Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 15 (1867)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 20. April 1868 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730483

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: 30.10.2025

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

Fünfzehnter Aeschäftsbericht

der

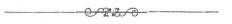
Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

ben 30. April 1868

Statt findende

generalversammlung der Aktionäre.



Die Direktion gibt fich anmit die Ehre, ihren fünfzehnten, bas Jahr 1867 umfaffenden Geschäftsbericht ber Generalversammlung ber schweizerischen Nordoftbahngefellschaft vorzulegen.

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

Der Bau ber Gifenbahnlinie Romanshorn=Rorichach fonnte im Laufe bes Berichtsjahres wegen Berumständungen, deren Beseitigung nicht im Bereiche unserer Macht lag, nur wenig gefördert werden. Während nämlich die Plane für das Trace der Bahn, soweit sich dieselbe auf dem Gebiete des Kantons Thurgau befindet, schon längst gutgeheißen find, wurde dagegen ber Blan fur bas Trace ber Bahnlinie in ber St. Gallischen Gemeinde Steinach, welchen wir bereits am 13. November 1866 der h. Regierung von St. Gallen unterbreitet hatten, von der lettern erft vermittelft Schreibens vom 22./28. Februar d. 3. unter Bergichtleiftung auf die langere Beit beharrlich festgehaltene Forderung der Berftellung einer Station bei Steinach, beziehungs= weise der Berlegung der Station Sorn genehmigt und ift das Bahntrace in der Gemarkung Rorschach bis zur Stunde noch nicht festgestellt. Der Plan über das lettere ift zwar der h. Regierung von St. Gallen ebenfalls schon unter dem 13. November 1866 übermittelt worden. Es bietet aber die Bestimmung des Bahntrace's auf dem Gebiete ber Gemeinde Rorichach fo große Schwierigkeiten bar, daß fle zu einer langern Korrespondenz und zu ber Abhaltung verschiedener Konferengen zwischen ber h. Regierung von St. Gallen und ber unterzeichneten Direktion Beranlaffung gab. Die lette berartige Konfereng, welcher auch eine Abordnung ber Gefellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen beiwohnte, fand am 13. Juni des Berichtsjahres Statt. Die uns damals in Ausficht gestellte beförderliche Ruckaußerung ber h. Regierung von St. Gallen über einen modifizirten Plan, welchen wir ihr unter bem 18. Mai nach vorher erzielter Verftandigung mit der Generaldirektion ber Vereinigten Schweizer= bahnen unterbreitet hatten und welcher bann in der eben erwähnten Konferenz zum Gegenstande einläßlicher Berhandlungen gemacht wurde, erfolgte erft am 22./28. Februar d. 3. Sie enthält Anfinnen von fo weit reichender finanzieller Tragweite, daß uns eine genaue Brufung berfelben als eine bringende Pflicht gegenüber unserer Gefellschaft erscheint. Wir find mit dieser Brufung, an welche fich ber Natur ber Sache nach auch Ber-

handlungen mit ber Gefellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen anzuschließen haben, beschäftigt. Soweit bas Trace ber Bahn von ben h. Regierungen von Thurgau und St. Gallen genehmigt ift, haben wir auch für bie Bläne über bie in Folge bes Eifenbahnbaues erforberlich werbenben Beränberungen an Strafen und Gemäffern die hobbeitliche Sanktion ausgewirkt, und ebenso ift die Expropriation überall ba, wo bas Trace, fowie die Stragen= und Wafferübergange feftgestellt find, entweder burchgeführt ober eingeleitet. In ben Gemarkungen Romanshorn, Salmsach, Egnach und Arbon ift mit Borbehalt weniger Källe, welche vor bas h. Bundesgericht gezogen wurden, die Expropriation zu Ende gebracht. In der Gemarkung Steinach ift fie nunmehr angehoben worben, nachdem bas Trace ber auf bem Gebiete biefer Gemeinde befindlichen Abtheilung ber Bahn unter bem 22./28. Februar abbin und bie in berfelben vorkommenden Stragen= und Wafferübergange unter bem 9./12. Marz hobbeitlich genehmigt worden find. In der Gemarkung Gorn endlich ist die Expropriation beshalb noch nicht eingeleitet worden, weil je nach der Wahl des Bahntrace's in Rorschach die Richtung eines Theiles ber Bahnlinie in ber Gemeinde horn fich fo ober anders geftalten wird. Bei fo bewandten Berhältniffen konnten nunmehr auch die Bedingnißhefte und Boranschläge für die Ausführung des Unterbaues auf der von Romanshorn bis an die Grenze von Steinach und Horn reichenden Bahnstrecke zu ganzlichem Abschlusse gebracht werden. Nachdem die technischen Borarbeiten und die Expropriation für diese Bahnstrecke so weit gediehen find, ift es nun möglich, auf berselben auch die Bauarbeiten selbst, welche seiner Zeit in Wahrnehmung ber burch bie Konzessionen biefur festgesetten Frift auf bem Gebiete ber beiben betheiligten Kantone, soweit thunlich, in Angriff genommen worden find, in ihrem gangen Umfange wieder aufzunehmen und durchzuführen. Da aber bie Bauarbeiten, beren Ausführung voraussichtlich am meiften Zeit in Anspruch nehmen wird, gerade in berjenigen Abtheilung ber Romanshorn-Rorfchacher Bahn, beren Trace zur Zeit noch nicht festgestellt ift, vorkommen, so kann die Wiederaufnahme des Baucs in der andern Abtheilung der Bahn Niemandem irgend welchen Nuben bringen, wahrend fie dagegen für unfere Gefellicaft einen nicht unerheblichen Zinsenverluft zur Volge hat. Wir haben nicht unterlaffen, die h. Regierung von Thurgau, welche die Fortführung des Baues auf derjenigen Bahnstrecke, für welche bas Trace feftsteht, bei uns anregte, auf biefes Berhaltnig wiederholt aufmerksam zu machen. Bu unferm Bedauern gefchah es ohne Erfolg, und wir feben uns deshalb genothigt, ben Unterbau fur die von Romanshorn bis zum Ziegelhofe bei Gorn reichende Bahnftrede in zwei Bauloofen zur Bergebung an Bauunternehmer öffentlich auszuschreiben.

Homanshorn=Ronftanz, welches das Thurgauische Seethalkomite unter dem 25. November 1866 an den h. Bundesrath zu Sanden der h. Bundesversammlung gerichtet hatte, brachten wir in unserm letten Geschäfts=berichte zu Ihrer Kenntniß, daß der h. Bundesrath sich zunächst veranlaßt gesehen habe, zur Erzielung einer Berständigung über die Aushebung des der Nordostbahngesellschaft für jene Bahnlinie zustehenden Ausschlußrechtes Konferenzialverhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Berwaltung herbeiszusühren.

Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des Tit. eidgenössischen Departementes des Innern gepflogen wurden, führten troß 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 ber Unternehmung einer Gottharbeifenbahn betheilige ober eine Subvention von girka Frfn. 300,000 an bie herftellung einer Trajektanftalt zwifchen bem thurgauischen Safen Romanshorn auf ber einen und ben baberischen und württembergifchen Safen Lindau und Friedrichshafen auf ber andern Seite, fowie an die damit in Berbinbung ftebenden baulichen Beränderungen an dem Safen in Romanshorn zufichere. Im Fernern hatten wir, ob ber Ranton Thurgau fich fur die eine oder die andere biefer beiben Leiftungen erklare, die Einraumung bes Rechtes zum Ankaufe der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange verlangt, als der Nordostbahngesellschaft der Ausschluß biefer Linie konzessionsgemäß zugesichert worden. Dabei follte es die Meinung haben, daß der Ankauf zu einem Preise zu erfolgen habe, welcher dem fünfundzwanzigfachen Werthe des durchschnittlichen Reinertrages ber dem Zeitpunkte, in welchem der Ankauf erklärt wird, vorangegangenen Sahre gleichkomme, in keinem Falle aber weniger als das ursprüngliche Unlagekapital betragen dürfe. Die h. Regierung von Thurgau erklärte aber mit Zuschrift vom 17. April dem Bundesrathe, daß sie sich wegen voraussichtlicher Erfolglosigkeit nicht bazu entschließen könne, diese Ausgleichungsvorschläge dem Großen Rathe vorzulegen, daß ste deßhalb den angebahnten Sühneversuch als gescheitert betrachte und demgemäß das Begehren ftelle, bag wir nunmehr angehalten werben möchten, uns über bas Zwangskonzeffionsbegehren vernehmen zu laffen. Dabei sprach die Regierung von Thurgau die Geneigtheit aus, sich zu einer Aktienbetheiligung herbeilassen, beziehungsweise weiter darüber unterhandeln zu wollen, wenn sich die Nordostbahngesellschaft zum Baue und Betriebe der Linie Romanshorn-Konftang follte verftehen können.

Der h. Bundesrath lud uns in Folge bessen mit Schreiben vom 24./26. April ein, "uns zunächst darüber "auszusprechen, ob wir auf weitere Unterhandlungen auf der Grundlage felbsteigenen Baues und Betriebes ber "Linie Romanshorn-Konstanz gegen Aktienbetheiligung von Seite des Thurgau's einzutreten geneigt seien und "im Falle wir dieß ablehnen sollten, über das Begehren des Seethalkomite's selbst uns vernehmen zu lassen." Dieser Einladung folgeleistend richteten wir unter bem 16. Mai ein einläßliches Memorial an ben h. Bundesrath, in welchem wir "bie Uebernahme bes felbsteigenen Baues und Betriebes ber Linie Romanshorn-Ronftang" ablehnten und fodann, immerhin unter Aufrechthaltung unferer in der Konferenz vom 11. April gemachten Ausgleichungsvorschläge, nachwiesen, daß das Zwangskonzeskonsbegehren des Seethalkomite's als unbegrundet erscheine. Wir stügten uns dabei auf nachfolgende Hauptfäte, welche wir in dem Memoriale weiter ausführten: 1. Kraft ber Konzession für die Eisenbahn von Islikon nach Romanshorn liegt dem Kantone Thurgau gegenüber der Nordoftbahngefellichaft bie vertragliche Berpflichtung ob, "während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, "weber eine Cifenbahn von Konftanz nach Romanshorn felbst auszuführen, noch eine Konzesston für die Gerstellung einer folchen Bahn zu ertheilen". 2. Diefer Konzesstonsartikel ist von Bundeswegen genehmigt worden und, besteht bemnach in Kraft. Es hat die Bundesversammlung lediglich gegenüber bemfelben die Rechte vorbehalten, welche ihr in Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes eingeräumt find. 3. Es fann nur ber Art. 17 des Bundes= eisenbahngesetzes angerufen werden, wenn die Konzession für die Konstanz-Romanshorner Linie durch die Einwirkung bes Bundes erhältlich gemacht werden will. Namentlich ist auch die Behauptung, daß der Bund auf dem Wege der Delegation in den Stand gesetzt worden sei, die fragliche Konzession zu ertheilen, unhaltbar. 4. Damit ber Art. 17 des Bundeseisenbahngeseiges in dem vorliegenden Falle zur Anwendung kommen könne, muß 1) die Linie Konstanz-Romanshorn "eine im Interesse ber Eibgenossenschaft ober eines großen Theiles berfelben liegende Eisen= bahn" sein und 2) die "Weigerung" des Kantons Thurgau vorliegen, die "Bewilligung zur Erstellung" jener Eisenbahn zu ertheilen. 5. Db die erste bieser beiben Bedingungen als erfüllt zu betrachten sei, erscheint zwar

mehr als zweifelhaft: es wird aber bie Entscheibung hierüber ber Burbigung ber hohen Bunbesbehorben, welche ber Natur ber Sache nach eine allfeitigere und unbefangenere fein wird, als biejenige ber Nordoftbahngefellichaft, überlaffen. 6. Die zweite Bedingung, daß ber Kanton Thurgau fich weigere, die Bewilligung zur Erstellung ber Konstanz=Romanshorner Bahn zu ertheilen, ist in der That und Wahrheit nicht erfüllt. Der Kanton Thurgau erklärt nämlich, daß er die Konzesston für diese Bahn nur darum nicht verleihe, weil ihm dieß durch den mit der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Bertrag untersagt fei. Die lettere Gesellschaft erklärt fich aber bereit, ben Kanton Thurgau von diesem Bertrage gegen Buficherung einer Gegenleiftung gu entbinden, welche ihrem Mage nach als billig und ihrer Natur nach als angemeffen anerkannt werden muß und auch anerkannt worden ift. 7. Bei fo gestalteter Aftenlage batte eine Zwangskonzesston nicht mehr die Bedeutung, den Bau ber Gifenbahn Konftang-Romanshorn im Intereffe ber Erleichterung ober ber Freiheit bes öffentlichen Berkehres möglich zu machen, fonbern fie wurde nur bagu bienen, ben Kanton Thurgau von Bundeswegen in ben Stand zu feten, fich ber Erfüllung einer von ihm übernommenen Berpflichtung unentgeltlich entziehen zu konnen. 8. Angefichts biefer Situation erscheint bie Ertheilung einer Zwangskonzession für bie Gifenbahnlinie Ronftang-Romanshorn fowohl vom Standpunkte bes Rechtes als von bemjenigen ber Burbe bes Bundes aus unzuläffig. -Der h. Bundesrath hinterbrachte nun mit Botschaft vom 24. Juni der h. Bundesverfammlung die nachfolgenden, bas Zwangskonzesstonkegehren bes Seethal-Romite's betreffenden Antrage: "Art. 1. In bas vom Seethal-Romite "geftellte Zwangskonzeffionsbegehren wird zur Beit nicht eingetreten. Art. 2. Bur ben Vall, bag ber Kanton "Thurgau fich mit der Nordoftbahngesellschaft vereinbaren und in Folge bessen in nächster Zeit mit dem Konzessons-"gefuch für die fragliche Linie einlangen follte, ift ber Bundesrath ermächtigt, Namens des Bundes demfelben im "Sinne ber Befchluffe, welche Die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen. "Art. 3. . . Art. 4. Für ben Fall, bag eine Befeitigung bes hinderniffes auf bem Wege ber Berftanbigung "nicht erzielt werben follte, wird ber Bunbebrath der Bunbebversammlung in ihrer nachsten Sigung weitern "Bericht und Antrag vorlegen". In der diefe Antrage begleitenden Botschaft anerkannte der h. Bundesrath ausbrücklich, daß die Ausgleichungsvorschläge, welche wir in der Konferenz vom 11. April gemacht, "ben Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens an fich tragen". — Der h. Ständerath faßte am 12. Juli folgenden Beschluß: "In das vom Seethal-Komite, gestellte Zwangskonzesstonsbegehren wird zur Zeit nicht ein-"getreten; bagegen der Bundesrath eingeladen, mit bem Großherzogthum Baden über die Unschlugverhältniffe gu "unterhandeln, fachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Bertrag abzuschließen und, unter Borlage biefes "Bertrages, Antrage barüber zu ftellen, ob bem Zwangskonzeffionsbegehren bes Geethal-Komite's zu entsprechen "fei ober nicht. Der Bundesrath wird eingeladen, jedenfalls in ber nachften Dezember = Seffton ber Bundes= "versammlung Bericht über ben Stand ber Sache vorzulegen". - Die von bem Nationalrathe in Sachen niebergefette Kommiffion hinterbrachte mit Bericht vom 18./20. Juli den einmuthigen Borschlag, dem Antrage des Bundesrathes beizupflichten. Als aber der Nationalrath am 20. Juli in die Behandlung diefes Gegenftandes eintreten wollte, wurde ein Gesuch des Seethal=Komite's vorgelegt, welches babin ging, es mochte die Berathung bes von ihm gestellten Zwangskonzesstonsbegehrens verschoben werben, ba Aussicht zu einer gutlichen Berftanbigung vorhanden fei. Wieberholte bieffalls in vertraulicher Beife an uns gerichtete Anfragen und Anfinnen hatten wir nämlich dabin beantwortet, dag wir die in der Konfereng vom 11. April von uns gemachten Ausgleichungevorschläge fortwährend festhalten und uns auch zu einer Ermäßigung unferer in biefen Borfchlägen enthaltenen Forberungen bereit finden laffen werden, falls, wie es ben Unschein habe, eine Berftändigung sonft nicht erreichbar fei. Wir glaubten gerabe beshalb um fo eber in folder Weise noch weiter entgegenkommen zu burfen, weil schon unsere anfänglichen Anerbietungen allseitig als billig und wurdig anerkannt worden waren. Der Nationalrath entsprach bem Verschiebungsgesuche bes Seethal-Komite's.

