle drei Klassen "	29.32	29.05	
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze	8.31	7.01	
II. " " 1 " " " "	2.98	2.84	
III. " " " " " "	2.03	2.13	
in allen drei Klassen " " " " " "	2.41	2.44	
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . Prozenten	32.43	28.49	

\* Baumaterial nicht gerechnet.

### c. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

Betriebsjahr.	Durchschnittliche Bahnlinieng. <sup>e</sup>	Ausgabe per Kilometer.												Ausgaben-Betreffsnis.		
		Central- Verwaltung.		Unter- haltungs- kosten.		Expeditions- Dienst.		Transport- Dienst.		Tele- graphic.		Ver- schiedenes.		Im Ganzen.		per Lokomotiv- Kilometer.
Kil.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cents.
1855	60	394	93	1,377	01										5,181	02
1856	106	341	62	1,932	08										6,183	01
1857	134.4	426	40	1,834	70										7,259	80
1858	156.5	460	15	2,243	55										8,086	96
1859	168.1	490	89	1,820	62										8,584	52
1860	178	480	13	1,885	97	2,419	15	4,659	34	47	30	121	13	9,613	02	
1861	178	580	97	2,162	87	3,061	20	6,094	30	60	39	247	17	12,206	90	
1862	178	638	15	2,267	47	3,138	36	6,574	81	54	77	176	99	12,850	55	
1863	178	783	05	2,421	58	3,257	29	6,852	58	61	07	234	63	13,609	60	
1864	216.5	706	75	2,300	47	2,951	34	5,403	—	54	46	148	25	11,564	27	
1865	257.3	616	30	2,380	20	2,827	23	4,847	34	63	16	191	78	10,926	01	
1866	264	435	20	2,997	90	3,232	80	5,507	32	63	11	153	19	12,389	54	
1867	264	465	33	2,696	07	3,846	92	5,837	77	68	50	195	16	13,109	75	

#### D. Finanzergebniss 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 Beteiligungskapitales bei der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn von den Einnahmen, anderseits die Entschädigungsbetrifffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den eben genannten Linien von den Ausgaben abgezogen, so gestaltet sich dasselbe folgendermaßen:

<u><b>1866.</b></u>		<u><b>1867.</b></u>
Fr. 6,205,235. 52	. . . . .	Ginnahmen . . . . .
" 2,666,830. 71	. . . . .	Ausgaben . . . . .
Fr. 3,538,404. 81	. . . . .	Reinertrag . . . . .
57.02 %	. . . . .	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Ginnahme . . . . .
		<b>Fr. 6,509,851. 52</b>
		<b>" 2,837,447. 46</b>
		<b>Fr. 3,672,404. 06</b>
		<b>56.41 %</b>

**1866.**

Fr. 19,878. 67	Reinertrag per Bahnkilometer	.	.	.
" 3. 22	" Lokomotivkilometer	.	.	.
" — 10.91	" Wagenachsenkilometer	.	.	.

**1867.**

Fr. 20,631. 48	
" 2. 95	
" — 10.15	

Zuzüglich des Saldo-Bortrages von 1866, sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und der Beteiligungsquoten bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern, und Bülach-Regensberg beläuft sich die gesamte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,925,571. 44 Cts. Sie übersteigt somit diejenige des Vorjahres um Fr. 104,858. 42 Cts. Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,376,728. 55 Cts. auf Fr. 1,433,156. 65 Cts. gestiegen und hat sich also um Fr. 56,430. 10 Cts. vermehrt.

Der nach Abzug der Obligationen-Zinse sich ergebende reine Ueberschuss von Fr. 2,492,412. 79 Cts. erhielt gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,153,100. — = 7½ % des Aktienkapitals wurden als Aktien-Dividende vertheilt.

" 314,045. 70 = 8 % des Reinertrags fielen in den Reservefond.

" 25,267. 09 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1868 übergetragen.

Der Reservefond, welchen zur Bestreitung der Kosten für Erneuerung des Oberbaues und für Hauptreparaturen an den Dampfbooten „Schaffhausen“ und „Boden“ Fr. 259,378. 98 Cts. entnommen wurden, hat mit 31. Dezember 1867 einen Bestand von Fr. 2,338,216. 33 Cts. erreicht.

In Festhaltung an der bisherigen Uebung geben wir nachstehend noch nähere Nachweise: 1) über die Resultate des Dampfboot-Betriebes auf dem Bodensee, 2) über die Resultate des Werkstätte-Betriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle, 4) über die bestehenden Versicherungsverträge, 5) über den Personalbestand und 6) über den Stand der Unterstützungs- und der Krankenkasse.

### 1. Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee.

Im Berichtsjahre haben die Dampfboote der Nordostbahn auf nachstehenden Routen tägliche Fahrten ausgeführt: a) Romanshorn-Lindau, b) Romanshorn-Friedrichshafen, c) Romanshorn-Rorschach und d) Romanshorn-Constanz.

Ueber die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes geben die nachstehenden Uebersichten nähere Aufschlüsse:

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	1866.						1867.					
	Transport-Quantitäten.			Einnahmen.			Transport-Quantitäten.			Einnahmen.		
	Personen.	Prozent.	Fr. Gts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr. Gts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr. Gts.	Prozent.
I. Personentransport.												
Einfache Fahrt	I. Platz	13,936	21.8	28,920. 98			23,058	28.7	42,772. 25			
" "	II. "	37,487	58.5	40,950. 78			41,535	51.8	47,561. 38			
Hin- u. Rückfahrt	I. "	890	1.4	2,079. 11			1,775	2.2	3,261. 43			
" "	II. "	4,240	6.6	5,354. 07			5,268	6.5	7,185. 77			
Abonnementss	I. "	1,076	1.7	1,402. 75			2,001	2.5	2,259. 91			
"	II. "	6,413	10.0	6,530. 60			6,597	8.3	6,302. 59			
	Total .	64,042	100	85,238. 29	22.9		80,234	100	109,343. 33	23.7		
II. Gepäcktransport . . . . .	Bentner.						Bentner.					
	2,934			1,409. 37	0.4		5,955		2,626. 81	0.6		
III. Viehtransport.												
Klasse a, Pferde . . . . .	Stücke.						Stücke.					
" b, schweres Vieh . . . . .	163	2.1					177	1.6				
" c, leichtes " . . . . .	2,700	35.0					4,106	37.1				
" d, Schweine . . . . .	2,922	37.9					3,917	35.4				
" e, Kälber, Schafe und Ziegen . . . . .	986	12.8	9,661. 99				1,830	16.6	14,230. 63			
Hunde . . . . .	700	9.1					734	6.7				
	243	3.1					286	2.6				
	Total .	7,714	100	9,661. 99	2.6		11,050	100	14,230. 63	3.0		
IV. Equipagentransport.	Stücke.						Stücke.					
I., II. und III. Klasse . . .	13		133. —	0.1			9		67. 10	0.1		
V. Gütertransport.												
Gülgut . . . . .	Bentner.						Bentner.					
Gewöhnliches Gut . . . . .	20,494	1.2					23,633	1.2				
Güter der Ausnahmeklasse .	348,568	20.7	269,897. 17				334,333	17.1	329,113. 53			
	1,313,870	78.1					1,598,748	81.7				
	Total .	1,682,932	100	269,897. 17	72.5		1,956,714	100	329,113. 53	71.3		
VI. Verschiedenes.												
Schlepp- u. Flößerlöhne ic.												
	Total .	.	5,789. 25	1.5	.	.	.	6,019. 13	1.3			
	Gesamt-Total	.	372,129. 07	100	.	.	.	461,400. 53	100			

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

	1866.	1867.
Für einen Reisenden . . . .	Fr. 1. 33	Fr. 1. 36
„ „ Bentner Gepäck . . . .	“ —. 48	“ —. 44
„ ein Stück Vieh . . . .	“ 1. 25	“ 1. 29
„ eine Equipage . . . .	“ 10. 23	“ 7. 45
„ einen Bentner Güter . . . .	“ —. 16	“ —. 17

### Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	1866.			1867.		
	Fr.	Gts.	Prozente.	Fr.	Gts.	Prozente.
1. Besoldung des Administrationspersonals . . . .	12,071	10	4.2	10,833	40	3.5
2. Besoldung, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals . . . .	73,752	33	26.0	84,045	66	27.0
3. Bekleidung desselben . . . .	1,999	76	0.7	2,775	40	0.9
4. Büreaubedürfnisse, Druckosten u. . . .	1,913	52	0.7	2,089	62	0.7
5. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . . . .	109,313	14	38.5	124,082	55	39.9
6. Unterhalt der Schiffe . . . .	34,571	36	12.2	27,930	56	9.0
7. Absicherung der Schiffe, Materialsvorräthe und Güter . . . .	3,000	—	1.1	3,000	—	1.0
8. Verschiedenes . . . .	47,019	77	16.6	55,899	04	18.0
Total . . . .	283,640	98	100	310,656	23	100

### Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1866.				1867.							
	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.		Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.	
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Einnahmen . . . .	372,129	07	3	95	—	—	461,400	53	4	31	—	—
Ausgaben . . . .	283,640	98	3	01	76	—	310,656	23	2	90	67	67
Netto-Ertrag . . . .	88,488	09	—	94	24	—	150,744	30	1	41	33	33

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre übersteigen diesenigen von 1866 um Fr. 24,105. 04 Cts. Die Mehreinnahme, welche zum Theil aus dem veränderten Theilungsverhältnisse hinsichtlich des Verkehrs der Romanshorn-Friedrichshafener Route herrührt, würde sich ohne das Auftreten der Cholera-Epidemie in Zürich, welche zur Zeit der bedeutendsten Reisenden-Frequenz den Fremdenverkehr beinahe ganz von der Romanshorner Route ableitete, noch erheblich höher gestellt haben. Mit Ausnahme des Equipagentransportes weisen alle Einnahme-Rubriken gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme auf, so namentlich der Gütertransport, dessen Mehrertrag von Fr. 59,216. 36 Cts. größtentheils dem gesteigerten Getreideverkehre zuzuschreiben ist.

Bei den Ausgaben finden sich Zunahmen auf den Rechnungstiteln: „Besoldung und Löhne des Schiffspersonals“ mit Fr. 10,293. 33 Cts., aus dem vermehrten Güterverkehre herrührend; „Brenn- und Schmiermaterial“ im Betrage von Fr. 14,769. 41 Cts., veranlaßt durch Einführung täglicher Früh- und Nachtfahrten von und nach Lindau und Friedrichshafen. Dagegen ergibt sich auf dem Titel „Unterhalt und Erneuerung der Schiffe“ eine Verminderung der Ausgaben um Fr. 6,640. 80 Cts. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die Kosten für die Vollendung der Hauptreparatur am Dampfboot „Schaffhausen“ und der Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Boden“ im Gesamtbetrag von Fr. 40,520. 05 Cts. aus dem Reservefonde bestritten worden sind. Endlich zeigt sich auf dem Titel „Verschiedenes“ eine Mehrausgabe von Fr. 8,879. 27 Cts., namentlich veranlaßt durch die Beziehung einer größern Anzahl von Schleppschiffen auswärtiger Anstalten und von Privat-Segelschiffen, deren Miethe durch den außerordentlichen Güterandrang geboten war.

