

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 16 (1868)

Artikel: Sechszehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1869 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730435>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.02.2026

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

Sechszehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1869

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.



Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren sechszechnten, das Jahr 1868 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Norschach befreuen wir uns, im Anschlusse an unsern letztjährigen Bericht mittheilen zu können, daß nunmehr auch das Bahntracé in der Gemarkung Norschach nach demjenigen Plane, welchen wir der h. Regierung des Kantons St. Gallen unter dem 18. Mai 1867 vorgelegt haben, genehmigt worden ist, indem die genannte Regierung in Folge einer längeren Korrespondenz und wiederholter konferenzieller Verhandlungen unter dem 10. September 1868 die Einmündung der von Romanshorn nach Norschach führenden Abtheilung der schweizerischen Nordostbahn über den neuen Quai, den Korn- und Kaufhausplatz bis zu ihrem Anschlusse an das Schienennetz der Vereinigten Schweizerbahnen im Bahnhofe bei St. Scholastika (die sogenannte „untere Linie“) unter den durch die vorgängigen Verhandlungen vereinbarten Bedingungen bewilligt hat. Zugleich wurde bestimmt, daß von der St. gallisch-thurgauischen Grenze bei Horn bis zur Kreuzung der Staatsstraße bei St. Scholastika sechs Ueberfahrten und sieben Uebergänge über die Bahn herzustellen und daß, wenn weitere Uebergänge oder Ueberfahrten für zur Zeit schon bestehende Straßen oder öffentliche Wege vom Standpunkte des Staates oder der politischen Gemeinde nothwendig werden sollten, die Nordostbahngesellschaft auf Verlangen des Regierungsrathes die Anlage derselben über ihren Bahnkörper auszuführen hätte, während hinwieder, wenn es sich um Uebergänge oder Ueberfahrten, welche in Folge der Anlage neuer Straßen erstellt werden müssen, handeln würde, lediglich die einschlägige Bestimmung von Artikel 15 der Konzessionsurkunde maßgebend wäre. Durch diese Vereinbarung ist nunmehr erzielt, daß die Linie Romanshorn-Norschach nirgends eine größere Steigung als 5‰ erhalten wird. Nachdem sodann auch noch eine nachträglich nothwendig gewordene Modifikation des Tracés von Horn bis zur St. gallischen Grenze, sowie der Baustelle der Goldbachbrücke die Sanction der h. Regierung von Thurgau erhalten hatte, war endlich das Bahntracé der ganzen Linie festgestellt und wurde schließlich auch noch die Genehmigung der Pläne für die Wasser- und Straßenübergänge auf St. gallischem Gebiete ausgemittelt.

Es wurde dann noch über die successive Räumung des zum Abbruche gelangenden Kaufhauses in Norschach, dessen Lokalitäten bisanhin zu einem großen Theile von der Zollverwaltung miethweise benutzt wurden, mit dem eidgenössischen Handels- und Zolldepartement unter dem 10. November 1868 ein Vertrag abgeschlossen. Endlich ward mit dem Baudepartement des Kantons St. Gallen und der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen zu mög-

lichster Förderung der Bauten, welche jede dieser drei Verwaltungen auf der Hafenstation, beziehungsweise an dem Hafen in Korsbach vorzunehmen hat, unter dem 3. November/4. Dezember eine Vereinbarung über die Reihenfolge in der Ausführung der Bauarbeiten und das richtige Zueinandergreifen derselben getroffen.

Betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Romanshorn nach Kreuzlingen (Landesgrenze) durch die Nordostbahngesellschaft werden wir die Ehre haben, Ihnen in der bevorstehenden Generalversammlung eine besondere Vorlage zu machen. Wir glauben daher auf diesen Gegenstand, beziehungsweise die über denselben gepflogenen, sehr umfangreichen Verhandlungen hier nicht näher eintreten zu sollen.

Wir befeuen uns konstatiren zu können, daß die schweizerischen Bundesbehörden, in Nachahmung des von fast allen andern Staaten längst gegebenen Beispiels, endlich auf den 1. Januar l. J. den schweizerischen Transitzoll aufgehoben und dadurch dem Transitverkehre eine nicht unerhebliche Erleichterung gewährt haben.

Es dürfte hier noch zu erwähnen sein, daß die eidgenössische Postverwaltung in Folge der Erbauung eines neuen Postgebäudes in Marau den Vertrag betreffend Miete des westlichen Flügels des Verwaltungsgebäudes im dortigen Bahnhofs und der Postwagenremise gekündigt und uns diese Lokalitäten, welche seit 1859 von der Kreispostdirektion Marau benutzt worden sind, auf Ende September 1869 wieder zur Verfügung gestellt hat.

Auch im Berichtsjahre haben wir der Gotthardbahnfrage unsere volle Aufmerksamkeit zugewendet und war ein namhafter Theil unserer Thätigkeit dieser für die Schweiz im Allgemeinen und für unsere Unternehmung im Besondern hochwichtigen Angelegenheit gewidmet. Wie bekannt, so haben in jüngster Zeit die Regierungen derjenigen auswärtigen Staaten, von denen zunächst Subsidien für eine schweizerische Alpenbahn erwartet werden können und durch deren Subventionen auch allein die Herstellung einer solchen möglich gemacht wird, nämlich die Regierungen von Italien, Preußen und Baden, dem h. Bundesrathe gegenüber übereinstimmend ihre Geneigtheit zur Bewilligung von Subsidien ausgesprochen und damit die ausdrückliche Erklärung verbunden, daß sie solche einzig der Gotthardbahn gewähren werden. Ueberdies liegen von Seiten der bewährtesten Autoritäten im Tunnelbaufache garantirte Offerten vor, gemäß welchen dieselben sich verpflichten, die Herstellung des großen Gotthardtunnels in einer Zeitfrist von längstens 8½ bis 9 Jahren zu durchaus annehmbaren Preisen à forfait zu übernehmen. Durch diese beiden Thatsachen ist eine Situation geschaffen worden, bei welcher man zu der Hoffnung berechtigt ist, daß sich das Gotthardprojekt nunmehr rasch seiner Verwirklichung werde entgegenführen lassen. Dennoch ist nicht zu übersehen, daß der Erreichung dieses Zieles noch Schwierigkeiten der manigfachen Art im Wege stehen, deren Ueberwindung die Anstrengung aller zur Mitwirkung bei diesem nationalen Werke berufenen Kräfte in Anspruch nehmen wird. Hoffen wir, daß es an dem einträchtigen Zusammenwirken aller dieser Kräfte nicht fehlen und daß man es überall verstehen werde, Bestrebungen von geringerer Bedeutung und geringerer Dringlichkeit der großen nationalen Aufgabe unterzuordnen, damit nicht auch hier das Bessere sich als der Feind des Guten erweise, und hoffen wir ferner, daß sich die Ueberzeugung bald allgemein Bahn breche, daß die Alpenbahn die Wohlfahrt aller Landestheile befördern werde, wenn schon nicht alle die Früchte derselben in gleichem Maße werden zu genießen haben. Wir an unserm Orte werden es auch fernerhin nicht daran fehlen lassen, best unserer Kräfte zur Förderung des Werkes mitzuwirken, überzeugt, daß wir damit nicht bloß dem Interesse der Nordostbahnunternehmung, sondern zugleich auch einem Landesinteresse dienen. Selbstverständlich werden wir, falls sich für die Nordostbahn die Nothwendigkeit ergeben sollte, sich bei der Gotthardunternehmung in einer Weise zu betheiligen, die in ihren wesentlichen Grundlagen von denjenigen abweichen würde, auf welchen der Subventionsbeschluß der Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn vom Jahre 1865 basiert, verbindliche Engagements nicht eingehen, ohne vorher der Generalversammlung dießfalls eine Vorlage gemacht zu haben.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich der Einführung der Romanshorn-Norschacher Bahn in den Bahnhof Norschach, der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes und der für die Mitbenutzung desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Beziehung aufzustellenden Bedingungen im Vorjahre begonnenen, umfangreichen Verhandlungen wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und zum Abschlusse gebracht. In Folge dessen wurden diese Verhältnisse durch einen besondern, sehr detaillirten Vertrag geordnet, aus welchem wir lediglich die Grundbestimmung hervorheben zu sollen glauben, daß der Nordostbahngesellschaft das Recht der Mitbenutzung des Bahnhofes Norschach, der Hafenstation und der von dem Bahnhofe nach der Hafenstation, dem Kornhaufe zc. führenden Zweigbahn auf die Dauer der von dem h. Stände St. Gallen unter dem 14. Juni 1852 für die Bahnlinie Norschach-St. Gallen-Wyl erteilten Konzession, also bis zum Jahre 1954, als ein dingliches und daher auch für allfällige Rechtsnachfolger der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen verbindliches Recht gegen Bezahlung eines Pachtzinses, welcher einem zu 5% berechneten Zinse von $\frac{3}{8}$ des Anlagekapitales gleichkommt, zugesichert wird. Dabei fand man es für angemessen, die in diesem Vertrage vereinbarte Grundlage auch auf die Verträge betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und betreffend die gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofes Wallisellen durch beide Gesellschaften anzuwenden, und es wurden daher über die genannten Bahnhöfe neue Verträge in diesem Sinne abgeschlossen.

Durch die auf das künftige Spätjahr in Aussicht genommene Ausdehnung des Betriebes der Nordostbahn bis Norschach wird ein neues Konkurrenzverhältniß zwischen unserer Unternehmung und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen geschaffen, dessen Regulirung beiden Theilen als wünschenswerth erscheinen mußte. Wir haben daher mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen unter dem 26. Dezember abhin einen Nachtragsvertrag zum Konkurrenzvertrage vom 23. Mai 1865 abgeschlossen, durch welchen jenes Verhältniß definitiv geordnet worden ist. Die dießfällige Vereinbarung beruht im Wesentlichen auf dem Principe der gleichheitlichen Theilung des Güterverkehrs zwischen der Station Winterthur und den in nördlicher und westlicher Richtung über Winterthur hinausliegenden Stationen einerseits und der Station Norschach und den Stationen der Rheinthallinie anderseits, soweit es die Strecke Winterthur-Norschach betrifft. Bezüglich des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs, auf welchen sich das Gemeinschaftsverhältniß nicht erstreckt, wurde vereinbart, daß für den dießfälligen Verkehr zwischen den oben bezeichneten Stationen über beide Routen, d. h. sowohl über St. Gallen, als über Romanshorn, eine direkte Abfertigung auf Grund gleicher Taxen und gleicher Transportbedingungen soll stattfinden können.

Die von uns in Gemeinschaft mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion für den Güterdienst zwischen Romanshorn und Friedrichshafen erstellte Trajektanstalt, über welche wir in unserm lehtjährigen Geschäftsberichte nähere Mittheilungen zu machen die Ehre hatten, ist am 22. Februar abhin dem Verkehre übergeben worden, nachdem wir vorher mit der genannten Eisenbahndirektion über einige Detailpunkte des Trajektbetriebes und über die Trajekttaxen, sowie in Betreff des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnetze die erforderlichen Vereinbarungen abgeschlossen hatten.

Bezüglich der Trajektirung der Güterwagen zwischen Romanshorn und Lindau haben wir zu berichten, daß die Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten drei große, je zur

Aufnahme von acht Güterwagen befähigte Trajektschleppfähne hat erbauen lassen, von denen zwei bereits seit einiger Zeit für den Trajektdienst auf der Romanshorn-Lindauer-Route verwendet werden und der dritte demnächst ebenfalls dem Betriebe übergeben werden wird. In Folge dieser Veränderung in den Schiffahrtsanrichtungen auf der genannten Route ist auch mit der königlich bayerischen Eisenbahnverwaltung eine Verständigung in Betreff des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnetze nöthig geworden und hat letztere im Weiteren, unter Hinweisung auf die namhafte Vermehrung ihres Schiffahrtsmaterials, eine Revision des hinsichtlich der gemeinschaftlichen Exploitation einzelner Dampfsbootlinien des Bodensees zwischen Bayern und der Nordostbahn schon seit längerer Zeit bestehenden Vertragsverhältnisses angeregt. Unter dem 20. Februar abhin wurde daher mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten ein neuer Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem das Fusionsverhältniß, im Wesentlichen unter Beibehaltung der bisherigen Grundlagen, auf die Routen Romanshorn-Lindau und Rorschach-Lindau beschränkt wird. Die oben erwähnten drei Trajektschleppfähnen bleiben Eigenthum der königlich bayerischen Eisenbahnverwaltung, werden aber dem Fusionsdienste zur Verfügung gestellt, wogegen die hiesige Verwaltung an Bayern die Hälfte der Anschaffungskosten zu verzinsen und außerdem noch eine angemessene jährliche Amortisationsquote zu entrichten hat.

Mit Bezug auf die im Tarifwesen in Verbindung mit andern Bahnverwaltungen getroffenen Maßnahmen ist zu bemerken, daß wir zum Behufe einer größern Belebung des Personenverkehrs zwischen den Stationen unserer Thurgauerlinie und denjenigen der Winterthur-Rorschacherbahn im Benehmen mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen einer nicht unerheblichen Reduktion der dießfälligen Tariffäße statt gegeben haben. Im Güterverkehr ist theils durch Erstellung neuer, theils durch Revision bereits bestehender Tarife eine größere Zahl von Aenderungen eingetreten, von denen wir uns erlauben folgende speziell aufzuführen: 1) Die Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen der großherzoglich badischen Bahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über unsere Linien; 2) die Einführung von Spezialtarifen für Getreide und Mehl, Hülsenfrüchte und Sämereien im direkten schweizerischen Eisenbahnverkehr; 3) die Aufstellung eines Spezialtarifs für den Transport von Bier auf den schweizerischen Bahnen mit ermäßigten Sätzen; 4) die Aufstellung von Spezial-Getreidetarifen ab württembergischen, bayerischen, österreichischen und ungarischen Stationen nach der Schweiz; 5) die Aufstellung eines direkten Getreidetarifs ab Romanshorn nach den burgundischen Hauptstationen via Verrièdes; 6) die Erstellung von Spezialtarifen für Holztransporte aus der Ostschweiz nach Ludwigshafen, Mannheim, Worms, Mainz, Köln, Aachen und andern rheinischen Stationen; 7) die Aufstellung von Spezialtarifen für den Transport von Eisenbahnschienen, Oberbaumaterialien und sonstigen Eisenfabrikaten aus Frankreich nach Deutschland und Oesterreich, und endlich 8) die durch die Konkurrenz der badischen Staatsbahnen nöthig gewordene Umarbeitung verschiedener Tarife, so namentlich der Gütertarife ab Basel nach und von der Ostschweiz, dem Bodensee und den vorarlbergischen Transitstationen, sodann nach und von den Stationen der sächsischen, bayerischen und württembergischen Bahnen, ferner des Gütertarifs ab Ludwigshafen nach und von Schaffhausen, den Bodenseeuferplätzen und vorarlbergischen Transitstationen, sowie des Gütertarifs ab Schaffhausen nach dem Bodensee etc. Im Weiteren haben wir mitzutheilen, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen auch einen neuen, auf dem Principe der Differenzialtaxen beruhenden Tarif für den Transport von lebenden Thieren unter sich vereinbart haben, welcher am 1. Februar l. J. in Kraft getreten ist und insbesondere für Transporte auf längere Strecken ganz namhafte Reduktionen gewährt.

Schließlich wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß in Folge der wesentlichen und eingreifenden Aenderungen, die sich im Tarifwesen unserer sämtlichen deutschen Nachbarbahnen in letzter Zeit vollzogen haben, die Revision der sämtlichen direkten Verkehre mit denselben eine Nothwendigkeit geworden und auch bereits in der Ausführung begriffen ist.

III. Kapitalbeschaffung.

Da das am 30. September 1857 von der Nordostbahngesellschaft aufgenommene 5% Anleihen von 10 Millionen Franken mit 30. Juni 1868 aufkündbar wurde, so glaubten wir in Benutzung der damals günstigen Konjunktoren von dem uns zustehenden Rechte Gebrauch machen und dieses Anleihen in ein 4½ prozentiges umwandeln zu sollen. Zu diesem Ende hin wurde zunächst die erste Hälfte des genannten Anleihe auf 31. Dezember 1868 aufgekündet, den Inhabern der zur Rückzahlung ausgeloozten Obligationen das Recht der Konversion derselben in Obligationen des neuen Anleihe zum Kurse von 98½ eingeräumt und der verfügbar bleibende Betrag des neuen Anleihe zum gleichen Kurse zu öffentlicher Subskription aufgelegt. Das Ergebnis war, daß Fr. 3,135,000 zur Konversion angemeldet und Fr. 14,752,000 neu gezeichnet wurden, somit eine Ueberzeichnung von 258% sich herausstellte. Angesichts dieses Ergebnisses konnten wir keinen Anstand nehmen, auch die zweite Hälfte des 5 prozentigen Anleihe auf denselben Termin aufzukündet. Bezüglich der Umwandlung derselben in ein 4½ prozentiges wurde dasselbe Verfahren eingeschlagen, mit dem einzigen Unterschiede, daß zwar für die Konversion der Kurs von 98½ beibehalten, dagegen für die Subskription ein solcher von 99 festgesetzt worden ist. Es wurden sodann mittelst Konversion Fr. 3,308,000 angemeldet und Fr. 12,881,000 neu gezeichnet, so daß abermals eine Reduktion der Zeichnung, diesmal im Betrage von 224%, vorgenommen werden mußte.