Um 7. Oftober faßte bann ber h. Große Rath von Thurgau folgenden Befchluß: "1. Der Regierungerath "ift eingelaben, auf gestelltes Begehren mit bem Seethalfomite, beziehungsweise mit ber großherzoglich babifchen "Regierung betreffend den Bau und Betrieb einer Gifenbahn von Romanshorn - nach Konftang (thurgauische " Grenze) fowie, unter Mitwirfung bes Bundebrathes, über bie hiebei in Betracht fommenden Unschluffragen in "Unterhandlungen einzutreten und bem Großen Rathe ben Entwurf einer Konzeffionsatte zur Schlugberathung "vorzulegen, in der Meinung und Bedingung, daß eine bemgemäß ertheilte Kongeffton erft in Birtfamkeit treten "foll, nachdem a) das der schweizerischen Nordoftbahngefellschaft zustehende Ausschlußrecht auf dem Wege ber "Berftändigung ober durch ben Enticheid ber zuftändigen Behorbe gehoben, und b) betreffend die Unichlugverhaltniffe " eine befinitive Vereinbarung zwischen ben betheiligten Staaten abgeschloffen fein wird. 2. Der Regierungerath ift "im Beitern eingeladen, fofern es von der einen oder andern Seite gewünscht wird, unter Beiziehung eines "Bertreters des Seethalkomite's, die Unterhandlungen über die Auslösung des mehrerwähnten Ausschlußrechtes "mit der Direktion der fchweizerischen Nordoftbabngefellschaft wieder aufzunehmen, in dem Ginne, daß zwar für "bie Erfüllung der dieffälligen Bertragsbestimmungen gegenüber der Nordostbahngesellschaft ber Kanton bie " Gewähr übernehme, baburch aber bem nach Artifel 3 vorbehaltenen freien Entscheidungsrecht bes Großen Rathes " in keinerlei Weise vorgegriffen sein soll. 3. In der Boraussehung eines annehmbaren Ergebnisses der Unterhandlungen "betreffend die Ertheilung der Konzesston für die Gisenbahn Romanshorn-Konstanz und die Anschlugverhältniffe "an die großherzoglich badifche Gifenbahn erklart fich ber Große Rath bereit, fich bei ber Auslofungsfumme an " bie Direktion ber Nordoftbahn finanziell zu betheiligen. Betreffend die Große und die Form biefer Betheiligung " (ob in der Form der Aftienzeichnung oder in der einfachen Uebernahme einer Quote der Auslösungefumme) " behalt fich ber Große Rath ben Enticheib bis zur Borlage ber mit bem Seethalkomite respektive ber großherzoglich "babifchen Regierung abzuschliegenben Berträge vor." In Bollziehung biefer Schlugnahme ersuchte ber b. Regierungsrath von Thurgau ben h. Bundesrath um Beranstaltung einer weitern Konferenz zum Zwecke ber Erzielung einer Berftandigung zwischen bem Ranton Thurgau und ber Nordostbahngesellschaft hinsichtlich ber Aufhebung des der lettern zustehenden Ausschlußrechtes. Der h. Bundesrath lehnte aber dieses Anfinnen ab, indem er feine Mitwirkung "bei ber waltenden Sachlage nicht für angemeffen erachtete". In Folge beffen berief ber h. Regierungsrath von Thurgau bie fragliche Konferenz, zu welcher auch bas Seethalfomite beigezogen murbe, selbst ein. Nach längern Verhandlungen, welche einen mehrmaligen Zusammentritt der Konferenz nothwendig machten, wurde am 22. November zwifchen bem h. Regierungerathe bes Rantons Thurgau unter Beigiehung bes Seethalkomite's einerseits und ber Direktion ber Nordostbahn anderseits unter allseitigem Borbehalte höherer Ratifikation ber nachfolgende Vertrag abgeschloffen: "Art. 1. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet auf das ihr " gemäß § 3 Abfat 1 ber Konzeffion bes Kantons Thurgau für eine Gifenbahn von Islifon über Frauenfeld "nach Romanshorn vom 8. Dezember 1852 zustehende Recht des Ausschlusses einer Gifenbahn von Romanshorn "nach Konftanz auf thurgauischem Gebiete. Urt. 2. Für biefe Bergichtleiftung ift ber Nordoftbahngesellschaft "mit bem Tage ber Eröffnung bes Betriebes ber Bahnlinie Romanshorn = Thurgauergrenze (Konftanz) eine "Entschädigung von Frfn. 150,000 zu entrichten. Die Balfte biefer Summe hat ber thurgauische Fiscus, "bie andere Galfte das Seethalkomite, beziehungsweise die Gifenbahnunternehmung Romanshorn = Konftang

"zu bezahlen. Für diese zweite Gälfte leistet der Fiscus des Kantons Thurgau der Nordostbahngesellschaft "Gewähr. Art. 3. Wenn die Nordostbahngesellschaft von dem ihr konzessionsgemäß zustehenden Prioritäts"rechte für die auf thurgauischem Gebiete besindliche 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 Bertrages stipulirte 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 desinitive 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 eid genöffischen Boftdepartement haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abges schlossen, gemäß welcher einerseits von der Nordostbahn die Verpflichtung übernommen wurde, zum Zwecke der Herstellung einer Influenz je des letzten am Abend in Romanshorn eintressenden und des ersten am Morgen daselbst abgehenden Bahnzuges auf den Nachtzug der baherischen Südbahn, während des ganzen Jahres eine Nachtsahrt von Romanshorn nach Lindau und eine Frühfahrt von Lindau nach Romanshorn auszuführen, und and erseits die Postverwaltung die Verbindlichkeit eingegangen hat, an die sehr erheblichen Kosten dieser, vornehmlich im Interesse des Postverkehrs liegenden, Dampsbootsahrten einen mäßigen Jahresbeitrag zu bezahlen. Diese Uebereinkunft ist am 15. Mai v. I. in Kraft getreten.

Bur Durchführung ber im eibgenöffischen Telegraphen wesen auf ben Ansang bieses Jahres in's Werk gesetzen Reformen war auch eine Abanberung ber Bereinbarungen nothwendig, welche zwischen ben Bahnverwaltungen und ber eibgenösstschen Telegraphen Berwaltung mit Bezug auf die Benutung der Bahnstelegraphen für Privatdepeschen bestanden hatten. In Folge bessen ist zwischen dem eidgenössischen Bostbepartement einerseits und den sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen anderseits ein, am 1. Januar 1. I. in Kraft getretener, Bertrag abgeschlossen worden, welcher die dießfälligen Beziehungen in umfassendster Weise regelt. Nach dem Inhalte dieses Bertrages sind nunmehr die Bahntelegraphen 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 Bertrage 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-Tariss.

Bekanntlich hatte der h. Bundestrath das im Jahre 1865 erlaffene Spezial=Reglement über die Benutung der Eisenbahnen zu Militärtransporten in Folge der von Seiten der schweizerischen Bahnverwaltungen dagegen erhobenen Reklamationen einer Revision unterworfen, hinwieder aber die Inkraftsetzung bes abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eid genöffischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz oder Handels pulvers stattsinde, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie Verpstichtungen 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 geseht ward.

Das verstossene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosseseit charakteristrte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Verwirklichung des Gotthardbahn=Projektes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfniß einer direkten Eisenbahnwerbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ift einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montcenis=Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Versonen= und Waaren=Transitis von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Volge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Volge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Warke in Zukunft unter viel ungünstigern Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Kall war. Nur vermittelst einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenwerbindung kann unser Land hossen, im Verkehre mit Italien diesenige 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=Interssen berufen sind, die dringendble Aufforderung, mit Ausbietung aller Kräfte die baldige Realistung des Gotthardbahn=Projektes herbeizusühren. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstügung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

II. Berhältniffe zu andern Gifenbahunnternehmungen.

Mit der Gefellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichts=
jahres hinsichtlich der Einführung der Romanshorn=Rorschacher Bahn in den Bahnhof Rorschach,
in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutung
desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und sinanzieller Richtung aufzustellenden
Bedingungen eingehende Verhandlungen gepstogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gelangt, dem=
selben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene lebereinkunft mit ber schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen ber Personenzüge zwischen Bürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ift im Berichtsjahre bahin modifizirt worden, daß die Bersonenzüge nunmehr zwischen Romanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlaufen und baß auß den Schnellzügen zwischen Bürich und Basel je mindestens ein achträdriger Personenwagen I. und II. Klasse in die Schnellzüge von Olten nach Bern und vice versa übergehen soll.

Bon den in Berbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tariswesen getroffenen Magnahmen find speziell hervorzuheben: I. Bersonenverkehr:

a) die Einführung von sogenannten Rundsahrtbillets im Berkehr mit der großherzoglich babischen Bahn, b) die Einführung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen einzelnen deutschen und italienischen Hauptstationen via Gottsard 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 Rohlenverkehrs aus den Saargruben nach der Ostschweiz via Magau- Baldshut, c) die Revision des Tarises für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen einer- und Schaffhausen und den Bodenseestationen sowie den schweizerischen Transitistationen für das Borarlberg anderseits, d) die Revision des Tarises für den Verkehr der Station Basel und Schaffhausen mit den Hauptstationen der königlich bayerischen Staatsbahnen anderseits, und endlich e) die Ausstellung eines neuen Tarises mit sehr ermäßigten Taxen für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im direkten Berkehr der schweizerischen Eisenbahnen.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit den bei den verschiedenen von Holland nach der Schweiz führenden Linien interesserten Bahnverwaltungen, betreffend die Regulirung des hols ländisch schweizerischen Güterverkehrs, sind endlich im Berichtsjahre zum Abschlusse gelangt. In Folge dessen sind den Gauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits in Kraft getreten: am 15. Januar I. J. via Deut Seießens Seidelberg, am 20. gl. M. via Rheinroute und am 25. Februar I. J. via Luxemburg — die beiden erstern neu, der lettere an der Stelle der aufgehobenen bezüglichen Tarife vom 5. Dezember 1863.

Un die in unferm vorjährigen Geschäftsberichte, bezüglich der Errichtung einer sog. Trajektanstalt auf dem Bobenfee zum Transvort gelabener Gifenbahn-Guter- und Diehwagen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, gemachten Mittheilungen anfoliegend, find wir im Falle berichten zu konnen, daß wir im Ginverftandnig mit ber foniglich württembergifchen Gifenbahn Direftion bie Prufung biefer Frage vom technischen Standpunfte aus bem berühmten englischen Schiffs Ingenieur Brn. 3. Scott = Ruffell übertragen und von bemfelben, nachdem aus beffen Gutachten über bie Zwedmäßigkeit und Gicherheit einer folchen Trajekteinrichtung auf dem Bodenfee bie vollfte Beruhigung gefchopft werben konnte, bie betaillirten Plane nebft Baubefchreibung und Roftenvoranschlag haben anfertigen laffen. Nach forgfältiger Brufung biefer Borlagen Seitens ber beiben Gifenbahnverwaltungen wurde fobann die Anschaffung eines Trajektschiffes auf gemeinschaftliche Rechnung beiber Berwaltungen und zwar zu gleichen Theilen befchloffen, bem von Grn. Scott-Ruffell vorgelegten Konftruktionsplane bie Genehmigung ertheilt und gleichzeitig bas Pflichtenheft, bie nabern Bedingungen ber Lieferung enthaltenb, behufs Konkurrenzeröffnung festgestellt. Aus einer größern Bahl von Lieferungsofferten, welche von vericbiebenen im Schiffsbau wohl erfahrenen Etabliffementen in Folge ber Konkurrenzausschreibung an uns gelangten, fiel bie Bahl auf biejenige ber B.B. Cicher, Byf & Cie. in Burich, mit welchen fobann unterm 29. November ein Lieferungsvertrag abgeschloffen wurde, gemäß welchem biefes Ctabliffement fich verpflichtete, bas Trajektichiff zum Breife von Fr. 540,000 längstens bis 1. November 1868, wenn möglich aber noch fruher, fahrbar und vollständig betriebsfähig auf ben Bobenfee gu liefern. Diefes Schiff erhalt in feiner gangen Lange von 230 Fuß auf bem Berbeck zwei Bahngeleise zur Aufnahme von 14-16 vierrädrigen geladenen Güterwagen. Der Schiffskörper, in einer Breite von 40 Tug zwifchen ben Rabkaften, wird nebft bem Berbeck vollständig aus Gifen und letteres in einer folden Starte fonftruirt, bag auch Lokomotiven nebft Tender im Gewichte von 600-800 Zentnern auf demfelben beförbert werben können. Der Tiefgang bes Schiffes barf 6 Fuß nicht überfteigen. Dasfelbe erhält zwei Schaufelraber

von 24 Fuß Durchmesser. Die Maschinen bes Schisses erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferben in der Weise, daß jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekräften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hülsmaschine von 6 Pferdekräften soll dazu dienen, die Rumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schisservers sowie die Anker und Schisswinden zu treiben. Die beiden Radkästen in einer Breite von je 10 Kuß reichen in ihren obersten Theilen die 17½ Kuß über das Verdeck und sind mit einem Oberverdeck, ebenfalls aus Eisen konstruirt, mit einander verbunden. In der Mitte auf dem Oberverdeck ist die Steuerung angebracht und so eingerichtet, daß das Schiss — an beiden Enden mit je einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schisses bei einem Tiefgang von 6 Kuß ist auf 4000 Zentner berechnet. Die Entsernung zwischen den beiden Hänen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurücksgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhosseleise auf das Schiss und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhosse wird in den beiden Hafen eine schiese erstellt, welche mit ihrem äußersten Punkte auf das Schiss aussiliegt und so die Schienen des Schisses werbindet.

Der mit ber königlich württembergischen Eisenbahndirektion in Betreff des Betriebes des Trajektschiffes abgeschlossen Uebereinkunft gemäß tragen die beiden Bahnunternehmungen die Kosten des Setriebes des Schiffes ebenfalls gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen; die Leitung des Betriebes wird der königlich württem= bergischen Dampsschifffsahrtsverwaltung in Friedrichshafen übertragen. Jenes Theilungsverhältniß entspricht dem Theilungs-Prinzip, welches dem im Jahr 1866 mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion bezüglich bes Schiffsahrtsbetriebes auf der Route Romanshorn = Friedrichshafen abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrage zu Grunde liegt.

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

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres obwalteten, benut, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren die Nordostbahngesellschaft zur Bollendung des Bahnhoses Zürich, des Bahnhoses Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Auskührung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behuse der Betheiligung der Nordostbahnsgesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des 3 % Anleihens unserer Gesellschaft, welches bekanntlich seit einiger Zeit in ratenweiser Rückzahlung begriffen ist, bedarf. Es geschah dies dadurch, daß wir am 22. Juli ein $4^{1/2}$ prozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 1. Oktober 1875 an nach vorhergegangener halbjährlicher Auskündung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann, bis zum 1. Oktober 1879 aber in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, zum Kurse von 96 zu öffentlicher Unterzeichnung auslegten. Schon in der Mittagöstunde des 22. Juli erreichten die an verschiedenen Orten der Schweiz erfolgten Unmeldungen auf das Anleihen die Summe von Fr. 7,662,500, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschenen Beichnungen vorgenommen werden mußte.

IV. Betrieb.

A. Aeberficht der ausgeführten Bahnzüge.

Die auf ber Nordoftbahn ausgeführten Bahnzuge haben im Ganzen 1,153,113 Kilometer zuruckgelegt. Gegenüber bem Borjahre, in welchem die Gesammtzahl ber zuruckgelegten Kilometer 1,023,344 betragen hatte, ergiebt sich eine Bermehrung von 129,769 Kilometern.

Es fallen :

		1866.	1867.
		Rilom.	Rilom.
1. Auf Schnell= und Perfonenzüge		616,810	655,835
2. Auf gemifchte Buge und Guterzuge mit Personenbeforderung .		185,760	218,416
3. Auf Guterzüge ohne Berfonenbeforderung, Erganzungs- und Ext	razüge	220,774	278,862
Busa	mmen :	1,023,344	1,153,113

Die Bertheilung der lettjährigen fahrplanmäßigen Büge auf die einzelnen Bahnftreden ift aus nachstehendem Tableau erfichtlich:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1867.

	Kilometern.		vom			bis		T äglid)	30		nd E ber Büge	3attu	ng	der Züge.	lometer.
Swifden	Länge in Kilor	Lug.	Monat.	Zahr.	Tag.	Menat.	Zahr.	oder an einzelnen Wochentagen.	Schnellzüge.	Personenzüge.	Gemischte Züge.		Dersonen.	ntzahl	Zurückgelegte Kilometer.
Aarau und Turgi	21.815	1. 1. 15. 1. 1.	Sanuar Suni Oftober Sanuar Suni	1867	31. 14. 31. 31. 14.	Mai Oftober Dezember Mai Oftober	1867	täglich "" ""	2 2 2 2	6 6 6 6	5 6 6 2 2	2 2 2 -	5 4 4 —	20 20 20 10 10	59,337 34,031 25,693 23,140
Turgi und Bürich	28.073	15. 1. 1. 15.	Oftober Sanuar Suni Oftober Sanuar	"	31. 31. 14. 31.	Dezember Mai Oktober Dezember Mai	"	" " " "	2 4 4 4 2	6 6 6	5 6 6	$\begin{bmatrix} 2\\2\\2\\2\\2 \end{bmatrix}$	5 4 4 4	10 22 22 22 22 14	13,272 93,258 83,994 48,173 119,096
Romanshorn und Winterthur	56.337	1. 15.	Suni Oftober	"	14. 31.	Oftober Dezember	"		$\begin{vmatrix} 2\\2\\2\end{vmatrix}$	6	1	$\begin{bmatrix} 2\\2\\2 \end{bmatrix}$	3 4	14 14 14	107,266 61,520
Schaffhausen und Winterthur	30,182	1. 1. 15.	Ianuar Iuni Oftober	"	31. 14. 31.	Mai Oktober Dezember	"	" "	2 2 2	6 8 8	_	_		8 10 10	36,460 41,048 23,542
Binterthur und Zürich	26.120	1. 1. 15.	Ianuar Iuni Oftober	"	31. 14, 31.	Mai Oktober Dezember	"	" " "	2 2 2	14 16 16	1	$\begin{vmatrix} 1 \\ 2 \\ 2 \end{vmatrix}$	8 8 8	26 28 28	102,547 99,465 57,046
Außerbem: — in Tortfetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —		1.	Zanuar	<u>"</u>	31.	Mai	,	täglich an Dienstagen und Freitagen	_	6	_	_	_	6	4,109 399
Bürich und Derlifon	$\left.4.535 ight angle$	1.	Zuni	"	14.	Oktober .		täglich an Sonn= und Festtagen. an Freitagen	_	6 2 2		_		6 2 2	3,701 190 172
		15.	Oftober	"	31.	Oftober		täglich an Freitagen	_	6 2	_	_	_	6 2	463 18
Total .		$\begin{bmatrix} 1. \\ \cdot \end{bmatrix}$	November •		31.	Dezember		täglid) •	-	6	-			6	1,660

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

Die Bahnstrecke Zurich = Wallifellen ift im Berichtsjahre auch von 12 täglichen Zugen ber Bereinigten Schweizerbahnen befahren worben.

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Ginnahmen.

18	66.				1867.			
Fr.	Cts.	Prozente.	A.	Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	
2,211,438	14	34.8		1. Personen-Transport	2,208,631	81	32.9	
116,113	76	1.8		2. Gepäd-Transport	126,729	14	1.9	
117,467	56	1.9		3. Pferde= und Viehtransport	119,484	77	1.8	
4,284	24	0.1		4. Transport von Equipagen u. dergl	4,256	68	0.1	
3,463,252	69	54.6		5. Güter=Transport	3,740,607	93	55.6	
433,651	25	6.8	В.	Mittelbare Betriebseinnahmen:	520,885	49	7.7	
6,346,207	64	100		Total=Einnahmen	6,720,595	82	100	
1 4								

Die Gefammteinnahme war mithin im Berichtsjahre um Fr. 374,388. 18 Cts. ober um Fr. 2,103. 30 Cts. per Kilometer größer als im Borjahre.

Nach ben Sauptrubriten betrachtet erzeigt bas Berichtsjahr in Bergleichung mit bem Borjahre folgende Differenzen :

1867.