Der Netto-Ertrag von Fr. 150,744. 30 Cts. übersteigt denjenigen des Vorjahres um Fr. 62,256. 21 Cts. Es ist dieses das höchste Erträgniß, das seit dem Bestande der Dampfschiffunternehmung der Nordostbahn je erzielt worden ist.

Der Bestand des Betriebsmaterials der Dampfbootunternehmung hat im Berichtsjahre keine Veränderung erlitten. Dasselbe besteht gegenwärtig aus 6 Dampfbooten und 4 Schleppbooten.

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

	1866.	1867.
Dampfboote. Diese haben zurückgelegt . . . . Kilometer	94,082	107,008
und zwar in . . . . . Zeitstunden	5,905	6,706
mithin auf eine Zeitstunde durchschnittlich . . . Kilometer	15.93	15.96
Schleppboote. Solche wurden befördert auf einer Strecke von "	36,933	43,697
Verbrauch an Brennmaterial: Holz . . . . Kubikfuß	6,912	6,840
Steinkohlen . . . . Bentner	59,396	67,990
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen		
(1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen) . . . . Bentner	60,087	68,674
Durchschnittlicher Verbrauch per Kilometer . . . Pfund	63.8	64.2
" " " Zeitstunde . . . " .	1,017.5	1,024.1
Kosten für Brennmaterial, zusammen . . . Franken	102,315.60	115,006.11
" " " per Kilometer . . . Centimes	108.75	107.47
" " " Zeitstunde . . . Franken	17.82	17.15

		1866.	1867.
Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg, zusammen .	Pfund	6,269	7,830
"      "      " per Kilometer	"	0.066	0.073
"      "      " Zeitstunde	"	1.061	1.167
Kosten für Schmiermaterial: im Ganzen . . .	Franken	3,496.59	4,588.96
per Kilometer . . .	Gentimes	3.61	4.29
" Zeitstunde . . .	Franken	0.59	0.68
Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen . . .	"	34,571.36	27,930.56
per Kilometer . . . Gentimes		36.74	26.10

Die Verhältnisse zu den übrigen Dampfschiffahrts-Anstalten auf dem Bodensee haben im abgelaufenen Betriebsjahre keinerlei Änderungen erlitten.

### 2. Werkstättebetrieb.

Der Unterhalt und die Reparaturen des Betriebsmaterials — Lokomotiven und Wagen — haben auch im Berichtsjahre die Werkstätte vorzugsweise beschäftigt. Als weitere belangreichere Arbeiten derselben sind anzuführen: Die Hauptreparatur und theilweise Erneuerung des Dampfbootes „Boden“; der Neubau eines Drehscheibenlokomobiles; die Herstellung von 6 Stationswagen, die Herstellung eines Sandtrocknenofens und eines eisernen Schneepfluges, sowie endlich die Auffertigung von 7 doppelten und 28 einfachen Weichen.

Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug, ausschließlich der Lokomotivpflüzer, Wagenwäscher und Kohlenverlader, am Jahresende: 204 (1866: 201).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1866.	1867.
An Einnahmen . . . .	Fr. 1,019,360. 28	Fr. 685,388. 72
An Ausgaben . . . .	" 911,701. 33	" 598,914. 06
Und einen Nettoertrag von	Fr. 107,658. 95	Fr. 86,474. 66

### 3. Unfälle.

Im Jahre 1867 sind 7 Personen auf der Bahn verunglückt und entweder sofort getötet worden oder an den Folgen der Verletzungen gestorben und zwar 3 Angestellte und 4 dem Betriebe fremde Personen. Von fraglichen 3 Angestellten befand sich jedoch nur einer zur Zeit des ihm zugestoßenen Unfalls im Dienst. — Am 9. Januar legte sich vor Ankunft eines Bahnhuges außerhalb des Bahnhofs Zürich ein Mann auf die Schienen, wurde vom Zuge überfahren und getötet. — Am 3. März fiel ein Hülfswärter, welcher Nachts unbefugter Weise in Aarau einen Güterwagen des absfahrenden Zuges besteigen wollte, um nach Willegg zu reisen, zwischen Rampe und Zug und wurde erdrückt. — Am 27. März wurde ein Wagenwärter im Bahnhof Zürich beim Verschieben

der Wagen am linken Unterschenkel der Art beschädigt, daß sich eine Amputation desselben als nothwendig herausstellte, welche dann den Tod herbeiführte. — Am 24. Mai gerieth ein siebenjähriger Knabe im Bahnhofe Schaffhausen durch Unvorsichtigkeit unter einen Zug und wurde sofort getötet. — Am 7. Juli fiel ein beurlaubter Heizer im Bahnhofe Romanshorn unter den Zug, wurde an beiden Füßen und an einem Arme schwer verletzt und starb im Spitäle. — Am 30. September wurde ein alter fast gehörloser Mann in der Nähe von Romanshorn von einem Zuge erfaßt, über die Bahnböschung hinabgeschleudert und getötet. — Am 16. November wurde zwischen Rapperswil und Aarau ein Unbekannter vom Zuge überfahren und getötet.

Der im Dienste verunglückte Angestellte war der Unterstüzungskasse zugethieilt. Die Hinterlassenen desselben erhielten daher den laut Vertrag mit der schweizerischen Rentenanstalt ihnen zukommenden Versicherungsbetrag. Sie genießen überdies die statutengemäßen Bezüge aus der Unterstüzungskasse. Auch wurde ihnen noch eine angemessene Unterstützung aus der Bahnkasse ausbezahlt. Den Hinterlassenen des einen außer Dienst verunglückten Angestellten, welcher ebenfalls der Unterstüzungskasse zugethieilt war, wurde nebst dem von der Rentenanstalt zu leistenden Versicherungsbetrage noch das Gehaltsbetriffig von drei Monaten aus der Bahnkasse bewilligt. Den Hinterlassenen des andern außer Dienst verunglückten Angestellten konnte keine Unterstützung verabfolgt werden, weil der nur provisorisch angestellte Verstorbene nicht der Unterstüzungskasse zugethieilt gewesen war und sich überdies den Unfall durch Begehung einer Dienstwidrigkeit zugezogen hatte.

#### 4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:	
a) im Kanton Zürich . . . . .	Fr. 2,616,050. —
b) " " Thurgau . . . . .	" 851,100. —
c) " " Schaffhausen . . . . .	" 198,850. —
d) " " Aargau . . . . .	" 561,250. —
e) " " Zug . . . . .	" 143,200. —
f) " " Luzern . . . . .	" 36,000. —
	Fr. 4,406,450. —
2. Für Transportmaterial . . . . .	" 5,597,291. —
3. " Brennmaterial und Magazinvorräthe . . . . .	" 717,280. —
4. " Transport- und Lagergüter . . . . .	" 13,744,000. —
5. " Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten . . . . .	" 1,168,298. —
Total . . . . .	Fr. 25,633,319. —

Die Auffkranz für die Transport-Güter der Dampfschiffunternehmung gegen die Gefahren des Wassertransports und des Eisenbahnmaterials gegen Choc beläuft sich auf die Summe von Fr. 325,000.

5. Personal-Etat.

Am Ende des Jahres 1867 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .	14	Uebertrag	17
Hauptklasser und Gehülfen . . . . .	3	Bahnhofsvorstände und deren Gehülfen . . . . .	13
Revisor nebst Gehülfen . . . . .	6	Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gehülfen . . . . .	29
Betriebs-Kontrolle und Gehülfen . . . . .	27	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtenbezüger . . . . .	105
Materialverwaltung . . . . .	10	Portiers, Abwärte und Nachtwächter . . . . .	38
Abwärte der Centralbüreaux . . . . .	4	Stations-Einnehmer und Gehülfen . . . . .	73
	<b>64</b>	Telegraphisten . . . . .	8
	<b>414</b>	Gepäckträger . . . . .	20

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt . . . . .	2	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	551
Bureau des Bahnbetriebs-Ingenieurs . . . . .	12	Oberzugsführer und Gehülfe, Zugführer, Kon- dukteure und Bremser . . . . .	127
Bauführer . . . . .	2	Wagenmeister, Wagenwärter und Wagenvisiteure	66
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .	15	Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen) . . . . .	8
Bahn- und Weichenwärter . . . . .	383	Billetdrucker . . . . .	2
	<b>414</b>		<b>1,057</b>

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef . . . . .	1		
Betriebs-Inspektor . . . . .	1	Maschinenmeister . . . . .	1
Inspektor für den Gütertransport . . . . .	1	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	15
Telegraphen-Inspektor . . . . .	1	Oberwerkführer und Werkführer . . . . .	4
Bureau des Betriebs-Chef . . . . .	2	Lokomotivführer . . . . .	44
Bureau des Betriebs-Inspektors und der Wagen- Kontrolle . . . . .	11	Heizer . . . . .	43
	<b>17</b>	Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlen- verlader . . . . .	57

Uebertrag 17

Total: 1,699 (gegen 1,557 im Vorjahr); somit auf einen Kilometer Bahnlänge, inclusive der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn, 6.4 Angestellte.

Die Zahl der Angestellten hat sich demnach um 142 vermehrt. Von dieser Vermehrung fallen annähernd zwei Dritttheile auf die Kategorie der „Arbeiter für Güterverladung“ und zwar hauptsächlich auf den Bahnhof Romanshorn.

2. Abtheilung.

Maschinenmeister . . . . .	1
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	15
Oberwerkführer und Werkführer . . . . .	4
Lokomotivführer . . . . .	44
Heizer . . . . .	43
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlen- verlader . . . . .	57

**164**

## B. Dampfschiffsfahrt.

Verwalter . . . . .	1	Heizer und Hülfsheizer . . . . .	10
Buchhalter, Expedienten und Abwart . . . . .	6	Matrosen . . . . .	16
Kapitäne und Schiffsführer . . . . .	6	Hülfsmatrosen, Schiffsjungen, Güter- und	
Steuermann und Schleppschiffführer . . . . .	8	Kohlenverlader . . . . .	24
Maschinisten . . . . .	5		

Zusammen 76 Angestellte (gegen 54 im Vorjahr).

### C. Werkstätte.

## Werkstätte-Arbeiter 204 (im Vorjahr 201).

Einschließlich der Dampfschiffunternehmung und der Werkstätte hat am Schlusse des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahngesellschaft beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter sich auf **1,979** belaufen, gegenüber 1,812 im Vorjahr.