Bei Aufnahme des letzten Anleihe, welches wir im Betrage von 5 Millionen Franken am 22. Juli 1867 zu öffentlicher Subskription auflegten, sprachen wir uns dahin aus, daß wir desselben zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bülgen, Sulgen und Amriswil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Norschacherbahn, ferner zum Behufe der Beteiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des in ratenweiser Rückzahlung begriffenen 3% Anleihe unserer Gesellschaft bedürfen. Die Baurechnung vom Jahre 1868 schließt nun mit einem Passivsaldo von Fr. 392,677. 37, beziehungsweise (mit Einrechnung der 4. Zinsfußzahlung von Fr. 42,779. 20 an den Bau der Bülach-Regensbergerbahn) von Fr. 435,456. 57, während den eben aufgezählten Zwecken, zu deren Erfüllung das letzte Anleihen aufgenommen wurde, noch nicht in ihrem vollen Umfange ein Genüge gethan ist. Man könnte glauben, aus diesem Thatbestande den Schluß ziehen zu müssen, daß die Voranschläge für die Bauten, zu deren Bestreitung das letzte Anleihen aufgenommen worden ist, sehr erheblich überschritten worden seien. Diese Annahme wäre aber eine unrichtige, wenn wir auch nicht in Abrede stellen wollen, daß die fraglichen Voranschläge nicht ganz werden eingehalten werden können. Jener Thatbestand findet vielmehr wesentlich in den zwei Umständen seine Erklärung, daß vorerst für Deckung der zur Ausführung der oben erwähnten Bauten und zur Rückzahlung des 3% Anleihe erforderlichen Geldmittel nicht bloß auf das neue Anleihen von 5 Millionen Franken, sondern auch auf die Reservesfonds der Nordostbahn, der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern und der Bülach-Regensbergerbahn, sowie auf den Aktivsaldo der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, soweit diese Posten als verfügbar erscheinen, Rechnung zu machen ist, und daß sodann namentlich für Vermehrung des Transportmaterials mittlerweile verausgabungen erfolgen mußten, welche im Sommer 1867 bei der Aufnahme des neuen Anleihe nicht vorausgesehen wurden und auch der Natur der Sache nach nicht wohl vorausgesehen werden konnten. Zur Deckung dieser Ausgaben und neuer solcher, welche hauptsächlich zum Behufe einer noch weitern Vervollständigung des Transportmaterials notwendig werden dürften, sowie zur Bestreitung der Kosten des Baues der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen (Schweizergrenze), falls Sie die Uebernahme desselben in der bevorstehenden Generalversammlung beschließen sollten, wird wieder auf die Aufnahme eines Anleihe Bedacht zu nehmen sein.

Wir haben schon tadelnd hervorheben hören, daß die Nordostbahn nicht gleich von Anfang an zu völligem Ausbaue gebracht worden sei und daß in Folge dessen im Laufe der Zeit fortgesetzte, theilweise sehr belangreiche Vervollständigungsarbeiten ausgeführt werden mußten. Dieses Verfahren scheint uns jedoch bei einer Bahn, deren Verkehr sich, wie dieß bei der Nordostbahn der Fall ist, innerhalb eines Jahrzehends ungefähr verdoppelt hat, vollkommen gerechtfertigt zu sein. Wir halten nämlich dafür, daß eine mit dem wachsenden Bedürfnisse Schritt haltende Erweiterung und Vervollständigung der Bahnbauten der Weg der naturgemäßen Entwicklung und darum der richtige sei, und hinwieder vermögen wir nicht einzusehen, warum unsere Unternehmung schon von Anfang an mit Bauausgaben hätte belastet werden sollen, für welche sich das Bedürfniß erst im Laufe der Jahre geltend gemacht hat.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sämmtliche auf der Nordostbahn zur Ausführung gelangte Bahnzüge in Summa 1,222,297 Kilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Jahre 1867 (mit 1,153,113 Zugskilometern) eine Zunahme von 69,184 Kilometern erzeugt.

Es fallen:

	1867	1868
	Kilom.	Kilom.
1. auf Schnell- und Personenzüge	655,835	680,480
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . .	218,416	230,158
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge	278,862	311,659
zusammen	1,153,113	1,222,297

Aus nachstehender Tabelle ist die Vertheilung der im letzten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken ersichtlich:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1868.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom			bis			Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge						Gesamtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
		Tag	Monat	Jahr	Tag	Monat	Jahr		Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güter- züge				
												mit Personen	ohne Personen			
Aarau-Turgi	21.815	1.	Januar	1868	31.	Mai	1868	täglich	2	6	6	2	4	20	66,318	
		1.	Juni	"	30.	Juni	"	"	2	6	6	2	4	20	13,089	
		1.	Juli	"	14.	Oktober	"	"	2	6	4	4	4	20	46,248	
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	4	4	4	20	34,031	
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	6	2	—	—	10	25,863	
		1.	Juni	"	30.	Juni	"	"	2	6	2	—	—	10	5,104	
		1.	Juli	"	14.	Oktober	"	"	2	6	2	—	—	10	18,036	
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	2	—	—	10	13,272	
Turgi-Zürich	28.073	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	4	6	6	2	4	22	93,876	
		1.	Juni	"	30.	Juni	"	"	4	6	6	2	4	22	18,528	
		1.	Juli	"	14.	Oktober	"	"	4	6	4	4	4	22	65,466	
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	4	6	4	4	4	22	48,173	
Romanshorn-Winterthur	56.337	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	6	—	2	4	14	119,885	
		1.	Juni	"	30.	Juni	"	"	2	6	1	2	7	18	30,422	
		1.	Juli	"	23.	Juli	"	"	2	6	2	1	7	18	23,323	
		24.	Juli	"	14.	Oktober	"	"	2	6	2	1	5	16	74,815	
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	2	1	5	16	70,309	
Schaffhausen-Winterthur	30.182	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	8	—	—	—	10	45,877	
		1.	Juni	"	30.	Juni	"	"	2	8	—	—	—	10	9,055	
		1.	Juli	"	14.	Oktober	"	"	2	10	—	—	—	12	38,391	
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	8	—	—	—	10	23,542	
Winterthur-Zürich	26.120	1.	Januar	"	28.	März	"	"	2	16	—	2	8	28	64,360	
		29.	März	"	31.	Mai	"	"	2	16	—	2	6	26	43,464	
		1.	Juni	"	30.	Juni	"	"	2	16	—	1	9	28	21,941	
		1.	Juli	"	14.	Oktober	"	"	2	16	—	2	8	28	77,524	
		15.	Oktober	"	16.	Dezember	"	"	2	16	—	2	8	28	46,076	
		17.	Dezember	"	31.	Dezember	"	"	2	16	—	2	6	26	10,187	
Außerdem:																
— in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —																
zwischen Zürich und Derlfon	4.535	1.	Januar	"	31.	Mai	"	täglich	—	6	—	—	—	6	4,136	
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	täglich	—	6	—	—	—	6	3,701	
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	an Sonn- und Festtagen	—	2	—	—	—	2	181	
Total . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,157,315

* Von den für die Linie Turgi-Waldshut aufgeführten 17.015 Kilometern fallen 1.739 Kilometer auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut und es gehören somit nur 15.276 Kilometer zu dem eigentlichen Nordostbahnnetz.

Die Bahnstrecke Zürich-Wallisellen ist auch im Berichtsjahre wieder von 12 täglichen Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen mit in Anspruch genommen worden.

Ebenso wurde die Strecke Zürich-Altstetten außer von den Zügen der eigentlichen Nordostbahn auch noch von denjenigen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern befahren, und zwar haben von diesen letztern vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 8, vom 1. bis 30. Juni täglich 10 und vom 1. Juli bis 14. Oktober täglich 12 die genannte Bahnstrecke nach fahrplanmäßiger Ordnung passirt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

1867		
Fr.	Gts.	Prozente
2,208,631	81	32.9
126,729	14	1.9
119,484	77	1.8
3,744,864	61	55.7
520,885	49	7.7
6,720,595	82	100

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			
1. Personentransport	.	.	.
2. Gepäc̃ktransport	.	.	.
3. Viehtransport	.	.	.
4. Gütertransport	.	.	.
B. Mittelbare Betriebseinnahmen:			
Totaleinnahmen			

1868		
Fr.	Gts.	Prozente
2,409,064	72	31.3
132,377	—	1.7
107,022	48	1.4
4,273,367	53	55.6
771,738	17	10.0
7,693,569	90	100

Gegenüber 1867			
Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
200,432	91	—	—
5,647	86	—	—
—	—	12,462	29
528,502	92	—	—
250,852	68	—	—
972,974	08	—	—
5,466	15	—	—

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			
Personentransport	.	.	.
Gepäc̃ktransport	.	.	.
Viehtransport	.	.	.
Gütertransport	.	.	.
B. Mittelbare Betriebseinnahmen			
Im Ganzen			
Per Kilometer			

Die Mehreinnahme im Personentransport im Betrage von Fr. 200,432. 91 hat ihren Grund einerseits in dem durch die Cholera-Epidemie veranlaßten Verkehrsausfall des Vorjahres, anderseits aber in einer effektiven Mehrfrequenz, die sich auf alle Unterabtheilungen dieses Rechnungstitels erstreckt. — Der bisherige Rechnungstitel „Equipagen-transport“ ist im Berichtsjahre aufgehoben worden und die daheringe Einnahme figurirt im Titel „Gütertransport“.

Von der Mehreinnahme im Gütertransport, im Belange von Fr. 528,502. 92, fällt die namhafteste Quote auf den Getreideverkehr, der auf die Höhe von 3,201,914 Zentner (553,914 Zentner mehr als im Vorjahre) angestiegen ist. Die Mißernte Frankreichs im Jahre 1867 einerseits und die gleichzeitige, ungewöhnlich reichliche Getreideernte in

Ungarn anderseits bewirkten einen in solchem Umfange bisher noch nie dagewesenen Getreideverkehr zwischen diesen beiden Ländern, welcher zu einem nicht unerheblichen Theil durch die schweizerischen Transittlinien vermittelt wurde. Seit der zweiten Hälfte des Jahres 1868 hat sich dieser Verkehr in Folge einer günstigen Ernte in Frankreich bedeutend vermindert. Jenen ganz ausnahmsweisen Verkehrsverhältnissen ist es auch zuzuschreiben, wenn die Transporteinnahmen der Nordostbahn gleich denjenigen aller anderen bei dem vorjährigen Transitverkehr zwischen Ungarn und Frankreich in starkem Maße beteiligten Bahnen während der ersten Hälfte des laufenden Jahres, in Vergleichung mit der entsprechenden Periode des Vorjahres, einen empfindlichen Rückgang erleiden. So erzeugen die Einnahmen der Nordostbahn im I. Quartal 1869, verglichen mit dem I. Quartal 1868, einen Ausfall von Fr. 1,190 per Kilometer, obschon sich dieselben um Fr. 745 per Kilometer höher belaufen als in der gleichen Periode irgend eines der vorangegangenen Jahre.

Bei den „Mittelbaren Betriebseinnahmen“ hat sich im Ganzen eine Steigerung von Fr. 520,885. 49 auf Fr. 771,738. 17, also eine Mehreinnahme von Fr. 250,852. 68 ergeben.

Von dieser Mehreinnahme fallen auf die Pacht- und Miethzinse Fr. 6,419. 73, und zwar in Folge abermaliger Erhöhung der Miethzinse für die Bahnhofrestaurationen, sowie der Vermehrung der Miethobjekte auf erweiterten, beziehungsweise umgebauten Stationslokalitäten.

Auf dem Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf anderen Bahnen ist die nur unbedeutende Mehreinnahme von Fr. 865. 91 erzielt worden; dagegen ist die Ausgabe der Nordostbahn für Benutzung fremder Wagen auf ihrem eigenen Netze von Fr. 14,261. 94 im Vorjahre auf Fr. 6,247. 81 im Berichtsjahre gesunken.

An Zinsen für ausgeliehene Gelder sind Fr. 169,141. 24, also ungeachtet des äußerst niedrigen Zinsfußes im Jahre 1868 Fr. 111,238. 67 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Diese Mehreinnahme hat ihren Grund in dem Umstande, daß das Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 28. October 1867, im Berichtsjahre nur allmählig zur Verwendung kam und ein großer Theil desselben während eines längeren Zeitraumes zinstragend angelegt werden konnte. Indessen steht dieser Mehreinnahme selbstverständlich auch eine Steigerung der Ausgaben für die Verzinsung des Anlagekapitales gegenüber. Das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat einen Mehrertrag, und zwar im Betrage von Fr. 30,000, abgeworfen und es ist daher die dießfällige Einnahme von Fr. 60,000 im Vorjahre auf Fr. 90,000 im Berichtsjahre gestiegen; dagegen ist auch dieses Jahr aus dem Beteiligungskapitale der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Büsch-Regenberg ein Erträgniß nicht erzielt worden.

Der Nettoertrag des Werkstättebetriebes hat sich von Fr. 86,474. 66 im Vorjahre auf Fr. 102,417. 05 im Berichtsjahre, also um Fr. 15,942. 39 gehoben, ausschließlich in Folge von Mehrarbeiten für den Betriebskonto, welcher im Jahre 1867 eine Vergütung von Fr. 582,371. 26, im Jahre 1868 aber eine solche von Fr. 796,768. 39 an den Werkstättekonto zu leisten hatte.

Der Nettoertrag des Dampfbootbetriebes ist von Fr. 150,744. 30 im Vorjahre auf Fr. 221,844. 10, also um die beträchtliche Summe von Fr. 71,099. 80 im Berichtsjahre gestiegen.

Auch die Rechnung über den Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich weist gegenüber dem Vorjahre eine kleine Mehreinnahme von Fr. 539. 72 auf.

Der Einnahmetitel Verschiedenes, hauptsächlich die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr und den Erlös aus dem Verlaufe abgängiger Materialien enthaltend, ist, Schritt haltend mit dem wachsenden Verbrauch an Materialien, wieder um die Summe von Fr. 14,746. 46 gestiegen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1867		1868		1867			1868		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Gts.	Pro- zente	Fr.	Gts.	Pro- zente
I. Personentransport.										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:										
Einfache Fahrt I. Klasse .	17,413	0.86	18,685	0.83	76,750. 30	3.48		82,545. 30	3.43	
" " II. " .	236,205	11.66	248,891	11.13	619,683. 64	28.06		646,864. 45	26.85	
" " III. " .	658,005	32.48	668,849	29.91	745,868. 78	33.77		753,493. 80	31.27	
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:										
Mit Güterzügen II. " .	5,477	0.28	7,688	0.34	4,567. 63	0.21		8,323. 35	0.35	
" " III. " .	70,680	3.48	105,702	4.73	47,986. 73	2.17		67,172. 90	2.79	
Hin- und Rückfahrt I. " .	1,956	0.10	2,606	0.12	4,927. 57	0.22		5,922. 10	0.25	
" " " II. " .	151,742	7.49	161,568	7.22	180,043. 48	8.15		194,101. 37	8.06	
" " " III. " .	544,071	26.86	588,106	26.29	328,892. 95	14.89		365,983. 90	15.19	
Abonnementsbillete II. " .	63,192	3.12	74,868	3.35	20,966. 90	0.95		27,096. 60	1.12	
" " " III. " .	133,882	6.61	155,108	6.93	16,592. 38	0.75		19,619. 90	0.81	
Militär- und Polizeitransporte III. " .	45,763	2.26	51,947	2.32	26,317. 70	1.19		39,541. 30	1.64	
Pilger II. " .	708	0.03	1,272	0.06	1,309. 80	0.06		2,353. 20	0.10	
" " " III. " .	47,762	2.36	67,152	3.01	75,041. 83	3.40		114,220. 35	4.74	
Gesellschafts-, Schul- u. Luft- fahrten I. " .	442	0.02	702	0.03	712. 26	0.03		2,261. 45	0.09	
" " " II. " .	14,504	0.71	21,124	0.94	25,259. 57	1.14		27,359. 20	1.14	
" " " III. " .	34,043	1.68	62,480	2.79	33,710. 29	1.53		52,205. 55	2.17	
Total	2,025,845	100	2,236,748	100	2,208,631. 81	100		2,409,064. 72	100	
Zusammenzug nach Klassen:										
I. Klasse	19,811	0.98	21,993	0.98	82,390. 13	3.73		90,728. 85	3.77	
II. "	471,828	23.29	515,411	23.04	851,831. 02	38.57		906,098. 17	37.61	
III. "	1,534,206	75.73	1,699,344	75.98	1,274,410. 66	57.70		1,412,237. 70	58.62	
Total	2,025,845	100	2,236,748	100	2,208,631. 81	100		2,409,064. 72	100	
II. Gepäcitransport.	Zentner		Zentner							
	139,965	.	145,589	.	126,729. 14	.		132,377. —	.	
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse I—IV (Einzelnstücke)	19,597	23.67	20,924	24.28	119,484. 77	.		107,022. 48	.	
" V—VII (Wagenladungen)	58,984	71.24	61,448	71.31						
Hunde	4,218	5.09	3,796	4.41						
Total	82,799	100	86,168	100	119,484. 77	.		107,022. 48	.	
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner							
Eilgut	295,043	2.72	325,538	2.64	198,911. 46	5.31		223,314. 08	5.22	
Normalklasse I	996,849	9.19	1,067,809	8.65	470,614. 71	12.58		501,296. 16	11.72	
" II und III	2,237,102	20.64	2,453,644	19.87	844,034. 64	22.56		895,518. 91	20.95	
Wagenladungs-kategorie A	3,319,877	30.62	4,031,731	32.65	1,316,722. 70	35.21		1,618,368. 97	37.87	
" B	874,506	8.07	990,593	8.02	172,004. 50	4.60		192,557. 82	4.55	
" C	3,119,441	28.76	3,479,149	28.17	518,191. 94	13.74		553,455. 66	12.94	
Lokalspeisen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Ab- fuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) .	.	.	.	.	224,384. 66	6.00		288,855. 93	6.75	
Total	10,842,818	100	12,348,464	100	3,744,864. 61	100		4,273,367. 53	100	
V. Mittelfbare Betriebseinnahmen	.	.	.	.	520,885. 49	.		771,738. 17	.	
Gesamt-Total	.	.	.	.	6,720,595. 82	.		7,693,569. 90	.	