A.	Unmitt	elbare Betriebsein	n a h	m e n	:		M	ehreinnahme.	Min	dereinnahme.
		Personen = Transport					Fr.		Fr.	2,806. 33
		Gepäck = Transport .					"	10,615. 38	,,	—. —
		Pferde = und Vieh = Tra	inspo	rt		٠,	"	2,017. 21	"	
		Equipagen = Transport			/•		"		,,	27. 56
		Güter = Transport .					"	277,355. 24	"	
в.	Mittel	bare Betriebseinna	h m e	n		٠	"	87,234. 24	"	

Daß beim Berfonen-Transporte, ungeachtet der im Monat Juli durch das in Zürich abgehaltene eidgenöffische Musikfest bewirften größeren Frequenz, gegenüber dem Borjahre, in welchem bekanntlich der Bersonen-Berkehr 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 Bersonenverkehr auf den Nordostsbahnlinien 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 bier am Plate fein, zu erwähnen, daß wir im Berichtsjahre uns veranlagt gefehen haben, eine durchgreifende Revifion bes Abonnements = Syftem's für die Beforderung von Berfonen vorzunehmen, ba das frühere, fcon aus bem Jahre 1857 batirende Abonnements=Suftem in mehrfacher hinficht ben vorgeschrittenen Verkehrs= bedürfniffen nicht mehr genügte. Der am 1. Juni v. 3. in Rraft getretene neue Abonnements . Tarif gewährt bem Publifum, in Bergleichung mit bem vorherigen, gang wefentliche Bortheile, von benen wir uns erlauben. hier einige speziell hervorzuheben: 1) Nach bem fruheren Tarife hatte auch die längste Abonnementoftrede ganz ben nämlichen Ginheitsfat pro Stunde Entfernung zu bezahlen, wie die fürzefte. In Folge beffen erreichte in ben Fällen, wo es fich um langere Bahnftreden handelte, der Abonnementsbetrag fehr bald eine Bohe, bei welcher die Abonnementseinrichtung nur noch einzelnen wenigen Berfonen 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 baher bei Bemessung des dem neuen Carife zu Grunde liegenden Rabattes neben der Zahl der Fahrten überall noch bie Länge der Bahnftrede in ber Beife als beftimmenden Faktor mitwirken laffen, daß in verschiedenen Abstufungen je mit ber Berlängerung ber Fahrbiftang auch eine Steigerung bes bem Abonnenten gewährten Rabattes ftattfindet. 2) Abonnements für eine bestimmte Angahl Sin = und Ruckfahrten fonnten früher nur gelost werben für je 6 ober 12 Fahrten, gultig fur 3 Monate, mit einem Rabatt auf ber gewöhnlichen Sin- und Rudfahrtstare von 5% bei 6 Fahrten und von 10% bei 12 Fahrten. Rach dem neuen Carife werden nun Abonnements abgegeben für je 10, 20 ober 30 Fahrten und mit einer Gultigkeitsdauer von 1, 2 ober 3 Monaten, wobei ber auf ber gewöhnlichen Sin= und Rudfahrtstage gewährte Rabatt bis auf bie Diftang von 6 Stunden bei einer breimonatlichen Gultigkeit fich bei 10 Fahrten auf 10%, bei 20 Fahrten auf 20%, bei 30 Kabrten auf 40 % beläuft und fich bei einer bloß zweimonatlichen Gültigkeit noch um je weiter 10 % und bei einer blos ein monatlichen um je 20% fteigert. Für Abonnements auf eine größere Fahrbiftang als 6 Stunden ift die Ermäßigung noch bedeutender, da ber für die 6 ersten Stunden angewandte Einheitssat für die Diftangstufe von 61/2-12 Stunden um 20 0/0, für die Diftangstufe von 121/2-24 Stunden um 40 0/0 und für bie Diftanzstufe über 24 Stunden um 70 % weiter redugirt ift. 3) Bei den Abonnements für tägliche Fahrten während 3, 6 ober 12 Monaten find zwar bis auf die Diftang von 6 Stunden im Wefentlichen die frühern Taxfähe 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 Sandelsfirmen und Geschäftsleute einestheils, gegen einen mäßigen Zuschlag zur Abonnementstaze für eine einzelne Berfon, Abonnementskarten auf ben Namen von zwei Angehörigen lautend beziehen konnen, anderntheils beim Bezug von mehr als einer Karte für eine und diefelbe Bahnstrecke von der 4. Diftanzstunde

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

Die bebeutende Mehreinnahme beim Güter=Transport ist hauptsächlich auf Rechnung der letztjährigen Mißerndte Frankreich's zu setzen, welche zur Folge hat, daß seit der letzten Erndte nicht allein die Mittel= und Westschweiz ihren Getreidebedarf größtentheils von Osten her beziehen muß, sondern daß überdieß unserer Bahn noch namhafte Transporte von Transit=Getreide nach Frankreich zugehen. Die dießfällige Verkehrssteigerung ist daher nicht als eine normale anzusehen. — Einen Ausfall in den Einnahmen, gegenüber dem Vorjahre, erzeigen übrigens lediglich die Tarifsklassen 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 ben Bacht = und Miethzinfen ift, namentlich in Folge Erhöhung ber Miethzinfe fur die Bahnhof= reftaurationen, eine Bermehrung von Fr. 4,144. 64 Cts. eingetreten. - Für bie Benutung von Bagen ber Nordoftbahn auf andern Bahnen wurden Fr. 3,797. 74 Cts. mehr eingenommen als im Vorjahre, wobei überdieß zu bemerken ift, daß die Ausgabe der Nordostbahn für Benugung frem der Wagen auf dem Nordoft bahnnet fich gleichzeitig um Fr. 1,967. 34 Cts. vermindert hat. - Die Mehreinnahme von Fr. 22,188. 08 Cts. an Binfen von ausgeliebenen Gelbern hat ihren Grund in den im Laufe bes zweiten Semeftere fucceffive eingegangenen Einzahlungen auf bas neue 41/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken. — Das Betheiligungs= fapital der Nordoftbahn bei der Eifenbahnunternehmung Bürich = Bug = Luzern hat Fr. 60,000, alfo 12,000 mehr abgeworfen, als im Sahre 1866; hinwieder ward für bas Betheiligungstapital ber Nordoftbahn bei der Eifenbahnunternehmung Bülach=Regensberg im Rechnungsjahre gar keine Einnahme erzielt. — Der Nettvertrag des Werkstättebetriebes ift um Fr. 21,184. 29 Cts. geringer als im Borjahre, welcher Ausfall feinen Grund theils in der Abnahme ber Arbeiten auf dem Bau-Konto, theils in der Einführung der direkten Berrechnung der Arbeitslöhne der proviforischen Lokomotiv - Seizer und Buger auf den Betrieb8 = Konto hat. - Der Netto = Ertrag bes Dampfbootbetriebes ift gegenüber dem Borjahre um Fr. 62,256. 21 Cts. geftiegen, bagegen berjenige ber Raufhausanstalt in Burich um Fr. 474. 68 Cts. gefunken. — Auf dem Titel "Berfchiedenes" wurde in Folge des bewerkftelligten Berkaufs einer großen Menge älterer, ausgefallener und gewonnener Materialien ebenfalls eine Mehreinnahme von Fr. 8,990. 57 Cts. erzielt.

2. Statistif des Bertehrs.

a. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Tran	sport=L	Quantitäten.			Einna	hmen.	
	1866	s.	1867	,	1866.		186	7.
I. Versonentransport.	0)5	Pro=	Berfonen.	Pro=	Fr. Cts.	Pro=	Fr. Ci	8. Pro=
a. Bur gewöhnlichen Fahrtage:	Perfonen.	zente.		zente.	59,482. 09	3ente. 2.69	76,750.	gente.
I. Rlaffe	14,941	0.72	17,413 $236,205$	0.86	570,604. 28	25.80	619,683.	
II. "	233,459	11.30 33.38	658,005	$\frac{11.66}{32.48}$	789,042. 08	35.68	745,868.	
III. "	689,882	55,38	050,005	32.48	100,042. 00	30.68	140,000.	10 00.11
b. Bu ermäßigten Fahrtagen:	6,210	0.30	5,477	0.28	4,287. 04	0.19	4,567.	0.21
Mit Güterzügen II. Klaffe .	69,698	3.37	70,680	3.48	40,606. 26	1.84	47,986.	
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	2,352	0.11	1,956	0.10	6,049. 85	0.27	4,927.	
Sin- und Rückfahrt I. " .	157,022	7.60	151,742	7.49	187,246. 67	8.47	180,043.	
" " " II. " III. "	546,510	26.44	544,071	26.86	338,484. 86	15.31	328,892.	
, , , , , , ,	64,176	3.11	63,192	3.12	13,122. 18	0.59	20,966.	
	126,792	6.14	133,882	6.61	17,163. 36	0.78	16,592.	
	45,140	2.18	45,763	2.26	30,206. 76	1.36	26,317.	70 1.19
Militär= und Polizeitransporte III. " Bilger II. "	970	0.05	708	0.03	1,794. 50	0.08	1,309.	
l triger	61,838	2.99	47,762	2.36	97,870. 80	4.43	75,041.	
Schul- und Luftfahrten u. drgl. I. "	482	0.02	442	0.02	1,850. 48	0.08	712.	
1	12,831	0.62	14,504	0.71	19,458. 83	0.88	25,259.	
l " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	34,498	1.67	34,043	1.68	34,168. 10	1.55	33,710.	$29 \mid 1.53$
Total des Personentransportes	2,066,801	100	2,025,845	100	2,211,438. 14	100	2,208,631.	81 100
Bufammenzug nach Rtaffen:								
I. Slaffe	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			851,831.	$02 \mid 38.57$
III. ",	1,574,358	76.17	1,534,206		1,347,542. 22		1,274,410.	66 57.70
Total	2,066,801	100	2,025,845	-	2,211,438. 14		2,208,631.	
	Bentner.		Bentner.			-		
II. Gepäcktransport	133,298		139,965		116,113. 76		126,729.	14
III. Biehfransport.	Stück.		Stück.			-		
a. Rlassen für Einzelnstücke	21,623	28.55	19,597	23.67	')			
b. Wagenladungeflaffen	49,789		58,984		117,467. 56		119,484.	77
c. Hunde	4,329	5.72	4,218	5.09	111,401. 50		113,404.	
Total .	75,741		82,799	-	117,467. 56		119,484.	77
	Stück.	7	Stüd.					
IV. Equipagentransport	346		310		4,284. 24		4,256.	68
V. Gütertransport.	Bentner.		Bentner.					
Eilgut	277,527	2.56	295,043	2.72	159,616. 47	4.61	198,911.	46 5.31
Normalflaffe I	977,133		996,849	9.19		13.39		
" II und III	2,076,353	19.15	2,237,102		786,859. 50		844,034.	
Wagenladungsflasse A	2,802,683		3,319,877	30.62			1,316,722.	
"В	955,900	8.82	874,506	8.07	192,228. 88	5.55	172,004.	
, C	3,752,233	34.61	3,119,441	28.76	576,123. 92		513,935.	
Localfpefen (Baag-, Lad-, Lager-, zc. 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-Sinnahmen	,				433,651. 25		520,885.	49
Gefammt=Total					6,346,207. 64		6,720,595.	82

b. Durchschnitts-Ergebnisse.

## Reifenden ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	(Bahnfänge: 178 Kilometer.)	1866.	1867.
1.07 1.07 4.05		and the second s	
Seder Meisende hat befahren in I. Klasse Misometer			12,408.08
Seder Reisende hat befahren in I. Klasse	1.01/		1.09
11.			4.98
19.80 19.80 21.63 22.63 22.65 23.65 24.64 23.922 4.746 21.63 22.			42.64
### 21.68 22.68 24.69 24	TTT		28.66
### die gange Bahnlänge bezogen, tommen in I. Klasse """"""""""""""""""""""""""""""""""	" " " " " "		19.91
1			22.19
175,084 171,637 171, 171 171, 172,084 171,637 175,084 175,084 171,637 175,084 175,084 171,637 175,084	Y.T.		
### 251,161 252,347 11,611 11,381 11,611 11,381 11,381 11,611 11,381			,
Auf jeden Kilometer kommen " \$\text{A.88}\$ 11,611 11,381 " \$\text{Perfonenwagenachsen-Kilometer kommen}\$ " \$\text{A.88}\$ 4.98 4.98 \$\text{Gepäcktransport.}\$ Sinnahmebetreffniß per Kilometer \$\text{Total Kilometer}\$ 0.87 0.07 " \$\text{Bentner-Kilometer}\$ \$\text{Centimes}\$ 2.45 2 " \$\text{Refineden}\$ " \$49.00 50 " \$\text{Refineden}\$ " \$49.00 50 Seder Bentner hat befahren \$\text{Rilometer}\$ 35.58 35 Unf die gange Bahnlänge bezogen, kommen Bentner 26,644 28,136 Unf jeden Kilometer kommen " 749 786 Geichtransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer Kranken 659.93 671 " \$\text{Seindenkertensport.}\$ Sinnahmebetreffniß per Kilometer Franken 24.07 23 Gütertransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer Franken 19,456.48 21,014 " \$\text{Seinnehmener*} \text{Kilometer}\$ " \$\text{Seinnehmener*} \text{Seinnehmener*} Seinnehmener	to Catal	1	
## Personenwagenachsen-Kisometer kommen ## 4.98 ## Personenwagenachsen-Kisometer ## Franken 652.32 711 ## Bentner-Kisometer ## Centimes 2.45	,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,		
Gepäcktransport. Stanken 652.32 711 """"""""""""""""""""""""""""""""""""			
Sinnahmebetreffniß per Kilometer Franken 652.32 711 " " " Bentner " 0.87 0 " " Bentner-Kilometer Centimes 2.45 2 " " Tonnen-Kilometer " 49.00 50 " " Tonnen-Kilometer " 5.62 6 Beder Bentner hat befahren Rilometer 35.58 35 Unf die gange Bahnlange bezogen, kommen Bentner 26,644 28,136 Unf jeden Kilometer kommen " 749 786 Wichtransport. Stanken 659.33 671 " " Stüd " 1.55 1 Lamidhmebetreffniß per Kilometer Branken 24.07 23 Gütertransport. Stanken Centimes 31.94 34 " " Bentner Centimes 31.94 34 " " Bentner-Kilometer " 0.54 0 " " Sentner-Kilometer Rilometer 10.80 11 Seder Bentner hat befahren Bentner Sentner 3,582,262 3,610,056 " " Güterwagenachfen-Kilometer Gentimes 3,582,262 3,610,056 " " " Güterwagenachfen-Kilometer Gentimes 3,582,262 3,610,056 " " " " " " " " " " " " " " " " " "	" " personenwagenachsenschlometer tommen	" 4.98	4.7
	Gepäcktransport.		
	Cinnabmebetreffniß per Rilometer &	ranken 652.32	711.96
## Bentner-Kilometer ## \$49.00 50 ## Fonnen-Kilometer ## \$49.00 50 ## Beder Bentner hat befahren ## \$35.58 35.	O and train	0.87	0.90
## Fonnen-Kilometer ## 49.00 50.00 50.00 50.00 50.00 50.00 60.00 50.00 50.00 60.00 50.00 60.00 50.00 60.00			2.59
## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	Tannan Offamatar	49.00	50.40
Zeder Zentner hat befahren		,, 5.62	6.26
Muf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen		ilometer 35.58	35.78
Auf jeden Kilometer kommen	, , , ,	entner 26,644	28,136
Franken Sport. Siehftransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 659.93 671 " " Stück . " 1.55 1 Lequipagenkransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 24.07 23. Gükterkransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 19,456.48 21,014 " " Bentner . Sentimes 31.94 34 " " Bentner-Kilometer . " 0.54 00 " " Fonnen-Kilometer . " 10.80 11 Feder Bentner hat befahren . " 58.81 59 Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . Bentner 3,582,262 3,610,056 " jeden Kilometer kommen . " 60,906 60,915 " " Sütterwagenachsen-Kilometer (Gepäd-, Vieh und Equipagen zusammen mit 378,712 3tr. inbegrissen) kommen . " 28.06 24 Auftlesbare Verrießseinnahmen. Betreffniß per Kilometer Franken 2,436.24 2,926		749	786
Einnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 659.93 671 " " Stück . " 1.55 1 Equipagentransport. Einnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 24.07 23 Gütertransport. Einnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 19,456.48 21,014 " " Bentner . Centimes 31.94 34 " " Bentner . Centimes 31.94 34 " " Fonnen-Kilometer . " 0.54 00 " " Tonnen-Kilometer . " 10.50 11 Feder Bentner hat befahren . " 58.81 59 Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . Bentner 3,582,262 3,610,056 " jeden Kilometer kommen . " 60,906 60,915 " " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäd-, Vieh und Equipagen zufammen mit 378,712 3tr. inbegriffen) kommen . " 28.06 24 Auftlelbare Vetriebseinnahmen. Betreffniß per Kilometer . Franken 2,436.24 2,926			
Fquipagentransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 24.07 23. Gütertransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 19,456.48 21,014 """Bentner . Sentimes 31.94 34 """Bentner-Kilometer . Kilometer . 10.54 00 """Sonnen-Kilometer . Kilometer . 10.50 11 Seder Bentner hat befahren . ""58.81 59 Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . Bentner 3,582,262 3,610,056 """Güterwagenachsen-Kilometer (Gepād-, Vieh und Cquipagen zufammen mit 378,712 ztr. inbegriffen) kommen . "28.06 24 Auttelbare Vetriebseinnahmen. Betreffniß per Kilometer . Franken 2,436.24 2,926		ronfen 650 oo	671 00
Equipagentransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 24.07 23 Gütertransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 19,456.48 21,014 """Bentner . Sentimeß 31.94 """Sentner-Kilometer . ""Sentmer-Kilometer . "" ""Sentner-Kilometer . "" "Sentner . "" "Sentner . " "Se		1	1.44
Einnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 24.07 23. Sütertransport. Einnahmebetreffniß per Kilometer . Franken 19,456.48 21,014 """Bentner . Eentimes 31.94 """Sentner-Kilometer . ""Silometer . "" ""Tonnen-Kilometer . ""Silometer . "" Seder Bentner hat befahren . "" Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . Bentner 3,582,262 3,610,056 """Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäd-, Vieh und Equipagen zusammen mit 378,712 Itr. inbegriffen) kommen . " Betreffniß per Kilometer . Franken 2,436.24 2,926 Texal Citerarkung von Gilometer . Franken 2,436.24 2,926		" 1.55	1.49
Güterfransport. Sinnahmebetreffniß per Kilometer	Squipagentransport.		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Einnahmebetreffniß per Kilometer &	ranken 24.07	23,92
Cinnahmebetreffniß per Kilometer	Güterfransport.	*	
" " Bentner		ronfen 19.456 40	21 014 6
" " Bentner-Kilometer			34.50
## Fonnen-Kilometer		0	0.58
Teder Bentner hat befahren	Tannan-Rilameter		11.60
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	" "	EO.	59.20
" jeden Kilometer kommen			
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäd", Bieh und Equipagen zusammen mit 378,712 3tr. inbegriffen) kommen " 28.06 24 Aittelbare Zetriebseinnahmen. Betreffniß per Kilometer Franken 2,436.24 2,926		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	,
Jusammen mit 378,712 Itr. inbegrissen) kommen , , , , , , , , , , , , , , , ,		" 00,000	00,010
Auttelbare Betriebseinnahmen. Betreffniß per Kilometer Franken 2,436.24 2,926 Total Circumstance von Silometer		28.06	24.9
Betreffniß per Kilometer Franken 2,436.24 2,926			
25 659 or 27 756			
Total = Cinnahme per Kilometer		-/200111	2,926.33
	Total = Ginnahme per Kilometer	,, 35,652.85	37,756.16

c. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durch=		ganze Bo zogen kom	ahnlänge men	Brutto-Einnahme per Kilometer.										
	Bahnlänge.	Perfonen.	Gepäck.	Güter.	Perfonen.	Gepäd.	Bieh und Hunde.	Güter und Equipagen.	Mittelbare Betriebs- Einnahmen.	Total.					
	Rilometer.	Anzahl.	Bentner.	Bentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.					
1855	60	113,000		580,000	6,767. 91	_	59. 81	4,685. 46		11,710. 57					
1856	106	130,000		680,000	8,560. 97	_	159. 15	5,619. 35		14,515. 33					
1857	134.4	174,568		1,160,263	8,776. 23	614. 15	198. 47	7,697. 89	. —	17,890. 25					
1858	156.53	186,339		992,060	9,456. 26	651. 62	294. 19	7,253. 94		18,214. 07					
1859	168.1	198,093		1,249,027	10,305. 29	609. 24	368. 57	9,479. 53		21,522. 76					
1860	178	192,862		1,747,055	10,264. 76	617. 58	541. 91	12,678. 44		26,627. 86					
1861	178	220,056		2,688,655	11,432. 40	651. 36	404. 27	17,363. 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	
					Zentner.	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	
Baumwollmaaren aller Art					385,875	402,076	16,201		
Eifen und Gifenwaaren aller 2	lrt				351,967	382,808	30,841		
Baumwolle, roh					364,274	359,373	_	4,901	
Salz					285,861	290,329	4,468		
Bein und Most					306,942	267,947		38,995	
Garne aller Art					221,042	242,415	21,373	_	
Farbwaaren und Droguerien				٠.	242,328	242,190	_	138	
Mehl und Mühlenfabrikate					173,932	208,374	34,442		
Gifen, roh (Maffeln) .					164,414	192,952	28,531		
Maschinen und Maschinentheile					168,535	163,416		5,119	
Rartoffeln					106,073	163,208	57,135	_	
Sägewaaren aller Art .					159,034	146,989	gradient.	12,045	
Brennholz					210,998	145,739		65,259	