## 6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungs kasse.

Am 31. Dezember 1866 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 232,581. 25
Im Jahre 1867 kamen an Einnahmen hinzu:	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 32,764. 28
Kapitalzins, Bußen und Geschenke	„ 14,259. 54
	<hr/>
	„ 47,023. 82
	<hr/>
Gesamteinnahme	Fr. 279,605. 07

Die Ausgaben bestehen in:

Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt . . . .	Fr. 18,856. 87
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	" 1,464. 83
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten . . . .	" 1,781. 02
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge . . . .	" 6,003. 83
Verschiedenes . . . . .	" 118. 17
	" 28,224. 72

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,169 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die schweizerische Rentenanstalt hatte an die Hinterlassenen von 16 im Laufe des Berichtsjahres verstorbenen Mitgliedern der Unterstützungs-Kasse zusammen Fr. 9,934 auszubezahlen. Von diesen 16 Todesfällen sind vier durch die Cholera herbeigeführt worden.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1866 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 18,873. 11
Im Jahre 1867 kamen an Einnahmen (Binse, Beiträge und Bußen) hinzu . . . . .	„ 15,005. 26
	Gesamteinnahme . . . . .
	Fr. 33,878. 37
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ic. ziehen sich davon ab mit . . . . .	„ 15,931. 77
	Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung . . . . .
	Fr. 17,946. 60

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 831. Der Choleraepidemie sind 8 Mitglieder zum Opfer gefallen.

V. Bahnbau.

Die Mittheilungen, welche wir hinsichtlich der Linie Romanshorn-Nördschach in der ersten Abtheilung des gegenwärtigen Geschäftsberichtes zu machen im Falle waren, enthalten bereits die erforderlichen Angaben über den Stand der Bauarbeiten auf dieser Bahnstrecke. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir daher hier einfach auf dieselben.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich nahm im Berichtsjahre unsere Aufmerksamkeit und Thätigkeit wieder vielfach in Anspruch.

Die Arbeiten sind zwar in Folge unvorhergesehener Ereignisse und Verumständnungen nicht allseitig in dem Maße vorgerückt, wie wir es in unserm letzten Berichte in Aussicht nehmen zu können glaubten. Gleichwohl dürfen die im Berichtsjahre erzielten Fortschritte der Bahnhofbaute als befriedigend bezeichnet werden. Es gereicht uns auch zu großer Beruhigung, daß trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhofes, der gleichzeitig auch für den Betrieb zur Verfügung gehalten werden muß, darbietet, bis zur Stunde noch kein Unglück zu beklagen ist.

Die Erbauung des schon in unserem letzjährigen Berichte besprochenen provisorischen Aufnahmgebäudes auf der nördlichen Seite der neuen Einstieghalle, die Errstellung der damit zusammenhängenden provisorischen Dielenüberdachungen des nördlichen Seitentrottoirs, des Mitteltrottoirs und des Trottoirs an der Stirnseite im Innern der Einstieghalle, die Anbringung einer provisorischen Einrichtung für die Gepäckausgabe, sowie endlich die Ausführung der steinernen Trottoireinfassungen in der Einstieghalle wurden so rasch gefördert, daß es möglich geworden ist, die Benutzung des Provisoriums durch das Publikum mit 1. Juli v. J. beginnen zu lassen.

Der Abbruch des alten Aufnahmgebäudes sowie die Beseitigung der alten Einstieghalle wurden in kürzester Zeit bewerkstelligt, und sodann der dort noch im Rückstande gebliebene, zirka 300 Fuß lange Theil der südlichen Umfassungsmauer der neuen Einstieghalle sowie die umfänglichen Grab- und Maurerarbeiten des die Warträume, die Restaurierungen, den Gepäcksaal, die Vorhalle u. c. enthaltenden Hauptbaues in Angriff genommen. Für den eben erwähnten noch unausgeführt gebliebenen Rest der südlichen Längsmauer der Einstieghalle, von dessen beförderlicher Herstellung der ununterbrochene Fortgang der Auffstellung des eisernen Daches der Einstieghalle abhing, war das Haufsteinmaterial schon zum Voraus bearbeitet worden und in Folge der raschen und energischen Anhandnahme dieses rückständigen Theiles gelang es gerade noch, denselben bis auf die Höhe der Auflager für die eiserne Dachkonstruktion (62 $\frac{1}{2}$  Fuß über dem Trottoir) aufzubauen, als auch unter den bei der Bahnhofsbauarbeiten beschäftigten Arbeitern die Choleraepidemie, durch welche Zürich im verflossenen Sommer und Herbst so schwer heimgesucht wurde, in höchst bedenklicher Weise ausbrach. Die Werkhütten, in welchen viele dieser Arbeiter ihre gemeinsamen Koch- und Schlafstellen hatten, mußten aus sanitären Gründen geschlossen werden, nachdem übrigens schon vorher bei der nach und nach unter dem Arbeitspersonale eingetretenen allgemeinen Entmuthigung ein großer Theil desselben, meistens aus Fremden bestehend, es vorgezogen hatte, andere von Zürich entferntere Arbeitsplätze aufzusuchen, oder Angesichts des anrückenden Spätjahrs in die Heimat zurückzukehren. Nach dem Zurücktreten der Cholera, unmittelbar vor Eintritt des Winters, schien es mit Rücksicht auf die nachtheiligen Einflüsse des Frostes nicht mehr ratslich, größere Mauertheile aufzuführen. Gleichwohl wurden diejenigen Maurer- und Steinhauerarbeiten, auf welche die Kälte nicht nachtheilig einwirken kann, nach Thunlichkeit fortgesetzt. Die Umfassungsmauern der Einstieghalle, dieses wesentlichsten Theiles der Bauanlage, sind denn auch mit Einschluß der Stirnfaçade gegen die Limmat im Rohbau nahezu vollendet und bis Anfang des künftigen Monates Mai werden die zur Zeit noch fehlenden Giebelaußfälle auf den beiden Längsmauern, deren Aufführung erst nach geschehener Auffstellung der eisernen Dachkonstruktion möglich war, ebenfalls zur Ausführung gebracht sein.

Die Dachkonstruktion der Einstieghalle ist schon seit einiger Zeit vollständig aufgerichtet. Die Eindeckungsarbeiten an derselben mußten jedoch aus Gründen der Solidität und mit Rücksicht auf die Unmöglichkeit der Aufbringung eines dauerhaften Anstrichs während der kaltern Jahreszeit, sowie dann auch, weil die Eindeckung an die noch nicht durchweg hergestellten Giebelaußfälle angeschlossen werden muß, während des Winters ausgezögert werden. Sobald die Witterung es erlaubt hat, ist mit diesen Eindeckungsarbeiten wieder begonnen worden und in wenigen Wochen werden sie vollendet sein. Wenn es nicht möglich war, die gänzliche Eindeckung der Einstieghalle noch vor Eintritt des Winters zum Abschluß zu bringen, wie wir bei Abfassung unsers letzten Geschäftsberichts gehofft hatten, so hängt die eingetretene Verzögerung theils mit dem Ausbruche der Cholera in Zürich, theils aber auch mit Abänderungen in der anfänglich beabsichtigten Anordnung der beweglichen Gerüste zusammen, welche nothwendig wurden, um zwei Bahngleise in der Einstieghalle, welche für die Gerüste in Anspruch genommen worden wären, für die Zwecke des Betriebs verfügbar zu halten. — In dem mit der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett und Comp., über die Erstellung der Dachkonstruktion abgeschloßenen Vertrage ist die Bedingung enthalten, daß die Unternehmungsgesellschaft eines der neun Dachfelder der Eisenkonstruktion, deren jedes zirka 9000 □' Grundfläche hat, in fertig zusammengesetztem Zustande einer Probebelastung durch Aufbringung eines gleichmäßig auf der Oberfläche vertheilten, einer bestimmten Schneelast entsprechenden Gewichtes zu unterwerfen habe. Bei Vornahme dieses wichtigen Aktes glaubten wir noch einen unbefestigten Experten in der Person des Herrn Professor Dr. G. Beuner in Zürich zuziehen zu sollen. Nach

dem Befunde dieses zutrauenswürdigen Fachmannes entspricht die Dachkonstruktion den hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit aufgestellten Vertragsbestimmungen.

Die Errstellung der Heizungseinrichtungen, welche auf einer Combination von Dampf- und Wasserheizung beruhen, ist den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur übertragen worden. Soweit sich aus dem bis jetzt ausgeführten, während des letzten Winters bereits im Gebrauche gewesenen Theile dieser Heizungsanlage ein Schluss auf die Zweckmäßigkeit des angewandten Heizungssystems ziehen lässt, glauben wir dasselbe für die vorliegende Baute als durchaus vortheilhaft bezeichnen zu können.

Die Ausführung der verschiedenen Kanal- und Dohlenbauten ist im Laufe des verflossenen Winters unter Benutzung des niedrigen Wasserstandes zum Abschluß gelangt.

Der auf der südwestlichen Seite der Einstieghalle gegen die Sihl hin gelegene zirka 200 Fuß lange Gebäude-theil, welcher die Büreau und die Wohnung des Bahnhof-Inspectors, sowie die Lokale für das Betriebspersonal enthält, ist so viel als vollendet und zum Theil schon seit längerer Zeit bezogen.

Die gänzliche Vollendung der Einstieghalle, mit Inbegriff der Einführung und Verglasung der 20 Stück 36 Fuß weiten Halbkreissfenster sowie der Errstellung der großen an die Dachkonstruktion aufzuhängenden Glaswand über der westlichen Einfahrt in die Halle, wird im Laufe dieses Jahres bewerkstelligt werden. Die 200 Fuß lange Ausgangshalle gegen die Limmat wird innerhalb des gleichen Zeitraumes zu vollständigem Ausbau gelangen. Im Laufe dieses Sommers werden auch alle noch rückständigen Gebäude-theile unter Dach gebracht werden. Die gesamte Bahnhofbaute aber hoffen wir mit Zuversicht, ungeachtet der im Berichtsjahre eingetretenen unvorhergesehenen Umstände, bis zu dem von Anfang an in Aussicht genommenen Termine, nämlich bis gegen Ende des nächsten Jahres, zu gänzlicher Vollendung bringen zu können.