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)						1867	1868
Personentransport.							
Einnahmebetreffniß per Kilometer	.	.	.	.	Franken	12,408.05	13,534.07
" " " Reisenden	.	.	.	.	"	1.09	1.08
" " " und Kilometer	.	.	.	.	Centimes	4.93	4.83
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	.	.	.	.	Kilometer	42.64	41.24
" " " " II. " "	.	.	.	.	"	28.66	28.84
" " " " III. " "	.	.	.	.	"	19.91	20.09
" " " " im Durchschnitt aller Klassen	.	.	.	.	"	22.12	22.32
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	.	.	.	.	Reisende	4,746	5,096
" " " " " II. " "	.	.	.	.	"	75,964	83,517
" " " " " III. " "	.	.	.	.	"	171,637	191,836
" " " " im Total	.	.	.	.	"	252,347	280,449
Auf jeden Kilometer kommen	.	.	.	.	"	11,381	12,566
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen	.	.	.	.	"	4.76	4.83
Gepäcktransport.							
Einnahmebetreffniß per Kilometer	.	.	.	.	Franken	711.96	743.69
" " Zentner	.	.	.	.	"	0.90	0.91
" " Zentner-Kilometer	.	.	.	.	Centimes	2.52	2.49
" " Tonnen-Kilometer	.	.	.	.	"	50.40	49.80
" " Reisenden	.	.	.	.	"	6.26	5.92
Jeder Zentner hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	35.78	36.46
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Zentner	28,136	29,817
Auf jeden Kilometer kommen	.	.	.	.	"	786	818
Viehtransport.							
Einnahmebetreffniß per Kilometer	.	.	.	.	Franken	671.26	601.25
" " Stück	.	.	.	.	"	1.44	1.24
Gütertransport.							
Einnahmebetreffniß per Kilometer	.	.	.	.	Franken	21,014.65	24,007.68
" " Zentner	.	.	.	.	Centimes	34.50	34.61
" " Zentner-Kilometer	.	.	.	.	"	0.58	0.51
" " Tonnen-Kilometer	.	.	.	.	"	11.60	10.20
Jeder Zentner hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	59.26	67.62
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Zentner	3,610,056	4,690,941
" jeden Kilometer kommen	.	.	.	.	"	60,915	69,373
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	.	.	.	.	"	24.91	29.03
Mittelbare Betriebseinnahmen.							
Betreffniß per Kilometer	.	.	.	.	Franken	2,926.32	4,335.61
Total-Einnahme per Kilometer	.	.	.	.	"	37,756.16	43,222.30

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten												
	Personen				Gepäck	Vieh	Güter						
	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Total	Zentner	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II & III	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Total
	Zahl	Zahl	Zahl	Zahl			Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Januar . .	232	31,261	105,588	137,081	6,639	5,107	22,610	73,455	177,432	329,463	46,747	210,088	859,795
Februar . .	193	27,748	95,211	123,152	7,759	6,819	21,534	84,482	230,615	365,095	68,310	235,672	1,005,708
März . .	342	28,746	105,729	134,817	8,491	7,425	24,759	91,972	229,954	438,357	84,180	294,692	1,163,914
April . .	646	33,122	119,681	153,449	9,368	7,472	29,346	90,754	215,320	509,186	86,878	295,464	1,226,948
Mai . .	1,359	51,493	174,425	227,277	12,096	7,953	26,791	84,811	205,013	610,388	93,691	302,712	1,323,406
Juni . .	2,616	51,740	162,201	216,557	14,298	5,961	26,828	76,695	171,393	423,028	67,044	363,410	1,128,398
Juli . .	4,223	61,512	172,046	237,781	18,938	7,676	29,020	84,658	164,388	275,761	102,445	369,867	1,026,139
August . .	6,143	65,961	186,155	258,259	21,023	8,103	26,755	91,627	185,904	182,507	71,540	355,307	913,640
September .	4,086	61,470	179,668	245,224	16,452	9,520	29,335	96,463	214,132	184,615	83,081	295,512	903,138
Oktober . .	1,341	45,909	160,506	207,756	13,310	7,418	36,170	102,309	234,824	243,951	113,871	320,171	1,051,296
November .	519	30,496	131,764	162,779	9,144	7,114	25,734	95,562	208,567	240,693	109,127	216,080	895,763
Dezember .	293	25,953	106,370	132,616	8,071	5,600	26,656	95,021	216,102	228,687	63,679	220,174	850,319
Total gegenüber 1867:	21,993	515,411	1,699,344	2,236,748	145,589	86,168	325,538	1,067,809	2,453,644	4,031,731	990,593	3,479,149	12,348,464
mehr . .	2,182	43,583	165,138	210,903	5,624	3,369	30,495	70,960	216,542	711,854	116,087	359,708	1,505,646
weniger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		Brutto-Einnahme per Kilometer	
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Januar . .	121,144	45	5,413	94	6,491	73	325,923	27	.	.	458,973	39	2,578	50
Februar . .	123,769	49	6,417	26	6,944	70	372,107	09	.	.	509,238	54	2,860	89
März . .	138,831	70	7,382	85	9,038	72	424,443	72	.	.	579,696	99	3,256	72
April . .	165,671	55	8,671	77	8,703	03	441,221	29	.	.	624,267	64	3,507	12
Mai . .	231,338	14	11,304	09	10,074	13	484,818	81	.	.	737,535	17	4,143	46
Juni . .	236,377	14	12,653	37	7,699	16	391,292	41	.	.	648,022	08	3,640	57
Juli . .	283,038	45	17,528	37	10,577	13	331,782	43	.	.	642,926	38	3,611	95
August . .	320,223	57	19,861	05	9,930	57	278,012	04	.	.	628,027	23	3,528	24
September .	288,148	54	16,108	93	12,568	66	288,327	13	.	.	605,153	26	3,399	74
Oktober . .	226,694	05	12,599	83	10,378	42	331,230	30	.	.	580,902	60	3,263	50
November .	148,300	63	7,777	12	7,826	94	307,637	81	.	.	471,542	50	2,649	11
Dezember .	125,527	01	6,658	42	6,789	29	296,571	23	.	.	435,545	95	2,446	89
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	771,738	17	771,738	17	4,335	61
Total gegenüber 1867:	2,409,064	72	132,377	—	107,022	48	4,273,367	53	771,738	17	7,693,569	90	43,222	30
mehr . .	200,432	91	5,647	86	—	—	528,502	92	250,852	68	972,974	08	5,466	14
weniger .	—	—	—	—	12,462	29	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Gegenüber 1867		Rangordnung der Stationen nach	
				Ver sandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Gts.	Anzahl	Zentner		
Romanshorn	45,945	3,335	2,579	3,034,178	372,823	3,407,001	1,782,352	44	+ 9,739	+ 681,587	8	2
Amriswil	22,021	604	3,630	38,023	76,091	114,114	46,263	33	+ 1,669	+ 14,581	19	11
Erlen	10,783	187	1,038	18,432	20,255	38,687	23,274	91	+ 10	— 487	30	26
Eulgen	12,210	382	777	17,765	32,310	50,075	26,208	77	+ 3,494	— 2,726	27	23
Birglen	10,256	120	650	30,886	57,893	88,779	31,150	91	— 556	+ 7,893	32	15
Weinfelden	26,192	944	2,283	63,416	55,073	118,489	59,022	32	— 1,341	+ 42,537	15	10
Märstetten	15,294	330	1,080	23,321	34,196	57,517	33,315	96	+ 783	— 3,046	25	21
Müllheim	17,394	443	448	37,593	22,579	60,172	30,569	76	+ 242	+ 3,302	21	19
Felben	9,336	124	477	45,433	14,906	60,339	18,483	17	+ 1,010	+ 14,677	34	18
Frauenfeld	70,292	2,918	1,798	73,899	196,864	270,763	149,723	91	+ 4,172	— 16,375	4	6
Sälikon	13,097	170	201	5,392	22,702	28,094	13,949	67	+ 1,180	+ 1,432	26	29
Wiesenbungen	10,392	77	164	4,919	6,925	11,844	7,740	83	+ 1,894	+ 3,093	31	36
Winterthur	178,188	8,999	9,326	278,737	953,919	1,232,656	755,548	07	+ 18,888	+ 61,419	2	3
Stettlingen	5,073	136	164	2,155	953	3,108	3,612	90	+ 1,008	+ 1,157	39	39
Henggart	7,266	194	179	2,238	2,604	4,842	6,542	50	+ 1,430	+ 633	36	38
Andelfingen	22,597	762	3,128	37,414	28,240	65,654	42,777	23	+ 2,089	— 1,095	16	17
Marthalen	9,716	330	309	27,559	17,031	44,590	18,909	10	+ 360	+ 1,394	33	24
Dachsen	16,971	940	78	13,617	9,960	23,577	22,927	15	+ 782	— 4,896	23	33
Schaffhausen	58,746	5,746	10,687	428,417	302,868	731,285	374,026	56	+ 3,770	+ 117,394	7	4
Kemptthal	9,172	323	271	10,072	48,931	59,003	10,495	97	— 2,284	— 16,067	35	20
Effretikon	26,379	327	5,332	14,137	16,533	30,670	25,247	11	+ 3,483	— 811	14	27
Dietlikon	17,378	270	318	8,507	8,592	17,099	11,656	26	+ 4,003	+ 4,742	22	35
Wallisellen	21,166	360	533	9,143	15,222	24,365	26,073	58	+ 1,823	+ 3,380	20	32
Derlikon	33,890	309	243	25,643	27,110	52,753	22,478	36	— 1,108	— 12,100	11	22
Zürich	656,807	44,721	8,018	1,228,199	3,037,085	4,265,284	2,391,580	64	+ 82,606	+ 419,517	1	1
Altstetten	30,389	215	47	5,399	13,600	18,999	31,394	18	+ 2,470	+ 5,463	13	34
Schlieren	22,116	386	123	8,867	15,702	24,569	13,329	71	+ 594	— 3,124	18	31
Dietikon	32,856	1,344	274	33,568	78,275	111,843	42,274	15	+ 790	+ 19,700	12	12
Killwangen	11,598	252	70	3,305	2,791	6,096	8,873	34	+ 1,022	— 75	28	37
Baden	107,684	5,594	1,586	80,305	160,727	241,032	166,731	75	+ 3,412	+ 10,306	3	9
Lurgi	38,199	985	957	46,365	59,458	105,823	53,463	76	+ 3,418	+ 39,704	10	13
Siggenthal	10,789	335	66	55,092	32,203	87,295	20,175	94	— 503	— 9,179	29	16
Döttingen	15,545	380	480	16,255	13,368	29,623	18,578	08	+ 2,157	+ 4,411	24	28
Koblentz	6,693	357	249	70,141	33,670	103,811	37,632	48	+ 1,118	+ 7,444	37	14
Brugg	63,708	3,125	3,878	88,145	206,276	294,421	95,744	99	+ 6,018	+ 40,050	5	5
Schinznach	22,178	1,036	110	11,634	13,040	24,674	23,297	79	+ 3,503	— 17,929	17	30
Wildegg	44,080	1,950	1,130	69,351	179,663	249,014	80,607	86	+ 3,174	+ 24,511	9	7
Muppersthal	6,356	72	50	11,112	32,966	44,078	12,187	30	— 844	+ 5,628	38	25
Narau	61,829	9,507	736	85,347	160,419	245,766	383,608	99	+ 1,315	+ 17,119	6	8
Zürich-Zug, Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen	436,167	47,000	22,701	6,284,483	5,964,641	12,249,124	—	—	+ 44,113	+ 1,546,128		
Mittelbare Betriebs- Einnahmen	.	.	.	.	.	.	771,738	17				
Total	2,236,748	145,589	86,168	12,348,464	12,348,464	—	7,693,569	90				

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Gegenüber 1867	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	84,737	400,490	79,443	265,270	164,180	665,760	+ 18,756	+ 45,724
Bülach-Regensburg	54,025	40,206	52,722	41,773	106,747	81,979	+ 16,305	- 15,507
Vereinigte Schweizerbahnen	131,804	601,646	139,901	437,990	271,705	1,039,636	+ 34,453	- 48,056
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	85,874	2,427,315	85,359	2,260,940	171,233	4,688,255	+ 25,875	+ 821,423
Gr. bad. Bahn " " " "	38,510	204,050	40,387	891,211	78,897	1,095,261	- 464	+ 152,895
R. württemberg. Staatsbahn	6,367	11,282	5,524	47,480	11,891	*58,762	+ 4,088	+ 1,222
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	3,022	63,765	2,458	123,932	5,480	*187,697	+ 605	+ 1,680
Total	404,339	3,748,754	405,794	4,068,596	810,133	7,817,350		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Zürich-Zug-Luzern	2,432	32,754	2,114	43,980	4,546	76,734	- 3,201	+ 4,040
Bülach-Regensburg	1,061	7,402	758	23,731	1,819	31,133	- 398	+ 3,973
Vereinigte Schweizerbahnen	1,347	13,019	1,463	34,105	2,810	47,124	+ 340	+ 36,846
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,520	240,389	6,864	1,019,409	15,384	1,259,798	- 2,932	+ 158,662
Gr. bad. Bahn " " " "	596	13,705	639	331,567	1,235	345,272	+ 157	- 33,887
R. bayer. Bahn " " " "	—	5,867	—	3,657	—	9,524	—	+ 1,062
	Von der R. württ. Bahn		Nach der R. württ. Bahn					
Zürich-Zug-Luzern	70	4,381	177	522	247	4,903	+ 27	+ 4,903
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	62	19,106	63	12,414	125	31,520	+ 26	+ 1,375
	Von der R. bayer. Bahn		Nach der R. bayer. Bahn					
Zürich-Zug-Luzern	180	13,600	284	8,433	464	22,033	- 249	- 5,335
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	531	161,445	729	117,244	1,260	278,689	+ 233	+ 109,498
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Bülach-Regensburg	320	1,612	308	1,001	628	2,613	+ 405	+ 703
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	137	2,977	76	4,603	213	7,580	+ 48	+ 162
Gr. bad. Bahn " " " "	790	5,272	852	61,237	1,642	66,509	+ 750	- 217
	Von Bülach-Regensburg		Nach Bülach-Regensburg					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	42	5,761	—	7,079	42	12,840	- 36	+ 5,148
Gr. bad. Bahn " " " "	—	381	—	19,234	—	19,615	—	+ 6,308
Total	16,088	527,671	14,327	1,688,216	30,415	2,215,887		
Gesamt-Total	420,427	4,276,425	420,121	5,756,812	840,548	10,033,237		

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1867	1868	Gegenüber 1867	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Getreide aller Art	2,648,000	3,201,914	553,914	—
Steinkohlen und Coaks	1,923,529	2,220,630	297,101	—
Steine aller Art	599,040	554,623	—	44,417
Eisen und Eisenwaaren aller Art	382,808	491,769	108,961	—
Baumwolle, roh	359,373	470,810	111,437	—
Baumwollenwaaren aller Art	402,076	389,862	—	12,214
Salz	290,329	295,142	4,813	—
Garne aller Art	242,415	267,735	25,320	—
Wein und Most	267,947	258,487	—	9,460
Maschinen und Maschinentheile	163,416	235,393	71,977	—
Mehl und Mühlenfabrikate	208,374	227,881	19,507	—
Eisen, roh (Masseln)	192,952	192,877	—	75
Farbwaaren und Droguerien	242,190	190,544	—	51,646
Sägewaaren aller Art	146,989	179,857	32,868	—
Kartoffeln	163,208	174,128	10,920	—
Brennholz	145,739	170,616	24,877	—
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	141,328	156,074	14,746	—
Fett und Fettwaaren	140,121	142,149	2,028	—
Käse	116,708	128,038	11,330	—
Nutzholz	97,860	122,077	24,217	—
Abfälle aller Art	134,337	120,128	—	14,209
Del aller Art	130,800	111,492	—	19,308
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	91,650	102,407	10,757	—
Obst, frisches und gedörrtes	62,976	95,209	32,233	—
Gips, gemahlen und Gipssteine	100,243	92,853	—	7,390
Bücher und Papier	65,040	92,665	27,625	—
Kaffe	69,705	90,770	21,065	—
Bier	66,787	81,723	14,936	—
Seide und Seidenwaaren	63,162	81,330	18,168	—
Spiritus	48,880	77,743	28,863	—
Wolle und Wollenwaaren	59,641	73,211	13,570	—
Petroleum	37,843	69,985	32,142	—
Bauholz	66,140	69,752	3,612	—
Farbholz und Farbwurzeln	33,103	56,361	23,258	—
Glas und Glaswaaren	48,521	53,198	4,677	—
Erden aller Art	77,851	51,605	—	26,246
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	52,662	51,483	—	1,179
Tabak	45,671	51,242	5,571	—
Zucker	51,162	50,919	—	243

