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.

Kapitel: 4: Betrieb

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: 19.08.2025

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

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Es fallen:

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

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

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1867.

Zwischen	Länge in Kilometern.	vom Tag.	vom Monat.	vom Jahr.	bis Tag.	bis Monat.	bis Jahr.	Täglich oder an einzelnen Wochentagen.	Zahl und Gattung der Züge. Schnellzüge.	Personenzüge.	Gemischte Züge.	Güterzüge mit Personen.	Güterzüge ohne Personen.	Gesammtzahl der Züge.	Zurückgelegte Kilometer.
Aarau und Turgi	21.815	1.	Januar	1867	31.	Mai	1867	täglich	2	6	5	2	5	20	65,881
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	6	2	4	20	59,337
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	6	2	4	20	34,031
Waldshut und Turgi . . .	17.015*	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	2	—	—	10	25,693
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	2	—	—	10	23,140
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	2	—	—	10	13,272
Turgi und Zürich	28.073	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	4	6	5	2	5	22	93,258
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	4	6	6	2	4	22	83,994
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	4	6	6	2	4	22	48,173
Romanshorn und Winterthur	56.337	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	—	2	4	14	119,096
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	6	1	2	3	14	107,266
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	—	2	4	14	61,520
Schaffhausen und Winterthur	30.182	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	—	—	—	8	36,460
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	8	—	—	—	10	41,048
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	8	—	—	—	10	23,542
Winterthur und Zürich . .	26.120	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	14	1	1	8	26	102,547
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	„	2	16	—	2	8	28	99,465
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	16	—	2	8	28	57,046
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —															
Zürich und Oerlikon . . .	4.535	1.	Januar	„	31.	Mai	„	täglich	—	6	—	—	—	6	4,109
								an Dienstagen und Freitagen	—	2	—	—	—	2	399
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	täglich	—	6	—	—	—	6	3,701
								an Sonn- und Festtagen.	—	2	—	—	—	2	190
								an Freitagen	—	2	—	—	—	2	172
		15.	Oktober	„	31.	Oktober	„	täglich	—	6	—	—	—	6	463
								an Freitagen	—	2	—	—	—	2	18
		1.	November	„	31.	Dezember	„	täglich	—	6	—	—	—	6	1,660
Total .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,105,481

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

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

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

Die Gesammteinnahme war mithin im Berichtsjahre um Fr. 374,388. 18 Cts. oder um Fr. 2,103. 30 Cts. per Kilometer größer als im Vorjahre.

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

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

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

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

an für die zweite und jede folgende Karte einen sehr nahmhaften Rabatt auf der gewöhnlichen Abonnementstaxe genießen. Wenn wir nun auch konstatiren können, daß die sehr weit gehenden Taxbegünstigungen, welche das neue Abonnementssystem dem Publikum gewährt, überall mit Befriedigung aufgenommen worden sind, so können wir hinwieder das Nämliche nicht sagen mit Beziehung auf die veränderte Form, welche im Interesse einer bessern 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 bedeutende 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 den Pacht- und Miethzinsen ist, namentlich in Folge Erhöhung der Miethzinse für die Bahnhofrestaurationen, eine Vermehrung von Fr. 4,144. 64 Cts. eingetreten. — Für die Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen wurden Fr. 3,797. 74 Cts. mehr eingenommen als im Vorjahre, wobei überdieß zu bemerken ist, daß die Ausgabe der Nordostbahn für Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetz sich gleichzeitig um Fr. 1,967. 34 Cts. vermindert hat. — Die Mehreinnahme von Fr. 22,188. 08 Cts. an Zinsen von ausgeliehenen Geldern hat ihren Grund in den im Laufe des zweiten Semesters successive eingegangenen Einzahlungen auf das neue 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken. — Das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat Fr. 60,000, also 12,000 mehr abgeworfen, als im Jahre 1866; hinwieder ward für das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Rechnungsjahre gar keine Einnahme erzielt. — Der Nettoertrag des Werkstättebetriebes ist um Fr. 21,184. 29 Cts. geringer als im Vorjahre, welcher Ausfall seinen Grund theils in der Abnahme der Arbeiten auf dem Bau-Konto, theils in der Einführung der direkten Verrechnung der Arbeitslöhne der provisorischen Lokomotiv-Heizer und Putzer auf den Betriebs-Konto hat. — Der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes ist gegenüber dem Vorjahre um Fr. 62,256. 21 Cts. gestiegen, dagegen derjenige der Kaufhausanstalt in Zürich um Fr. 474. 68 Cts. gesunken. — Auf dem Titel „Verschiedenes" wurde in Folge des bewerkstelligten Verkaufs einer großen Menge älterer, ausgefallener und gewonnener Materialien ebenfalls eine Mehreinnahme von Fr. 8,990. 57 Cts. erzielt.