	1866.	1867.	Gegenüb mehr	er 1866: weniger
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine.	3entner. 142,011	3entner. 141,328	Bentner.	Bentner.
Fett und Fettwaaren	130,804	140,121	9,317	Marriana
Abfälle aller Art	149,318	134,337		14,981
Dele aller Art (pro 1866 "Petroleum"/inbegriffen)	165,961	130,800		-
Raje	106,555	116,708	10,153	American
Gips, gemahlen, und Gipsfteine	114,181	100,243		13,938
Ruthold	135,853	97,860		37,993
Colonialwaaren, ausgenommen die befonders genannten	90,752	91,650	898	
Erden aller Art	78,977	77,851		1,126
Raffee	72,370	69,705		2,665
Bier	66,262	66,787	525	
Bauholi	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
Bolle und Bollwaaren	54,988	59,641	4,653	_
Schiefer (Dachschiefer)	59,078	54,411		4,667
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Gifen	49,501	52,662	3,161	
3uder	52,431	51,162	-, "	1,269
Leder und Lederwaaren	47,161	50,211	3,050	_
Spiritus	48,066	48,880	814	
Glas und Glasmaaren	41,963	48,521	6,538	
Tabat	62,386	45,671		16,715
Dünger und Düngmittel	42,868	43,038	170	
Sadern	33,332	40,255	6,923	
Betroleum (pro 1866 unter "Dele" inbegriffen)		37,843	_	
Felle und Häute	35,427	35,004		423
Sülsenfrüchte	20,848	33,449	12,601	-
Farbholz und Farbwurzeln	31,583	33,103	1,520	
Rrapp	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 ben Berkehr mit andern Bahnen find diesem Berichte besondere Uebersichten als Beilagen beigeheftet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben = Rechnung fowie die Statistif über ben Betriebsbienst umfaßt außer bem eigentlichen Nordostbahnnege mit einer Gesammtlänge von 178 Kilometern, wie gewohnt, auch noch die Linie Zürich=Zug=Luzern mit einer Betriebslänge von 66 Kilometern und die Bulach=Regensbergerbahn mit einer Länge von 20 Kilometern.

1. Ausgaben.

18	866.									18	867.	
	jnlänge Rilome									Bal 264.0	nlänge Rilome	
Fr.	Cts.	Prozente.								Fr.	Cts.	Prozente.
114,892	78	3.5	ı I.	Centralverwaltung						122,847	57	3.55
791,446	65	24.2	II.	Unterhaltungskosten						711,762	16	20.57
853,459	06	26.1	III.	Expeditionsdienst .						1,015,586	48	29.34
1,453,934	14	44.5	IV.	Transportdienst .						1,541,172	41	44.53
16,662	37	0.5	v.	Telegraphie						18,083	94	0.52
40,443	83	1.2	VI.	Berschiedenes .				•		51,522	40	1.49
3,270,838	83	100		Tot	al= Au	isgabe	n.			3,460,974	96	100

Die Gefammt ausgaben find bemnach um Fr. 190,136. 13 Cts. ober um Fr. 720. 21 Cts. per Kilometer geftiegen. Ueber die Urfachen dieser Bermehrung geben die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgaben=titel nähern Aufschluß.

I. "Centralverwaltung." Bon der Mehrausgabe im Betrage von Fr. 7,954. 79 Cts. fällt der größte Theil auf ben Titel "Büreau = Bedürfniffe, Druck = und Infertionskoften", auf welchem theils die Fahrtenpläne, theils die Infertionen wegen bes eidgenöffischen Schühenfestes in Schunz namhafte Mehrkoften verursacht haben.

II. "linterhaltung der Bahn nebst Inbehörden". Diese Aubrik weist eine Minderausgabe von Fr. 79,684. 49 Cts. auf. Diese rührt 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 Hingustechnung dieser Summe ergiebt sich in Bergleichung mit dem Borjahre im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 139,174. 44 Cts., an welcher fast alle einzelnen Rechnungstitel partizipiren. Die Ausgabe für Besoldung des Bahnsaufsichtspersonals ist in Folge von Gehaltsaufbesserungen und Bermehrung des Personales um Fr. 34,035. 83 Cts. gestiegen. Während auf der Unterhaltung des Bahnkörpers, der Kunstbauten und der Einfriedigungen

und Barrieren Ersparnisse erzielt wurden, die zusammen Fr. 14,974. 68 Cts. betragen, ersorderte die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, einschließlich der aus dem Reservesond geschöpften Quote, eine Mehrausgabe von Fr. 80,938. 62 Cts., die Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöse 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 Kostenauswand von Fr. 19,191. 27 Cts., d. h. Fr. 17,636. 78 Cts. mehr als im Vorsahre und auch erheblich mehr als in irgend einem frühern Winter.

III. "Expeditionsdienst". 1. Allgemeine Koften. In Folge von neuen Anstellungen und Gehaltsaufbesserungen find die Ausgaben für Besoldungen um Fr. 12,089 gestiegen. Die Beleuchtung und Seizung
ber Büreaug erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 9,050. 57 Cts., welche theils der Erweiterung und Bermehrung
der zu beheizenden Lokalitäten (7 neue Stationsgebäude), theils der Strenge des letztjährigen Winters zuzuschreiben
ist. Auf dem Titel: Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars ergibt sich eine Mehrausgabe von
Fr. 22,836. 99 Cts., zu deren Erklärung wir bemerken, daß wir, anlästlich der auf 1. Oktober v. I. erfolgten
Nebertragung des Camionnage Dienstes in Zürich an einen General Unternehmer, diesem auch den ganzen
Camionnage Wagenpark käuslich abgetreten haben, und zwar zu einem auf der Schatzung eines unparteisschen
Experten beruhenden Kauspreise, welcher Fr. 20,530 weniger ausmacht als der Betrag, zu welchem das betressende
Material auf dem Inventar komparirt hatte, in Folge wessen die diesjährige Betriebsrechnung zu Gunsten des
Bau-Conto mit dieser Dissernz belastet ward.

- 2. Perfonenbienft. Bon der Mehrausgabe in dieser Rubrit, im Belange von Fr. 11,907. 96 Cts., fallen Fr. 8,787. 47 Cts. auf bas Kapitel ber Befoldungen und Fr. 2,470. 64 Cts. auf Drudkoften.
- 3. Güterdienst. Nachdem sich in dieser Rubrit auf dem Titel der Befoldungen schon im vorigen Jahre eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 95,609. 43 Cts. ergeben hatte, weist die letziährige Betriebsrechnung eine weitere Bermehrung von Fr. 98,523. 90 Cts. nach, veranlaßt durch neue Anstellungen und Gehaltserhöhungen, hauptsächlich aber durch den Umstand, daß zur Bewältigung der massenhaften Getreidezusuhren während der ganzen Dauer des Berichtsjahres in Romanshorn ein ganz ungewöhnliches Arbeiter Kontingent beschäftigt war. Im Weitern erforderten die Drucktosten einen Mehrauswand von Fr. 2,921. 77 Cts. und betrugen auch die Ausgaben für Ersagleistungen Fr. 3,120. 93 Cts. mehr als im Vorjahre.

IV. "Transportdienst". 1. Allgemeine Roften. Die eingetretene Mehrausgabe von Fr. 8,780. 30 Cts. vertheilt fich auf die Ausgabetitel der Besoldungen, der Büreaukoften sowie der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhofe.

2. Koften des Fahrdienstes. Diese Rubrik schließt mit einer Minderausgabe von Fr. 2,237. 23 Cts. ab. Ersparnisse wurden erzielt auf den Titeln: Affekuranz der Wagen, Bergütung für die Benutung fremder Wagen und Unterhalt und Erneuerung der Wagen und zwar auf letzterm Titel eine solche von Fr. 45,561. 66 Cts. Alle übrigen Titel dagegen erzeigen eine Ausgabevermehrung, von welcher die bedeutendste mit Fr. 42,644. 09 Cts. auf den Titel der Besoldungen fällt und in den stattgehabten Gehaltsausbesserungen sowie in ber, in Folge Vermehrung der Bahnzüge, nothwendig gewordenen Vermehrung des Zugspersonals ihren Grund hat.

3. Zugfraftstoften. Der gesammte Mehraufwand in dieser Rubrit beläuft sich auf Fr. 80,695. 20 Cts. und mit geringen Ausnahmen sind hieran alle einzelnen Ausgabetitel betheiligt. Auf den Befoldungen 2c. des Maschinenpersonals ist eine Mehrausgabe von Fr. 14,175. 59 Cts. eingetreten, veranlaßt durch Gehaltsausbesserungen und die in Folge der Bermehrung der Bahnzüge nothwendig gewordene Bermehrung des Maschinenpersonales. Die Mehrausgaben für Brennmaterial (Fr. 46,173. 77 Cts.) sowie für Schmier= und Busmaterial haben ebenfalls zunächst in den, im Bergleich zum Borjahre, 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 Berichts= jahr eine weitere Steigerung im Betrage von Fr. 16,675. 83 Cts. erlitten, welche wesentlich durch den Umstand hervorgerusen ward, daß mehrere Losomotiven Hauptreparaturen unterworsen werden mußten.

V. "Bahntelegraphie". Die Mehrausgabe von Fr. 1,421. 57 Cts. ist durch Erstellung eines eigenen Bahnstelegraphenbüreau in Romanshorn, sowie durch Bermehrung der Apparate in Andelfingen, Dietikon, Zürich (Personenbahnhos), Winterthur und Wallisellen verursacht worden.

Am Schluß des Jahres 1867 waren 38 Bahntelegraphenstationen mit 54 Apparaten nach dem System Morse in Vunktion. Dieselben wurden durch 85 telegraphendienstkundige Angestellte bedient und beförderten, ohne die sehr zahlreichen Dienstnotizen und obligatorischen Zugsanzeigen, 47,504 Bahndienstdepeschen (1866: 40,636). Bon den 16 für den Brivatverkehr eröffneten Telegraphen= und Aufgabestationen wurden 8,231 Brivattelegramme behandelt (1866: 6,657).

VI. "Berschiedenes". Diese Rubrik, in welcher u. Al. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzesstonssgebühr, sodann die Ehrengaben für kantonale und eidgenössische Feste, die verabreichten Unterstützungen und drgl. verrechnet werden, erzeigt eine Mehrausgabe von Fr. 11,078. 63 Cts. In dieser Rubrik besindet sich auch ein durch die Cholera-Spidemie veranlaßter Ausgabeposten im Betrage von Fr. 14,697. 35 Cts.

2. Statiftif des Betriebedienftes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leiftungen und Unterhaltungskosten des Fahrmateriales sind, wie dies bereits im Borjahre der Fall gewesen, dem Berichte in tabellarischer Form als Beilagen angeschlossen worden. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts = und Berhältniß = zahlen folgt wiederum in einer besondern Zusammenstellung. Unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials können sich daher auf wenige Bunkte beschränken, da die weitern Details sich theils in den dem Berichte beigegebenen Tabellen, theils in der Uebersicht der Durch = schnitts = und Berhältnißzahlen vorsinden.

a. fahrmaterial.

Stand, Leiftungen und Unterhaltungefoften.

Lokomotiven. Be ft an b. Die im Jahre 1866 in Bestellung gegebenen 6 Stud neuen Guterzugsmaschinen find in ber Mitte bes verstoffenen Jahres abgeliesert worden. Damit ift die Zahl ber Lokomotiven von 49 auf

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

Bon ben noch von ber ehemaligen Norbbahngesellschaft herrührenden Lokomotiven ber Serie D ift Nr. 1 "Limmat" schon im Jahre 1866 in eine zweiachstige, nach dem System der Serie E, umgebaut worden. Es muffen nunmehr auch noch die ührigen, ebenfalls sehr baufällig gewordenen 3 Stud dieser Serie aus dem Dienst zurückgezogen werden. Ein Umbau derselben wurde sich nicht mehr lohnen, und da überdieß diese kleinern 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 Ersatze der 3 desett gewordenen Lokomotiven 4 neue nach dem System der auf der Bülach-Regensbergerbahn im Betriebe besindlichen, 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 kaufenden und 2 im nächsten Jahre zur Ablieserung gelangen.

Leift ungen. Im Berichtsjahre find, die 6 neuen Lofomotiven inbegriffen, durchschnittlich 47 Lofomotiven im regelmäßigen und außerordentlichen Fahrdienste verwendet worden. Diefelben haben zuruckgelegt:

	Rilo	neter.
	1866.	1867.
and San James Halan Man Saffa for	1,100,031	1,242,424
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,100,031	1,444,444
" " Bürich=Bug=Luzernerbahn	201,868	214,629
" " Bulach-Regensbergerbahn	70,377	67,131
Busammen	1,372,276	1,524,184
de Bahl ber über bie gange Bahn beförberten Buge beträgt	:	
	1866.	1867.
für das ganze Jahr	5,198.0	5,773.4
für jeden Tag	14.241	15.817

Ueber bie Leiftungen ber Lokomotiven geben bie angefügten Tabellen ben erforderlichen, nach ben Serien geordneten Nachweis.

Bon ben Lofomotiven wurde folgende Wagenachfen-Kilometerzahl befordert:

D

Ach sentilometer. 1866. 1867. per Zug im Gangen im Bangen per Zug. 7,479,747 19.04 7,982,772 20.83 von Rlaffe A 10,736,419 20.84 11,186,021 19 32 \mathbf{B} 43.45 \mathbf{C} 18,400,512 46.70 21,502,779 726,740 10.33 643,808 9.59 37,343,418 41,315,380 27.21 27.11

Die Ausscheidung ber Achsenkilometer, nach Maggabe bes Charakters ber Bahnzuge, ift in ber resp. Tabelle zu finden.

Unterhaltung of often. Der Verbrauch von Brennmaterialien für die Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 20,693 Rubikfuß Tannenholz und 231,843 Zentner Steinkohlen (1866: 19,584 Rubikfuß Tannensholz und 204,640 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen Zentnern ausgedrückt beziffert sich — den Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Brennmaterial Verbrauch auf 233,912.3 Zentner gegenüber von 206,598 Zentnern im Vorjahre.

Die Roften für Brennmaterialien betrugen:

			18	66.	18	667.
im Ganzen .			Fr. 300	,146. 77	Fr. 34	5,578. 59
für einen Bentner			"	1. 45.3	"	1.47.7

Der Brennmaterial=Berbrauch per Lokomotiv=Serie ift fammt ben entsprechenden Koften in ber betreffenden Tabelle ausführlich nachgewiesen.

An Schmiermaterial (Del und Talg) für die Lokomotiven wurden verbraucht: Pfb. 47,865 (1866: Pfb. 40,571). Die Ausgaben hiefür betrugen: Fr. 25,981. 12 Cts. (1866: Fr. 22,790. 37). Ein Pfund Schmiere ift auf 54.28 Cts., im Borjahre auf 56.17 Cts. zu stehen gekommen. Auch bezüglich des Schmiers materiales verweisen wir auf die beigegebene Tabelle.

Die Reparaturen, b. h. ber Unterhalt und bie Erneuerung der Lofomotiven haben, exclusive Brovisionszuschläge 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 benen 8 Stück für Triebräder und 24 Stück für Lauf= und Tenderräder, sämmtlich aus Gußstahl, verwendet wurden, was einen Gesammtauswand von Fr. 12,172. 16 Cts. zur Folge hatte — unter die einzelnen Serien vertheilt.

Die zum Rangirdienste im Bahnhofe Burich und theilweise auch zum Materialtransporte verwendeten 5 Lokomotiven haben folgende Leiftungen und Unterhaltungskoften aufzuweisen:

							•	18	866.	1	867.
Burudgelegte Weglange							circa	Rilom.	130,898	Rilom.	127,747
Verbrauch an Brennmaterial		, .			į.			Btr.	12,020	Btr.	12,322
" an Schmiere .								Pfb.	3,289	Pfd.	3,942
Roften bes Brennmaterials							,	Fr.	17,462, 45	Fr.	18,204. 40
" ber Schmiere .						,		"	2,078.66	',	1,882.05
" ber Reparaturen						,		"	2,375. 63	"	7,485. 75
Durchschnittliche Ausgabe per	r J	Rilon	nete	r			,		—. 16.74	"	21.61
											4 N

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

Auch die Zahl der Güterwagen hat fich vermehrt. Bom ben im Borjahre bestellten 120 Stück sind die Ende 1866 noch unvollendet gewesenen 44 Stück in den ersten Monaten des Berichtsjahres abgeliesert 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 diese Jahres zu Lasten des Betriebs ersetzt werden. Am 31. Dezember 1867 betrug daher die Gesammtzahl der Güterwagen Sep 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 Nordostbahnlinien:		
Bersonenwagen	9,942,020	10,434,815
Güterwagen	15,946,246	19,091,265
Im Ganzen	25,888,266	29,526,280
Die Nordostbahnwagen auf fremben Bahnen:		
Bersonenwagen	1,083,095	1,222,809
Güterwagen	9,534,827	9,440,640
Im Gangen	10,617,922	10,663,449
Gesammtleistung ber Nordostbahnwagen	36,506,188	40,189,529
Die Wagen frember Bahnen auf ber Nordostbahn	10,639,838	10,717,752
Die Bahnpostwagen auf der Nordostbahn	815,314	1,071,548
Sammtliche Wagen frember Berwaltungen auf ber Nordostbahn	11,455,152	11,789,300
Die Nordoftbahnwagen und bie fremben Wagen gufammen auf ber		
Nordostbahn	37,343,418	41,315,380
Täglich haben bie gange Bahnlänge burchlaufeu: . Uch fen	387	417

Unterhaltung & fo ften. Der Berbrauch an Schmiermaterial für alle auf ber Nordostbahn furstrenden Wagen betrug 8,950 Pfund mit einem Kostenauswand von Fr. 4,520. 90 Cts. (1866: Pfb. 6,106 und ein Kostenauswand von Fr. 2,939. 39 Cts.)

Mit einem Pfund Schmiere wurden 4,624 (1866: 6,107) Achfenkilometer gurudgelegt.

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 Vorjahre.

b. Durchschnitts=Resultate und Verhältnißzahlen.