	1867	1868	Gegenüber 1867	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Hülsenfrüchte	33,449	47,944	14,495	—
Krapp	30,275	46,654	16,379	—
Leder und Lederwaaren	50,211	43,721	—	6,490
Schiefer (Dachschiefer)	54,411	43,336	—	11,075
Felle und Häute	35,004	41,379	6,375	—
Wadern	40,255	39,263	—	992
Dünger und Düngmittel	43,038	33,411	—	9,627
Gerberlohe	22,321	29,350	7,029	—
Holzkohlen	18,056	24,428	6,372	—
Sämereien aller Art	17,873	23,508	5,635	—
Torf	15,793	20,035	4,242	—

8. 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	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
	Kilometer	Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

I. Ausgaben.

1867				1868		
Bahnlänge 264.0 Kilometer				Bahnlänge 264.0 Kilometer		
Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Prozente
122,847	57	3.55	I. Zentralverwaltung	152,391	78	3.87
711,762	16	20.57	II. Unterhaltungskosten	781,954	24	19.84
1,015,586	48	29.34	III. Expeditionsdienst	1,129,640	87	28.66
1,541,172	41	44.53	IV. Transportdienst	1,798,352	63	45.63
18,083	94	0.52	V. Telegraphie	20,543	39	0.52
51,522	40	1.49	VI. Verschiedenes	58,624	66	1.48
3,460,974	96	100	. . . . . Totalausgaben	3,941,507	57	100
			abzüglich:			
			Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentral- verwaltung und des technischen Personals	105,428	71	
			Verbleiben als Betriebsausgaben für 1868 . . .	3,836,078	86	

Betreffend die eben erwähnte, zu Gunsten der Betriebsrechnung dem Baukonto belastete Quote haben wir folgende Erläuterung zu geben. Für die den Baukonto beschlagenden Arbeiten werden keine besondern administrativen und technischen Büreaux mehr unterhalten, sondern es werden die dießfälligen Funktionen von der administrativen und technischen Betriebsleitung ausgeübt und es ist die letztere zu diesem Behufe selbstverständlich mit dem nöthigen Hülfspersonale verstärkt worden. Für die der Verwaltung und Leitung von Neubauten gewidmete Thätigkeit wird nun als entsprechender Ersatz alljährlich eine Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personales dem Betriebskonto zu Lasten des Baukonto gutgeschrieben. In den dem Berichtsjahre vorangehenden Rechnungsjahren wurden diese Quoten auf die entsprechenden Rubriken der Baurechnung und der Betriebsrechnung vertheilt und verrechnet. Dagegen haben wir nunmehr zur Erzielung größerer Klarheit und Einfachheit einerseits in der Baurechnung alle die Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personales betreffenden Titel eliminirt und an deren Stelle den neuen Titel „Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals“ aufgenommen und anderseits in der Betriebsrechnung zum Zwecke der Verrechnung dieser Vergütung den gleichen Titel am Schlusse der Ausgaben für den Eisenbahnbetrieb hinzugefügt. Bei der Vergleichung der dießjährigen Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal (Bahnaufsichtspersonal) mit den vorjährigen hat man daher die Eingangs erwähnte, vom Baukonto vergütete Quote von Fr. 105,428. 71 in Berechnung zu ziehen.

Wird nun von den Totalausgaben im Betrage von Fr. 3,941,507. 57 diese Quote in Abzug gebracht, so stellen sich die Betriebsausgaben des Jahres 1868 im Ganzen auf Fr. 3,836,078. 86. Diejenigen des Vorjahres betrugen dagegen Fr. 3,460,974. 96, und es schließt demnach das Berichtsjahr mit einer Mehrausgabe von Fr. 375,103. 90, oder Fr. 1,420. 84 per Bahnkilometer, ab. Ueber die Ursachen dieser Vermehrung enthalten die nachstehenden Bemerkungen betreffend die einzelnen Haupttitel nähere Aufschlüsse.

I. „Zentralverwaltung“ und II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Wir glauben uns hier im Allgemeinen lediglich auf die Bemerkung beschränken zu dürfen, daß die für das Betriebsjahr sich herausstellende Mehrausgabe in Folge des Abzuges der oben des Näheren besprochenen Quote von den Ausgaben dieser beiden Titel eine nur scheinbare und keine wirkliche ist. Im Speziellen haben wir bezüglich einzelner Rubriken des Titels „II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden“ noch Folgendes zu erwähnen. Die Ausgaben für Unterhaltung des Bahnkörpers haben sich hauptsächlich in Folge der Ausführung umfangreicher Entwässerungsarbeiten um Fr. 6,235. 28 vermehrt. Die Mehrausgabe von Fr. 4,534. 98 für Unterhaltung der Kunstbauten ist eine mehr zufällige und wurde durch Erneuerung von offenen Durchlässen, Ersetzung von Langschwellen auf der Murgbrücke bei Frauenfeld und Reparatur des Steinachermuhres an der Suhr bei Marau veranlaßt. Nur eine geringe Mehrausgabe, nämlich Fr. 3,489. 22, zeigt sich auf der Rubrik für Unterhalt des Oberbaues. Im Laufe des Berichtsjahres ist wieder in umfänglichem Maße eine Erneuerung des Oberbaues auf verschiedenen Bahnstrecken unseres Netzes notwendig gewesen, für deren Kosten im Betrage von Fr. 221,849. 49, wie im vorhergehenden Jahre, der Reservefond in Anspruch genommen wurde. Die Auswechslung der Schienen betrug im Berichtsjahre 2.78 % der Geleislänge, diejenige der Schwellen 5.19 % der Gesamtzahl der gelegten Schwellen. Die Vermehrung der Ausgaben für Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren u. um Fr. 4,209. 87 rührt von der Herstellung, beziehungsweise dem Umbau einer Anzahl von Dreh- und Zugbarrieren, sowie von der theilweisen Erneuerung der Einfriedigung des Rohmaterial-Bahnhofes in Zürich her. Die Mehrausgabe von Fr. 7,530. 56 für den Unterhalt der Gebäude ist eine zufällige. Auf den übrigen Rubriken erzielen sich Minderausgaben, und zwar auf dem Titel Unterhalt der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe eine solche von Fr. 11,711. 66, auf dem Titel Unterhalt des Arbeitsgeschirrs eine solche von Fr. 1,957. 39 und auf dem Titel Räumung von Schnee und Eis eine solche von Fr. 16,883. 98.

III. „Expeditionsdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. Dieser Titel weist eine Minderausgabe von Fr. 34,793. 72 auf. Während nämlich die Bekleidungs-, Bureau-, Beleuchtungs- und Heizungskosten zusammen Fr. 5,873. 07 mehr betragen, erzielt dagegen die Rubrik für Besoldungen eine Minderausgabe von Fr. 2,461. 43 und diejenige für Ergänzung, Unterhaltung und Affekuranz des Inventars eine solche von Fr. 38,205. 36. Die letztere findet ihre Erklärung in dem im Jahre 1867 gebuchten außerordentlichen Verluste von Fr. 20,530 auf dem Verkaufe des Wagenparkes für den Camionnagedienst in Zürich und in dem durch diesen Verkauf bedingten Wegfalle der bisherigen Kosten für Reparatur solcher Wagen.

2. Personendienst. Die Mehrausgabe dieses Titels beträgt Fr. 1,003. 25. Die speziell auf der Rubrik Besoldungen eingetretene Erhöhung der Ausgaben um Fr. 5,833. 49 ist theils durch Vermehrung des Personales, theils durch Gehaltsaufbesserungen veranlaßt worden.

3. Güterdienst. An der Mehrausgabe dieses Titels von Fr. 147,844. 86 partizipiren alle einzelnen Rubriken desselben, und es fällt hievon auf die Besoldungen u. allein die Summe von Fr. 135,353. 76. Dieselbe rührt zu einem kleinen Theile von Gehaltsaufbesserungen, hauptsächlich aber davon her, daß die massenhaften Getreide-

zufuhren in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in Romanshorn vorübergehend wieder die Verwendung einer ganz ausnahmsweise großen Zahl von Güterarbeitern, welche in einzelnen Monaten dieser Periode bis auf 450 anstieg, nothwendig machte. Sodann erforderten die Druckarbeiten einen Mehraufwand von Fr. 4,075. 46, betrugen ferner die Ersatzeleistungen Fr. 3,284. 70 mehr als im Vorjahre und waren in Folge einer Erhöhung der Versicherungssumme für die Lagergüter in Romanshorn Fr. 4,955. 35 mehr für die Affekuranz der Güter zu bezahlen.

IV. „Transportdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. Die Minderausgabe dieses Titels beträgt Fr. 4,337. 55. Bei den Besoldungen wurde wegen Verminderung der Zahl der Angestellten eine Ersparniß von zirka Fr. 1,800 erzielt.

2. Kosten des Fahrdienstes. Die Erhöhung der Ausgaben dieses Titels beträgt Fr. 99,979. 47. Davon fallen Fr. 19,230. 79 auf die Besoldungen und Fr. 1,495. 17 auf die Bekleidungskosten. Der Mehraufwand von Fr. 84,899 in der Rubrik Unterhalt und Erneuerung der Wagen etc. findet darin seine Erklärung, daß zehn im Jahre 1867 in Abgang gekommene achträdrige Güterwagen, sowie zwölf im Berichtsjahre wegen völliger Ausnützung aus dem Dienste zurückgezogene vierrädrige Materialtransportwagen zu Lasten der dießjährigen Betriebsrechnung durch 22 Stück neue vierrädrige, eiserne Materialtransportwagen, welche in unserer Werkstätte gebaut wurden, ersetzt werden mußten, daß eine größere Anzahl unbrauchbar gewordener Schalengußräder gegen neue schmiedeiserne Radsterne mit Gußstahlbandagen ausgewechselt, daß im Fernern eine Anzahl älterer Räder mit neuen Gußstahlbandagen versehen und daß endlich in den Wagenabtheilungen II. Klasse die sogenannten Chängiristühle entfernt und durch Sitzstühle mit etwas höhern, aber festen Rücklehnen ersetzt wurden.

3. Zugkraftskosten. Auf den Ausgaben dieses Titels ist eine Vermehrung von Fr. 161,538. 30 eingetreten. Die Erhöhung der Besoldungen etc. um Fr. 23,176. 73 rührt theils von einzelnen Gehaltsaufbesserungen, theils von einer Vermehrung des Personales dieser Dienstabtheilung, theils endlich von Mehrausgaben für Stundenlohn und Ersparnißprämien in Folge der größern Fahrtenzahl her. Aus diesem nämlichen Grunde hat sich die Ausgabe für Brennmaterial um Fr. 19,924. 72 vermehrt. Die bedeutendste Mehrausgabe fällt auf die Rubrik für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven etc., indem dieselbe Fr. 116,584. 34 beträgt. Zur Erklärung dieser Erhöhung verweisen wir einerseits auf die in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes“ über die Reparaturkosten der Lokomotiven gemachten Angaben und heben anderseits hervor, daß im Berichtsjahre 15 Lokomotiven einer mehr oder minder umfänglichen Hauptreparatur unterzogen wurden.

V. „Bahntelegraphie.“ Die Mehrausgabe von Fr. 2,459. 45 ist durch Errichtung von 7 neuen Telegraphenbureaux, nämlich in Islikon, Märstetten, Sulgen, Bürglen, Felben, Wiesenbungen und Kemptthal, herbeigeführt worden.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen (mit Ausschluß des bis auf Weiteres wieder geschlossenen Telegraphenbureau der Betriebsinspektion im Bahnhofe Zürich) 44 mit 58 Morse-Apparaten (1867: 38 Stationen mit 54 Apparaten). Dieselben wurden durch 92 telegraphendienstkundige Angestellte bedient und beförderten, ohne die sehr zahlreichen Dienstnotizen und obligatorischen Zugsanzeigen, 59,606 Bahndienstdepechen (1867: 47,504).

Die für den Privatverkehr eröffneten Telegraphen- und Aufgabestationen wurden im Jahre 1868 um 2 (Islikon und Kemptthal) vermehrt und belaufen sich nunmehr auf 18, von denen 20,110 Privatdepechen (1867: 8,231) befördert wurden.

VI. „Verschiedenes.“ Diese Rubrik, in welcher u. A. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzeptionsgebühr von Fr. 18,500, die Ehrengaben für kantonale und eidgenössische Feste, die gewährten Unterstützungen u. dergl. verrechnet werden, enthält dieses Jahr auch die an die Wasserbeschädigten der Ost- und Südschweiz verabreichte außerordentliche Unterstützung von Fr. 25,000, wodurch die Mehrausgabe von Fr. 7,102. 26 auf diesem Titel leicht erklärlich ist.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen lassen wir, dem dießfalls schon früher beobachteten Verfahren gemäß, in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir können uns daher in der nachfolgenden Darstellung des Standes, der Leistungen und der Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Wie bereits im vorjährigen Geschäftsberichte in Aussicht genommen wurde, mußten die von der ehemaligen Nordbahn herrührenden, noch vorhandenen drei Lokomotiven der Serie D, welche nur noch in seltenen Fällen zum Rangirdienste und dann bloß zu leichter Dienstleistung benutzt werden konnten, im Berichtsjahre wegen Baufälligkeit gänzlich aus dem Dienste zurückgezogen werden. Von den vier neuen zweiachsigen Tendermaschinen, die in unserer Werkstätte gebaut werden und von denen drei als Ersatz jener ehemaligen Nordbahnlokomotiven bestimmt sind, konnte unvorhergesehener Hindernisse wegen bis jetzt noch kein Stück zur Ablieferung gelangen. In Folge dessen hat sich am Schlusse des Berichtsjahres die Zahl der Lokomotiven von 55 vorübergehend auf 52 vermindert und kommt demnach — auf die absolute Bahnlänge von 264 Kilometern bezogen — eine Lokomotive auf 5.077 Kilometer Bahnlänge (gegenüber 4.80 Kilometer im Jahre 1867). Von den zur Zeit vorhandenen Lokomotiven werden zwei Stück ausschließlich für den Rangirdienst im Bahnhofe Zürich verwendet.

Da die für den Betriebsdienst auf der Bülach-Regensbergerbahn und die für den Rangirdienst bestimmten Lokomotiven demselben Systeme angehören, so werden sie künftig — nach dem Ausfallen der ehemaligen Nordbahnmaschinen — in Serie D vereinigt.

Leistungen. In regelmäßigem und außerordentlichem Dienste haben die im Fahrdienste verwendeten 50 Lokomotiven zurückgelegt:

	Kilometer	
	1867	1868
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,242,424	1,317,441
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	214,629	231,787
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	67,131	63,260
zusammen	1,524,184	1,612,488

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1867	1868
für das ganze Jahr	5,773.4	6,107.9
„ jeden Tag	15.817	16.685

Der Nachweis über die Leistungen der Lokomotiven, nach Serien geordnet, ist in den angefügten Tabellen enthalten.

Die von den Lokomotiven des Fahrdienstes beförderten Wagen repräsentiren folgende Wagenachsen-Kilometerzahl:

						Achsen-Kilometer			
						1867		1868	
						im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von Klasse A wurden befördert						7,982,772	20.83	8,870,860	21.42
"	"	B	"	"	.	11,186,021	19.32	11,755,156	19.62
"	"	C	"	"	.	21,502,779	43.45	24,010,684	44.80
"	"	D	"	"	.	643,808	9.59	647,568	10.24
zusammen						41,315,380	27.11	45,284,268	28.08

Die Auscheidung der Achsen-Kilometer nach Maßgabe des Charakters der Bahnzüge ist in der bezüglichen Tabelle zu finden.

Unterhaltungskosten. An Brennmaterialien verbrauchten die Lokomotiven im Berichtsjahre 28,562 Kubikfuß Tannenholz und 258,080 Zentner Steinkohlen (1867: 20,693 Kubikfuß Tannenholz und 231,843 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduziert, beträgt, der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund gerechnet, der gesammte Brennmaterial-Verbrauch 260,936.2 Zentner (1867: 233,912.3 Zentner).

Die Kosten der Brennmaterialien betragen:

		1867	1868
im Ganzen	.	Fr. 345,578. 59	Fr. 368,478. 20
für einen Zentner	.	" 1. 47.7	" 1. 41.2

Der Brennmaterial-Verbrauch per Lokomotivserie ist sammt den entsprechenden Kosten in der betreffenden Tabelle des Anhanges nachgewiesen.

An Schmiermaterial (Öl und Talg) haben die Lokomotiven verbraucht: Pfd. 50,398 (1867: Pfd. 47,865). Hiefür wurde die Summe von Fr. 25,202. 72, gegenüber Fr. 25,981. 12 im Vorjahre verausgabt. Ein Pfund Schmiere ist durchschnittlich auf 50 Cts., im Vorjahre auf 54.28 Cts. zu stehen gekommen. Über den Schmiermaterial-Verbrauch gibt die angegeschlossene Tabelle Aufschluß, in welcher auf derselben Rubrik auch der Verbrauch an Putzmaterial inbegriffen ist.