Die Gleiseanlagen sind in dem Personen- und Güterbahnhofe nunmehr vollständig hergestellt. In der neuen Einstieghalle des Personenbahnhofes waren 6 Gleise von je 580 Fuß Länge und unmittelbar vor der Halle ein Schiebbühnengleis, das die Hallengeleise rechtwinklig kreuzt, zu legen. Sofort nach dem Abbrüche der alten Einstieghallen wurde mit der Errstellung dieser Gleise begonnen. Sie bestehen aus Krupp'schen Gussstahl-schienen, welche auf Langschwellen aus Zores-Eisen liegen, die wieder unter sich durch Querschwellen von Zores-Eisen verbunden sind. Für die Laufkränze der Räder sind an der inneren Seite der Gussstahl-schienen T Eisen angehängt welche die Spurrinnen der Räder bilden und an der äußern Seite der Schienen sind Winkel-eisen angebracht, welche einen senkrechten Abschluß der Länge der Schienen nach ermöglichen. Dadurch wird das später zu asphaltirende Planum zwischen den Schienen gegen allfällige Erschütterungen beim Befahren der Gleise thunlichst geschützt. Ungeachtet die sämtlichen Gleise in der Halle um zirka 10 Zoll gehoben und der größte Theil derselben fortwährend dem Verkehrs geöffnet bleiben mußte, gelang es doch, den Oberbau in der Einstieghalle sammt dem Quergleise vor derselben in successiver Weise, ohne den Bahnbetrieb irgendwie merklich zu stören, im Laufe von zirka 3 Wochen zu legen. — Um Reservewagen aufzustellen und mit den Bahngleisen in direkte Verbindung bringen zu können, wurden außerhalb des Güterbahnhofes von der Langfurrenstraße abwärts in der Richtung gegen Baden auf der rechten Seite der Bahn zwei Gleise, das erste in der Länge von 1,800 Fuß und das zweite in einer Ausdehnung von 600 Fuß, erstellt und 3 Paar Weichen zur Verbindung dieser Gleise mit dem Einfahrtsgleise der Westlinie angebracht. Zu dieser Gleiseanlage wurden durchgehends Ausschüßschienen und Ausschüßschwellen verwendet, die nicht mehr auf offener Linie belassen werden durften.

Hinsichtlich der Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen, dessen Kosten, wie Ihnen bekannt ist, von der großh. badischen und unserer Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich getragen werden, haben wir Ihnen bereits in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir die Pläne für den definitiven Oberbau, sowie für die definitiven Hochbauten, nachdem wir sie mit der badischen Verwaltung vereinbart, der h. Regierung von Schaffhausen mit dem Ansuchen vorgelegt haben, die Pläne ihrerseits genehmigen und sodann auch dem h. Bundesrathen zur Auswirkung seiner Guttheizung, soweit es nach Mitgabe der bestehenden Verträge einer solchen bedurfte, unterbreiten zu wollen. War eine Einigung mit dem h. Bundesrathen über unsere Vorlagen ohne Schwierigkeit erzielt worden, so glaubte dagegen die h. Regierung von Schaffhausen an ihre Genehmigung eine Reihe von Bedingungen knüpfen zu sollen, die dann, gestützt auf einen seiner Zeit abgeschlossenen Vertrag, auch von dem Tit. Stadtrathen von Schaffhausen uns gegenüber geltend gemacht und noch durch einige weitere Forderungen vermehrt wurden. Erst in der letzten Zeit ist es möglich geworden, diese Ansätze durch den Abschluß eines Vertrages, in welchem die Stadt Schaffhausen auch auf die Fortführung des gegen die badische und unsere Bahnverwaltung wegen der Verzögerung des Ausbaues des Bahnhofes angehobenen Prozesses verzichtet, zum Austrage zu bringen. Es ist übrigens noch die Zustimmung Baden's zu diesem Vertrage einzuholen.

Ungeachtet der Schwierigkeiten, auf welche die abschließliche Genehmigung der Pläne für den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen gestoßen war, wurden gleichwohl die für den Güterverkehr bestimmten Hochbauten bereits im Mai des Berichtsjahres in Angriff genommen und dermaßen gefördert, daß sie schon am 1. Oktober dem Betriebe übergeben werden konnten. Diese Hochbauten bestehen aus einem Güterexpeditionsgebäude, zwei Güterhallen und zwei Laderampen. Das Güterexpeditionsgebäude befindet sich auf der Nordseite des Bahnhofes an der hintern Bahnhofstraße. An dasselbe schließt sich östlich die badische Güterhalle samt Laderampe und westlich die Güterhalle und Laderampe der Nordostbahn an. Das Expeditionsgebäude und die beiden Güterhallen sind auf 10 bis 11 Fuß tiefen Pfeilern fundirt, die durch Grundbogen verbunden wurden, auf welchen sich ein Sockel von Kalksteinquadern befindet. Über diesem Sockel ist das Mittelgebäude in Holz und mit Backsteinriegelwerk, die Güterhallen dagegen ganz in Holz aufgebaut. Das Expeditionsgebäude hat eine Länge von 85' und eine Breite von 43'. Es enthält im Erdgeschoße die Büros für die Güterexpedition der Nordostbahn und der badischen Bahn, sowie für die schweizerische und die badische Zollverwaltung. Im ersten Stockwerke befinden sich zwei Beamtenwohnungen und im Keller sowie auf dem Dachboden die für die letztern weiter erforderlichen Räumlichkeiten. Die beiden Güterhallen haben eine Länge von je 133.5' und eine Breite von je 40'. An dieselben schließen sich die Laderampen mit einer Länge von je 96' und einer Breite von je 48.5' an. Nächst der Stirnseite dieser Rampen sind Abritte für das Dienstpersonal angebracht.

Nachdem im Sommer des Berichtsjahres die Detailspläne und Voranschläge für das definitive Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Schaffhausen im Einvernehmen mit der badischen Eisenbahnverwaltung von uns ausgearbeitet worden waren, konnten die Grab- und Fundationsarbeiten für dieses Gebäude in der Mitte des Septembers begonnen werden. Das neue Verwaltungsgebäude kommt unmittelbar an die vordere Bahnhofstraße zu stehen. Die Gesamtlänge desselben beträgt 280' und die durchschnittliche Breite 45'. Es besteht aus einem längern Mittelbau, an welchen sich zu beiden Seiten über den Mittelbau erhöhte Pavillons und an letztere wieder kleinere Stirnflügel anschließen. Im Mittelbau befinden sich die Wartäale und die Restauration. Die beiden Pavillons enthalten im Erdgeschoße Büros der beiden Bahnverwaltungen, im Entresol und im ersten Stockwerke Wohnungen. In den beiden Stirnflügeln sind zu ebener Erde weitere Büros der Bahnverwaltungen und in

den Entresols Wohnungsräume und Schlafzimmer für das Fahrdienstpersonal angebracht. Unter dem Verwaltungsgebäude in seiner ganzen Ausdehnung befinden sich die Keller für die Beamtenwohnungen und den Restaurateur, ferner die Küche und die Speisekammern für den Leitern und endlich die Räumlichkeiten für die Zentralheizung. Es werden nämlich sämtliche Dienst- und Wohnräume mittelst einer Dampfheizung erwärmt werden.

Unmittelbar an das Verwaltungsgebäude schließt sich die Einfteighalle an. Es erhält dieselbe eine Länge von 375' und eine Breite von 55.8'. Sie überdeckt 2 Gleise und 2 Trottoirs und gewährt überdies noch die Möglichkeit, in die auf dem dritten Gleise stehenden Bahnzüge im Trockenen einzusteigen. Die eine Dachseite der Einfteighalle ruht theils auf vorspringenden Pfeilern des Verwaltungsgebäudes, theils auf gußeisernen Säulen, während die andere in ihrer ganzen Länge von gußeisernen Säulen getragen wird. Das Dach erhält eine leichte, schmiedeiserne Konstruktion und wird theils mit Wellenblech, theils mit Glas eingedeckt.

Die zum Behufe des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen erforderlichen Veränderungen und Ergänzungen der Gleisanlagen sind bereits zur Ausführung gebracht, und ebenso ist im Laufe des Berichtsjahres die städtische Wasserleitung, welche, aus zwei gußeisernen Röhren bestehend, den Bahnhof in der Tiefe von 3 bis 8' in schiefer Richtung durchschnitten und sich theilweise auf dem für das definitive Verwaltungsgebäude bestimmten Bauplatze befand, in eine schlupfbare Dohle von 3 $\frac{1}{2}$ ' Weite und 5' Höhe verlegt worden, welche sich rechtwinklig durch den Bahnhof hindurchzieht.

Wir schließen unsere Berichterstattung über den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen mit der Mittheilung, daß derselbe bis zum Schlusse des nächsten Jahres zu gänzlicher Vollendung gebracht werden soll.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn wurden im Laufe des Berichtsjahres weitere Schuppen zum Zwecke der Lagerung und der Manipulation des Getreides erbaut. Die Grundfläche der zur Zeit in Romanshorn bestehenden definitiven und provisorischen Getreideschuppen beträgt 188,585 Quadratfuß.

Für den Landungsplatz des im Baue begriffenen Trajektschiffes im Hafen von Romanshorn und für die Gleiseverbindungen zwischen diesem Landungsplatze und den Bahnhofgleisen, beziehungsweise den in den Bahnhof Romanshorn einmündenden Bahnen wurden im Laufe des Berichtsjahres Pläne und Voranschläge entworfen und sodann gegen den Schluß derselben auch die zur Inangriffnahme der Bauten für diesen Landungsplatz erforderlichen Vorbereitungen getroffen.

Nachdem im Frühjahre 1866 auf den Stationen Schlieren, Dietikon, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil mit dem Baue der definitiven Aufnahmsgebäude begonnen und dieselben noch im nämlichen Jahre bis unter Dach gebracht worden waren, gelangten diese Gebäude in der Mitte des Berichtsjahres zu gänzlicher Vollendung, so daß sie dem Verkehrs übergeben werden konnten. Auf den Stationen Schlieren und Dietikon wurden sodann noch Sodbrunnen erstellt und der Sodbrunnen im Bahnhofe Frauenfeld, dessen Wasser zu begründeten Klagen Veranlassung gab, durch einen laufenden Brunnen ersetzt. Ueber die sämtlichen an diesen Stationsgebäuden ausgeführten Arbeiten wurde noch im Laufe des Berichtsjahres mit den betreffenden Unternehmern Schlußabrechnung gepflogen.

Zu den auf der Station Brugg zum Zwecke ihrer Erweiterung und ihres Ausbaues erforderlichen Arbeiten sind bereits im Jahre 1866 die nöthigen Einleitungen getroffen worden. Im Berichtsjahre wurden dann diese Arbeiten in Angriff genommen.