2. Statistik des Verkehrs.

a. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

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

b. Durchschnitts-Ergebnisse.

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

c. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

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

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

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

1. Ausgaben.

1866. Bahnlänge 264.0 Kilometer.				1867. Bahnlänge 264.0 Kilometer.		
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.
114,892	78	3.5	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. Verschiedenes	51,522	40	1.49
3,270,838	83	100	. . . . Total-Ausgaben	3,460,974	96	100

Die Gesammtausgaben sind demnach um Fr. 190,136. 13 Cts. oder um Fr. 720. 21 Cts. per Kilometer gestiegen. Ueber die Ursachen dieser Vermehrung geben die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabentitel nähern Aufschluß.

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

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

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

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

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

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

IV. „Transportdienst". 1. Allgemeine Kosten. Die eingetretene Mehrausgabe von Fr. 8,780. 30 Cts. vertheilt sich auf die Ausgabetitel der Besoldungen, der Büreaukosten sowie der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe.

2. Kosten des Fahrdienstes. Diese Rubrik schließt mit einer Minderausgabe von Fr. 2,237. 23 Cts. ab. Ersparnisse wurden erzielt auf den Titeln: Assekuranz der Wagen, Vergütung für die Benutzung 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 Gehaltsaufbesserungen sowie in der, in Folge Vermehrung der Bahnzüge, nothwendig gewordenen Vermehrung des Zugspersonals ihren Grund hat.

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

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

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

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

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

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

Von den noch von der ehemaligen Nordbahngesellschaft herrührenden Lokomotiven der Serie D ist Nr. 1 „Limmat" schon im Jahre 1866 in eine zweiachsige, nach dem System der Serie E, umgebaut worden. Es müssen nunmehr auch noch die übrigen, ebenfalls sehr baufällig gewordenen 3 Stück dieser Serie aus dem Dienst zurückgezogen werden. Ein Umbau derselben würde sich nicht mehr lohnen, und da 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 defekt gewordenen Lokomotiven 4 neue nach dem System der auf der Bülach-Regensbergerbahn im Betriebe befindlichen, jedoch größer und stärker, — wovon 3 Stück zu Lasten des Betriebes — zu bauen. Dieselben werden in unsern eigenen Werkstätten erstellt und sollen 2 Stück im laufenden und 2 im nächsten Jahre zur Ablieferung gelangen.

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

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

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1866.	1867.
für das ganze Jahr	5,198.0	5,773.4
für jeden Tag	14.241	15.817

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

Von den Lokomotiven wurde folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

	Achsenkilometer. 1866.		1867.	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug.
von Klasse A	7,479,747	19.04	7,982,772	20.83
„ „ B	10,736,419	20.84	11,186,021	19 32
„ „ C	18,400,512	46.70	21,502,779	43.45
„ „ E	726,740	10.33	643,808	9.59
Zusammen	37,343,418	27.21	41,315,380	27.11

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

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch von Brennmaterialien für die Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 20,693 Kubikfuß Tannenholz und 231,843 Zentner Steinkohlen (1866: 19,584 Kubikfuß Tannenholz 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 Kosten für Brennmaterialien betrugen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leistungen. Es haben Achsenkilometer zurückgelegt:

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

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

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

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

b. Durchschnitts-Resultate und Verhältnißzahlen.