(Betriebsftisometer 264.)	1866.	1867.
1. Musgaben.		-
Im Gangen: per Bahnkilometer Franken	12,389. 54	13,109. 75
" Lokomotivkilometer . "	2. 38	2. 27
" Bagenachsenkilometer. "	—. 08.75	08.
Centralverwaltung " Bahnkilometer "	435, 20	465. 33
Bahnaufficht 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
" Bagenachsenkilometer. "	03.89	03.
Allgemeine Rosten " Lokomotivkilometer . "	—. 04. ₃₄	—. 04.
" Bagenachsenkilometer. "	—. 00.16	00.1
Fahrdienst " Lokomotivkilometer . "	42.92	—. 38.
" Bagenachsenkilometer. "	—. 01.57	01.
Bugkraft , Lokomotivkilometer . , ,,	—. 58.69	—. 58.
" Bagenachsenkilometer. "	—. 02.15	—. 02.
" Bahnkilometer "	3,050. 74	3,356. 41
Bahntelegraphie , , , , , ,	63. 11	68. 50
Berschiedenes , , , , ,	153. 19	195. 16
II. Jahr-Material.		
a) Den Bestand desselben betreffend:		
Auf jede Lokomotive kommen Bahnkilometer	5.39	4.80
" " " " " Berfonenwagenachsen	11.02	9.85
" " " " Güterwagenachsen	34	31.16
" " , im Gangen 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 Bagenachsen	8.36	8.54
" " " " Sippläge	33.31	33.42
" " " Bentner Tragfraft	$566.s_2$	600.45
Auf jede Personenwagenachse fallen Sippläpe	16.296	16.28
" " Güterwagenachse " Bentner Tragkraft	89.82	92.48

	1866.	1867.
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend: -		-
Tede Lokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . Rilometer	196	191
" " " " " Binterdienst . "	175	161
" " " jurudgelegt im Ganzen "	31,188	32,429
Durchschnittliche Ach senzahl per Zug /	27.21	27.11
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . Centimes	7.49	8,72
" " " " Bagenachsenkilometer . "	0.275	0.321
Berbrauch an Steinkohlen "Lokomotivkilometer Pfund	15.055	15.346
" " " " Bagenachsenkilometer "	0.553	0.566
" " Schmiermaterial* " Lokomotivkilometer "	0.029	0.031
" " " " " Bagenachsenkilometer "	0.0010	0.0011
Rosten des Brennmaterials "Lokomotivkilometer . Centimes	21.87	22.67
" " " " Bagenachsenkilometer . "	0.803	0.836
" " Schmiermaterials* " Lokomotivkilometer . "	1.66	1.70
Rosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:		
per Bahnkilometer Franken	1,612.57	1,911.08
"Lokomotivfilometer . Centimes	31.02	33,10
" Bagenachsenkilometer . "	1.140	1.221
e) Die Leiftungen und Unterhaltungskoften der Bagen betreffend:		1
Bon den Nordostbahnwagen hat jede Achfe durchlaufen Kilometer	16,548	17,814
und zwar jede Versonenwagenachse "	20,417	21,508
" Güterwagenachse . "	15,295	16,646
Täglich ist die ganze Bahn durchlausen worden von Personen wagenachsen .	117.08	122.31
" Güterwagenachsen	270.45	295.23
" Pers.= u. Güterwagenachsen	387.53	417.54
Rosten des Schmiermaterials per Bagenachsenkilometer Centimes	0.0079	0.0109
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	824.49	709,90
" " Magenachse und Sahr "	98.67	83.07
" Bagenachsenkilometer Centimes	0,596	0,466
d) Ausnühung der Wagen:		
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen	10	10
Sigplägen durchichnittlich befegt: I. Rlaffe Prozente	. 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 Platze	8.31	7.01
TIT " " " " " " " " " " " " " " " " " "	2.98	2,84
in allan Anai Olaffan	2.03	2.13
in allen over Klassen ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	. 2.41	2.44

e. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

jahr.	ittliche nge.					Ang	abi	e per	Ril	omete	r.					Ausg	aben=	Betreffniß.
Betriebsjahr.	Durchschnittliche Bahnlänge.	Centro Berwalt		Unte haltun koste	198=	Expediti Diens		Trans. Dien		Tel grap)		Be schied		Im	. 1	per Lokomi Rilom	otiv=	per Wagen= achfen= Rilometer.
	Ril.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Centimes.
1855	60	394	93	1,377	01			Fr.	3,409	. 08 @	t8	(Salara and Salara and		5,181	02		_	-
1856	106	341	62	1,932	08			,, (3,909	. 31 ,	, .			6,183	01	1	89	9.63
1857	134.4	426	40	1,834	70			<i>''</i>	4,998	. 70	,			7,259	80	1	85	8.63
1858	156.5	460	15	2,243	55	-		,,	5,383	. 26	,			8,086	96	2	14	10.05
1859	168.1	490	89	1,820	62			,, (3,273	. 01 ,	,			8,584	52	2	28	8.75
1860	178	480	13	1,885	97	2,419	15	4,659	34	47	30	121	13	9,613	02	2	38	8.72
1861	178	580	97	2,162	87	3,061	20	6,094	30	60	39	247	17	12,206	90	2	43	8.03
1862	178	638	15	2,267	47	3,138	36	6,574	81	54	77	176	99	12,850	55	2	44	8.60
1863	178	783	05	2,421	58	3,257	29	6,852	58	61	07	234	63	13,609	60	2	62	9.23
1864	216.5	706	75	2,300	47	2,951	34	5,403	_	54	46	148	25	11,564	27	2	36	8.59
1865	257.3	616	30	2,380	20	2,827	23	4,847	34	63	16	191	78	10,926	01	2	25	8.51
1866	264	435	20	2,997	90	3,232	80	5,507	32	63	11	153	19	12,389	54	2	38	8.75
1867	264	465	33	2,696	07	3,846	92	5,837	77	68	50	195	16	13,109	75	2	27	8.37

D. Finanzergebniss und Dividende.

Werden zur Teftstellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahn = betriebs einerseits der Saldo=Bortrag und die Netto=Erträge des Dampsbootbetriebes, sowie des Betheiligungs= fapitales bei der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Negensberger Bahn von den Einnahmen, anderseits die Entschädigungsbetreffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den eben genannten Linien von den Aus= gaben abgezogen, so gestaltet sich dasselbe folgendermaßen:

1866.								1867.
Fr. 6,205,235. 52				Ginnahmen				Fr. 6,509,851, 52
, 2,666,830. 71				Ausgaben				, 2,837,447. 46
Fr. 3,538,404. 81				Reinerträg				Fr. 3,672,404. 06
57. 02 ⁰ /0	Reine	rtrag	in P	rozenten der Bru	tto=	Einnahm	e .	56. 41 ⁰ /0

	1866.		1						1867.	
Fr.	19,878.	67	Reinertrag	per	Bahnkilometer .	,		Fr.	20,631. 48	
"	3.	22	"	"	Lokomotivkilometer			"	2. 95	
"		10.91	"	",	Wagenachsenkilometer			"	- 10.15	,

Buzüglich des Saldo-Bortrages von 1866, sowie ber Netto-Erträge des Dampsbootbetriebes und ber Betheiligungsquoten bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg beläuft sich die gefammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,925,571. 44 Cts. Sie übersteigt somit diesenige des Borjahres 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 ber Obligationen-Zinfe fich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,492,412. 79 Cts. erhielt gemäß bem Beschlusse bes Berwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,153,100. — = 71/2 % des Aftienkapitals wurden als Aktien Dividende vertheilt.

- " 314,045. 70 = 8 % bed Reinertrage fielen in ben Refervefond.
- " 25,267. 09 wurden auf die Betrieberechnung pro 1868 übergetragen.

Der Reservefond, welchem zur Bestreitung ber Kosten für Erneuerung bes Oberbaues und für Hauptreparaturen an ben Dampsbooten "Schaffhausen" und "Bodan" 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 ber bisherigen Uebung geben wir nachstehend noch nähere Nachweise: 1) über bie Resultate des Dampsboot=Betriebes auf dem Bodensee, 2) über die Resultate des Werkstätte=Betriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle, 4) über die bestehenden Versicherungsverträge, 5) über den Versonal=Bestand und 6) über den Stand der Unterstügungs= und der Krankenkasse.

1. Dampfboot=Betrieb auf dem Bodenfee.

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

Ueber die Ergebniffe des Dampfbootbetriebes geben die nachstehenden Uebersichten nahere Aufschluffe:

Verkehr und Einnahmen des Dampsbootbetriebes.

		1.	866.			18	367.	
	Eransp Quantit		Einnahm	en.	Transp Quantiti		Einnahm	en.
I. Versonentransport.	Perfonen.	Prozent.	Fr. Cts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr. Cts.	Prozent.
Einfache Fahrt I. Blat	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	
и и и п.	4,240	6.6	5,354.07		5,268	6.5	7,185.77	
Abonnements I. "	1,076	1.7	1,402.75	12	2,001	2.5	2,259.91	
" П. "	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
	Bentner.				Bentner.			
II. Gepäcktransport	2,934		1,409.37	0.4	5,955		2,626. 81	0.6
III. Fiehtrausport.	Stücke.				Stücke.			
Masse a, Pferde	163	2.1	\ .		177	1.6		
" b, schweres Bieh .	2,700	35.0		1	4,106	37.1		
" c, leichtes "	2,922	37.9			3,917	35.4		
" d, Schweine	986	12.8	9,661.99		1,830	16.6	\(\rangle 14,230.63\)	
" e, Rälber, Schafe und			1					
Biegen	700	9.1	B B B B B		734	6.7		
Sunde	243	3.1	/ 		286	2.6		
Total .	7,714	100	9,661.99	2.6	11,050	100	14,230.63	3.0
IV. Squipagentransport.	Stücke.				Stücke.			
I., II. und III. Klaffe	13		133. —	0.1	9		67. 10	0.1
V. Gütertransport.	Bentner.				Bentner.			
Eilgut	20,494	1.2] - }		23,633	1.2)	
Gewöhnliches Gut	348,568	20.7	269,897.17		334,333	17.1	329,113.53	
Güter der Ausnahmsklaffe .	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.		20 2	P rego					
Schlepp= u. Flößerlöhne 2c.			= *					
Total .			5,789. 25	1.5			6,019.13	1,3
Gefammt=Lotal			372,129.07	100			461,400.53	100

Die burchschnittlichen Ginnahmen betragen:

				1866 .	1867.
Für	einen Reifenden .	٠.		Fr. 1. 33	Fr. 1. 36
,,	" Bentner Bepack			, —. 48	" —. 44
"	ein Stück Bieb .			, 1. 25	" 1. 29
"	eine Equipage		•	, 10. 23	, 7. 45
10	einen Bentner Güter			" —. 16 /	" —. 17

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

			1:	866.		18	867.	
			Tr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
1.	Befoldung des Administrationspersonals		12,071	10	4.2	10,833	40	3,5
2.	Besoldung, Löhne und Ersparnisprämien de personals	es Schiffs=	73,752	33	26.0	84,045	66	27.0
3.	Bekleidung deffelben		1,999	76	0.7	2,775	40	0.9
4.	Büreaubedürfnisse, Drucktosten 2c		1,913	52	0.7	2,089	62	0.7
5.	Brenn-, Schmier- und Puhmaterial		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.	Affekurang ber Schiffe, Materialvorrathe und C	Büter .	3,000	_	1.1	3,000		1.0
8.	Berschiedenes		47,019	77	16.6	55,899	04	18.0
		Total .	283,640	98	100	310,656	23	100
							1	1

kinanzergebniß des Dampsbootbetriebes.

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

Die Einnahmen aus dem Versonenverkehre übersteigen diejenigen von 1866 um Fr. 24,105. 04 Cts. Die Mehreinnahme, welche zum Theil aus dem veränderten Theilungsverhältnisse hinsichtlich des Verkehrs der Romanshorn-Friedrichshafener Noute 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 Ein-nahme-Nubriken 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 sinden sich Zunahmen auf den Rechnungstiteln: "Befoldung und Löhne des Schiffsspersonals" 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 Nachtsahrten von und nach Lindau und Kriedrichshafen. Dagegen ergibt sich auf dem Titel "Unterhalt und Erneuerung der Schiffe" eine Berminderung der Ausgaben um Fr. 6,640. 80 Cts. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die Kosten für die Bollendung der Hauptreparatur am Dampsboot "Schaffhausen" und der Umbau und die Hauptreparatur des Dampsbootes "Bodan" im Gesammtbetrage von Fr. 40,520. 05 Cts. aus dem Reservesonde bestritten worden sind. Endlich zeigt sich auf dem Titel "Verschiedenes" eine Mehrausgabe von Fr. 8,879. 27 Cts., namentlich veranlaßt durch die Beiziehung 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 benjenigen bes Vorjahres um Fr. 62,256. 21 Cts. Es ist bieses bas höchste Erträgniß, bas seit bem Bestande ber Dampfschiffunternehmung ber Nordostbahn je erzielt worben ist.

Der Bestand bes Betriebsmateriales der Dampsbootunternehmung hat im Berichtsjahre keine Beränderung erlitten. Dasselbe besteht gegenwärtig aus 6 Dampsbooten und 4 Schleppbooten.

Die Leiftungen ber Schiffe find folgende:

	1866.	1867.
Dampfboote. Diese haben zurückgelegt Risometer	94,082	107,008
und zwar in	5,905	6,706
mithin auf eine Zeitstunde durchschnittlich Risometer	15.93	15.96
Schleppboote. Solche wurden befördert auf einer Strecke von "	36,933	43,697
Berbrauch an Brennmaterial: Holz Rubitfuß	6,912	6,840
Steinkohlen Bentner	59,396	67,990
Totalverbrauch bei Reduftion des Holzes in Steinkohlen		
(1 Kubitfuß Holz = 10 Pfund Kohlen) Bentner	60,087	68,674
Durchschnittlicher Verbrauch per Kilometer Pfund	63.8	64.2
" Beitstunde "	1,017.5	1,024.1
Koften für Brennmaterial, zusammen Franken	102,315.60	115,006.11
" " per Kilometer Centimes	108.75	107.47
" " " Beitstunde Franken	17,32	17.15

	1866.	1867.
Berbrauch an Schmiermaterial: Del und Talg, zusammen . Pfund	6,269	7,830
" " per Kilometer "	0.066	0.073
" " " Beitstunde	1.061	1.167
Roften für Schmiermaterial: im Ganzen Franken	3,496.59	4,588.96
per Kilometer Centimes	3.61	4.29
" Zeitstunde Franken	0.59	0.68
Unterhaltungs= und Reparaturfoften: im Ganzen . "	34,571.36	27,930.56
per Kilometer . Centimes	36,74	26.10

Die Berhältniffe zu ben übrigen Dampfschifffahrts-Unstalten auf bem Bobenfee haben im abgelaufenen Betriebsjahre keinerlei Uenderungen 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 berselben sind anzuführen: Die Hauptreparatur und theilweise Erneuerung des Dampsbootes "Bodan"; der Neubau eines Drehscheibenlokomobiles; die Herstellung von 6 Stationswagen, die Herstellung eines Sandtrocknenofens und eines eisernen Schneepfluges, sowie endlich die Anfertigung von 7 doppelten und 28 einfachen Weichen.

Die Bahl ber Werkstätte = Arbeiter betrug, ausschließlich ber Lokomotivpuger, Wagenwäscher und Kohlen= verlader, am Jahresschlusse: 204 (1866: 201).

Die	Str 0	ch n u n a	Ser	Werkstätte	erzeiat.

,							1866.		1867.		
An	Einnahmen					Fr.	1,019,360.	28	Fr.	685,388.	72
An	Ausgaben					"	911,701.	33	"	598,914.	06
	Und einen 9	Netto	ertr	ag	von	Fr.	107,658.	95	Fr.	86,474.	66

3. Unfälle.

Im Jahre 1867 find 7 Bersonen auf ber Bahn verunglückt und entweder sofort getöbtet worden ober an den Folgen der Berletzungen gestorben und zwar 3 Angestellte und 4 bem Betriebe fremde Bersonen. Bon fraglichen 3 Angestellten befand sich jedoch nur einer zur Zeit des ihm zugestoßenen Unfalls im Dienst. — Am 9. Januar legte sich vor Ankunft eines Bahnzuges außerhalb des Bahnhofs Zürich ein Mann auf die Schienen, wurde vom Zuge übersahren und getöbtet. — Am 3. März siel ein Hülfswärter, welcher Nachts unbesugter Beise in Aarau einen Güterwagen des absahrenden Zuges besteigen wollte, um nach Wildegg zu reisen, zwischen Rampe und Zug und wurde erdrückt. — Am 27. März wurde ein Wagenwärter im Bahnhofe Zürich beim Verschieben

ber Wagen am linken Unterschenkel ber Art beschädigt, daß sich eine Amputation desselben als nothwendig herausstellte, welche dann den Tod herbeiführte. — Am 24. Mai gerieth ein stebenjähriger Knabe im Bahnhose Schaffhausen durch Unvorsichtigkeit unter einen Zug und wurde sofort getödtet. — Am 7. Juli siel ein beurlaubter Seizer im Bahnhose Romanshorn unter den Zug, wurde an beiden Füßen und an einem Arme schwer verletzt und starb im Spitale. — Am 30. September wurde ein alter fast gehörloser Mann in der Nähe von Romanshorn von einem Zuge erfaßt, über die Bahnböschung hinabgeschleubert und getödtet. — Am 16. November wurde zwischen Ruppersweil und Aarau ein Unbekannter vom Zuge übersahren und getödtet.

Der im Dienste verunglückte Angestellte war ber Unterstützungskasse zugetheilt. Die Hinterlassenen besselben erhielten baher ben laut Vertrag mit ber schweizerischen Rentenanstalt ihnen zukommenden Versicherungsebetrag. Sie genießen überdieß die statutengemäßen Bezüge aus ber Unterstützungskasse. Auch wurde ihnen noch eine angemessene Unterstützung aus der Bahnkasse ausbezahlt. Den Hinterlassenen des einen außer Dienst verunglückten Angestellten, welcher ebenfalls der Unterstützungskasse zugetheilt war, wurde nehst dem von der Rentenanstalt zu leistenden Versicherungsbetrage noch das Gehaltsbetreffniß von drei Monaten aus der Bahnkasse bewilligt. Den Hinterlassenen des andern außer Dienst verunglückten Angestellten konnte keine Unterstützung verabsolgt werden, weil der nur provisorisch angestellte Verstorbene nicht der Unterstützungskasse zugetheilt gewesen war und sich überdieß den Unfall durch Begehung einer Dienstwidrigkeit zugezogen hatte.

4. Berficherungsverträge.

Die Berficherung gegen Feuerschaben umfaßt nachfolgenbe Beträge:

Die	Verp	ayeri	ing geg	gen Veuer	quad	en u	mjabi	naay	pigei	toe 20	ettage:					
1.	Für	&e	bäude:													
	a)	im	Ranto	n Zürich							Fr.	2,616,050	. —			
	b)	",	"	Thurga	ıı						"	851,100				
	c)	"	"	Schaffh	aufen						"	198,850				
	d)	"	"	Aargau							"	561,250				
	e)	"	,,	Bug							",	143,200				
	f)	"	"	Luzern							"	36,000	. —			
														Fr.	4,406,450.	
2.	Für	Tr	anspor	tmaterial										,,	5,597,291.	
3.	. ,,			erial und										,	717,280.	
4.	"	Tro	ınspori	t = und L	agerg	üter								,,	13,744,000.	passed
5.	"	Mo	biliar	und We	rfzeng	ge in	ı ben	Vern	valtui	ngs =	und E	Stations=				
		geb	äuden,	sowie in	den	We	rkstätt	n						"	1,168,298.	_
												Total		Fr.	25,633,319.	