Da das zu erbauende definitive Aufnahmsgebäude zum Theile auf den bisher von dem Güterschuppen eingenommenen Platz zu stehen kommen sollte, so hatte der Inangriffnahme des Aufnahmsgebäudes die Versezung des Güterschuppens auf die Südseite der Station vorauszugehen. Da sich aber in dem letztern bis anhin auch die Wartlokale und die Büreau für den Personenverkehr befunden hatten, so mußten vor dem gänzlichen Abbruche desselben neue derartige Lokale in einem zu diesem Ende hin zu erbauenden provisorischen Aufnahmsgebäude gewonnen werden. Es wurde nun mit dem Abbruche und der Wiederaufstellung der für den Güterverkehr bestimmten Abtheilung des Güterschuppens begonnen, sodann, bevor der die Wartäale und die Büreau für den Personenverkehr enthaltende Theil des Güterschuppens beseitigt wurde, ein provisorisches Aufnahmsgebäude, zu welchem die inzwischen entbehrlich gewordenen alten Stationshäuser von Schlieren und Dietikon verwendet werden konnten, erstellt, hierauf der noch übrig gebliebene Theil des Güterschuppens abgebrochen und versezt und erst zum Schlusse der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes begonnen und dann noch der Art gefördert, daß die Sockel bereits vor Eintritt des Frostes versezt waren.

Da die Fundamente des Güterschuppens, welcher an die Südseite der Bahn zu translociren war, größtentheils in eine ausgebeutete Materialgrube etwa 20' tief unter Schwellenhöhe zu stehen kamen, so konnte ohne erhebliche Kostenvermehrung unter diesem Schuppen in seiner ganzen Ausdehnung ein Kellerraum von 133' Länge und 29' Breite hergestellt werden.

Das definitive Aufnahmsgebäude erhält eine Länge von 97.6' und eine durchschnittliche Breite von 40'. Es besteht aus einem erhöhten Mittelbaue, an den sich zwei niederere Seitenflügel anschließen. Der Mittelbau enthält im Erdgeschosse die Büreau und im ersten Stockwerke die Wohnung für den Stationsvorstand. In den Seitenflügeln werden die Wartäale der verschiedenen Klassen angebracht. Das Gebäude wird in Stein mit Quaderverkleidung ausgeführt. Bei dem Baue wird ein bedeutender Theil des Stein- und Holzmateriale, welches bei dem Abbruche der alten Einstieghallen und des früheren Aufnahmsgebäudes im Bahnhofe in Zürich gewonnen wurde, Verwendung finden. Wesentlich auch, um dies in nutzbringender Weise bewerkstelligen zu können, hielten wir es für angezeigt, das neue Stationsgebäude in Regie ausführen zu lassen.

Die Gleisanlagen auf der Station Brugg, die aus drei durchgehenden Gleisen bestanden hatten, wurden, um einem immer dringender zu Tage getretenen Bedürfnisse des Betriebes zu genügen, auf fünf durchgehende Gleise vermehrt. Sollte sich im Verfolge die Anlage noch eines sechsten Gleises als nothwendig herausstellen, so ist die Möglichkeit hiezu vorhanden.

In dem Berichtsjahre wurden die Telegraphen drähte der eidgenössischen und der Nordostbahnen-Verwaltung, welche offen an den Seitenmauern des Wipkingertunnels aufgehängt waren, um den dadurch bedingten fortwährenden Störungen der Leitung ein Ziel zu setzen, in bleiumhüllte Guttaperchataue eingeschlossen und so verwahrt in Rinnen gelegt, welche in die Seitenmauern des Tunnels eingehauen und mit einem angemessenen Verschlusse versehen sind. Im Fernern wurden zur Sicherung des Bahnbetriebes bei den Einfahrten in den Bahnhof Turgi und in den Bahnhof Romanshorn, sowie bei der Einmündung der Westlinie in den Bahnhof Zürich die mechanisch beweglichen Signalscheiben, deren Handhabung dem Bahnwärterpersonale überlassen werden mußte, durch elektrisch bewegliche, die von den betreffenden Bahnhof-Inspektoren bedient werden können, ersetzt.

Die Schiffe unserer Unternehmung schließlich noch anlangend, ist über das gegenwärtig auf Rechnung der württembergischen und unserer Verwaltung im Baue begriffene, zur Bedienung der Route Romanshorn-

Friedrichshafen bestimmte Trajektschiff bereits in der II. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes das Erforderliche mitgetheilt worden. Die früher schon begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen“ wurde im Berichtsjahre gänzlich durchgeführt und sodann auch das Dampfboot „Boden“ einem durchgreifenden Umbau unterworfen. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Verfahrens ist der Reservefond mit den daherigen Baukosten belastet worden.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden sind während des Berichtsjahres zwei Veränderungen eingetreten. In der ordentlichen Generalversammlung von 1867 ist an die Stelle des Hrn. Gustav Stockar von Schaffhausen, welcher seinen Austritt aus dem Verwaltungsrath erklärt hatte, zu einem Mitgliede des letztern Herr J. C. Pfeifer-Spleiß von Schaffhausen gewählt worden und sodann haben wir die durch den Hinschied des Herrn Nationalrath Wäffler-Egli von Winterthur im Verwaltungsrath eingetretene Lücke zu beklagen. Die bevorstehende ordentliche Generalversammlung wird die in Folge dieses Todesfalles erforderlich gewordene Ersatzwahl zu treffen haben.

Die Direktion behandelte in 160 Sitzungen 3,526 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 18 Geschäfte.

---

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1867 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 20. April 1868.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

**I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

vom Jahre 1867;

**II. Baurechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

vom Jahre 1867;

**III. Bilanz auf 31. Dezember 1867**

und

**IV. Ausweis über den Reservekonto**

auf 31. Dezember 1867.

---

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
I. Personentransport . . . . .	2,208,631	81				
II. Gepäcktransport . . . . .	126,729	14				
III. Pferde- und Viehtransport . . . . .	119,484	77				
IV. Transport von Equipagen u. außergewöhnlichen Gegenständen	4,256	68				
V. Gütertransport . . . . .	3,740,607	93	6,199,710	33		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
I. Pacht- und Miethinse . . . . .	89,163	05				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen . . . . .	27,435	28				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . . .	57,902	57				
IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Burg-Luzerner Bahn . . . . .	60,000	—				
V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensberger Bahn . . . . .	—	—				
VI. Nettoertrag des Werkstättbetriebes . . . . .	86,474	66				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes . . . . .	150,744	30				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich . . . . .	1,783	38				
IX. Verschiedenes . . . . .	47,382	25	520,885	49	6,720,595	82
Nebentertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1866 . . . . .	.	.	.	.	42,423	08
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>						
					<b>6,763,018</b>	<b>90</b>

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

## Ausgaben.

### A. Eisenbahnbetrieb.

#### I. Centralverwaltung.

1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .
2. Reiseauslagen . . . . .
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale . . . . .
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .
5. Porti . . . . .
6. Unterhalt, Ergänzung und Assuranz des Mobiliars . . . . .

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .	.	.	87,032	72		
2. Reiseauslagen . . . . .	.	.	1,546	89		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale . . . . .	.	.	5,994	—		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .	.	.	26,214	66		
5. Porti . . . . .	.	.	1,922	—		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assuranz des Mobiliars . . . . .	.	.	137	30		
					122,847	57

#### II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.

1. Besoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter) . . . . .
  2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .
  3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .
  4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .
  5. " der Kunstbauten . . . . .
  6. " des Oberbaues . . . . .
- Hievon ab:  
Für Erneuerung, aus dem Reservesonde bestritten, . . . . .
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren &c. . . . .
  8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .
  9. " der Gebäude . . . . .
  10. " des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter &c. . . . .
  11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Besoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter) . . . . .	.	.	427,414	50		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	5,393	77		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	17,643	62		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	.	.	20,522	97		
5. " der Kunstbauten . . . . .	.	.	11,578	88		
6. " des Oberbaues . . . . .	301,924	35				
Hievon ab: Für Erneuerung, aus dem Reservesonde bestritten, . . . . .	218,858	93	83,065	42		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren &c. . . . .	.	.	11,146	21		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .	.	.	18,316	77		
9. " der Gebäude . . . . .	.	.	77,921	10		
10. " des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter &c. . . . .	.	.	19,567	65		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	.	.	19,191	27		
					711,762	16

#### III. Expeditionsdienst.

##### 1. Allgemeine Kosten.

- a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter . . . . .
- b) Bekleidung derselben . . . . .
- c) Büreaukosten . . . . .
- d) Beleuchtung und Heizung der Büraus . . . . .
- e) Ergänzung, Unterhalt und Assuranz des Inventars . . . . .

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter . . . . .	186,747	29				
b) Bekleidung derselben . . . . .	4,945	13				
c) Büreaukosten . . . . .	13,262	76				
d) Beleuchtung und Heizung der Büraus . . . . .	37,472	78				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assuranz des Inventars . . . . .	63,800	64	306,228	60		
Uebertrag . . . . .	.	.	306,228	60	834,609	73

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
Uebertrag .	.	.	306,228	60	834,609	73
2. Personen-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger . . . . .	84,472	37				
b) Bekleidung derselben . . . . .	2,689	26				
c) Druckosten . . . . .	14,849	36				
d) Erfahleistungen . . . . .	452	75	102,463	74		
3. Güter-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter &c. . . . .	566,007	93				
b) Bekleidung derselben . . . . .	3,327	83				
c) Druckosten . . . . .	19,150	97				
d) Erfahleistungen . . . . .	4,872	56				
e) Assekuranz der Güter . . . . .	13,534	85	606,894	14	1,015,586	48
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .	16,047	45				
b) Bürounkosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .	6,518	47				
c) Assekuranz der Materialvorräthe . . . . .	468	90				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung . . . . .	45,302	02	68,336	84		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter . . . . .	277,345	26				
b) Bekleidung derselben . . . . .	16,828	25				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrustung und Reservestücken . . . . .	261,551	71				
d) Del und Schniere für die Wagen . . . . .	4,520	90				
e) Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .	9,696	37				
f) Assekuranz der Wagen . . . . .	2,538	25				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . . . .	14,261	94	586,742	68		
Uebertrag .	.	.	655,079	52	1,850,196	21

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
Uebertrag .	.	.	655,079	52	1,850,196	21
<b>III. Zugkraftskosten.</b>						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals . . . . .	271,682	79				
b) Bekleidung desselben . . . . .	2,533	61				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .	129	70				
d) Brennmaterial . . . . .	363,782	99				
e) Schmiermaterial . . . . .	27,863	17				
f) Putzmaterial . . . . .	7,952	12				
g) Wasserpumpen, Holzschnäiden und Vorwärmern . . . . .	12,673	72				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestückten . . . . .	197,815	04				
i) Assuranz der Lokomotiven . . . . .	1,659	75	886,092	89	1,541,172	41
<b>V. Bahntelegraphie . . . . .</b>					18,083	94
<b>VI. Verschiedenes . . . . .</b>					51,522	40
Summa .	.	.	.	.	3,460,974	96
+ Sie von ab:						
Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betragend . . . . .	.	.	.	.	623,527	50
<b>Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes . . . . .</b>	.	.	.	.	2,837,447	46
<b>B. Verzinsung der Anleihen . . . . .</b>	.	.	.	.	1,433,158	65
<b>C. Einlage in den Reservefond (8 % des Reinertrages) . . . . .</b>	.	.	.	.	314,045	70
<b>D. Dividende für die Aktien . . . . .</b>	.	.	.	.	2,153,100	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1868 . . . . .	.	.	.	.	25,267	09
<b>Total gleich der Einnahme . . . . .</b>	.	.	.	.	<b>6,763,018</b>	<b>90</b>