Die Reparaturkosten der für den Fahrdienst verwendeten 50 Lokomotiven haben, zuzüglich der Provisionszuschläge der Werkstätte, gekostet: Fr. 286,302. 77, gegenüber von Fr. 187,272. 11 im Jahre 1867. Diese Summe umfaßt sowohl die Kosten für Reparaturen, beziehungsweise Umbau von Lokomotiven, als auch die Anschaffungskosten der Ersatzstücke, von denen namentlich die Bandagen (17 Stück für Lokomotiven und 28 Stück für Tender) mit einem Kostenaufwande von Fr. 17,574. 30, 706 Stück Siederöhren aus Eisen mit einem solchen von Fr. 7,808. 30 und 69 Stück Siederöhren aus Messing mit einem solchen von Fr. 3,105, sowie 2,501 Stück Kofststäbe mit einem solchen von Fr. 6,082. 50 hervorzuheben sind, im Fernern die Anschaffungskosten von Anti-Incrustateurs im Betrage von Fr. 3,000 rc.

In der Tabelle finden sich die Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender nach Serien ausgeschieden.

Die ausschließlich im Rangirdienste des Bahnhofes Zürich verwendeten 2 Tendermaschinen, sowie die während des Berichtsjahres in Abgang gekommenen 3 ehemaligen Nordbahnlokomotiven, welche noch während eines Theiles desselben für den Bahnhofdienst, sowie zeitweilig zu Materialtransporten benutzt wurden, weisen nachstehende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

	1867	1868
Zurückgelegte Weglänge	zirka Kilom. 127,747	Kilom. 123,965
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr. 12,322	Ztr. 10,785
" " Schmiere	Pfd. 3,942	Pfd. 4,063
Kosten des Brennmaterials	Fr. 18,204. 40	Fr. 15,229. 51
" der Schmiere	" 1,882. 05	" 2,043. 50
" " Reparaturen (inklusive Provisionszuschläge der Werkstätte) "	10,542. 93	" 28,096. 61
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	" —. 23.98	" —. 36.60

In der obigen Summe von Fr. 28,096. 61 für Reparaturkosten ist eine diesem Konto belastete erste Rate von Fr. 24,000 an die Herstellungskosten der in der Werkstätte in Arbeit befindlichen neuen Ersatzlokomotiven inbegriffen, so daß auf die im Rangirdienste des Bahnhofes Zürich verwendeten Lokomotiven bloß noch die Summe von Fr. 4,096. 61 fällt und in Folge dessen sich auch die durchschnittlichen Zugkraftskosten des Rangirdienstes in Zürich auf 17.24 Cts. per Kilometer reduzieren.

Wagen. Bestand. Um den Anforderungen des zunehmenden Personenverkehrs auf unserm Netze zu genügen, wurden im Berichtsjahre die Personenwagen um 5 vierrädrige Wagen I. Klasse und um 10 vierrädrige Wagen I. und II. Klasse vermehrt. Ein weiterer Wagen I. Klasse wird erst im Laufe des gegenwärtigen Jahres zur Ablieferung kommen. Dagegen sind von den Personenwagen, die noch von der ehemaligen Nordbahn herrühren, 2 vierrädrige Wagen II. Klasse und 8 vierrädrige III. Klasse wegen vollständiger Ausnutzung aus dem Betriebe zurückgezogen worden; dieselben werden indessen noch im Laufe des gegenwärtigen Sommers durch neue, welche bereits in Bestellung gegeben sind, zu Lasten des Betriebskonto ersetzt werden. Die Zahl der Personenwagen betrug somit auf Ende 1868 **205** Stück mit 552 Achsen und 8,860 Sitzplätzen, gegenüber von 200 Wagen mit 542 Achsen und 8,824 Sitzplätzen im Vorjahre.

Auch die Zahl der Gepäck- und Güterwagen wurde im Berichtsjahre vermehrt, jene um 6 Stück und diese um 158 Stück. Die 6 vierrädrigen Gepäckwagen, deren Anschaffung durch die vermehrten Personenzüge und die erhöhte Personenfrequenz angezeigt war, wurden im Laufe des letzten Spätsommers abgeliefert. Dadurch ist die Zahl der Gepäckwagen auf 40 Stück gebracht. Was die Güterwagen anbelangt, so sahen wir uns durch die in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in Folge außerordentlich starker Getreidezufuhren auf unser Netz eingetretene Steigerung des Güterverkehrs und den dadurch zeitweilig entstandenen Mangel an Wagen zur Bewältigung dieses Verkehrs veranlaßt, 140 neue gedeckte, vierrädrige Güterwagen in Bestellung zu geben, welche sämtlich bis Ende des abgelaufenen Jahres geliefert worden sind. Eine anderweitige Vermehrung trat noch dadurch ein, daß die 10 schon im Vorjahre in Abgang gekommenen offenen achträdrigen Güterwagen, sowie 12 offene vierrädrige Güter- und Viehwagen, die von der ehemaligen Nordbahn herrührten und in den letzten Jahren nur noch zu Materialtransporten für den Bahnunterhalt benutzt wurden, im Laufe des gegenwärtigen Berichtsjahres aber wegen völliger Abnutzung ganz aus dem Betriebe zurückgezogen werden mußten, durch eine gleiche Stückzahl Wagen, nämlich durch 22 neue zweiachsige Materialtransportwagen ersetzt und daß von der nämlichen Wagenserie noch weitere 8 Stück erstellt wurden. Diese 30 Materialtransport-

wagen sind in unserer Werkstätte gebaut worden. Dabei ist zu bemerken, daß die in Abgang gekommenen 22 Wagen ursprünglich für eine Tragfähigkeit von zusammen 4,320 Zentnern berechnet waren, die neuen Wagen dagegen, welche dieselben zu ersetzen bestimmt sind und deren Herstellungskosten dem Betriebskonto belastet wurden, eine solche von 4,400 Zentnern haben.

Die neu beschafften Wagen besitzen alle eine Tragfähigkeit von 200 Zentnern. Auch sind im Berichtsjahre bei 174 Stück ältern zweiachsigen Wagen, behufs Erhöhung ihrer Tragkraft, die nur für 160 Zentner berechneten Tragfedern verstärkt worden, so daß nunmehr alle vierrädrigen Güterwagen der Nordostbahn für eine Normalbelastung von 200 Zentnern eingerichtet sind. Auch diese Arbeit wurde durch unsere eigene Werkstätte ausgeführt.

Am 31. Dezember 1868 betrug die Gesamtzahl der Gepäck- und Güterwagen **993** Stück mit 2,042 Achsen und einer Tragfähigkeit von 199,720 Zentnern, gegenüber von 829 Stück mit 1,714 Achsen und einer Tragfähigkeit von 158,520 Zentnern im Vorjahre.

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

	1867	1868
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:		
Personenwagen	10,434,815	10,688,030
Güterwagen	19,164,606	19,342,605
Im Ganzen	29,599,421	30,030,635
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	1,222,809	1,794,528
Güterwagen	9,440,640	12,410,976
Im Ganzen	10,663,449	14,205,504
Gesamtleistung der Nordostbahnwagen	40,262,870	44,236,139
Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:		
Personenwagen	1,350,987	2,127,761
Güterwagen	9,366,765	11,936,712
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,071,548	1,243,308
Im Ganzen	11,789,300	15,307,781
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	41,388,721	45,338,416

In den zuletzt angegebenen Totalsummen sind 73,341 Achsen-Kilometer für 1867 und 54,148 Achsen-Kilometer für 1868 inbegriffen, welche die mittelft Rangirdienstmaschinen beförderten Materialtransportwagen zurückgelegt haben.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden verbraucht 10,044.5 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 4,506. 47, gegenüber 8,950 Pfund mit einer Ausgabe von Fr. 4,520. 90 im Jahre 1867. Die sämtlichen Kosten dieses Titels betragen mit Inbegriff der im Berichtsjahre zur Ausbezahlung gelangten Ersparnisprämien an das Wagenwärterpersonal für die beiden Jahre 1867 und 1868 die Summe von Fr. 5,775. 52.

Mit einem Pfund Schmiere wurden 4,513.7 Achsen-Kilometer (im Jahre 1867: 4,624.4) zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde mit Inbegriff der Werkstätteprovision die Summe von Fr. 346,450. 71 (1867: Fr. 261,551. 71) verausgabt.

Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

(Betriebskilometer 264)				1867	1868
I. Ausgaben.					
Gesamt-Betriebsausgaben	per	Bahn-Kilometer	Franken	13,109. 75	14,530. 60*
.	"	Lokomotiv-Kilometer	"	2. 27	2. 37*
.	"	Wagenachsen-Kilometer, Centimes		8.37	8.46*
Centralverwaltung	"	Bahn-Kilometer	Franken	465. 33	444. 13*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	"	"	"	2,696. 07	2,695. 72*
Expeditionsdienst	"	"	"	3,846. 92	4,278. 94
Transportdienst:					
Im Ganzen	"	"	"	5,837. 77	6,811. 94
	"	Lokomotiv-Kilometer	"	1. 01	1. 11.51
	"	Wagenachsen-Kilometer, Centimes		3.73	3.96
Allgemeine Kosten	"	Lokomotiv-Kilometer	"	4.48	3.96
	"	Wagenachsen-Kilometer	"	0.16	0.14
Fahrdienst	"	Lokomotiv-Kilometer	"	38.49	42.58
	"	Wagenachsen-Kilometer	"	1.42	1.51
Zugkraft	"	Lokomotiv-Kilometer	"	58.13	64.97
	"	Wagenachsen-Kilometer	"	2.14	2.31
	"	Bahn-Kilometer	Franken	3,356. 41	3,968. 30
Bahnteleggraphie	"	"	"	68. 50	77. 81
Verschiedenes	"	"	"	195. 16	222. 06
II. Fahr-Material.					
a) Den Bestand desselben betreffend:					
Auf jede Lokomotive kommen		Bahn-Kilometer		4.80	5.08
" " " "		Personenwagenachsen		9.85	10.62
" " " "		Güterwagenachsen		31.16	39.27
" " " " im Ganzen		Wagenachsen		41.01	49.89
" " " "		Sitzplätze		160.44	170.38
" " " "		Zentner Tragkraft		2,882.18	3,840.77
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen		Lokomotiven		0.21	0.20
" " " "		Personenwagenachsen		2.05	2.09
" " " "		Güterwagenachsen		6.49	7.66
" " " " im Ganzen		Wagenachsen		8.54	9.75
" " " "		Sitzplätze		33.42	33.56
" " " "		Zentner Tragkraft		600.45	756.51
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze		16.28	16.05
" " Güterwagenachse "		Zentner Tragkraft		92.48	97.81
Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen für 1868 wurde die auf den Baukonto fallende Quote der Kosten für die Centralverwaltung und das technische Personal von den Summen der betreffenden Ausgabebetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.					

			1867	1868
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst	Kilometer		191	194
" " " " " " " Winterdienst	"		161	178
" " " " " zurückgelegt im Ganzen	"		32,429	32,249
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug			27.11	28.08
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer	Centimes		12.29	17.75
" " " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"		0.453	0.632
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer	Pfund		15.346	16.182
" " " " " Wagenachsen-Kilometer	"		0.566	0.576
" " " " " Schmiermaterial* Lokomotiv-Kilometer	"		0.031	0.031
" " " " " Wagenachsen-Kilometer	"		0.0011	0.0011
Kosten des Brennmaterials " Lokomotiv-Kilometer	Centimes		22.67	22.85
" " " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"		0.836	0.814
" " " " " Schmiermaterials* Lokomotiv-Kilometer	"		1.70	1.57
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:				
per Bahn-Kilometer	Franken		2,140. 74	2,607. 33
" Lokomotiv-Kilometer	Centimes		37.08	42.69
" beförderten Wagenachsen-Kilometer	"		1.368	1.52
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer		17,814	17,053
und zwar jede Personenwagenachse	"		21,508	22,613
" Güterwagenachse	"		16,646	15,550
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen			122.31	132.63
" Güterwagenachsen			307.21	336.59
" Personen- und Güterwagenachsen			429.52	469.23
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen auf Nordostbahn-				
wagen	Prozente		71.46	66.20
auf fremde Wagen	"		28.54	33.80
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer	Centimes		0.0169	0.0099
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer	Franken		990. 73	1,312. 31
" " Wagenachse und Jahr	"		115. 93	133. 56
" " Wagenachsen-Kilometer	Centimes		0.651	0.783
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen				
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt:	I. Klasse Prozente		12.61	13.77
	II. " "		26.02	29.37
	III. " "		31.90	30.22
	alle drei Klassen		29.05	29.29
Es kamen durchschnittlich in	I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze		7.01	6.26
	II. " " " " " " " "		2.84	2.41
	III. " " " " " " " "		2.13	2.31
	in allen drei Klassen		2.44	2.41
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	Prozente		28.49	32.75

* Fußmaterial nicht gerechnet.

Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß	
		Central- Verwaltung	Unter- haltungs- kosten	Expeditions- Dienst	Transport- Dienst	Tele- graphie	Ver- schiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv- Kilometer	per Wagen- achsen- Kilometer
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Gts.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46

Finanzergebniss und Zinsdividende.

Werden zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes einerseits der Saldo-vortrag und die Nettoerträge des Dampfbootbetriebes sowie des Beteiligungs-kapitales bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn von den Einnahmen, anderseits die auf den Baukonto fallende Quote der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal, sowie die Entschädigungsbetreffnisse für die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Wilach-Regensberg von den Ausgaben in Abzug gebracht, so ergibt sich folgendes Resultat:

1867					1868				
Fr. 6,509,851. 52	.	.	.	Einnahmen	Fr. 7,381,725. 80	.	.	.	.
„ 2,837,447. 46	.	.	.	Ausgaben	„ 3,202,855. 78	.	.	.	.
Fr. 3,672,404. 06	.	.	.	Reinertrag	Fr. 4,178,870. 02	.	.	.	.
56.41 %	.	.	.	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	56.61 %	.	.	.	.

1867				1868			
Fr.	20,631. 48	.	.	per Bahn-Kilometer	.	Fr.	23,476. 80
"	2. 95	.	.	" Lokomotiv-Kilometer	.	"	3. 17
"	— 10. 15	.	.	" Wagenachsen-Kilometer	.	"	— 11. 84

Zuzüglich des Saldo-Vortrages von 1867, sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und der Beteiligungsquote bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 4,515,981. 21, gegenüber Fr. 3,925,571. 44 im Vorjahre.

Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,433,158. 65 im Vorjahre auf Fr. 1,732,382. 87 im Berichtsjahre gestiegen. Es ist hier zu erwähnen, daß die im Berichtsjahre durchgeführte Konversion des ehemaligen, vom 30. September 1857 datirten, 5 0/0 Anleihe von 10 Millionen Franken in ein 4 1/2 0/0 Anleihen von gleichem Betrage an Kursdifferenzen, Provisionen, Zinsverlusten, Druckkosten, Inseraten und Auslagen für Anfertigung und Stempelung der neuen Titel Unkosten von im Ganzen Fr. 214,407. 33 zur Folge hatte. Wir haben beschlossen, diese Unkosten in zehn Jahresraten jeweilen unter dem Titel „Verzinsung der Anleihen“ zu verrechnen und schon der Betriebsrechnung von 1868 die erste Rate zu belasten, obgleich die Konversion diesem Jahre noch keinen Nutzen gebracht hat. Bei dieser Verrechnungsweise verbleibt den Betriebsrechnungen der nächsten neun Jahre in Folge der Konversion immer noch ein jährlicher Gewinn von Fr. 30,700.

Der nach Abzug der Zinse für die Obligationen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,783,598. 34 erhielt gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,296,640. — = 8 0/0 des Aktienkapitals wurden als Aktiendividende vertheilt;
 „ 383,633. 16 = zirka 8 1/2 0/0 des Reinertrages fielen in den Reservefond und
 „ 103,325. 18 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1869 übergetragen.

Der Reservefond, welchem dieß Jahr lediglich die Fr. 221,849. 49 betragenden Kosten für Erneuerung des Oberbaues entnommen wurden, hat mit 31. Dezember 1868 einen Bestand von Fr. 2,500,000, d. h. diejenige Höhe erreicht, über welche hinaus statutengemäß keine obligatorischen Einlagen mehr in denselben zu machen sind.

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

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Nordostbahn haben im Berichtsjahre auf den Routen

Romanshorn-Lindau,
 „ Friedrichshafen,
 „ Nordschach,
 „ Constanz,

tägliche Fahrten ausgeführt.

Verkehr und Einnahmen des Dampfschiffbetriebes.