Die Uffekurang für die Transport = Guter ber Dampfschiffunternehmung gegen die Gefahren bes Baffer = transports und bes Eisenbahnfahrmaterials gegen Choc beläuft fich auf die Summe von Fr. 325,000.

5. Personal: Ctat.

Um Ende bes Jahres 1867 beftand bas Personal aus folgenden Beamten und Angestellten :

A. Bahnbetrieb.

30.00	
I. Allgemeine Verwaltung.	Uebertrag 17
Sekretariat, Registratur und Kanzlei	14 Bahnhofvorstände und deren Gehülfen 13
Sauptkaffier und Gehülfen	3 Ginnehmer, Gepad-Expedienten und Gehülfen 29
Revifor nebft Gehülfen	6 Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und
Betriebs=Kontrole und Gehülfen	27 Frachtenbezüger 105
Materialverwaltung	10 Portiers, Abwarte und Nachtwächter 38
Abwärte ber Centralbureaux	4 Stations-Einnehmer und Gehülfen 73
	64 Telegraphisten
II. Bahnunterhaltung.	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure 551
	Commence of the commence of th
Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt	5
Bürcau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	
Bauführer	CO V V V V V V V V V V V V V V V V V V V
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	M1W 16 16
Bahn= und Beichenwärter	383 Billetdrucker
4	1,057
III. Expeditions - und Sahrdienst.	2. Abtheilung.
1. Abtheilung.	Maschinenmeister
Betriebs = Chef	1
Betriebs=Inspektor	1
Inspektor für den Gütertransport	1
Telegraphen=Inspektor	1
Bureau des Betriebs=Chef	Seizer
Bureau des Betriebs=Inspektors und ber Wagen=	Lokomotivpuger, Wagenreiniger und Kohlen=
Kontrole	verlader
W.6i	. 164
Uebertrag	17

Total: 1,699 (gegen 1,557 im Borjahre); fomit auf einen Kilometer Bahnlange, inclusive ber Burich= Bug-Luzerner und ber Bulach-Regensberger Bahn, 6.4 Angestellte.

Die Zahl ber Angestellten hat sich bemnach um 142 vermehrt. Bon bieser Vermehrung fallen annähernd zwei Dritttheile auf die Kategorie ber "Arbeiter für Güterverladung" und zwar hauptsächlich auf den Bahnhof Romanshorn.

B. Dampfschifffahrt.

Berwalter		1	Seizer und Gulfsheizer	10
Buchhalter, Expedienten und Abwart		6	Matrosen	16
Kapitäne und Schiffsführer		6	Sulfsmatrofen, Schiffsjungen, Guter= und	
Steuermänner und Schleppschiffführer		8	Kohlenverlader	24
Maschinisten		5		

Bufammen 76 Angestellte (gegen 54 im Borjahr).

C. Werkstätte.

Werkstätte=Arbeiter 204 (im Borjahr 201).

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

6. Unterstützungs : und Krankenkaffe.

a. Unterstützungskaffe.

Un	31. Dezember 1866 betrug der Aftivfaldo berf	elben			,				Fr.	232,581.	25
In	Jahre 1867 famen an Ginnahmen hinzu:										
	Obligatorische Beiträge ber Mitglieder .					Fr.	32,764.	28			
	Rapitalzinfe, Buffen und Gefchenke				•	"	14,259.	54			
						*********			. "	47,023.	82
			4		(8)	efamm	teinnahı	ne	Fr.	279,605.	07
Die	Ausgaben bestehen in:										
	Sahresprämien an bie schweizerische Rentenansi	alt				Fr.	18,856.	87			
	Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen	an	aus	getrete	ene						
	Angestellte					"	1,464.	83			
	Arzt = , Berpflegunge = und Beerdigungefoften	, .				,,	1,781.	02			
	00					,,	6,003.	83			
	Berfchiedenes					"	118.	17			
								-	- ",	28,224.	72

Im Berichtsjahre waren burchschnittlich 1,169 Beamtete und Angestellte Mitglieber biefer Raffe.

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

b. Krankenkaffe.

Um	31. Dezember 1866 betrug der Aftivsaldo derfelben	Fr.	18,873. 1	1
Im	Jahre 1867 kamen an Ginnahmen (Binfe, Beiträge und Bugen) hinzu	"	15,005. 2	6
Die	Gefammteinnahme Ausgaben an Krankengelbern, Arzt =, Apotheker = und Spitalrechnungen 2c.	Fr.	33,878. 3	7
	ziehen sich davon ab mit	"	15,931. 7	7
	Verbleibt als Salbo auf neue Rechnung	Fr.	17,946. 6	0

Die Mitgliederzahl ber Krankenkasse betrug im Berichtsjahre burchschnittlich 831. Der Choleraepibemie find 8 Mitglieder zum Opfer gefallen.

V. Bahuban.

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

Der Ausbau bes Berfonenbahnhofes in Zurich nahm im Berichtsjahre unsere Aufmerksamkeit und Thätigkeit wieder vielfach in Unspruch.

Die Arbeiten find zwar in Folge unvorhergesehener Ereignisse und Berumständungen nicht allseitig in dem Maaße vorgerückt, wie wir es in unserm letten Berichte in Aussicht nehmen zu können glaubten. Gleichwohl durfen die im Berichtsjahre erzielten Fortschritte der Bahnhofbaute als befriedigend bezeichnet werden. Es gereicht uns auch zu großer Beruhigung, daß trot 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 bes schon in unserem letztjährigen Berichte besprochenen provisorischen Aufnahmsgebäubes auf ber nördlichen Seite ber neuen Einsteighalle, die Erstellung ber damit zusammenhängenden provisorischen Dielenüberdachungen des nördlichen Seitentrottoirs, des Mitteltrottoirs und des Trottoirs an der Stirnseite im Innern der Einsteighalle, die Andringung einer provisorischen Einrichtung für die Gepäckausgabe, sowie endlich die Aussführung der steinernen Trottoireinfassungen in der Einsteighalle wurden so rasch gefördert, daß es möglich geworden ist, die Benutzung des Provisoriums durch das Publikum mit 1. Juli v. 3. beginnen zu lassen.

Der Abbruch des alten Aufnahmsgebäudes fowie die Befeitigung der alten Ginfteighalle wurden in fürzefter Beit bewerkstelligt, und sodann ber bort noch im Rudftande gebliebene, girka 300 Fuß lange Theil ber füblichen Umfaffungsmauer ber neuen Einsteighalle fowie bie umfänglichen Grab = und Maurerarbeiten bes bie Bartfääle, die Restaurationen, den Gepäckfaal, die Borhalle 2c. enthaltenden Sauptbaues in Angriff genommen. Bur ben eben erwähnten noch unausgeführt gebliebenen Reft ber füdlichen Längsmauer ber Ginfteighalle, von beffen beforberlicher Berftellung ber ununterbrochene Fortgang ber Aufstellung bes eifernen Daches ber Ginfteighalle abhing, war das Hausteinmaterial schon zum Boraus 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 bie eiserne Dachkonstruktion ($62\,^1/2$ Fuß über dem Trottoir) aufzubauen, als auch unter den bei der Bahnhofbaute beschäftigten Arbeitern die Choleraepidemie, durch welche Zürich im verflossenen Sommer und Gerbste so schwer heimgesucht wurde, in höchst bedenklicher Weise ausbrach. Die Werkhütten, in welchen viele dieser Arbeiter ihre gemeinsamen Roch = und Schlafftellen hatten, mußten aus fanitarischen Gründen geschlossen werden, nachdem übrigens schon vorher bei der nach und nach unter dem Arbeitspersonale eingetretenen allgemeinen Entmuthigung ein großer Theil desselben, meistens aus Fremben bestehend, es vorgezogen hatte, andere von Zürich entferntere Arbeitspläge aufzusuchen, ober Angesichts des anrückenden Spätjahrs in die Heimat zurückzukehren. Nach dem Burudtreten ber Cholera, unmittelbar vor Gintritt bes Winters, ichien es mit Rudficht auf die nachtheiligen Einfluffe des Froftes nicht mehr rathlich, größere Mauertheile aufzuführen. Gleichwohl wurden biejenigen Maurer = und Steinhauerarbeiten, auf welche bie Ralte nicht nachtheilig einwirken kann, nach Thunlichkeit fortgefest. Die Umfaffungemauern der Ginfteighalle, Diefes wefentlichften Theiles der Bauanlage, find benn auch mit Einschluß ber Stirnfagabe gegen bie Limmat im Robbaue nahezu vollendet und bis Unfang bes fünftigen Monates Mai werben bie zur Beit noch fehlenden Giebelauffahe auf ben beiben Langsmauern, beren Aufführung erft nach geschener Aufstellung ber eifernen Dachkonstruktion möglich war, ebenfalls zur Ausführung gebracht fein.

Die Dachkonstruktion ber Ginfteighalle ift foon feit einiger Zeit vollständig aufgerichtet. Die Gindedungs= arbeiten an berfelben mußten jedoch aus Grunden ber Solibität und mit Rudficht auf bie Unmöglichkeit ber Aufbringung eines bauerhaften Anftrichs mahrend ber faltern Jahreszeit, sowie bann auch, weil bie Ginbeckung an bie noch nicht durchweg hergestellten Giebelauffage angeschloffen werben muß, mahrend des Winters ausgesetzt werben. Sobald die Witterung es erlaubt hat, ift mit diefen Cindedungsarbeiten wieder begonnen worden und in wenigen Wochen werden fie vollendet fein. Wenn es nicht möglich war, die gangliche Gindedung ber Einsteighalle noch vor Cintritt bes Winters zum Abschluffe zu bringen, wie wir bei Abfassung unfers letten Gefchäftsberichts gehofft hatten, fo hängt die eingetretene Bergogerung theils mit dem Ausbruche der Cholera in Burich, theils aber auch mit Abanderungen in ber anfänglich beabsichtigten Anordnung ber beweglichen Gerufte zusammen, welche nothwendig wurden, um zwei Bahngeleife in der Ginsteighalle, welche für die Gerüfte in Anspruch genommen worden wären, für die Zwecke des Betriebs verfügbar zu halten. — In dem mit der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Alett und Comp., über die Erstellung der Dachkonstruktion abgeschloffenen Bertrage ift die Bedingung enthalten, daß die Unternehmungsgesellschaft eines der neun Dachfelder der Eisen= fonftruktion, beren jedes zirka 9000 [' Grundflache hat, in fertig zusammengefettem Buftande einer Brobebelaftung burch Aufbringung eines gleichmäßig auf ber Oberfläche vertheilten, einer bestimmten Schneelaft entsprechenden Gewichtes zu unterwerfen habe. Bei Bornahme biefes wichtigen Aftes glaubten wir noch einen unbetheiligten Experten in der Berfon des Geren Brofeffor Dr. G. Zeuner in Burich zugiehen zu follen. Nach

dem Befunde biefes zutrauenswürdigen Fachmannes entspricht die Dachkonstruktion den hinfichtlich ihrer Erag= fähigkeit aufgestellten Bertragsbestimmungen.

Die Erstellung der Heizungseinrichtungen, welche auf einer Combination von Dampf= und Wafferheizung beruhen, ift den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur übertragen worden. Soweit sich aus dem bis jest aus= geführten, während des letten 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 ift im Laufe des verfloffenen Binters unter Benutzung des niedrigen Bafferstandes zum Abschlusse gelangt.

Der auf der füdwestlichen Seite der Einsteighalle gegen die Sihl hin gelegene zirka 200 Fuß lange Gebäude= theil, welcher die Büreaux und die Wohnung des Bahnhof-Inspektors, sowie die Lokale für das Betriebspersonal enthält, ift so viel als vollendet und zum Theil schon seit längerer Zeit bezogen.

Die gänzliche Bollendung der Einsteighalle, mit Inbegriff der Einsetzung und Berglasung der 20 Stuck 36 Fuß weiten Halbfreißsenster sowie der Erstellung der großen an die Dachkonstruktion aufzuhängenden Glasswand 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 Ausbaue gelangen. Im Laufe dieses Sommers werden auch alle noch rückständigen Gebäudetheile unter Dach gebracht werden. Die gesammte Bahnhosbaute aber hoffen wir mit Zuversicht, ungeachtet der im Berichtsjahre eingetretenen unvorhersgesehenen Umstände, bis zu dem von Ansang an in Aussicht genommenen Termine, nämlich bis gegen Ende des nächsten Jahres, zu gänzlicher Bollendung bringen zu können.

Die Geleifeanlagen find in dem Berfonen= und Guterbahnhofe nunmehr vollständig hergestellt. In ber neuen Einsteighalle bes Berfonenbahnhofes waren 6 Geleife von je 580 Tug Lange und unmittelbar vor ber Halle ein Schiebbühnengeleife, bas bie Sallengeleife rechtwinklig freugt, zu legen. Sofort nach bem Abbruche ber alten Einfteighallen wurde mit der Erftellung biefer Beleife begonnen. Gie bestehen aus Rrupp'ichen Gufftahlichienen, welche auf Langschwellen aus Bores - Gifen liegen, die wieder unter fich burch Duerschwellen von Bores - Gifen verbunden find. Für die Lauffränze der Rader find an der inneren Seite der Gußstahlschienen T Eisen angeschraubt welche die Spurrinnen ber Raber bilben und an ber außern Seite ber Schienen find Binkeleisen angebracht, welche einen fenkrechten Abschluß ber Länge ber Schienen nach ermöglichen. Daburch wird das später zu asphaltirende Blanum zwischen ben Schienen gegen allfällige Erschütterungen beim Befahren ber Geleise thunlichft geschütt. Ungeachtet bie fämmtlichen Geleife in ber halle um girka 10 Boll gehoben und ber größte Theil berfelben fortwährend bem Berkehre geöffnet bleiben mußte, gelang es boch, ben Oberbau in der Ginsteighalle sammt bem Quergeleise vor berfelben in fucceffiver Beife, ohne ben Bahnbetrieb irgendwie merklich zu ftoren, im Laufe von girka 3 Bochen zu legen. - Um Refervewagen aufstellen und mit ben Bahngeleifen in birekte Berbindung bringen zu konnen, wurden außerhalb bes Guterbahnhofes von der Langfurrenstraße abwärts in der Richtung gegen Baden auf der rechten Seite ber Bahn zwei Geleife, bas erfte in ber Lange von 1,800 Fuß und bas zweite in einer Ausbehnung von 600 Fuß, erstellt und 3 Paar Weichen zur Berbindung dieser Geleise mit dem Einfahrtsgeleise der Westlinie angebracht. Bu biefer Geleifeanlage wurden burchgebends Ausschuffchienen und Ausschuffchwellen verwendet, Die nicht mehr auf offener Linie belaffen werden burften.

Hinsichtlich ber Bollenbung bes Bahnhofes Schafshaufen, bessen Kosten, wie Ihnen bekannt ift, von der großt, 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 ste mit der badischen Berwaltung vereinbart, der h. Regierung von Schaffshausen mit dem Ansuchen vorgelegt haben, die Pläne ihrerseits genehmigen und sodann auch dem h. Bundesrathe zur Auswirkung seiner Gutheißung, soweit es nach Mitgabe der bestehenden Berträge einer solchen bedurfte, unterbreiten zu wollen. War eine Einigung mit dem h. Bundesrathe über unsere Borlagen ohne Schwierigkeit erzielt worden, so glaubte dagegen die h. Regierung von Schafshausen an ihre Genehmigung eine Reihe von Bedingungen knüpfen zu sollen, die dann, gestützt auf einen seiner Zeit abgeschlossenen Bertrag, auch von dem Tit. Stadtrathe von Schafshausen uns gegenüber geltend gemacht und noch durch einige weitere Forderungen vermehrt wurden. Erst in der letzten Zeit ist es möglich geworden, diese Anstände durch den Abschluß eines Bertrages, in welchem die Stadt Schafshausen auch auf die Fortsührung des gegen die badische und unsere Bahnverwaltung wegen der Verzögerung des Ausbaues des Bahnhoses angehobenen Prozesses verzichtet, zum Austrage zu bringen. Es ist übrigens noch die Zustimmung Baden's zu diesem Vertrage einzuholen.

Ungeachtet ber Schwierigkeiten, auf welche bie abichließliche Genehmigung ber Plane fur ben Ausbau bes Bahnhofes Schaffhausen gestoßen war, wurden gleichwohl die für den Güterverkehr bestimmten Gochbauten bereits im Mai des Berichtsjahres in Angriff genommen und bermagen gefordert, daß fie ichon am 1. Oktober bem Betriebe übergeben werben konnten. Diefe Sochbauten bestehen aus einem Guterexpeditionsgebaube, zwei Guter= hallen und zwei Laberampen. Das Gütererpeditionsgebäude befindet fich auf der Nordseite des Bahnhofes an ber hintern Bahnhofftrage. Un basfelbe fchließt fich öftlich die badifche Guterhalle fammt Laderampe und weftlich bie Guterhalle und Laderampe ber Nordoftbahn an. Das Expeditionsgebäude und bie beiden Guterhallen find auf 10 bis 11 Fuß tiefen Pfeilern fundirt, die durch Grundbogen verbunden wurden, auf welchen fich ein Sockel von Kalksteinquabern befindet. Ueber biesem Sodel ift bas Mittelgebaube in Holz und mit Backsteinriegelwerk, bie Güterhallen bagegen gang in Holz aufgebaut. Das Expeditionsgebäube hat eine Lange von 85' und eine Breite von 43'. Es enthält im Erdgefchoffe die Büreaux für die Güterexpedition der Nordoftbahn und der babifchen Bahn, fowie für die fchweizerifche und die babifche Bollverwaltung. Im erften Stodwerke befinden fich zwei Beamtenwohnungen und im Reller fowie auf dem Dachboden die für die lettern weiter erforderlichen Räum= lichkeiten. Die beiben Guterhallen haben eine Lange von je 133.5' und eine Breite von je 40'. Un biefelben fchliegen fich bie Laberampen mit einer Lange von je 96' und einer Breite von je 48.5' an. Nachft ber Stirnfeite biefer Rampen find Abtritte für bas Dienftperfonal angebracht.

Nachbem im Sommer bes Berichtsjahres die Detailpläne und Voranschläge für das definitive Verwaltungssgebäude bes Bahnhoses Schaffhausen im Einvernehmen mit der badischen Eisenbahnverwaltung von uns ausgearbeitet worden waren, konnten die Grads und Fundationsarbeiten für dieses Gebäude in der Mitte des Septembers begonnen werden. Das neue Verwaltungsgebäude kommt unmittelbar an die vordere Bahnhosstraße zu stehen. Die Gesammtlänge desselben beträgt 280' und die durchschnittliche Breite 45'. Es besteht aus einem längern Mittelbaue, an welchen sich zu beiden Seiten über den Mittelbau erhöhte Pavillons und an letztere wieder kleinere Stirnsstügel anschließen. Im Mittelbaue besinden sich die Wartsälle und die Restauration. Die beiden Pavillons enthalten im Erdgeschosse Büreaux der beiden Bahnverwaltungen, im Entresol und im ersten Stockwerke Wohnungen. In den beiden Stirnssügeln sind zu ebener Erde weitere Büreaux der Bahnverwaltungen und in

ben Entrefols Wohnungsräume und Schlafzimmer für bas Fahrdienstpersonal angebracht. Unter bem Verwaltungsgebäude in seiner ganzen Ausbehnung befinden sich die Keller für die Beamtenwohnungen und den Restaurateur,
ferner die Küche und die Speisekammern für den Letztern und endlich die Räumlichkeiten für die Zentralheizung. Es werden nämlich fämmtliche Dienst- und Wohnräume vermittelst einer Dampsheizung erwärmt werden.