## II. Rechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
Saldo der Rechnung vom Jahre 1866 . . . . .			5,341,231	87
Resteinzahlung auf das 4½ % Anleihen von 3 Millionen Franken d. d. 26. September 1865 . . . . .			1,764,121	50
Einzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 28. Oktober 1867 . . . . .	4,822,400	—		
Hie von ab:				
Der zur Rückzahlung des 3 % Anleiheis erforderliche Betrag von . . . . .	817,950	—	4,004,450	—
Summa . . . . .			<b>11,109,803</b>	<b>37</b>

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
<i>Allgemeine Verwaltung.</i>						
Herstellung der Aktien und Obligationen . . . . .			1,800	—		
Provisionen und Cursvergütungen . . . . .			222,925	26		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes . . . . .			3,947	88		
Gehalte des Administrations-Personals . . . . .			4,700	21		
Reiseauslagen . . . . .			168	71		
Postporti und Kommissionskosten . . . . .			535	25		
Druck- und Insertionskosten . . . . .			890	44		
Mietzinsen, Heizung und Beleuchtung . . . . .			666	—		
Büreaukosten . . . . .			726	47		
Bibliothek und Zeitungen . . . . .			160	57		
Verschiedenes . . . . .			165	63		
					236,686	42
<i>Technisches Centralbüro (frühere Rubrik: Vorarbeiten).</i>						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .			21,121	13		
Inventarstücke . . . . .			99	45		
Materialien . . . . .			657	41		
Verschiedenes . . . . .			1,017	34		
					22,895	33
<i>Expropriation.</i>						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .			357	75		
Entschädigungen . . . . .			51,611	77		
Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .			2,580	06		
Verschiedenes . . . . .			—	—		
					54,549	58
<i>Bahnbau.</i>						
<i>Allgemeines.</i>						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	61,905	16				
Inventarstücke . . . . .	104	05				
Materialien . . . . .	1,017	75				
Büreaukosten . . . . .	1,463	—				
Verschiedenes . . . . .	1,254	90				
			65,744	86		
Uebertrag . . . . .			65,744	86	314,131	33

## II. Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
	Uebertrag . . . . .	. . . . .	65,744	86	314,131	33
<b>Unterbau.</b>						
Erdarbeiten . . . . .	18,985	88				
Stützmauern . . . . .	—	—				
Tunnels . . . . .	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .	2,432	63				
Wegbauten . . . . .	1,279	68				
Uferbauten . . . . .	773	15				
Bettung . . . . .	16,141	50				
Verschiedenes . . . . .	1	35				
	39,614	19				
<b>Oberbau.</b>						
Schwellen . . . . .	49,656	29				
Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	57,794	10				
Wegübergänge . . . . .	—	—				
Legen des Oberbaues . . . . .	35,563	53				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger &c.	2,216	03				
Verschiedenes . . . . .	—	—				
	145,229	95				
<b>Bahnhöfe und Stationsplätze.</b>						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	1,064,083	51				
Weichen, Kreuzungen, Drehzscheiben, Schiebbühnen &c.	31,874	52				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen &c.	8,363	55				
Hebekrähen und Brückenwaagen	4,116	73				
Technische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes . . . . .	—	—				
	1,108,438	31				
<b>Betriebs-Inventar.</b>						
Lokomotiven und Tender . . . . .	320,411	68				
Wagen . . . . .	229,216	43				
Für die Bureaux der Hauptverwaltung und Kontrolle . . . . .	4,703	—				
" " Materialverwaltung . . . . .	—	—				
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen . . . . .	—	—				
" " " Werkzeugmaschinen . . . . .	791	32				
" " " Werkzeuge und Requisiten . . . . .	2,295	89				
" " Bahnhofverwaltungen . . . . .	10,804	62				
Geräthschaften für den Bahndienst . . . . .	7,200	06				
Dampf- und Schleppboote . . . . .	9,508	29				
Verzinsung des im Bause neuer Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit . . . . .	584,931	29				
	2,083	03				
<b>Total der Ausgaben . . . . .</b>	<b>2,260,172</b>	<b>96</b>				

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

## Rechnungs-Abschluß.

	Dr.	Cts.	Dr.	Cts.
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>	.	.	11,109,803	37
<b>Summa der Ausgaben . . . . .</b>	2,260,172	96		
Hiezu kommen:				
I. Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . . . .	6,000,000	—		
II. Die für die Eid. Regierung des Kantons Zug geleistete Einzahlung an dieselbe Unternehmung . . . . .	800,000	—		
III. Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Negensberg . . . . .	757,333	82	9,817,506	78
<b>Saldo auf neue Rechnung . . . . .</b>	.	.	<b>1,292,296</b>	<b>59</b>

### III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.</b>						
I. Stammeig. der Nordostbahn.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . . . .	55,520,956	63				
Nettobetrag der Bauausgaben im Jahre 1867 laut vorstehender Rechnung . . . . .	2,260,172	96	57,780,769	59		
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung . . . . .	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg.						
1. Betrag der von der Nordostbahn bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . . . . .	756,709	65				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . . . . .	624	17	757,333	82		
					65,338,103	41
<b>B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.</b>						
a. Aktiva.						
1. Kassa . . . . .	571,829	61				
2. Portefeuille . . . . .	2,615,538	30				
3. Werthpapiere . . . . .	645,798	65				
4. Liegenschaften-Konto . . . . .	386,930	70				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen) . . . . .	744,766	09				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bändagen u. c.)	249,356	79				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .	271,180	80	5,485,400	94		
b. Passiva.						
1. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . .	Fr. 2,338,216. 33					
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . .	" 193,840. 16					
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . .	" 45,164. —					
	2,577,220	49				
2. Aktivsaldo von Spezialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn . . . . .	Fr. 25,267. 09					
b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . .	" 13,479. 76					
c. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . .	" — —					
d. der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . .	" 800,824. 10					
	839,570	95				
3. Noch nicht zurückbezahlter Betrag des 3%o Anleihens von Fr. 817,950	246,750	—				
4. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .	529,562	91	4,193,104	35		
					1,292,296	59
					<b>66,630,400</b>	—

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1867.

## Kreditoren.

### A. Aktienkapital

Fr. 28,708,000 —

### B. Obligationen:

#### 1. mit einem Zinsfuß von 4%:

- a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 . . . . . Fr. 7,100,000. —
- b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . . . . . " 5,000,000. —

12,100,000 —

#### 2. mit einem Zinsfuß von 4½%:

- a. Anleihen vom 1. Februar 1859 . . . . . Fr. 3,000,000. —
- b. Anleihen vom 3. November 1863 . . . . . " 5,000,000. —
- c. Anleihen vom 26. September 1865 . . . . . " 3,000,000. —
- d. Anleihen vom 28. Oktober 1867 . . . . . " 4,822,400. —

15,822,400 —

#### 3. mit einem Zinsfuß von 5%:

- a. Anleihen vom 30. September 1857 . . . . .

10,000,000 —

37,922,400 —

**66,630,400 —**

**IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahnen**  
**auf 31. Dezember 1867.**

	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Saldo vom 31. Dezember 1866 . . . . .	2,283,549	61
Einnahme im Jahre 1867:		
8 % des Nettoertrages der Nordostbahnenunternehmung im Jahre 1867 . . . . .	314,045	70
<b>Summa .</b>	<b>2,597,595</b>	<b>31</b>
<b>Ausgaben.</b>		
1. Erneuerung des Oberbaues . . . . .	218,858	93
2. Gänzliche Durchführung der schon früher begonnenen Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen“ . . . . .	13,004	90
3. Umbau des Dampfbootes „Bodan“ . . . . .	27,515	15
Saldo auf neue Rechnung . . . . .	2,338,216	33
<b>Summa .</b>	<b>2,597,595</b>	<b>31</b>

## 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. frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

a) Transport - Qualitätsein.

Personen.				Gepäck.				Fisch- und Sunde.				EQUI- pagen.				Güter.			
Güte- ffe I.	Güte- ffe II.	Güte- ffe III.	Total.	Güte- ffe I.	Güte- ffe II.	Güte- ffe III.	Total.	Güte- ffe I.	Güte- ffe II.	Güte- ffe III.	Total.	Güte- ffe A.	Güte- ffe B.	Güte- ffe C.	Total.				
3 abtl.	3 abtl.	3 abtl.	3 abtl.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.	3 entner.				
204	28,695	103,700	132,599	7,123	5,610	36	22,582	71,302	160,645	277,488	39,228	167,164	738,409	3 entner.	3 entner.				
194	24,974	96,502	121,670	7,437	6,442	12	19,804	79,503	183,004	190,660	57,752	178,550	709,273	—	—	—			
346	29,606	107,460	137,412	8,323	7,614	22	23,621	87,378	199,269	201,775	78,977	240,031	831,051	—	—	—			
585	31,237	124,918	156,740	9,426	7,890	23	26,463	87,822	165,800	199,334	85,319	287,856	852,594	—	—	—			
1.582	44,302	154,202	200,086	11,419	8,744	55	22,234	81,729	192,151	258,085	89,654	322,492	966,345	—	—	—			
2.692	21,234	146,828	200,754	5,678	5,678	25	24,267	80,208	164,642	215,733	77,443	312,022	877,232	—	—	—			
4,665	64,235	177,239	246,139	21,384	7,546	17	24,593	80,747	164,642	201,286	82,754	342,480	901,442	—	—	—			
5,238	60,765	160,525	226,528	19,841	7,410	35	24,658	88,680	181,994	259,996	59,127	341,914	956,310	—	—	—			
2.743	40,444	112,970	156,157	12,919	8,658	33	24,635	84,298	186,687	312,343	62,710	278,992	949,665	—	—	—			
789	38,898	124,309	163,996	10,968	6,605	19	29,535	87,369	216,124	424,433	115,609	275,449	114,819	—	—	—			
496	32,401	123,837	156,734	9,490	4,915	19	24,236	85,509	220,143	397,304	80,315	206,644	1,014,151	—	—	—			
277	25,037	101,716	127,030	7,625	5,687	14	23,534	82,304	199,084	381,440	45,618	165,847	897,827	—	—	—			
19,811	471,828	1,534,206	2,025,845	139,965	82,799	310	295,043	996,849	2,237,102	3,119,877	874,506	3,119,441	10,842,818	—	—	—			
2,036	—	2,840	—	40,152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81,392	632,792	—			
66:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	991	—	—			

b) Ginnashmen.