			Transportquantitäten				Einnahmen					
			1867		1868		1867			1868		
			Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente
I. Personentransport.												
Einfache Fahrt	I. Platz	.	23,058	28.7	29,150	30.0	42,772.	25		48,915.	98	
"	"	II. "	41,535	51.8	50,299	51.8	47,561.	38		56,824.	54	
Hin- und Rückfahrt	I. "	.	1,775	2.2	2,193	2.3	3,261.	43		5,475.	11	
"	"	II. "	5,268	6.5	5,779	5.9	7,185.	77		8,258.	96	
Abonnementsbillete	I. "	.	2,001	2.5	2,973	3.1	2,259.	91		3,453.	33	
"	"	II. "	6,597	8.3	6,724	6.9	6,302.	59		5,949.	48	
Total			80,234	100	97,118	100	109,343.	33	23.7	128,877.	40	22.9
II. Gepäcktransport			Zentner		Zentner							
			5,955		6,988		2,626.	81	0.6	2,943.	26	0.5
III. Viehtransport.			Stück		Stück							
Klasse a, Pferde		.	177	1.6	202	2.6	14,230.	63		8,657.	81	
" b, schweres Vieh		.	4,106	37.1	2,236	29.3						
" c, leichtes "		.	3,917	35.4	2,208	29.0						
" d, Schweine		.	1,830	16.6	859	11.3						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		.	734	6.7	1,880	24.7						
Hunde		.	286	2.6	237	3.1						
Total			11,050	100	7,622	100	14,230.	63	3.0	8,657.	81	1.5
IV. Gütertransport.			Zentner		Zentner							
Eilgut		.	23,633	1.2	24,684	1.0	329,180.	63		414,733.	50	
Gewöhnliches Gut		.	334,333	17.1	359,553	14.5						
Güter der Ausnahmungsklasse		.	1,598,748	81.7	2,094,669	84.5						
Total			1,956,714	100	2,478,906	100	329,180.	63	71.4	414,733.	50	73.7
V. Verschiedenes.												
Schlepp- und Flößerlöhne etc.		.										
Total			.	.	.	.	6,019.	13	1.3	7,671.	01	1.4
Gesamt-Total			.	.	.	.	461,400.	53	100	562,882.	98	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Gts.	Zentner	Fr.	Gts.	Stück	Fr.	Gts.	Zentner	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
1868	97,118	128,877	40	6,988	2,943	26	7,622	8,657	81	2,478,906	414,733	50	562,882	98
gegenüber 1867	80,234	109,343	33	5,955	2,626	81	11,050	14,230	63	1,956,714	329,113	53	461,400	53
mehr	16,884	19,534	07	1,033	316	45	—	—	—	522,192	85,619	97	101,482	45
weniger	—	—	—	—	—	—	3,428	5,572	82	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		1867		1868	
		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Einnahmebetreffniß per Reisenden		1	36	1	33
" " Zentner Gepäck		—	44	—	42
" " Stück Vieh		1	29	1	14
" " Zentner Güter		—	17	—	17

Die in Vergleichung mit 1867 um Fr. 19,534. 07 vermehrte Einnahme beim Personentransport ist hauptsächlich dem Umstande beizumessen, daß der Verkehr im Vorjahre in Folge der Choleraepidemie einen erheblichen Ausfall erlitten hatte; die Mehreinnahme von Fr. 85,619. 97 beim Gütertransport rührt von dem außergewöhnlich starken Getreideverkehre her. Der bisherige Rechnungstitel „Equipagentransport“ ist aufgehoben worden und es figuriren die dießfälligen Einnahmen unter dem Titel „Gütertransport“.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1867				1868			Gegenüber 1867			
Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,833	40	3.5	1. Befoldung des Administrationspersonals . . .	11,068	55	3.3	235	15	—	—
84,045	66	27.0	2. Befoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	93,535	59	27.4	9,489	93	—	—
2,775	40	0.9	3. Bekleidung desselben	2,811	49	0.8	36	09	—	—
2,089	62	0.7	4. Bureaubedürfnisse, Druckkosten etc.	2,725	37	0.8	635	75	—	—
124,082	55	39.9	5. Brenn-, Schmier- und Fußmaterial	129,201	94	37.9	5,119	39	—	—
27,930	56	9.0	6. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe	58,937	93	17.3	31,007	37	—	—
3,000	—	1.0	7. Affekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter	3,000	—	0.9	—	—	—	—
55,899	04	18.0	8. Verschiedenes	39,758	01	11.6	—	—	16,141	03
310,656	23	100	Total	341,038	88	100	30,382	65		

In dem Ausgabentitel für „Unterhalt und Erneuerung der Schiffe“ ist ein Betrag von Fr. 15,000 inbegriffen, welcher die Abfindungssumme für die von Seiten der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten wegen des Unterganges des bayerischen Dampfbootes „Jura“ gegen unsere Verwaltung erhobenen Ersatzansprüche bildet. Der dießfällige Anstand fand nämlich im Wege einer gütlichen Vereinbarung seine Erledigung in der Weise, daß ein neuer eiserner Schleppkahn mit einer Tragfähigkeit von zirka 3,000 Zentner als gemeinschaftliches Eigenthum der königlich bayerischen Dampfschiffahrtsanstalt und der Nordostbahnunternehmung von Bayern angeschafft und dessen Kostenpreis mit Fr. 30,000 ausschließlich von unserer Verwaltung bezahlt wurde. In Folge hievon haben wir den Dampfbootbetrieb mit der einen Hälfte dieser Summe belastet, während die andere Hälfte, den Werth unsers Antheiles an jenem Schleppkahn repräsentirend, als Vermehrung des Betriebmaterials dem Baukonto zur Last geschrieben wurde. Die übrigen Mehrausgaben für „Unterhalt und Erneuerung der Schiffe“ ist namentlich in Folge Anschaffung neuer Maschinentheile für die Schiffe „Schaffhausen“ und „Rhein“ erwachsen. Die Minderausgabe in der Rubrik „Verschiedenes“ hat ihren hauptsächlichsten Grund in dem auf Ende März v. J. eingetretenen Erlöschen der Verpflichtung unserer Verwaltung, sich bei den Kosten der Umladung der Getreidetransporte in Lindau vom Wagon in's Schiff zu betheiligen.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1867					1868				
	Total		per Fahr.-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr.-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	
Einnahmen	461,400	53	4	31	—	562,882	98	4	89	—
Ausgaben	310,656	23	2	90	67	341,038	88	2	97	60
Nettoertrag	150,744	30	1	41	33	221,844	10	1	92	40

Der Nettoertrag übersteigt denjenigen des Vorjahres um Fr. 71,099. 10. Dieses Betriebsergebniß ist weitaus das günstigste, das seit dem Bestande der Dampfbootunternehmung der Nordostbahn erzielt worden ist.

Das Betriebmaterial, das Ende 1867 aus 6 Dampfschiffen und 4 Schleppbooten bestanden hatte, ist im Berichtsjahre um das oben erwähnte, unserer Unternehmung und der königlich bayerischen Dampfschiffahrtsanstalt gemeinschaftlich angehörende eiserne Schleppboot vermehrt worden.

Statistik über den Betrieb der Schiffe.

		1867	1868
a. Leistungen der Schiffe.			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	107,008	114,949
und zwar in	Zeitstunden	6,706	7,164
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15. ⁹⁶	16. ⁰⁴
Schleppboote. Solche wurden befördert auf einer Strecke von	"	43,697	58,870
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz			
	Kubikfuß	6,840	6,912
Steinkohlen	Zentner	67,990	75,173

3. Unfälle.

Das Berichtsjahr ist leider nicht ohne einige Unfälle abgelaufen. Am 8. März erlitt auf dem Bahnhofe Schaffhausen ein Hülfswagenwärter beim Ankuppeln von Wagen eine Quetschung, an der er nach einigen Wochen starb. — Am 6. April wurde auf dem Bahnhofe Romanshorn ein Güterarbeiter beim Verschieben von Wagen überfahren und getödtet. — Am 5. Mai legte sich in der Nähe der Station Wiesendangen beim Herannahen eines Bahnzuges ein Mann auf die Schienen, wurde von demselben überfahren und getödtet. — Am 27. Juni fiel auf der Station Effretikon bei der Abfahrt des Zuges ein Kondukteur vom Wagen, wurde überfahren und derart verletzt, daß er am darauf folgenden Tage starb. — Am 3. September verunglückte im Bahnhofe Zürich ein Hülfсарbeiter, welcher aus Unvorsichtigkeit zu nahe am Einfahrtsgeleise sich befand, als eben auf demselben ein Zug ankam, von dessen Maschine er erfaßt und derart verletzt wurde, daß er am folgenden Tage im Kantonsspitale starb. — Am 9. September entgleiste beim Einfahren auf die Station Knonau in Folge des Bruches einer Bremsstange des Tenders der Schnellzug Luzern-Zürich, wobei ein auf demselben befindlicher Bahnaufscher, welcher beim Anziehen der Bremsen zur Stellung des Zuges behülflich war, auf das Bahngleise geworfen und augenblicklich getödtet wurde. Von den Passagieren und dem Zugspersonale war glücklicherweise Niemand erheblich verletzt worden. Dagegen wurden mehrere Personenwagen und das Geleise stark beschädigt; letzteres konnte indessen noch am nämlichen Tage wieder fahrbar gemacht werden.

Von den fünf verunglückten Angestellten waren zwei Mitglieder der Unterstützungskasse. Die Hinterlassenen derselben erhielten die ihnen gemäß dem Vertrage mit der schweizerischen Rentenanstalt zukommenden Versicherungssummen und überdieß wurde der Familie des beim Unfalle auf der Station Knonau getödteten Bahnaufsehers, abgesehen von ihren statutengemäßen Bezügen aus der Unterstützungskasse, noch aus der Bahnkasse ein angemessener Beitrag verabfolgt. Den Hinterlassenen eines der andern verunglückten Angestellten, welche der Unterstützungskasse nicht zugetheilt waren, wurde theils aus dieser, theils aus der Bahnkasse eine den Umständen entsprechende Unterstützungssumme ausbezahlt. Ebenso wurde den Hinterlassenen eines zweiten dieser Angestellten ein angemessener Beitrag aus der Bahnkasse gewährt.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a) im Kanton Zürich	.	.	.	.	.	Fr. 4,107,750. —
b) " " Thurgau	.	.	.	.	.	" 905,600. —
c) " " Schaffhausen	.	.	.	.	.	" 400,850. —
d) " " Aargau	.	.	.	.	.	" 784,650. —
e) " " Zug	.	.	.	.	.	" 148,200. —
f) " " Luzern	.	.	.	.	.	" 36,000. —

Fr. 6,383,050. —

2. Für Transportmaterial	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 5,597,291. —
3. " Brennmaterial und Magazinvorräthe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 717,280. —
4. " Transport- und Lagergüter	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 14,744,000. —
5. " Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 1,168,298. —

Total . Fr. 28,609,919. —

Die Affekuranz für die Transportgüter der Dampfschiffunternehmung gegen die Gefahren des Wassertransports und des Eisenbahnfahrmaterials, sowie der per Bahn zu befördernden Güter gegen Hoch u. dgl. beläuft sich, wie im Jahre 1867, auf die Summe von Fr. 325,000.

Die Gesamt-Versicherungssumme der Gebäude übersteigt diejenige des Vorjahres um Fr. 1,976,600, welche Vermehrung hauptsächlich von der Erstellung neuer Bahnhofbauten in Zürich, Schaffhausen und Brugg, von der Vermehrung der Getreideschuppen in Romanshorn und von der Erweiterung einzelner Stationsgebäude herrührt. Die Erhöhung der Versicherungssumme für die Transport- und Lagergüter um 1 Million Franken im Berichtsjahre wurde durch die Einlagerung von Getreide in drei neu erstellten Schuppen des Bahnhofes Romanshorn nothwendig gemacht.

5. Personaletat.

Am Ende des Jahres 1868 bestand das Personal aus folgenden Beamteten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.			Uebertrag	19
Sekretariat, Registratur und Kanzlei	15	Bahnhofsvorstände und Gehülfen	12	
Hauptkassier und Gehülfen	3	Stationsvorstände und Gehülfen	67	
Revisor und Gehülfen	6	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	32	
Betriebskontroleur und Gehülfen	31	Vorstände der Lagerhäuser und Gütererpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger etc.	120	
Chef des Tarifsbureau und Gehülfen	4	Telegraphisten	7	
Materialverwaltung	9	Portiers, Abwarte und Nachtwächter	37	
Abwarte der Zentralbureau und der Material- verwaltung	5	Gepäckträger	20	
	73	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	487	
		Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukt- teure und Bremser	126	
		Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	69	
		Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	8	
		Billetdrucker	2	
	413		1,006	
II. Bahnunterhaltung.				
Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt	2			
Bureau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	14			
Bau- und Werkführer	4			
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	15			
Weichen- und Bahnwärter	378			
	413			
III. Expeditions- und Fahrdienst.				
1. Abtheilung.			2. Abtheilung.	
Betriebschef	1	Maschinenmeister	1	
Betriebsinspektor	1	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	15	
Inspektor für den Gütertransport	1	Oberwerkführer und Werkführer	4	
Telegrapheninspektor	1	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	45	
Bureau des Betriebschef	2	Lokomotivheizer	44	
Bureau des Betriebsinspektors und der Wagen- kontrole	13	Lokomotivputzer, Wagenreiniger, Kohlenverlader	69	
	19		178	

Total: **1,670** (gegen 1,699 im Vorjahre); somit kommen auf einen Kilometer Bahnlänge, inklusive Zürich-Zug-Luzerner- und Bülach-Regensbergerbahn, 6.4 Angestellte.

Die Zahl der „Arbeiter für Güterverladung“ hat sich in Folge der am Schlusse des Berichtsjahres eingetretenen Reduktion des Arbeiterbestandes im Bahnhofe Romanshorn um 64 vermindert. Dagegen ist eine etwelche Vermehrung des Personales für die allgemeine Verwaltung, für den Büreaudienst in den Lagerhäusern und auf den Stationen, sowie für den Lokomotivdienst eingetreten.

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Heizer	10
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister	7	Matrosen	18
Kapitäne und Schiffsführer	6	Hülfsmatrosen, Schiffsjungen, Güter- und Kohlen-	
Steuermänner und Schleppschiffsführer	9	verlader	20
Maschinisten	5		

Zusammen **76** Angestellte (wie im Vorjahre).

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter **271** (im Vorjahre 204).

Die Vermehrung der Zahl dieser Arbeiter um 67 ist hauptsächlich durch den der Werkstätte übertragenen Neubau von Materialtransportwagen und Lokomotiven veranlaßt worden.

D. Kaufhaus Zürich.

Chef	1	Schaffner, resp. Magazinier und Gehülfe	2
Expedienten	5	Arbeiter für Güterverladung	10

Zusammen **18** Angestellte (wie im Vorjahre).

E. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhof Zürich für den Verkehr nach der Levante und Italien	1	Chef der Agentur im Bahnhofe Waldshut	1
Gehülfen	2	Gehülfen	2

Zusammen **6** Angestellte (wie im Vorjahre).

Einschließlich der Dampfschiffunternehmung und der Werkstätte, sowie des Kaufhauses Zürich und der beiden Eisenbahnagenturen ist am Schlusse des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahngesellschaft beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter auf **2,041** gestiegen, gegenüber 2,003 im Vorjahre.

6. Unterstützung- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1867 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 251,380. 35
Im Jahre 1868 kamen an Einnahmen hinzu:	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 31,796. 86
Kapitalzinsen, Bußen und Geschenke	" 14,087. 26
	<hr/>
	" 45,884. 12
Gesamteinnahme	Fr. 297,264. 47
Die Ausgaben bestehen in:	
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt	Fr. 19,193. 49
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene	
Angestellte	" 1,671. 51
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten	" 2,633. 77
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge	" 6,562. 21
Verschiedenes	" 84. 10
	<hr/>
	" 30,145. 08
Bestand am 31. Dezember 1868	Fr. 267,119. 39

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,177 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Der schweizerischen Rentenanstalt, bei welcher die sämtlichen Mitglieder dieser Kasse auf's Ableben versichert sind, wurde für das Jahr 1868, wie die Ausgaben nachweisen, eine Prämie von Fr. 19,193. 49 entrichtet, während jene Anstalt im Berichtsjahre in 16 Todesfällen auf Grund der betreffenden Policen eine Versicherungssumme von Fr. 8,687 auszahlte.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1867 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 17,946. 60
Im Jahre 1868 kamen an Einnahmen (Zinsen, Beiträge und Bußen) hinzu	" 18,131. 35
Gesamteinnahme	Fr. 36,077. 95
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen zc. ziehen sich davon ab mit	" 18,161. 59
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 17,916. 36

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 819.