Unmittelbar an das Verwaltungsgebäude schließt sich die Einsteighalle an. Es erhält dieselbe eine Länge von 375' und eine Breite von 55.8'. Sie überdeckt 2 Geleise und 2 Trottoirs und gewährt überdieß noch die Möglichkeit, in die auf dem dritten Geleise stehenden Bahnzüge im Trockenen einzusteigen. Die eine Dachseite der Einsteighalle 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 bes Ausbaues bes Bahnhofes Schaffhausen erforderlichen Beränderungen und Ergänzungen der Geleiseanlagen sind bereits zur Ausführung gebracht, und ebenso ist im Laufe des Berichtsjahres die städtische Wasserseitung, welche, aus zwei gußeisernen Röhren bestehend, den Bahnhof in der Tiese von 3 bis 8' in schiefer Richtung durchschnitt und sich theilweise auf dem für das definitive Verwaltungsgebäude bestimmten Bauplate befand, in eine schlupsbare Dohle von 31/2' Weite und 5' Sohe verlegt worden, welche sich rechtwinklig durch den Bahnhof hindurchzieht.

Wir schließen unfere Berichterstattung über ben Ausbau bes Bahnhofes Schaffhausen mit ber Mittheilung, bag berfelbe bis zum Schluffe bes nächsten Jahres zu ganzlicher Bollenbung gebracht werben foll.

Auf bem 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 besinitiven und provisorischen Getreideschuppen beträgt 188,585 Quadratfuß.

Für ben Landungsplat bes im Baue begriffenen Trajektschiffes im Safen von Romanshorn und für bie Geleiseverbindungen zwischen diesem Landungsplate und den Bahnhofgeleisen, beziehungsweise den in den Bahn= hof Romanshorn einmündenden Bahnen wurden im Laufe des Berichtsjahres Plane und Voranschläge entworfen und sodann gegen den Schluß besselben auch die zur Inangriffnahme der Bauten für diesen Landungsplat erforderlichen Borbereitungen getroffen.

Nachbem im Frühjahre 1866 auf ben Stationen Schlieren, Dietikon, Wallifellen, 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 Bollendung, so daß ste dem Berkehre übergeben werden konnten. Auf den Stationen Schlieren und Dietikon wurden sodann noch Sodbrunnen erstellt und der Sodbrunnen im Bahnhose Frauenseld, dessen Wasser zu begründeten Klagen Beranlassung gab, durch einen laufenden Brunnen ersetzt. Ueber die sämmtlichen an diesen Stationsgebäuden ausgeführten Arbeiten wurde noch im Laufe des Berichtsjahres mit den betreffenden Unternehmern Schlusabrechnung gepflogen.

Bu den auf der Station Brugg zum Zwecke ihrer Erweiterung und ihres Ausbaues erforderlichen Arbeiten find bereits im Jahre 1866 die nothigen 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 Versetzung des Güterschuppens auf die Güdseite der Station vorauszugehen. Da sich aber in dem letztern bis anhin auch die Wartlokale und die Büreaux für den Personenverkehr besunden 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 Wiederausstellung der für den Güterverkehr bestimmten Abtheilung des Güterschuppens begonnen, sodann, bevor der die Wartsääle und die Büreaux für den Bersonenverkehr 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 versetz und erst zum Schlusse der Bau des desinitiven Aufnahmsgebäudes begonnen und dann noch der Art gefördert, daß die Sockel bereits vor Eintritt des Frostes versetz waren.

Da die Fundamente des Güterschuppens, welcher an die Südseite der Bahn zu translociren war, größtenstheils 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 besinitive Aufnahmsgebäube erhält eine Länge von 97.6' und eine burchschnittliche Breite von 40'. Es besteht aus einem erhöhten Mittelbaue, an den sich zwei niederere Seitenflügel anschließen. Der Mittelbau enthält im Erdgeschosse die Büreaux und im ersten Stockwerke die Wohnung für den Stationsvorstand. In den Seitenflügeln werden die Wartsääle der verschiedenen Klassen angebracht. Das Gebäude wird in Stein mit Quaderverkleidung ausgesührt. Bei dem Baue wird ein bedeutender Theil des Steins und Holzmateriales, welches bei dem Abbruche der alten Einsteighallen und des frühern Aufnahmsgebäudes im Bahnhofe in Zürich gewonnen wurde, Verwendung sinden. Wesentlich auch, um dies in nugbringender Weise bewerkstelligen zu können, hielten wir es für angezeigt, das neue Stationsgebäude in Regie aussühren zu lassen.

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

In dem Berichtsjahre wurden die Telegraphendrähte der eidgenöffischen und der Nordostbahns-Berwaltung, 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 Berschlusse 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 betressenden Bahnhof-Inspektoren bedient werden können, ersetzt.

Die Schiffe unferer Unternehmung schließlich noch anlangend, ift über bas gegenwärtig auf Rechnung ber wurttembergifchen und unferer Berwaltung im Baue begriffene, jur Bebienung ber Route Romanshorn=

Friedrichshafen bestimmte Trajektschiff bereits in der II. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes das Erforderliche mitgetheilt worden. Die früher schon begonnene Hauptreparatur des Dampsbootes "Schaffhausen" wurde im Berichtsjahre gänzlich durchgeführt und sodann auch das Dampsboot "Bodan" einem durchgreisenden Umbaue unterworfen. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Bersahrens ist der Reservesond mit den daherigen Baukosten belastet worden.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In bem Bestande ber Gesellschaftsbehörden sind während des Berichtsjahres zwei Beränderungen eingetreten. In ber ordentlichen Generalversammlung von 1867 ist an die Stelle des Hrn. Gustav Stockar von Schaffhausen, welcher seinen Austritt aus dem Berwaltungsrathe erklärt hatte, zu einem Mitgliede des letztern Herr I. C. Pfister=Spleiß von Schaffhausen gewählt worden und sodann haben wir die durch den Hinschied des Herrn Nationalrath Bäffler=Egli von Winterthur im Berwaltungsrathe eingetretene Lücke zu beklagen. Die bevorstehende ordentliche Generalversammlung wird die in Folge dieses Todesfalles erforderlich gewordene Ersatze wahl zu treffen haben.

Die Direktion behandelte in 160 Sigungen 3,526 Geschäfte, der Berwaltung grath in 4 Sigungen 18 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während bes Jahres 1867 schließen, versichern wir Gie, Tit., unserer vollkommenen Sochachtung.

Bürich, ben 20. April 1868.

Namens der Direktion der Schweizerischen Aordostbahngesellschaft, Der Bräsident:

Dr. 21. Cicher.

- 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.

1. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Finnahmen.						
	1		×		0	
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.	,					
I. Personentransport	2,208,631	81			8 2	
II. Gepäcktransport	126,729	14	2 8 15 C			
III. Pferde= und Biehtransport	119,484	77			,	
IV. Transport von Equipagen u. außergewöhnlichen Gegenständen	4,256	68			* = -	
V. Gütertransport	3,740,607	93	6,199,710	33	A A	
		,	0,100,110	00		
			,		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht = und Miethzinse	89,163	05				
II. Bergütung für Benutung von Wagen der Nordoftbahn auf						
andern Bahnen	27,435	28				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	57,902	57				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordoftbahn bei der						
Bürich=Bug=Luzerner Bahn	60,000	-				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der						
Bülach-Megensberger Bahn			6 ga=			
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	.86,474	66		1		
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	150,744	30	18			
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Bürich	1,783	38				
IX. Berschiedenes	47,382	25	520,885	49		
					6,720,595	82
Nebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1866 .	•	٠	•		42,423	08
				11.1		
Summa der Einnahmen .			•		6,763,018	90
			22		, a	-

Nordostbahn = Gesellschaft vom Jahre 1867.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rusgaben.			**			
					5	
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centrasverwastung.					2.40	
1. Sigungsgelder und Gehalte des Personals der Central- verwaltung	•		87,032 1,546	72 89		
4. Büreaubedürfnisse, Drud- und Insertionskosten	•		5,994 26,214 1,922	66 —		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars	,	•	137	30	122,847	57
11. Anterhaltung der Bahn nebst Zubehörden. 1. Befoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnausseher und Bahnwärter) 2. Büreaubedürfnisse des Bahnaussichtspersonals 3. Bekleidung des Bahnaussichtspersonals 4. Unterhaltung des Bahnkörpers 5. " der Aunstbauten 6. " des Oberbaues Sieven ab:	301,924		427,414 5,393 17,643 20,522 11,578	50 77 62 97 88		
Tür Erneuerung, aus bem Reservesonde bestritten, 7. Unterhaltung der Sinfriedigungen, Barrieren 2c. 8. " der technischen Sinrichtungen der Bahnhöse. 9. " der Gebäude	218,858	93	83,065 11,146 18,316 77,921 19,567 19,191	42 21 77 10 65 27	711,762	16
1. Allgemeine Rosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof= und Stationsvorsteher, der Portiers und der Rachtwächter b) Bekleidung derselben. c) Büreaukosten d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux e) Ergänzung, Unterhalt und Asseturanz des Inventars.	186,747 4,945 13,262 37,472 63,800	29 13 76 78 64	306,228	60		
Uebertrag .			306,228	60	834,609	73

1. Betriebsrechnung der Schweizerischen

		-				
	Fr.	Ct8.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uusgaben.						
Accountable to the design of the second seco	7 .					
Uebertrag .			306,228	60	834,609	73
2. Personen Dienst.						1
a) Besoldung und Entschädigung der Cinnehmer, Gepad-						
Expedienten und Gepäckträger	84,472	37			64	-
b) Bekleidung derfelben	2,689	26				1
c) Druckfosten	14,849	36			100 000 000	
d) Ersagleistungen	452	75	102,463	74		1 8
3. Güter=Dienft.		1	102,100			1
			in the state of			
a) Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter 2c.	566,007	93			*	
b) Bekleidung derselben	3,327	83				
c) Drudkosten	19,150	97				
d) Ersakleistungen	4,872	56				1
e) Affekuranz der Güter	13,534	85	606,894	14	La Caracian de la	
			000,094	14	1,015,586	48
IV. Fransport-Dienst.						
1. Allgemeine Roften.						
a) Befoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	16,047	45				9
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	6,518	47				
c) Assertioner, Gerand and Secondary	468	90			v	
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	45,302	02	00.000	0.4		1
			68,336	84		
2. Rosten des Fahrdienstes.			178 500			
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer,			***		F = 2 2 2	
Kondukteure und Wagenwärter	277,345	26				
b) Bekleidung derfelben	16,828	25				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausruftung	261,551	71	-			
und Refervostüden	4,520	71 90				
d) Del und Schmiere für die Wagen	9,696	37				
f) Affekuranz der Bagen	2,538	25				
g) Vergütung für die Benugung fremder Bagen	14,261	94	E00 710		1. ye 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
o, O			586,742	68	2	
						man transfer
Uebertrag .			655,079	52	1,850,196	21
accenting.	•			_	1,000,100	

Nordostbahn = Hesellschaft vom Jahre 1867.

2 79 3 61 9 70 22 99 3 17 2 12 72 5 04 9 75	886,092	89	1,850,196 1,541,172 18,083 51,522	21 41 94 40
3 61 9 70 92 99 3 17 92 12 73 72 5 04		89	1,541,172 18,083 51,522	41 94 40
3 61 9 70 92 99 3 17 92 12 73 72 5 04	886,092		18,083 51,522	94
3 61 9 70 92 99 3 17 92 12 73 72 5 04	886,092		18,083 51,522	94
73 72 5 04	886,092		18,083 51,522	94
5 04	886,092		18,083 51,522	94
	886,092		18,083 51,522	94
	•		51,522	40
	• ,			-
		•	3,460,974	96
		١.	623,527	50
			2,837,447	46
			1,433,158	65
			314,045	70
			2,153,100	-
			25,267	09
			6,763,018	90

11. Raurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Finnahmen.				
<u>*</u>				
Saldo der Rechnung vom Jahre 1866			5,341,231	8
Refteinzahlung auf das 41/2 % Anleihen von 3 Millionen Franken d. d. 26.				
September 1865	•	•	1,764,121	5
Singahlungen auf das 41/2 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 28.				
Oftober 1867	4,822,400	_		
Hievon ab: Der zur Rückzahlung des 3% Anleihens erforderliche Betrag von	817,950	-	4,004,450	
		٠.		
			*	
	_		7	
	4		£	
Summa		•	11,109,803	3
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				-

Nordostbahn=gesettschaft vom Jahre 1867.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	C
Rusgaben.						-
Quan gua viii.				,	,	
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen			1,800			
Provisionen und Eursvergütungen			222,925	26		
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Berwaltungs=						
rathes			3,947	88		
Behalte des Administrations=Personals			4,700	21		
Reiseauslagen			168	71		
Postporti und Kommissionskosten			535	25		
Druck- und Insertionskosten			890	44		
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung			666			
Büreaukoften			726	47		
Bibliothet und Beitungen			160	57		
Berschiedenes			165	63	236,686	
Technisches Centralbüreau (frühere Rubrik: Borarbeiten).					200,000	
Schalte, Reiseauslagen und Löhne			21,121	13		
Inventariftide	•		99	45		
Materialien	•		657	41		
Berjdjiedenes	•		1,017	34		
scriptorities	•		1,014		22,895	
Expropriation.				100	9	
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			357	75		
Entschädigungen			51,611	77		
Schatzungs= und Gerichtskosten			2,580	06		
Berschiedenes						
				-	54,549	
Չենիսենս.						
Ullgemeines.					7	
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	61,905	16				
Inventarstücke	104	05				
Materialien	1,017	75				
Büreaukosten	1,463					
Berschiedenes	1,254	90				
		-	65,744	86		
Uebertrag .			65,744	86	314,131	
	· .				,	

II. Raurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Musgaben.						
Uebertrag .	•		65,744	86	314,131	33
Unterbau.	,					
Erdarbeiten	18,985	88				
Stühmauern	_					
Tunnels			-			
Brüden, Durchläffe und Kanäle	2,432	63				
Begbauten	1,279	68			14 × 2	
Uferbauten	773	15			3	
Bettung	16,141	50				
Berschiedenes	1	35	20.614	10		
Oberbau.		-	39,614	19		
	10.050	20			0 0	
Schwellen	49,656	29			87 90	
Schienen und deren Befestigungsmittel	57,794	10				
Begübergänge	05 500					
Legen des Oberbaues	35,563	53				
Einfriedigungen, Barrieren, Berbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	2,216	03		1 .		
Berschiedenes		_	145,229	95		
Bahnhöfe und Stationsplage.					909	
Sochbauten und Einfaffungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	1,064,083	51				
Beichen, Rreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c	31,874	52				
Basser-Reservoirs, Borwärmkessel, Basserleitungen 2c	8,363	55				
Sebkrahnen und Brüdenwaagen	4,116	73			8 2	
Technische Cinrichtungen der Werkstätten		_			* V	
Berschiedenes						
		-	1,108,438	31	1,359,027	3
QBefrieds - Inventar.				_	1,555,021	1 "
Lokomotiven und Tender			320,411	68		
Bagen			229,216	43		
Für die Büreaug der Hauptverwaltung und Kontrole			4,703			
" " Materialverwaltung						
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampsmaschinen				_		
" " Berkzeugmaschinen	. 1		791	32		
" " Berkzeuge und Requisiten			2,295	89		
" " Bahnhofverwaltungen			10,804	62		
Geräthschaften für den Bahndienst			7,200	06		
Dampf= und Schleppboote			9,508	29	584,931	2
Verzinsung des im Baue neuer Linien engagirten Kapitals während					504,951	4
der Zbauzeit					2,083	0
					2,260,172	9
Total der Ausgaben .					~,~00,11*	

Nordostbahn-gesellschaft vom Jahre 1867.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Rechnungs-Abschluß.				
Summa der Einnahmen			11,109,803	3
Summa der Ausgaben	2,260,172	96		
Siczu kommen:	7 P			
I. Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bürich = Bug = Luzern	6,000,000	_		
II. Die für die Tit. Regierung des Kantons Zug geleistete Einzahlung an eben- dieselbe Unternehmung	800,000	_		
III. Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach = Regensberg	757,333	82	0.917.506	7
			9,817,506	7
Saldo auf neue Rechnung .			1,292,296	5
	1			
			*	
	2 2 2			

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct8
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien. I. Stammnet der Aordostbahn.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Nechnung. Nettobetrag der Bauausgaben im Sahre 1867 laut vorstehender Nechnung	55,520,956 2,260,172	63 96	57,780,769	59		=
II. Zetheifigung bei andern Zahnunternehmungen. a. Gifenbahnlinie Zürich = Zug = Luzern.			01,100,100			
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn 2. Für den Kanton Zug geleistete Sinzahlung b. Eisenbahnlinie Bülach Megensberg.	6,000,000 800,000		6,800,000	_		31
1. Betrag der von der Nordostbahn bis Ende vorigen Jahres	756,709	65				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Nechnungsjahre ge- leisteten Einzahlungen	624	17	757,333	82	65,338,103	41
B. Betriebs: und verfügbare Kapitalien, a. Aktiva.	-					
1. Kassa. 2. Portefenille 3. Werthpapiere 4. Liegenschaften-Ronto 5. Material-Ronto (incl. Schwellen und Schienen) 6. Werkstätte-Ronto (Vorräthe an Achsen, Nädern, Vandagen 2c.) 7. Diverse Hauptbuch-Debitoren	571,829 2,615,538 645,798 386,930 744,766 249,356 271,180	61 30 65 70 09 79 80	F 40F 400			74.0
b. Passtva. 1. Reservesonds:			5,485,400	94	<i>3</i> *	-
a. der Nordostbahn Fr. 2,338,216, 33 b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . ,, 193,840, 16 c. der Eisenbahn Bülach-Megensberg . ,, 45,164. —	2,577,220	49				
2. Aktivsaldi von Spezialrechnungen: a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn . Fr. 25,267. 09 b. der Betriebsrechnung der Cisenbahn Bürich-		ÿ.				
Jug-Luzern o der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach- Regensberg d der Baurechnung der Eisenbahn Jürich- Jug-Luzern 300,824. 10	839,570	95				
3. Noch nicht zurückbezahlter Betrag des 3% Anleihens von Fr. 817,950	246,750 529,562	95	4,193,104	35		
and the grant and a second as			4,130,104	-50	1,292,296	59
					66,630,400	_

gefellschaft auf 31. Dezember 1867.