b) <u>Ginnahmen.</u>		Ginnahmen.				Ginnahmen.				Ginnahmen.				Ginnahmen.		
Perfonnen.	Gepfnd.	Nach und Hunde.	Equipagen.	Güter.	Mittelsbare Betriebs-Ginnahmen.	Total.	Ginnahme per Stöckmeter.	Perfonnen.	Gepfnd.	Nach und Hunde.	Equipagen.	Güter.	Mittelsbare Betriebs-Ginnahmen.	Total.	Ginnahme per Stöckmeter.	
Januar . .	Fr. 119,972	Grs. 18	Grs. 5,672	Fr. 28	Grs. 8,889	Fr. 39	Grs. 263,884	Fr. 55	Grs. 398,730	Fr. 24	Grs. 2,240	Fr. 06	Grs. 2,240	Fr. 06	Grs. 06	
Februar . .	118,539	45	5,886	76	8,806	24	249,908	54	383,367	54	2,153	75	2,153	75	75	
März . .	136,027	88	6,729	83	9,967	81	340,022	47	439,088	01	2,466	79	2,466	79	79	
April . .	164,062	45	8,537	51	10,216	88	277,465	25	460,579	40	2,587	53	2,587	53	53	
Mai . .	203,029	27	10,687	94	12,606	07	805,83	31	541,186	47	3,040	37	3,040	37	37	
Juni . .	237,952	56	13,063	84	10,575	31	260,57	36	551,969	48	3,100	95	3,100	95	95	
Juli . .	288,275	87	18,473	37	11,200	96	324,54	23	599,382	97	3,367	32	3,367	32	32	
August . .	288,282	49	19,067	68	10,854	37	494,15	65	628,625	34	3,531	60	3,531	60	60	
September . .	202,830	36	13,344	05	12,108	18	453,23	60	557,570	42	3,132	42	3,132	42	42	
Oktober . .	177,448	61	10,573	57	9,206	42	317,40	40	607,636	98	3,413	69	3,413	69	69	
November . .	150,584	73	8,244	65	7,696	32	224,40	385,902	46	552,652	56	3,104	79	3,104	79	79
Dezember . .	121,625	96	6,447	66	7,356	82	200,90	343,289	58	478,920	92	2,690	57	2,690	57	57
Sanuar bis Dezember . .	.	.	.	.	.	.	.	.	520,885	49	520,885	49	520,885	49	49	
	2,208,631	81	126,729	14	119,484	77	4,256	68	3,740,607	93	520,885	49	6,720,595	82	37,756	16
Total Gegenüber 1866:																
mehr . .																
weniger . .																
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2,806	33	10,615	38	2,017	21	—	27	277,355	24	87,234	24	374,388	18	2,103	31

## 2. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen.	Gepäck.	Bieh und Sunde.	Güter.			Total- Einnahme.	Gegenüber 1866.		Rangordnung der Stationen nach	
				Besandt.	Empfang.	Total.		Personen.	Güter.	Personen- zähl.	Güter- gewicht.
Romanshorn	Anzahl.	Sentner.	Stück.	Sentner.	Sentner.	Sentner.	Fr.	Gts.	Anzahl.	Sentner.	
	36,206	3,155	4,240	2,497,822	227,592	2,725,414	1,445,753	78	+ 3,951	+ 561,050	9
Amrisweil	20,352	448	3,036	34,140	65,393	99,533	51,772	35	+ 1,988	- 32,982	18
Erlen	10,773	196	1,158	16,472	22,702	39,174	22,417	57	+ 414	+ 768	30
Sulgen	8,716	413	798	22,173	30,628	52,801	27,800	86	- 3,143	- 19,917	33
Bürglen	10,812	115	613	31,236	49,650	80,886	29,268	26	+ 555	- 24,000	29
Weinfelden	27,533	865	2,769	26,344	49,608	75,952	53,452	76	+ 1,058	- 4,122	14
Mästetten	14,511	287	898	26,353	34,210	60,563	30,964	16	+ 44	- 15,930	23
Mülheim	17,152	395	434	27,390	29,480	56,870	26,872	07	+ 676	- 4,416	21
Felben	8,326	124	483	30,822	14,840	45,662	14,042	85	+ 65	- 10,133	35
Frauenfeld	66,120	2,589	1,273	96,029	191,109	287,138	142,786	82	+ 1,363	- 17,684	4
Fislisau	11,917	159	216	6,549	20,113	26,662	12,418	57	+ 144	- 1,200	26
Wiesendangen	8,498	76	158	2,858	5,893	8,751	6,741	14	- 337	- 4,512	34
Winterthur	159,300	8,565	7,358	272,221	899,016	1,171,237	723,329	49	+ 2,804	+ 94,768	2
Hettlingen	4,065	164	227	577	1,374	1,951	3,013	85	+ 1,062	- 665	39
Henggart	5,836	166	193	1,884	2,325	4,209	5,634	89	+ 206	- 1,465	37
Andelfingen	20,508	728	2,618	40,042	26,707	66,749	38,030	84	+ 523	- 10,941	17
Marthalen	9,356	301	343	22,945	20,251	43,196	16,622	46	+ 75	- 2,153	32
Dachsen	16,189	898	80	20,338	8,135	28,473	22,227	63	+ 2,825	- 21,475	22
Schaffhausen	54,976	5,183	7,440	346,539	267,352	613,891	325,148	55	+ 784	- 51,292	7
Kemptthal	11,456	357	194	17,634	57,436	75,070	11,166	25	+ 2,883	- 13,231	27
Effretikon	22,896	225	6,899	15,071	16,410	31,481	23,832	25	+ 17	- 5,259	15
Dietlikon	13,375	189	287	3,606	8,751	12,357	9,377	41	+ 946	- 2,750	25
Wallisellen	19,343	411	621	7,973	13,012	20,985	24,541	76	- 1,638	- 15,368	19
Derlikon	34,998	417	183	28,703	36,150	64,853	20,628	17	+ 1,352	- 61,509	10
Zürich	574,201	43,868	6,662	968,123	2,877,644	3,845,767	2,176,400	79	- 48,611	- 614,568	1
Altstetten	27,019	206	65	3,898	9,638	13,536	29,452	39	- 198	- 1,318	13
Schlieren	21,522	455	179	10,991	16,702	27,693	13,172	36	- 721	- 1,694	16
Dietikon	32,066	1,155	541	32,753	59,390	92,143	40,191	70	- 3,719	- 27,248	12
Killwangen	10,576	582	45	2,171	4,000	6,171	8,277	31	+ 1,736	- 72	31
Baden	104,272	5,460	1,549	96,147	134,579	230,726	159,678	94	+ 6,720	- 22,103	3
Turgi	34,781	784	470	30,900	35,219	66,119	43,933	94	+ 3,620	- 71,492	11
Siggenthal	11,292	425	61	74,690	21,784	96,474	23,008	76	+ 1,116	- 72,276	28
Döttingen	13,388	337	423	12,545	12,667	25,212	16,125	18	+ 301	- 631	24
Koblenz	5,575	366	339	67,779	28,588	96,367	34,276	67	- 621	- 19,643	38
Brugg	57,690	2,125	3,024	80,609	173,762	254,371	87,196	85	+ 1,081	- 28,255	6
Schinznach	18,675	895	88	30,562	12,041	42,603	22,081	19	+ 1,295	- 4,322	20
Willegg	40,906	2,050	1,217	68,941	155,562	224,503	80,174	57	- 560	- 1,593	8
Rupperswil	7,200	81	84	12,108	26,342	38,450	11,703	32	+ 35	- 1,272	36
Aarau	60,514	9,691	1,315	76,350	152,297	228,647	366,191	62	+ 3,173	- 17,562	5
Fremde Bahnen	392,054	45,059	24,218	5,678,530	5,024,466	10,702,996	—	—	- 13,356	- 175,429	8
Mittelbare Betriebs- Einnahmen	•	•	•	•	•	•	520,885	49			
<b>Total</b>	<b>2,025,845</b>	<b>139,965</b>	<b>82,799</b>	<b>10,842,818</b>	<b>10,842,818</b>	<b>—</b>	<b>6,720,595</b>	<b>82</b>			

### 3. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Von der Nordostbahn.		Nach der Nordostbahn.		Total.		Gegenüber 1866.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	75,060	374,573	70,364	245,463	145,424	620,036	— 1,686	— 62,300
Bülach-Regensberg . . . . .	45,892	34,291	44,550	63,170	90,442	97,461	— 10,178	— 36,962
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	115,788	635,256	121,464	452,436	237,252	1,087,692	— 26,610	+ 6,445
Schweizer. Centralbahn u. rückw. liegende Bahnen . . . . .	71,552	1,841,787	73,806	2,025,045	145,358	3,866,832	— 11,199	+ 102,915
Gr. bad. Staatsbahn " " " " .	38,650	150,212	40,711	792,154	79,361	942,366	+ 5,449	+ 85,492
Ä. württemberg. Staatsbahn . . . . .	4,259	9,908	3,544	47,632	7,803	*57,540	— 751	— 10,805
Ä. bayer. " . . . . .	2,505	55,913	2,370	130,104	4,875	*186,017	+ 1,400	— 6,538
<b>Total .</b>	<b>353,706</b>	<b>3,101,940</b>	<b>356,809</b>	<b>3,756,004</b>	<b>710,515</b>	<b>6,857,944</b>		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
	Von den Verein. Schweizerbahnen.		Nach den Verein. Schweizerbahnen.					
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	3,981	32,981	3,766	39,713	7,747	72,694	+ 3,571	— 4,658
Bülach-Regensberg . . . . .	1,213	7,341	1,004	19,819	2,217	27,160	— 35	— 4,537
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	10,552	227,594	7,764	873,542	18,316	1,101,136	+ 2,707	— 238,496
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,134	5,147	1,336	5,131	2,470	10,278	— 438	+ 1,085
Gr. bad. Staatsbahn u. rückw. liegende Bahnen . . . . .	489	17,583	589	361,576	1,078	379,159	+ 184	+ 299,770
Ä. bayer. " " " " " .	—	3,553	—	4,909	—	8,462	—	+ 2,580
	Von der Ä. württ. Bahn.		Nach der Ä. württ. Bahn.					
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	44	—	176	—	220	—	+ 127	—
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	48	21,908	51	8,237	99	30,145	— 11	— 9,308
	Von der Ä. bayer. Bahn.		Nach der Ä. bayer. Bahn.					
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	100	20,169	613	7,199	713	27,368	+ 400	— 6,904
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	649	120,688	378	48,503	1,027	169,191	+ 526	— 9,128
	Von Zürich-Zug- Luzern.		Nach Zürich-Zug- Luzern.					
Bülach-Regensberg . . . . .	100	1,186	123	724	223	1,910	— 41	— 154
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	101	2,593	64	4,825	165	7,418	— 41	+ 1,691
Gr. bad. Bahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	408	3,498	484	63,228	892	66,726	+ 382	+ 3,835
	Von Bülach-Regensberg.		Nach Bülach-Regensberg.					
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	65	2,985	13	4,587	78	7,572	+ 78	+ 951
Gr. bad. Bahn und rückwärts liegende Bahnen . . . . .	—	287	—	13,020	—	13,307	—	+ 11,864
<b>Total .</b>	<b>18,884</b>	<b>467,513</b>	<b>16,361</b>	<b>1,455,013</b>	<b>35,245</b>	<b>1,922,526</b>		
<b>Gesammt-Total .</b>	<b>372,590</b>	<b>3,569,453</b>	<b>373,170</b>	<b>5,211,017</b>	<b>745,760</b>	<b>8,780,470</b>		



Beilage II.