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

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

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

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

1866.		1867.
Fr. 6,205,235. 52	. . . . Einnahmen	Fr. 6,509,851. 52
„ 2,666,830. 71	. . . . Ausgaben	„ 2,837,447. 46
Fr. 3,538,404. 81	. . . . Reinertrag	Fr. 3,672,404. 06
57.02 %	. Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme .	56.41 %

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

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

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

Fr. 2,153,100. — = 7½ % des Aktienkapitals wurden als Aktien-Dividende vertheilt.
„ 314,045. 70 = 8 % des Reinertrags fielen in den Reservefond.
„ 25,267. 09 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1868 übergetragen.

Der Reservefond, welchem zur Bestreitung der Kosten für Erneuerung des Oberbaues und für Hauptreparaturen an den Dampfbooten „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 der bisherigen Uebung geben wir nachstehend noch nähere Nachweise: 1) über die Resultate des Dampfboot-Betriebes auf dem Bodensee, 2) über die Resultate des Werkstätte-Betriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle, 4) über die bestehenden Versicherungsverträge, 5) über den Personal-Bestand und 6) über den Stand der Unterstützungs- und der Krankenkasse.

1. Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee.

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

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

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

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

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

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

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1866.					1867.				
	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
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 Personenverkehre 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 Route herrührt, würde sich ohne das Auftreten der Cholera-Epidemie in Zürich, welche zur Zeit der bedeutendsten Reisenden-Frequenz den Fremdenverkehr beinahe ganz von der Romanshorner Route ableitete, noch erheblich höher gestellt haben. Mit Ausnahme des Equipagentransportes weisen alle Einnahme-Rubriken gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme auf, so namentlich der Gütertransport, dessen Mehrertrag von Fr. 59,216. 36 Cts. größtentheils dem gesteigerten Getreideverkehre zuzuschreiben ist.

Bei den Ausgaben finden sich Zunahmen auf den Rechnungstiteln: „Besoldung und Löhne des Schiffspersonals" mit Fr. 10,293. 33 Cts., aus dem vermehrten Güterverkehre herrührend; „Brenn- und Schmiermaterial" im Betrage von Fr. 14,769. 41 Cts., veranlaßt durch Einführung täglicher Früh- und Nachtfahrten von und nach Lindau und Friedrichshafen. Dagegen ergibt sich auf dem Titel „Unterhalt und Erneuerung der Schiffe" eine Verminderung der Ausgaben um Fr. 6,640. 80 Cts. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die Kosten für die Vollendung der Hauptreparatur am Dampfboot „Schaffhausen" und der Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan" im Gesammtbetrage von Fr. 40,520. 05 Cts. aus dem Reservefonde bestritten worden sind. Endlich zeigt sich auf dem Titel „Verschiedenes" eine Mehrausgabe von Fr. 8,879. 27 Cts., namentlich veranlaßt durch die 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 denjenigen des Vorjahres um Fr. 62,256. 21 Cts. Es ist dieses das höchste Erträgniß, das seit dem Bestande der Dampfschiffunternehmung der Nordostbahn je erzielt worden ist.

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

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

		1866.	1867.
Dampfboote. Diese haben zurückgelegt	Kilometer	94,082	107,008
und zwar in	Zeitstunden	5,905	6,706
mithin auf eine Zeitstunde durchschnittlich . . .	Kilometer	15.93	15.96
Schleppboote. Solche wurden befördert auf einer Strecke von	„	36,933	43,697
Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	6,912	6,840
Steinkohlen . . .	Zentner	59,396	67,990
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen) . . .	Zentner	60,087	68,674
Durchschnittlicher Verbrauch per Kilometer . . .	Pfund	63.8	64.2
„ „ „ Zeitstunde . . .	„	1,017.5	1,024.1
Kosten für Brennmaterial, zusammen	Franken	102,315.60	115,006.11
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	108.75	107.47
„ „ „ „ Zeitstunde . . .	Franken	17.32	17.15