		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Kreditoren.					
A. Aftienkapital				28,708,000	-
B. Obligationen:					
1. mit einem Binsfuße von 4 %:					
a. Anleihen vom 1. Oftober 1860 Fr b. Anleihen vom 1. Juni 1862	. 7,100,000. — 5,000,000. —		_		
2. mit einem Binsfuße von $4^{1/2}$ %:					
a. Anleihen vom 1. Februar 1859 Fr. b. Anleihen vom 3. November 1863	3,000,000. — 5,000,000. — 3,000,000. —				
d. Anleihen vom 28. Oftober 1867	4,822,400. —	1	_	7 = 2	
3. mit einem Binsfuße von 5%:					
a. Anleihen vom 30. September 1857		10,000,000	_	37,922,400	-
				3	
			-		
	1			66,630,400	-

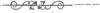
IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn auf 31. Dezember 1867.

				Fr.	C
*					
Ginnahmen.				, = ,×=	
Saldo vom 31. Dezember 18	66			. 2,283,5	49
Einnahme im Sahre 1867:				. *	
8 % des Nettoertrages der No	rdostbahnunternehmun	ig im Jahre 1867		. 314,0	45
			~		
			Summa	. 2,597,59	5 3
Ausgaben.					1
1. Erneuerung des Oberbau	e8			. 218,8	58
2. Gängliche Durchführung		begonnenen	Hauptreparat	[]	
des Dampfbootes "Schaf 3. Umbau des Dampfbootes				. 13,00	- 1
o. amoun oto zumpyootto	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,			. 21,0	
Saldo auf neue Rechnung				. 2,338,2	16
			~	. 2,597,59	5 3
	*		Summa	• 2,054,05	9
				ll l	- 1

Schweizerische Nordostbahn.

Bur "Statistik des Verkehrs und der Einnahmen":

- 1. Uebersicht der Frequenz und Ginnahmen nach den Monaten.
- 2. Uebersicht der Frequenz und Ginnahmen nach den Stationen.
- 3. Uebersicht des Berfehre mit andern Bahnen.



1. Frequen, and Einnahmen nach den Monaten.

2. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	nen.		Vieh		Güter.	r.	Total=		Gegen	über 1866.	der Si	rdnung ationen adj
	Personen.	Gepäck.	und Hunde.	Bersandt.	Empfang.	Total.	Cinnahma	2.	Personen	Güter.	Personen= zahl.	Güter= gewicht.
	Anzahl.	Bentner.	Stüd.	Bentner.	Bentner.	Bentner.		Cts.	Anzahl.	Bentner.		
Romanshorn	36,206	3,155	4,240	2,497,822	227,592	2,725,414	1,445,753	78	+ 3,95			2
Amrisweil	20,352	448	3,036	34,140	65,393	99,533	51,772	35	+ 1,988			10
Erlen	10,773		1,158	16,472	22,702	39,174	22,417	57		+ 768		26
Sulgen	8,716	413	798	22,173	30,628	52,801	27,800	86	→ 3,143	- I		22
Bürglen	10,812	115	613	31,236	49,650	80,886	29,268	26		,		14
Beinfelden	27,533	865	2,769	26,344	49,608	75,952	53,452	76		1		15
Märstetten	14,511	287	898	26,353	34,210	60,563		16			23	20
Müllheim	17,152	395	434	27,390	29,480	56,870	26,872	07		6 - 4,416	21	21
Felben	8,326	124	483	30,822	14,840	45,662	14,042	85		5 + 10,133	35	23
Frauenfeld	66,120	2,589	1,273	96,029	191,109	287,138	142,786	82	+ 1,36	3 - 17,684	4	5
Islifon	11,917	159	216	6,549	20,113	26,662	12,418	57	+ 14	1,200	26	31
Wiesendangen	8,498	76	158	2,858	5,893	8,751	6,741	14	— 33	7 - 4,512	34	36
Winterthur	159,300	8,565	7,358	272,221	899,016	1,171,237	723,329	49	+ 2,80	4 + 94,768	3 2	3
Settlingen	4,065	164	227	577	1,374	1,951	3,013	85	+ 1,06	2 663	39	39
Henggart	5,836	166	193	1,884	2,325	4,209	5,634	89	+ 20			38
Andelfingen	20,508		2,618	40,042	26,707	66,749		84	_ 52			17
Marthalen	9,356		343	22,945	20,251	43,196		46				24
Dachsen	16,189		80	20,338	8,135	28,473		63	1 2,82			29
Schaffhausen	54,976		7,440	346,539	267,352	613,891	325,148	55				4
Remptthal	11,456		194	17,634	57,436	75,070		25	1 2,88			16
Effretikon	22,896		6,899	15,071	16,410	31,481	23,832	25	<u> </u>			28
Dietlikon	13,375		287	3,606	8,751	12,357	9,377	41	+ 94	1	1	35
Wallisellen	19,343		621	7,973	13,012	20,985		76	_ 1,63			33
Derliton	34,998		183	28,703	- 36,150	64,853		17	+ 1,35			19
Zürich	574,201	43,868	6,662	968,123	2,877,644	3,845,767		79				1
Altstetten	27,019		65	3,898	9,638	13,536		39	,		0.000	34
Schlieren	21,522		179	10,991	16,702	27,693		36	_ 72			30
Dietikon	32,066		541	32,753	59,390	92,143		70				13
Rillwangen	10,576		45	2,171	4,000	6,171	8,277	31	1,73			37
Baden	104,272		1,549	96,147	134,579	230,726		94	+6,72	22,103		7
Turgi	34,781		470	30,900	35,219	66,119		94	+ 3,62	0 - 71,492	1	18
Siggenthal	11,292		61	74,690	21,784	la company of addressed		76				11
Döttingen	13,388		423	12,545	12,667	25,212	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	18				32
Roblen _d	5,575			67,779	28,588	96,367		67	-62			
Brugg	57,690			80,609	173,762	254,371		85				$\frac{12}{6}$.
Schinznach	18,675			30,562	12,041	42,603	, ,	19				1
Wildegg	40,906			68,941	155,562	224,503		57	+ 1,29 $- 56$		1	25
	7,200	,	84	12,108	26,342	38,450					1	9
Ruppersweil Aarau	60,514		1,315	76,350	152,297	the successive of the same	366,191	32	+ 3,17			27
	392,054	1				228,647	, ,	62	- 3,17 $-$ 13,35	1 ,		8
Fremde Bahnen Mittelbare Betriebs- Ginnahmen		45,059	24,218	5,678,530	5,024,400	10,702,996	520,885	49	— 15,5 <u>0</u>	3 + 175,429	"	
	0.005.045	100.005	00.700	10.010.010							1	
Total	2,025,845	139,965	82,799	10,842,818	10,842,818	_	6,720,595	. 82	l .	~	1	

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

	1	ı der İtbahn.		der oftbahn.	Tı	otal.	Gegenü	ber 1866.
	Berfonen.	Güter.	Perfonen.	Güter.	Berfonen.	Güter.	Berfonen.	Güter.
I. Pirekter Berkehr der Nordoftbahn.								
Bürich=Bug=Luzern	75,060	374,573	70,364	245,463	145,424	620,036	- 1,686	62,300
Bülach-Megensberg	45,892	34,291	44,550	63,170	90,442	97,461	-10,178	- 36,962
Bereinigte Schweizerbahnen	115,788	635,256	121,464	452,436	237,252	1,087,692	-26,610	+ 6,445
Schweizer, Centralbahn u. rudw. 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
R. württemberg. Staatsbahn	4,259	9,908	3,544	47,632	7,803	*57,540	- 751	- 10,805
R. baher. " · · · ·	2,505	55,913	2,370	130,104	4,875	*186,017	+ 1,400	- 6,538
Total .	353,706	3,101,940	356,809	3,756,004	710,515	6,857,944		
* Berfehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
II Owangduarfally likar his Marhaffialin		1 Berein.	,	Berein.				
II. Fransitverkehr über die Nordoftbahn.		erbahnen.		erbahnen.		WC 00 1	1 0 8843	
Bürich=Bug=Lugern	3,981		3,766	39,713	7,747		1	
Bülach=Regensberg	1,213	7,341	1,004	19,819	2,217	27,160	- 35	- 4,537
Centralbahn und rudwärts liegende Bahnen	10,552	227,594	7,764	873,542	18,316			-238,496
Bereinigte Schweizerbahnen	1,134	5,147	1,336	5,131	2,470	10,278		+ 1,085
Gr. bad. Staatsbahn u. rudw. liegende Bahnen .	489	17,583	589	361,576	1,078	379,159	+ 184	+299,770
R. baher. " " " " "	_	3,553		4,909		8,462		+ 2,580
		n der tt. Bahn.		h der tt. Bahn.	¥			
Bürich=Bug=Luzern	44		176		220	,	+ 127	
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	48	21,908	51	8,237	99	30,145	- 11	- 9,308
		n der r. Bahn.		h der r. Bahn.				
Bürich=Bug=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
	1	rich=3ug= 1zern.		irich=3ug= zern.				0.00
Bülach=Regensberg	100	1,186	123	724	223	1,910	41	- 154
Centralbahn und rüdwärts liegende Bahnen	101	2,593	64	4 ,825	165	7,418		
Gr. bad. Bahn und rudwärts liegende Bahnen .	408	3,498	484	63,228	892		1	
		Bon tegensberg.	100000	ach egensberg.	2		¥ =	2
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	65	2,985	13	4,587	78	7,572	+ 78	+ 951
Gr. bad. Bahn und rudwärts liegende Bahnen .	_	287		13,020	_	13,307		+ 11,864
Total .	18,884	467,513	16,361	1,455,013	35,245	1,922,526		
Gefammt-Total .	372,590	3,569,453	373,170	5,211,017	745,760	8,780,470	Sec. #	
						2		

•

Schweizerische Nordostbahn.

Bur "Statistik des Betriebsdienstes":

- 1) Uebersicht über Stand, Leiftungen und Unterhaltungskoften ber Lokomotiven.
- 2) Ueberficht über Stand, Leiftungen und Unterhaltungefosten der Perfonenwagen.
- 3) Ueberficht über Stand, Leiftungen und Unterhaltungstoften der Bepade und Guterwagen.

1. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

		· 2				31	ırückgel	legte
Bezeichnung der Lokomotiven.	Zahl der Lokomotiven.	Zahl der Anheizungen.	mit Schnellzügen.	mit Personenzügen.	mit Güferzügen.	mit Materialtransport.	im Borfpanndienst.	leer.
					Rilom	eter.		
Jahrdienst.								
A. Schnellzugs = Lokomotiven	10	2,116	114,885	261,763		3,906		2,730
B. Personenzugs=Lokomotiven	18	3,682	150,109	333,711	-	7,528	27,824	59,713
C. Güterzugs = Lokomotiven	19	3,457	. —		493,756	5		1,123
D. Lokomotiven 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 Borjahre (1866)	44	8,877	223,227	633,407	427,507	16,629	29,645	41,861
Rangirdienft.		F , 57 -						
E. Lokomotiven für den Rangirdienst in Burich	5					3,667		124,080
Im Vorjahre (1866)	5					-		130,898

b. 'Unterhaltungs:

		Brennn	iaterial.		€	chmier= und (Del	
Bezeichnung der	Be	rbrauch.	S	Rosten.	Berbrauch.		
Lokomotiven.	im Ganzen.	per Lok.=Rilometer.	im Ganzen.	per Lok.=Rilometer.	im Ganzen.	per Lok.=Kilometer.	
	Pfund.	Pfund.	Franken.	Centimes.	Pfund.	Pfund.	
Jahrdienst.							
A. Schnellzugs=Lokomotiven	4,838,210	12.6230	71,479.23	18.6492	12,617	0.0829	
B. Personenzugs=Lokomotiven	8,463,450	14.6203	125,038.16	21.5998	20,017	0.0346	
C. Güterzugs=Lokomotiven	9,535,470	19.2681	140,875.98	28.4665	18,967	0.0383	
D. Lokom. 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	22.6730	53,561	0.0351	
Im Vorjahre (1866) .	20,659,840	15.0552	300,146.77	21.8722	45,356	0.0330	
Rangirdienft.				y *	× .		
E. Lokomotiven f. d. Mangirdienst in Zürich	1,232,190		18,204.40		3,942		
Im Vorjahre (1866) .	1,201,980		17,462.45		3,289		

und deren Unterhaltungskoften.

Leistung.

Wegst 1	e ct e			Dur	ch f ch n i t t l i	che Stärk	e der	
im täglichen Gesammtdurchschift.	Täglicher S per im befindliche S		Anzahl der durückgelegten LokKilometer.	Schnellzüge.	Personenzüge.	Süterzüge.	Züge der Bülach≠ Regensberger Linie.	Beförderte Bagenachsenfilometer.
im Gefamn	Sommer= dienst.	Winter= dienst.	urückgelegte	®	Beri	S S	Züge degenst	Bagena
	Kilometer.		***		Wagen	achfen.		
1,050. ₁ 1,586. ₀ 1,355. ₈ 183. ₉	188.7 235.0 178.0 96.3	166.8 221.5 146.1 89.3	383,284 578,885 494,884 67,131	14.00 15.10	23.75 20.80 —	43.45	- - 9.59	7,982,772 11,186,021 21,502,779 643,808
4,175.8 3,759.7 350.0 358.6	191.5 196,0	161.s 175.o	1,524,184 1,372,276			.11	10.33 —	41,315,380 37,343,418 73,341
Rosten.		_		_				
Bukmater	ial.		Meparatur der	tosten			e fammt ko Schmier = und	

Submaterial. nd Talg)	, <	Reparatu	rkosten		Sefammtfosten	
		der		für Breni	1=, Schmier= und Pu	bmaterial,
Roste	n.	Lokomotiven u	ind Tender.		lowie für Reparaturen	
im Ganzen.	per Lok.=Rilometer.	im Ganzen.	per Lok.=Kilometer.	im Ganzen.	per Lok.=Kilometer.	per Achsenkilometer.
Franken.	Centimes.	Franken.	Centimes.	Franken.	Centimes.	Centimes.
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 To	ıg Fr. 75.54
2,078.66		2,375.63	_	21,916.74	" " "	,, 60.05
						9 N

2. Stand und Leiftung der Personenwagen

a. Stand und

	2000	zongen:	±i.	ෙ	ippläp	e der W	agen	શ	chfentilomet	er wurden durchla	ufen
hr.	×00		Achfen.	i	ın Einzeln	en.		oftbahn Berfonen- Zügen.	Bahnen.		Wagen oftbahn.
Betriebsjahr.	Ofhf	tangan)t	Anzahl der	I.	и.	III.	im Ganzen.	der Nord hnellzügen, gemischen	fremden Bal	im Ganzen.	fremden der Nord
	adjträdrige.	vierrädrige.	Stüd.	Rlaffe.	Klaffe.	Rlaffe.	ii	auf in Sh und	auf	entilometer.	non auf 1
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. Unterhaltungs:

	Repa	ıraturkostei	ı	,		98	Rosten des
		per	in Prozenten		Material.		Totalausgabe für
Betriebsjahr.	im Ganzen.	Achsen= filometer.	der Einnahme.	Schmiere.*	Del.	Total.	Schmiermaterial und Arbeitslohn,
4	Franken	Centimes.			Pfund.		Franken.
1867	69,251.07	0,594	3,135		2,552	2,552	2,282,00
1866	86,133,10	0,781	3,895	186	1,036	1,222	1,966.97
	, ,				1 ×		
				* Im Jahr 1867 n	ourde nur Del ver	wendet.	I a

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

e hat zurückgelegt.) jt.	der		Bruttolast		rhandenen ırden durch= benußt	aus dem eyklufive rug:
Zede Achfe im Durchschnitt zu	an Personengewicht. (Die Berson zu 1.5 Zentner gerechnet)	An Eigengewicht d Wagen.	im Ganzen.	für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Achsenkilometer.	Von den vorhandenen Sippläßen wurden durc ichnittlich benußt	Die Einnahme aus Perfonenverkehr, eykl Sepäd, betrug:
Rilometer.		30	itner = Rilometer.		1'	in Brogenten.	Franken.
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
18,442	81,177,195	731,966,840	813,144,035	3,080,091	72.072	29.32	2,211,4

Rosten.

d)miermaterials.		Pußen.							
per Achf	entilometer.	Mater	ial.	Ausgaben	Kostenbetreffniß				
Schmiere.	Roften.	Pugwolle.	Seife.	für Arbeitslohn.	per Achfenkilometer.				
Loth.	Centimes.	Pfun	b.	Franken.	Centimes.				
0.00693	0.01936	580	10	8,689.36	0.07873				
0.00347	0.01743	348	10	8,165.72	0.07238				
			99						
			-62						

3. Stand und Leiftung der Gepäck= und

a. Stand und

	Angahl						lidjen agen.	Wagen	Achfe.		Achfenti	lometer n	ourden zurü	ægelegt:	
jahr.	Gep	äct= gen		ter= gen	Tota	ılzahl	r jännntlichen Güterwagen.	der (chje.	raft per	au	f der Nordoftl	oahn	auf	fremden Ba	hnen
Betriebsjahr.	adyträdrige.	vierrädrige.	achträdrige.	vierrädrige.	der Wagen.	der Achsen.	Tragfraft der Gepäcks und	Eigengewicht per 2	Mazimaltragkraft	Gepäck=	ı den Güter= ngen.	im Ganzen.	Gepäck=	den Güter=	im Ganzen.
1867	22	12	6	789	829	1,714		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:

	R e	Rosten des			
Betriebs= jahr.	im Ganzen.	per Achsenkilometer.	in Prozenten der Sinnahmen.	Schmiere.*	Del.
7.27.1	Franken.	Centimes.	•	Pfund.	
1867	118,163.16	0.414	2.961	_	6,398
1866	131,533,02	0.516	3.554	745	4,139

Hüterwagen und deren Unterhaltungskosten. Leistung.

Fremde	surückgelegt.	Au		nes Rilometers 1 befördert:	3 reduzirt,	,	beträgt aft.	Die A	Ragen	yme 1 Viel/verkehr
Gepäck= und . Güter = Wagen	5	ter, Bieh.	ot der	B	cuttolast		enten Ihigfeit e Ruhla	hal	en	
haben auf der Nordoftbahn zurückgelegt.	Zede Ac durchschnittlich	Gepäd, Güter, Equipagen und W	an Eigengewicht Wagen.	im Banzen.	für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Adhfen= Rilo= meter.	In Proz Mazimaltragfe die befördert	leer zurücke	beladen gelegt.	Die Einnal aus den Gepäck ⁼ , Güter= und betrug:
Achsenkilometer.	Rilom.		Bentn	er = Rilometer.			der	Uchfenti	lometer.	Franken.
9,366,765 9,299,406	16,646 15,295	716,565,908 709,505,674		2,243,406,412 2,066,661,691	8,497,752 7,828,264	78.832 79.301	28.49	14,149,232 12,047,225	14,308,698 13,198,427	3,991,078.52 3,701,118.25

Roften.

ch miermaterials.		1.	Puj	3 e n.	
Ausgabe für	Betreffniß per A	dfentilometer.	Ausgaben	Rostenbetreffniß	
Schmiermaterial und Arbeitslohn.	Schmiere.	Ausgaben.	für Arbeitslohn.	per Adssenkilometer.	
Franken.	Loth.	Centimes.	Franken.	Centimes.	
5,721.10	0.00693	0.01936	449.51	0.00152	
4,542.42	0,00523	0.01743	411.28	0,00158	