## Schweizerische Nordostbahn.

---

### Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

- 1) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.
  - 2) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Personenwagen.
  - 3) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.
- 
- 

# I. Stand und Leistung der Lokomotiven

## a. Stand und

Bezeichnung der Lokomotiven.	Zahl der Lokomotiven.	Zahl der Schleifungen.	Zurüd gelegte					
			mit Schnellzügen.	mit Personenzügen.	mit Güterzügen.	mit Materialtransport.	im Rangierdienst.	leer.
			Kilometer.					
<b>Fahrdienst.</b>								
A. Schnellzug=Locomotiven . . . .	10	2,116	114,885	261,763	—	3,906	—	2,730
B. Personenzug=Locomotiven . . . .	18	3,682	150,109	333,711	—	7,528	27,824	59,713
C. Güterzug=Locomotiven . . . .	19	3,457	—	—	493,756	5	—	1,123
D. Locomotiven der Bülach=Regensberger=Bahn . . . .	3	730	—	67,092	—	—	—	39
Total 1867 . . . .	50	9,985	264,994	662,566	493,756	11,439	27,824	63,605
Im Vorjahr (1866) . . . .	44	8,877	223,227	633,407	427,507	16,629	29,645	41,861
<b>Rangirdienst.</b>								
E. Locomotiven für den Rangirdienst in Zürich . . . .	5	—	—	—	—	3,667	—	124,080
Im Vorjahr (1866) . . . .	5	—	—	—	—	—	—	130,898

## b. Unterhaltung=

Bezeichnung der Lokomotiven.	Brennmaterial.				Schmier- und öl	
	Verbrauch.		Kosten.		Verbrauch.	
	im Ganzen.	per Loc.-Kilometer.	im Ganzen.	per Loc.-Kilometer.	im Ganzen.	per Loc.-Kilometer.
	Pfund.	Pfund.	Franken.	Gentimes.	Pfund.	Pfund.
<b>Fahrdienst.</b>						
A. Schnellzug=Locomotiven . . . .	4,838,210	12,6230	71,479.23	18,6492	12,617	0,0629
B. Personenzug=Locomotiven . . . .	8,463,450	14,6203	125,038.16	21,5998	20,017	0,0346
C. Güterzug=Locomotiven . . . .	9,535,470	19,2681	140,875.98	28,4665	18,967	0,0383
D. Locom. der Bülach=Regensberger=Bahn	554,100	8,2540	8,185.22	12,1929	1,960	0,0292
Total 1867 . . . .	23,391,230	15,3467	345,578.59	22,6790	53,561	0,0351
Im Vorjahr (1866) . . . .	20,659,840	15,0552	300,146.77	21,8722	45,356	0,0330
<b>Rangirdienst.</b>						
E. Locomotiven f. d. Rangirdienst in Zürich . . . .	1,232,190	—	18,204.40	—	3,942	—
Im Vorjahr (1866) . . . .	1,201,980	—	17,462.45	—	3,289	—

# und deren Unterhaltungskosten.

## Leistung.

Wegstrecke im täglichen Gefammt durchschnitt.	Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive.		Anzahl der durchgelegten Lof.-Kilometer.	Durchschnittliche Stärke der				Beförderte Wagenkilometer.
	Sommer- dienst.	Winter- dienst.		Eßnellinge.	Personenfüge.	Güterfüge.	Züge der Bühl- Regensberger Linie.	
	Kilometer.			Wagenachsen.				
1,050.1	188.7	166.8	383,284	14.00	23.75	—	—	7,982,772
1,586.0	235.0	221.5	578,885	15.10	20.80	—	—	11,186,021
1,355.8	178.0	146.1	494,884	—	—	43.45	—	21,502,779
183.9	96.3	89.3	67,131	—	—	—	9.59	643,808
4,175.8	191.5	161.8	1,524,184	—	—	27.11	—	41,315,380
3,759.7	196.0	175.0	1,372,276	—	—	27.21	10.33	37,343,418
350.0	—	—	—	—	—	—	—	73,341
358.6	—	—	—	—	—	—	—	—

## Kosten.

Bühmaterial und Talg)		Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender.		Gesamtkosten für Brenn-, Schmier- und Bühmaterial, sowie für Reparaturen.		
im Ganzen.	per Lof.-Kilometer.	im Ganzen.	per Lof.-Kilometer.	im Ganzen.	per Lof.-Kilometer.	per Achsenkilometer.
Franken.	Gentimes.	Franken.	Gentimes.	Franken.	Gentimes.	Gentimes.
7,609.56	1.9854	30,512.37	7.9609	109,601.16	28.5953	1.3730
12,072.65	2.0855	55,517.02	9.5903	192,627.83	33.2757	1.7220
11,439.38	2.3115	42,106.69	8.5084	194,422.05	39.2864	0.9042
1,182.13	1.7609	4,829.63	7.1943	14,196.98	21.1482	2.2052
32,303.72	2.1194	132,965.71	8.7237	510,848.02	33.5192	1.2365
28,664.98	2.0888	102,783.36	7.4899	431,595.11	31.4510	1.1557
1,882.05	—	7,485.75	—	27,572.20	für jeden Tag Fr. 75.54	
2,078.66	—	2,375.63	—	21,916.74	" " "	60.05

## 2. Stand und Leistung der Personenwagen

### a. Stand und

Betriebsjahr.	Anzahl der Wagen.		Anzahl der Achsen.		Sitzplätze der Wagen			Achsenkilometer wurden durchlaufen			
					im Einzelnen.		im Ganzen.	auf der Nordostbahn in Schnellzügen, Personenzügen und gemischten Zügen.	auf fremden Bahnen.	im Ganzen.	von fremden Wagen auf der Nordostbahn.
	dreiädrige.	vierrädrige.			I. Klasse.	II. Klasse.					
					Stück.				Achsenkilometer.		
1867	71	129	542	488	2,892	5,444	8,824	10,434,815	1,222,809	11,657,624	1,350,987
1866	71	128	540	492	2,878	5,424	8,794	9,942,020	1,083,095	11,025,115	1,340,432

### b. Unterhaltungskosten

Betriebsjahr.	Reparaturkosten				Kosten des			
	im Ganzen.		per Achsen- kilometer.	in Prozenten der Einnahme.	Material.			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn.
	Franken	Gentimes.			Schmiere.*	Öl.	Total.	
					Pfund.			Franken.
1867	69,251.07	0.594	3.135	—	2,552	2,552	2,552	2,282.00
1866	86,133.10	0.781	3.895	186	1,036	1,036	1,036	1,966.97

\* Im Jahr 1867 wurde nur Öl verwendet.

# und deren Unterhaltungskosten.

## Leistung.

Kilometer.	Sede Achse hat im Durchschnitt zurücksgelegt. an Personengewicht. (Die Person zu 1,5 Zentner gerechnet)	Um Gießengewicht der Wagen.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert:				in Prozenten.	franken.
			Bruttolast im Ganzen.	Bruttolast für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Achsenkilometer.	Von den vorhandenen Eisplänen wurden durchschnittlich benutzt		
19,420	82,244,871	763,461,461	845,706,332	3,203,433	71.756	29.05	2,208,631.81	
18,442	81,177,195	731,966,840	813,144,035	3,080,091	72.072	29.32	2,211,438.14	

## Kosten.

Schmiermaterial.		Puljen.			
Schmiere.	Kosten.	Material.		Ausgaben für Arbeitslohn.	Kostenbetreffniß per Achsenkilometer.
Lotg.	Centimes.	Pulzwolle.	Seife.	franken.	Centimes.
0.00693	0.01936	580	10	8,689.36	0.07873
0.00347	0.01743	348	10	8,165.72	0.07238

### 3. Stand und Leistung der Gepäck- und

#### a. Stand und

Betriebsjahr.	Anzahl						Achsenkilometer wurden zurückgelegt:									
	Gepäckwagen		Güterwagen		Totalzahl der Wagen.	der Achsen. Bentner.	Tragkraft der sämtlichen Gepäck- und Güterwagen.	Gesamtgewicht der Wagen per Achse.	auf der Nordostbahn				auf fremden Bahnen			
	zweirädrige.	vierrädrige.	zweirädrige.	vierrädrige.					Bon den Gepäck-   Güter- Wagen.	im Ganzen.	Bon den Gepäck-   Güter- Wagen.	im Ganzen.				
1867	22	12	6	789	829	1,714	158,520	53.00	100	4,411,391	14,679,874	19,091,265	388,964	9,051,676	9,440,640	
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	

#### b. Unterhaltungs-

Betriebs- jahr.	Reparaturkosten				Kosten des	
	im Ganzen.		per Achsenkilometer.	in Prozenten der Einnahmen.	Schmiede.*	Del.
	Franken.	Gentimes.			Pfund.	
1867	118,163.16		0.414	2.961	—	6,398
1866	131,533.02		0.516	3.554	745	4,139

\* Im Jahr 1867 wurde nur Del verwendet.

# Güterwagen und deren Unterhaltskosten.

## Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt.		Sede Ich habe durchschnittlich zurückgelegt.		Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert:					Die Wagen haben leer   beladen zurückgelegt.		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Biehverfah- rengut:	
Achsenkilometer.	Kilom.	Gepäck, Güter, Equipagen und Bieh.	an Eigengewicht der Wagen.	Bruttolast						Achsenkilometer.	Kraken.	
				im Ganzen.	für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Achsen- Kilo- meter.						
9,366,765	16,646	716,565,908	1,526,840,504	2,243,406,412	8,497,752	78.832	28.49	14,149,232	14,308,698	3,991,078.52		
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		

## Kosten.

Schmiermaterial.			Pfunden.		
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn.	Betreffniß per Achsenkilometer.		Ausgaben für Arbeitslohn.	Kostenbetreffniß per Achsenkilometer.	
	Schmiere.	Ausgaben.		Franken.	Gentimes.
Franken.	Pfth.	Gentimes.			
5,721.10	0.00693	0.01936		449.51	0.00152
4,542.42	0.00523	0.01743		411.28	0.00158