V. Bahnbau.

1. Bau der neuen Linie Romanshorn-Rorschach.

a. Expropriation. Mit Ausnahme von wenigen Fällen, welche noch vor der eidgenössischen Schatzungskommission, beziehungsweise dem Bundesgerichte schweben, ist die Expropriation in allen Gemeinden vollständig durchgeführt.

b. Unterbau. Nachdem der von uns für die Bahnlinie in der Gemarkung Steinach vorgelegte Tracéplan unter dem 22/28. Februar des Berichtsjahres endlich die hoheitliche Genehmigung erhalten hatte, wurden sofort die nöthigen Vorbereitungen für die Ausschreibung der Bauarbeiten im I. und II. Arbeitsloose, umfassend die Strecke von Romanshorn bis zum Ziegelhose bei Horn, getroffen. Die inzwischen vorgenommenen Terrainuntersuchungen ließen einige Abänderungen an den Kunstbauten, wie sie früher projektirt gewesen, als nothwendig erscheinen. Nach erfolgter Genehmigung dieser Modifikationen wurden sodann die Arbeiten in den genannten Baulosen unter dem 15. April 1868 ausgeschrieben und am 20. Mai auf dem Submissionswege an die Herren Bauunternehmer Scheffknecht und Comp. zu einem Abgebot von 6 % der auf Fr. 106,205 berechneten Voranschlagskosten für das I. und zu einem Abgebot von 11 % der Fr. 170,034 betragenden Voranschlagskosten für das II. Arbeitsloos übergeben in der Meinung, daß der Unterbau in beiden Arbeitslosen bis zum 1. Mai 1869 im Noth und bis zum 15. Juni 1869 vollständig zu vollenden sei. Wenn es auch im vergangenen Sommer den Anschein hatte, als könnten die Kunstbauten in Folge des ungewöhnlich früh eingetretenen hohen Wasserstandes des Bodensees unverhältnißmäßig lange verzögert und namentlich die Foundationen der drei größern Brücken über die Salmfacher-, die Lurburger- und die Arboner-Nach im Berichtsjahre nicht vollendet werden, so ist es durch das energische Eingreifen unserer Bauleitung dennoch gelungen, diese Arbeiten im Laufe des Spätjahres noch bis zu dem in Aussicht genommenen Punkte zu fördern. Die überaus günstige Witterung der Wintermonate erleichterte sodann den Fortgang der Arbeiten der Art, daß die Aufstellung der Eisenträger auf den bereits vollendeten Widerlagern der Brücken nächstens wird erfolgen können. Die vier größern eisernen Brücken von 30 — 60 Fuß lichter Weite für die Salmfacher-, die Arboner-, die Steinacher- und die Gold-Nach werden von den Herren Gebrüder Bendiger in Pforzheim geliefert und an ihren Bestimmungsorten aufgestellt. Für die zwei Eisenbahnbrücken von je 25 Fuß Lichtweite über die Lurburger-Nach und über eine Durchfahrt im Seedamme zu Rorschach, sowie für eine Straßenbrücke über den Einschnitt bei Arbon von zusammen 67 Fuß Lichtweite in drei Oeffnungen waren wir bereits im Besitze der nöthigen Eisenbalken, und es werden daher diese drei Brücken in unserer eigenen Bauwerkstätte montirt und auch von unserm Personale aufgestellt. Ebenso werden fünf kleinere Brücken in unserer Werkstätte hergestellt, weil wir unter unsern Vorräthen verschiedene für dieselben verwendbare Eisenbestandtheile besitzen. Auch die Erdbauarbeiten gehen nebst der Rohplanie ihrer Vollendung entgegen, und es sind die Bauunternehmer bereits mit der ersten Einkiesung des Bahnkoffers beschäftigt. Die zweite Einkiesung, welche nach Vollendung der Schienenlage zu erfolgen hat, gedenken wir unter Benützung der Lokomotive mit Material aus unsern Kiesgruben in Regie ausführen zu lassen.

Da das Tracé in der Gemarkung Rorschach erst am 10. September 1868 endgültig festgestellt wurde, so durfte in Anbetracht, daß der größte Theil der Stützmauer und der übrigen Kunstbauten dieser Bahnstrecke im Seegebiete und theilweise unter Wasser ausgeführt werden muß, mit der Einleitung zum Beginne der Bauarbeiten nicht gezögert werden. Es wurde daher das III., vom Ziegelhose bei Horn bis zum Bahnhofe Rorschach reichende Arbeitsloos in zwei Abtheilungen getheilt und aus der Erweiterung des Quais hinter dem Kaufhause mit den zugehörigen Wasserdurchlässen eine dritte Abtheilung gebildet. Die Vorarbeiten für die zweite und dritte Abtheilung (Bahndamm im Seegebiete unterhalb Rorschach und Quai-erweiterung hinter dem Kaufhause bei der Hafenstation) wurden mit aller Energie vorgenommen und so rasch zu Ende geführt, daß die Ausschreibung dieser Bauten schon am 19. September erfolgen konnte.

Die Arbeiten wurden sodann bereits am 5. Oktober auf dem Konkurrenzwege den Herren Bauunternehmern Bernardsgrütter und Stegmeier in Norschach zum Abgebot von 15 % des Fr. 135,299 betragenden Voranschlages übertragen und als Vollendungstermin für die dritte Abtheilung der 1. März und für die zweite Abtheilung der 1. Mai 1869 festgesetzt. Die abnormen Regengüsse, welche gegen Ende Septembers im Alpengebiete niederfielen und die bekannten Ueberschwemmungen im Rheinthale zur Folge hatten, veranlaßten ein derartiges Steigen des Wasserpiegels des Bodensees, daß die Bauarbeiten im Seegebiete an mehreren Stellen gar nicht an Hand genommen werden konnten und da, wo sie schon begonnen waren, wieder eingestellt werden mußten. In Folge dessen wird die Vollendung der Schutzmauer an dem zu erweiternden Quai um nahezu zwei Monate über den festgesetzten Termin hinaus verzögert, dadurch aber die rechtzeitige Vollendung der Bahn nicht gefährdet werden. An den Bauten der zweiten Abtheilung des III. Looses konnte dagegen trotz des abnorm hohen Wasserstandes ungehindert fortgearbeitet werden. Die Bauunternehmer schienen indessen die Arbeiten nicht in dem Maße fördern zu können, wie es nothwendig war, um die Ausführung derselben mit dem Steigen des Wasserstandes gleichen Schritt halten zu lassen. Sie wurden daher rechtzeitig auf diese Gefahr aufmerksam gemacht, und die Bauleitung richtete an sie die zur Sicherung des gehörigen Fortganges der Bauarbeiten erforderlichen Ansinnen. Da sie diesen Begehren nicht entsprechen konnten, der Bahnkörper aber vor dem Eintritt des hohen Sommerwasserstandes vollendet sein mußte, wenn die Bahn mit Beginn des nächsten Winterfahrtenplanes dem Betriebe übergeben werden sollte, so wurden die Bauunternehmer veranlaßt, einen Theil der Arbeiten dem Uebernehmer der ersten Abtheilung des III. Looses zu übertragen. — Unmittelbar nach der Einleitung der Bauten in der zweiten und dritten Abtheilung des III. Looses wurden auch die Vorarbeiten für die erste Abtheilung dieses Arbeitslooses in Angriff genommen. Genauere Untersuchungen dieser Strecke und die Wünschbarkeit, die Oberfläche des Bahndammes im Seegebiete auf St. gallischem Grund und Boden des Wellenschlages wegen zwei Fuß höher als Quai und Hafenstation Norschach zu halten, haben es als zweckmäßig erscheinen lassen, die Linie zwischen der Station Horn und dem Bahndamme im Seegebiete mehr bergwärts zu rücken. Es wird dadurch auch eine höhere Durchflußöffnung für einen Mühlenkanal, welchen die Bahn zu überschreiten hat, sowie für die Goldachbrücke und überdieß die Reduktion der Gesamt-Erdbarbeiten für den Bahndamm auf ein thunlichst kleines Maß ermöglicht. Die Ausschreibung der Bauten der ersten Abtheilung des III. Arbeitslooses erfolgte sodann am 2. November 1868, und es wurden dieselben unter dem 16. gl. Mts. auf dem Submissionswege dem Herrn Casanova in Außer-Rodl zu dem Abgebote von 11 % des Fr. 55,368 betragenden Kostenvoranschlages in der Meinung übertragen, daß die Arbeiten auf den nämlichen Termin, wie diejenigen des I. und II. Looses, vollendet werden sollen. — Die Herstellung neuer und die Verlegung schon bestehender Dohlen in Norschach, die Versetzung der Abschlußmauern der für das Nordostbahngeleise expropriirten Gartentheile auf die neuen Grenzen, der Abbruch derjenigen Abtheilung des Kornhauses in Norschach, die sich über dem genannten Geleise befindet, und der provisorische Abschluß des noch für einige Zeit stehen bleibenden Theiles des Kaufhauses an der Seite des Durchbruches wurden in Regie ausgeführt, weil sich diese Arbeiten der Natur der Sache nach nicht wohl verakkordiren ließen.

c. Oberbau. Der niedrige Stand der Eisenpreise in der ersten Hälfte des Berichtsjahres ließ es als zweckmäßig erscheinen, die Lieferung der erforderlichen Oberbaumaterialien an Schienen, Unterlagsplatten, Hafennägeln, Lasken und Laskenbolzen schon am 14. April auszuschreiben. Nach Eingang ziemlich zahlreicher Lieferungsanfragen wurden mit den Mindestfordernden zu sehr mäßigen Preisen Verträge abgeschlossen, gemäß welchen diese Oberbaumaterialien, für deren Güte und Dauerhaftigkeit die Lieferanten eine dreijährige Garantie übernommen haben, partienweise vom 1. Mai bis 30. Juni d. J. zu unserer Verfügung gestellt werden müssen. Was die eichenen Unterlagschwellen und Bahnhofshölzer betrifft, so befinden wir uns in der günstigen Lage, die Lieferung derselben nie öffentlich ausschreiben zu müssen, weil uns stets unter der Hand eine genügende Anzahl sehr günstiger Offerten zukommt und wir daher fortwährend im Falle sind, unsern Bedarf sowohl für den Unterhalt unseres Bahnnetzes, als auch für die Erweiterung desselben durch Neubauten allmählig

und deshalb zu um so billigeren Preisen decken zu können. Da das Nordostbahngleise auf dem Hafenplatze und längs des Einsteigetrottoirs der Hafenstation in Rorschach versenkt anzulegen ist und neben und zwischen den Schienen des Geleises ein Steinpflaster hergestellt werden muß, so haben wir für dieses Geleisestück von zirka 800 Fuß Länge die Verwendung eiserner Querschwellen in Aussicht genommen, weil eichene unter dem Steinpflaster in der Kiesauffüllung frühzeitig zu Grunde gehen und deshalb schon in wenigen Jahren Auswechselungen nothwendig werden würden. Für die Barrieren und die übrigen Ausstattungen der Bahn gedenken wir ausgenützte Eisenbahnschienen und sonstige in unserem Baumagazine vorhandene Eisentheile zu verwenden. Neben der fast unverwüsthlichen Dauer einer dertart konstruirten Bahnausstattung erreichen wir damit den weitem Vortheil, die abgängigen Materialien, welche bei den gegenwärtig niedrigen Eisenpreisen nicht günstig zu verwerthen sind, zweckmäßig verwenden zu können.

d. **Hochbau.** Die sämtlichen Pläne und Voranschläge für die Hochbauten auf den Stationen und an der Linie von Romanshorn nach Rorschach sind im Laufe der ersten Hälfte des Berichtsjahres bearbeitet worden. In Folge dessen konnten diese auf Fr. 92,744 angeschlagenen Bauten schon mit 30. Juli ausgeschrieben und theils unter dem 21. August, theils unter dem 3. September auf Grundlage ganz günstiger Offerten an verschiedene Unternehmer verakkordirt werden. Als Vollendungstermin wurde der 1. Oktober 1869 festgesetzt.

e. **Technisches Personal.** Die spezielle Bauleitung auf dieser neuen Linie besorgt unter Oberleitung des Bahnbetriebs-Ingenieurs ein Sektionsingenieur, der zugleich als Bauführer einer Hauptabtheilung der Seedammbauten fungirt, und welchem zwei Bauführer für Ueberwachung der übrigen Kunstbauten, sowie der Erdarbeiten und ein solcher für Beaufsichtigung der Hochbauten beigegeben sind.

f. **Vollendung der Bahn.** Der dormalige Stand der Bauarbeiten auf der Bahnlinie Romanshorn-Rorschach berechtigt zu der sichern Annahme, daß diese Linie auf den Anfang des Winterfahrtenplanes 1869/70 (15. Oktober 1869) dem Betriebe wird übergeben werden können.

2. Ausbau der alten Linien.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich hat uns auch im Berichtsjahre vielfach beschäftigt.

Ungeachtet der in unserm letzten Berichte erwähnten unworhergesehenen Ereignisse und Verumständungen, welche auf den Fortgang der Bauarbeiten nachtheilig einwirkten, und trotz der im verflossenen Sommer eingetretenen mehrwöchentlichen Erkrankung unseres Architekten, sowie verschiedener anderweitigen Schwierigkeiten, welche bei den mancherlei auf einen derartigen Bau einwirkenden Faktoren vorkommen können, sind die Arbeiten mit dem Schlusse des abgelaufenen dritten Baujahres gleichwohl nahezu so weit gediehen, als wir es in Aussicht genommen hatten. Wir heben dabei mit besonderer Befriedigung hervor, daß auch im verflossenen Jahre durch die während des Bahnbetriebes ausgeführten Bauarbeiten kein Unglücksfall veranlaßt worden ist.

Nach der im Berichtsjahre erfolgten Beendigung der Eindeckungsarbeiten der zirka 80,000 Quadratfuß umfassenden Einsteighalle wurde sofort mit dem Auftragen der beiden letzten noch fehlenden Anstriche des Hallendaches begonnen und nach Herstellung der erforderlichen Gerüstungen die Gips- und Malerarbeit im Innern der Einsteighalle und der Ausgangshalle gegen die Limmat, sowie das Einsetzen der Hallenfenster und deren Verglasung zur Ausführung gebracht. Für die letztere Arbeit wurde gegossenes Rohglas von 2''' Dicke aus der Stollbergerhütte verwendet.

Die westliche, schmiedeiserne Abflußwand der Einsteighalle, deren Konstruktion mit ganz besondern Schwierigkeiten verbunden ist, rückt ihrer Vollendung entgegen.

Die Gasbeleuchtung der Einsteighalle und der Ausgangshalle gegen die Limmat wird durch 9 von der Dachkonstruktion ausgehende, über dem Mitteltrottoir angebrachte, nach besonderer Zeichnung angefertigte Hänglüster, deren jeder aus 5 zylindrischen Laternen mit je 4 einzeln abschließbaren Flammen besteht, sowie durch 47 weitere Laternen von gleicher

Konstruktion, wie diejenigen der Hänglüfter, die an den Umfassungsmauern der Einsteighalle vertheilt angebracht sind, bewerkstelligt. Die daherigen Einrichtungen dürften auf Anfang Mai nächsthin zum Gebrauche vollendet sein. Die Lieferung der Beleuchtungsapparate wurde auf dem Konkurrenzwege dem Etablissement von L. A. Niedinger in Augsburg übertragen, die Anschaffung und das Legen der erforderlichen Röhrenleitungen dagegen in Regie ausgeführt.

Mit Ausnahme des definitiven Trottoirbelages in der Einsteighalle und der Ausgangshalle gegen die Linmat, dessen Herstellung vor Vollendung der Gasleitungen und der gänzlichen Beseitigung der Gerüstungen als unthunlich erschien, kann nunmehr der Bau jener Hallen, dieses schwierigsten Theiles der ganzen Bahnhofsbau, als im Großen und Ganzen vollendet betrachtet werden.

Aber auch die Herstellung der übrigen Gebäudetheile ist möglichst gefördert worden. Wenn bei Abfassung unsers letztjährigen Berichtes der zwischen den beiden Eckbauten gegen die Bahnhofstraße gelegene, 280' lange Gebäudetheil mit der Hauptfronte des Aufnahmsgebäudes und dem 64' hohen Mittelbau sich namentlich in Folge der Choleraepidemie, von welcher Zürich im Jahre 1867 heimgesucht worden war, noch größtentheils im Rückstande befand, so ist nun dieser wichtige und umfängliche Bestandtheil des Aufnahmsgebäudes während des Berichtsjahres unter Dach gebracht worden. Die Ausführung der zwischen diesem Längsflügel und der Einsteighalle befindlichen Wartsäule und Restaurationslokale u. s. w. ist bereits so weit vorgeschritten, daß die gegenwärtig noch in der Ausführung begriffenen Vorrichtungen zur Eindeckung derselben demnächst werden angebracht werden können. Die für den innern Ausbau des Aufnahmsgebäudes anzufertigenden Zeichnungen sind nahezu vollendet, so daß die betreffenden Arbeiten nächstens zur Ausschreibung werden gelangen können.

Wie viele Detailarbeiten eine derartige umfängliche und komplizierte Baute mit fast durchweg außergewöhnlichen Verhältnissen veranlaßt, wenn dieselbe in solider und architektonisch befriedigender Weise durchgeführt werden soll, und wie mancherlei Zwischenfälle eintreten können, welche auf den Fortgang des Werkes störend einwirken, ist unschwer einzusehen. Wenn die Bauarbeiten dessemungeachtet bis auf den Punkt gefördert werden konnten, auf welchem sie sich gegenwärtig befinden, so dürfte, wie uns scheinen will, die Bauleitung keinem begründeten Tadel ausgesetzt sein. Es ist auch alle Aussicht vorhanden, daß der von Anfang an für die Bahnhofsbau auf Ende des Jahres 1869 in Aussicht genommene Vollendungstermin trotz der verschiedenen, während der Bauzeit eingetretenen hemmenden Verumständen nicht erheblich überschritten werden wird.

Nachdem die Fundationsarbeiten für das neue Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Schaffhausen im November 1867 wegen starken Frostes hatten eingestellt werden müssen, konnten dieselben Mitte Februars 1868 wieder aufgenommen und im Monate Mai zu Ende gebracht werden.