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

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

2. Werkstättebetrieb.

Der Unterhalt und die Reparaturen des Betriebsmaterials — Lokomotiven und Wagen — haben auch im Berichtsjahre die Werkstätte vorzugsweise beschäftigt. Als weitere belangreichere Arbeiten derselben sind anzuführen: Die Hauptreparatur und theilweise Erneuerung des Dampfbootes „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 Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug, ausschließlich der Lokomotivputzer, Wagenwäscher und Kohlenverlader, am Jahresschlusse: 204 (1866: 201).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

3. Unfälle.

Im Jahre 1867 sind 7 Personen auf der Bahn verunglückt und entweder sofort getödtet worden oder an den Folgen der Verletzungen gestorben und zwar 3 Angestellte und 4 dem Betriebe fremde Personen. Von fraglichen 3 Angestellten befand sich jedoch nur einer zur Zeit des ihm zugestoßenen Unfalls im Dienst. — Am 9. Januar legte sich vor Ankunft eines Bahnzuges außerhalb des Bahnhofs Zürich ein Mann auf die Schienen, wurde vom Zuge überfahren und getödtet. — Am 3. März fiel ein Hülfswärter, welcher Nachts unbefugter Weise in Aarau einen Güterwagen des abfahrenden 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

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

Der im Dienste verunglückte Angestellte war der Unterstützungskasse zugetheilt. Die Hinterlassenen desselben erhielten daher den laut Vertrag mit der schweizerischen Rentenanstalt ihnen zukommenden Versicherungsbetrag. Sie genießen überdieß die statutengemäßen Bezüge aus der 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 nebst 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 verabfolgt 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. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

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

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

5. Personal-Etat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	14
Hauptkassier und Gehülfen	3
Revisor nebst Gehülfen	6
Betriebs-Kontrole und Gehülfen	27
Materialverwaltung	10
Abwärte der Centralbüreaux	4
	64

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt	2
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	12
Bauführer	2
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	15
Bahn- und Weichenwärter	383
	414

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspektor	1
Inspektor für den Gütertransport	1
Telegraphen-Inspektor	1
Büreau des Betriebs-Chef	2
Büreau des Betriebs-Inspektors und der Wagen-Kontrole	11
Uebertrag	17
Bahnhofvorstände und deren Gehülfen	13
Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gehülfen	29
Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtenbezüger	105
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	38
Stations-Einnehmer und Gehülfen	73
Telegraphisten	8
Gepäckträger	20
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	551
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Konducteure und Bremser	127
Wagenmeister, Wagenwärter und Wagenvisiteure	66
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	8
Billetdrucker	2
	1,057

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen	15
Oberwerkführer und Werkführer	4
Lokomotivführer	44
Heizer	43
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	57
	164

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

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

B. Dampfschifffahrt.

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

Zusammen **76** Angestellte (gegen 54 im Vorjahr).

C. Werkstätte.

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

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

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1866 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 232,581. 25
Im Jahre 1867 kamen an Einnahmen hinzu:		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 32,764. 28	
Kapitalzinse, Bußen und Geschenke	„ 14,259. 54	
		„ 47,023. 82
	Gesammteinnahme	Fr. 279,605. 07
Die Ausgaben bestehen in:		
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt	Fr. 18,856. 87	
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	„ 1,464. 83	
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten	„ 1,781. 02	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge	„ 6,003. 83	
Verschiedenes	„ 118. 17	
		„ 28,224. 72
Bestand am 31. Dezember 1867		Fr. 251,380. 35

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

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

b. Krankenkasse.

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

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

V. Bahnbau.

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

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

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

Die Erbauung des schon in unserem letztjährigen Berichte besprochenen provisorischen Aufnahmsgebäudes auf der nördlichen Seite der neuen Einsteighalle, die Erstellung der damit zusammenhängenden provisorischen Dielenüberdachungen des nördlichen Seitentrottoirs, des Mitteltrottoirs und des Trottoirs an der Stirnseite im Innern der Einsteighalle, die Anbringung einer provisorischen Einrichtung für die Gepäckausgabe, sowie endlich die Ausführung 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. J. beginnen zu lassen.