Die Pläne und Voranschläge für das Aufnahmsgebäude selbst waren schon im Jahre 1867 angefertigt worden, und es konnte deshalb nach erfolgter Ausschreibung die Lieferung der eisernen Einsteighalle, die Maurer-, Steinmeh- und Verputzarbeit und die Zimmer- und Schmiedarbeit schon mit Beginn des Berichtsjahres an verschiedene Bauunternehmer veraffordirt werden. Diese Arbeiten wurden während des Sommers so rasch gefördert, daß das Gebäude mit Ende Oktobers bereits unter Dach gebracht war. Im westlichen Stirnflügel des Aufnahmsgebäudes wurden die Bureaux der Bahnhofinspektion gänzlich ausgebaut und bezogen, so daß das alte Bureau, an dessen Stelle einige Säulen der Einsteighalle zu stehen kommen, abgebrochen werden konnte.

Mit der Herstellung der Fundamente für die Säulen der Einsteighalle wurde im März begonnen. Die Lieferungsfristen für die Eisentheile der Einsteighalle wurden jedoch von dem Unternehmer nicht eingehalten, so daß mit der Aufstellung und Montirung derselben, statt zu Anfang Septembers, erst gegen Ende Oktobers begonnen werden konnte und die Halle, statt Mitte Oktobers, erst Anfang Februars dieses Jahres fertig aufgestellt war.

Sodann wurde der östlich vom Aufnahmsgebäude situierte Passagierabtritt in Angriff genommen und unter Dach gebracht.

Um den Lagerplatz zwischen der Nordostbahn-Wagenremise und dem Nordostbahn-Güterschuppen längs der hintern Bahnhofstraße besser benützen zu können, wurde der auf diesem Platze stehende hölzerne Schuppen bis an die hintere Bahnhofstraße zurückversetzt, durch Anbringung von Thoren an der Einfriedigung eine Einfahrt auf den Lagerplatz hergestellt und die Güterrampe der Nordostbahn, sowie auch die badische mit einer Auffahrt versehen.

Von den 4 Röhren Quellwasser, welche sich im Eigenthume der beiden beim Bahnhofs Schaffhausen theilhaftigen Verwaltungen befinden, wurde eine Röhre zu einem Brunnen bei den Güterhallen verwendet. In Verbindung mit der dießfälligen Leitung wurde vor diesen Hallen ein Hydrant angebracht, so daß bei einem Brandfalle im Bahnhofs selbst genügendes Wasser zur Verfügung stehen würde. Die 3 übrigen Röhren werden auf dem Bahnhofgebiete an geeigneten Stellen nutzbar gemacht werden.

Endlich wurde nächst dem Rohmaterial-Lagerplatze an der vordern Bahnhofstraße eine neue Brückenwaage von 400 Zentner Tragkraft aufgestellt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Bahnhofsbau in Schaffhausen, wie der sachbezügliche, mit der Regierung und dem Stadtrathe von Schaffhausen abgeschlossene Vertrag es vorschreibt, mit Ende dieses Jahres zu gänzlicher Vollendung gebracht werden wird.

Noch erübrigt uns, daran zu erinnern, daß die großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung die Hälfte der Baukosten des Bahnhofs von Schaffhausen, beziehungsweise, soweit die verschiedenen Gebäude mehr als zur Hälfte für ihre Zwecke in Anspruch genommen werden, eine entsprechend größere Quote zu tragen hat.

Auf dem Bahnhofs Romanshorn wurden auch im Berichtsjahre weitere Schuppen zum Zwecke der Lagerung und der Manipulation des Getreides errichtet und namentlich auch ein gänzlich aus Eisen (größtentheils ausgenutzte Eisenbahnschienen) konstruierter und mit Eisenblech bedeckter Manipulationschuppen von 120 Fuß Länge und 35 Fuß Breite aufgestellt. Sodann wurden in dem aus Fachwerk erbauten Getreideschuppen für den Bahn- und Zolldienst mehrere Bureaux eingerichtet. An der Landungsbrücke nächst dem thurgauischen Lagerhause mußte eine gründliche Reparatur vorgenommen werden. Da nämlich die tannenen Pfähle, auf welchen diese Brücke ruht, nebst dem Gebälke durchaus verfault waren, so wurden dieselben entfernt und durch ein eisernes Gerippe, zu welchem man ebenfalls ausgenutzte Eisenbahnschienen verwendete, ersetzt.

An der Landungsstelle des Trajektschiffes wurde, um das Aus- und Einladen von Wagen bei verschiedenen Wasserständen zu ermöglichen, eine bewegliche Brücke von 50 Fuß Länge, mit 2 Geleisen versehen, in der Weise hergestellt, daß sich dieselbe an ihrem Auflager auf der Landseite um einen horizontalen Zapfen drehen kann, wodurch eine vertikale Bewegung der Brücke erreicht wird, während das vordere Ende derselben auf einem im Wasser stehenden Boock mit verstellbarer Traverse ruht, die je nach dem Wasserstande höher oder niedriger gestellt werden kann und zugleich zur Auflage des Vordertheiles des anlandenden Schiffes dient. Der Boock selbst ist aus Eisen konstruirt, auf starken eichenen, fest in den Grund eingeramnten Pfählen aufgesetzt und mit denselben verschraubt. Die Brücke selbst ist ebenfalls ganz aus Eisen und Stahl hergestellt und kann mittelst Gegengewichten und Wellenböcken leicht gehoben und gesenkt werden. Die Verbindung der Schienen dieser Brücke mit den Schienen des Schiffes wird durch bewegliche Klappen von Gußstahl bewerkstelligt.

Zum Anschlusse an diesen Landungsplatz wurde eine Anzahl neuer Geleise hergestellt und das Bahnhofareal seewärts theils zu diesem Behufe, theils zum Zwecke der Gewinnung eines Kohlenablageplatzes für den Bedarf der Dampfschiffahrt durch Auffüllung erweitert.

Der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes auf dem Bahnhofe in Brugg, der im Spätjahr 1867 bis auf Sockelhöhe vorgeschritten war, wurde im Laufe des Berichtsjahres so weit gefördert, daß das Aufnahmsgebäude gegen Ende Oktobers bezogen werden konnte. Dasselbe ist massiv in Stein ausgeführt und auf sämtlichen Facaden mit Quadern verkleidet. Die Maurer-, Steinmetz- und Zimmerarbeiten, zu denen, soweit thunlich, die Materialien der abgebrochenen Einsteighalle des ehemaligen Aufnahmsgebäudes des Bahnhofes Zürich verwendet wurden, sind namentlich auch deshalb in eigener Regie ausgeführt worden, weil auf dem Bahnhofe Brugg kein Wasser zur Bereitung des Mörtels zur Verfügung stand, vielmehr solches ab der Station Turgi in Fässern mit Dienstzügen bezogen werden mußte. An der Bahnseite des Aufnahmsgebäudes wurde ein bedecktes Einsteigetrottoir angelegt und das nächstliegende Geleise zur Bequemlichkeit der Passagiere, die sich der auf dem zweiten Geleise stehenden Züge bedienen, versenkt angelegt. Der Bahnhof Brugg ist nunmehr gänzlich ausgebaut.

Die Erweiterung des Bahnhofes Aarau durch Auffüllung des Rohmaterial-Bahnhofes wurde im Berichtsjahre so weit fortgeführt, daß der letztere nunmehr bei einer Länge von zirka 900 Fuß und einer Breite von 90 Fuß eine Ausdehnung von ungefähr zwei Zuckarten erhalten hat.

Nachdem es uns auf dem Wege wiederholter Verhandlungen mit der Gasaktiengesellschaft Baden schließlich gelungen war, einen mäßigen Preis für Lieferung von Steinkohlengas zu erzielen, wurde im Bahnhofe Baden die Petroleumbeleuchtung durch Gasbeleuchtung ersetzt. Die sämtlichen dießfalls erforderlichen Arbeiten haben wir in eigener Regie ausführen lassen, da das Legen der Gasröhren zwischen und unter den Bahngeleisen, wenn der Betrieb nicht gestört oder gar gefährdet werden sollte, nur mit der größten Behutsamkeit und Vorsicht bewerkstelligt werden konnte und die Kosten bei direktem Bezuge der Röhren und Beleuchtungsapparate erheblich niedriger zu stehen kamen.

Die Station Kemptthal ermangelte eines geeigneten Wartlokales und es erwies sich auch der dortige Güterraum zeitweise als ungenügend. Es wurde daher neben dem Bureau des Stationsvorstandes ein Wartzimmer eingerichtet und der Güterraum nach der Straßenseite hin, soweit der Dachvorsprung reichte, erweitert und eingeschalt.

Auf Ansuchen der thurgauischen Gemeinde Eschikofen und der umliegenden Ortschaften wurde, nachdem sich dieselben zur Bezahlung der Kosten verpflichtet hatten, an der Ostseite der dortigen Eisenbahnbrücke über die Thur ein Fußsteg von 636 Fuß Länge und 5 Fuß Breite angebracht. Da der Steg auch eine etwelche Bedeutung für den Eisenbahnverkehr hat, so übernahmen wir die zukünftige Unterhaltung desselben.

Veranlaßt durch die bedeutende Vermehrung der Zahl der Telegraphendrähte, die durch den Bahnhof Zürich geführt werden sollten, entschloß sich die eidgenössische Telegraphenverwaltung, von der oberirdischen Drahtleitung, die beständigen Störungen ausgesetzt und bedeutenden Reparaturen unterworfen war, ganz abzugehen und dieselbe durch unterirdische, in gemauerte Kanäle gelegte Telegraphentaue zu ersetzen. Wir benutzten diesen Anlaß, um auch die offenen Bahntelegraphenleitungen in unterirdische umzuwandeln, und schlossen zu diesem Behufe mit der eidgenössischen Telegraphenverwaltung einen Vertrag ab, durch welchen die letztere uns gegen eine Aversalentschädigung das Recht einräumte, in die zur Aufnahme der eidgenössischen Telegraphenkabel bestimmten und auf Kosten der eidgenössischen Verwaltung hergestellten Kanäle auch die für den Bahndienst erforderlichen Telegraphentaue einzulegen. Die sämtlichen Telegraphentaue der Eidgenossenschaft und der Bahnverwaltung wurden sodann vom Obelisk am östlichen Sihlufer hinweg bis zur Langfurrenstraße am westlichen Ende des Bahnhofes, unter dem Sihlbette hindurch in einem aus Zoresseisen und von dort in einem

aus Backsteinen gebildeten Kanäle, 3 bis 4 Fuß tief unter die Bodenoberfläche gelegt und bei der Langfurrenstraße mit den bestehenden offenen Leitungen verbunden.

Im Fernern wurde auf Kosten der eidgenössischen Telegraphenverwaltung längs der Bahn je eine zweite Telegraphenlinie von Zürich bis Aarau und von Zürich bis Winterthur hergestellt und die erstere mit 2, resp. 3, die letztere mit 1, resp. 2 Drähten versehen. Gemäß bestehender Uebung haben wir hiezu die Sockel geliefert und die Verlegung der Leitern, sowie die Befestigung der Stangen in denselben besorgen lassen.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Bestande der Gesellschaftsbehörden ist während des Berichtsjahres eine einzige Veränderung eingetreten. Es wurde nämlich in der ordentlichen Generalversammlung von 1868 an die durch den Hinschied des Herrn Nationalrath Wäffler-Egli von Winterthur vakant gewordene Stelle Herr Landammann Dr. Brentano von Aarau zu einem Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt.

Die Direktion behandelte in 183 Sitzungen 3,754 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 3 Sitzungen 12 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1868 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 15. April 1869.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1868;

II. Baurechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1868;

III. Bilanz auf 31. Dezember 1868

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1868.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,409,064	72				
II. Gepäcktransport	132,377	—				
III. Pferde- und Viehtransport	107,022	48				
IV. Gütertransport	4,273,367	53				
			6,921,831	73		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	95,582	78				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	28,301	19				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	169,141	24				
IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzerner-Bahn	90,000	—				
V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensberger-Bahn	—	—				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	102,417	05				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	221,844	10				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	2,323	10				
IX. Verschiedenes	62,128	71				
			771,738	17		
					7,693,569	90
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1867 . . . . .	.	.	.	.	25,267	09
Summa der Einnahmen . . . . .	.	.	.	.	7,718,836	99

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1868.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
A. Eisenbahnbetrieb.							
I. Zentralverwaltung.							
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung . . . . .		.	.	101,789	51		
2. Reiseauslagen . . . . .		.	.	1,472	65		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bürolokale . . . . .		.	.	6,882	97		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .		.	.	28,644	74		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .		.	.	13,072	07		
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars . . . . .		.	.	529	84		
						152,391	78
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.							
1. Befoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Architekt, Bahnaufscher und Bahnwärter) . . . . .		.	.	500,338	09		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .		.	.	8,806	38		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .		.	.	19,043	18		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .		.	.	26,758	25		
5. " der Kunstbauten . . . . .		.	.	16,113	86		
6. " des Oberbaues	305,413	57					
Hieron ab:							
Für Erneuerung, aus dem Reservefonde bestritten,	221,849	49					
				83,564	08		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren zc. . . . .	.	.		15,356	08		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .	.	.		6,605	11		
9. " der Gebäude . . . . .	.	.		85,451	66		
10. " des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter zc. . . . .	.	.		17,610	26		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	.	.		2,307	29		
						781,954	24
III. Expeditionsdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a) Befoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	184,285	86					
b) Bekleidung derselben	5,576	95					
c) Bureaukosten	16,179	02					
d) Beleuchtung und Heizung der Bureauz	39,797	77					
e) Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars	25,595	28					
				271,434	88		
Uebertrag . . . . .	.	.		271,434	88	934,346	02

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .		.	.	271,434	88	934,346	02
2. Personendienst.							
a) Befoldung und Entschädigung der Einnnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	90,305	86					
b) Bekleidung derselben	2,550	65					
c) Druckkosten	10,509	48					
d) Ersatzeleistungen	101	—	103,466	99			
3. Güterdienst.							
a) Befoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter etc.	701,361	69					
b) Bekleidung derselben	3,503	42					
c) Druckkosten	23,226	43					
d) Ersatzeleistungen	8,157	26					
e) Affekuranz der Güter	18,490	20	754,739	—	1,129,640	87	
IV. Transportdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a) Befoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	14,199	40					
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	4,853	39					
c) Affekuranz der Materialvorräthe	703	45					
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	44,243	05	63,999	29			
2. Kosten des Fahrdienstes.							
a) Befoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	296,576	05					
b) Bekleidung derselben	18,323	42					
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	346,450	71					
d) Del und Schmiere für die Wagen	5,775	52					
e) Beleuchtung und Heizung derselben	9,541	29					
f) Affekuranz der Wagen	3,807	35					
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	6,247	81	686,722	15			
Uebertrag .		.	.	750,721	44	2,063,986	89

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1868.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
Uebertrag .		.	.	750,721	44	2,063,986	89
3. Zugkraftskosten.							
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals		294,859	52				
b) Bekleidung desselben		1,266	05				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung		214	64				
d) Brennmaterial		383,707	71				
e) Schmiermaterial		27,246	22				
f) Fuhrmaterial		11,166	01				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen		12,282	04				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservebeständen		314,399	38				
i) Affekuranz der Lokomotiven		2,489	62				
				1,047,631	19	1,798,352	63
V. Bahntelegographie . . . . .		.	.	.	.	20,543	39
VI. Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	58,624	66
Summa .		.	.	.	.	3,941,507	57
Hier von ab:							
1. Die auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals . . . . .		.	.	105,428	71		
2. Die Entschädigung für die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Büllach-Regensberg . . . . .		.	.	633,223	08	738,651	79
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .		.	.	.	.	3,202,855	78
B. Verzinsung der Anleihen . . . . .		.	.	.	.	1,732,382	87
C. Einlage in den Refervefond (ca 8 1/2 % des Reinertrages)		.	.	.	.	383,633	16
D. Dividende für die Aktien . . . . .		.	.	.	.	2,296,640	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1869 .		.	.	.	.	103,325	18
Total gleich der Einnahme .		.	.	.	.	7,718,836	99

II. Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo der Rechnung vom Jahre 1867	1,292,296	59
Resteinzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 28. Oktober 1867 . .	177,600	—
Summa	1,469,896	59

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen . . . . .	.	.	2,883	—		
Provisionen und Kursvergütungen . . . . .	.	.	—	—
Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentral- verwaltung und des technischen Personals . . . . .	.	.	105,428	71	108,311	71
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	347	88		
Entschädigungen . . . . .	.	.	283,038	50		
Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	4,381	62		
Verschiedenes . . . . .	.	.	—	60	287,768	60
Bahnbau.						
Unterbau.						
Erdarbeiten	71,841	17				
Stützmauern	6,500	—				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	53,442	88				
Wegbauten	119	53				
Uferbauten	68,469	44				
Bettung	4,530	88				
Verschiedenes	219	03				
			205,122	93		
Uebertrag . . . . .	.	.	205,122	93	396,080	31

II. Baurechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .		.	.	205,122	93	396,080	31
Oberbau.							
Schwellen		5,385	83				
Schienen und deren Befestigungsmittel		9,869	87				
Begübergänge		—	—				
Legen des Oberbaues		13,334	04				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger zc. .		10,631	63				
Verschiedenes		—	—	39,221	37		
Bahnhöfe und Stationsplätze.							
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen		822,934	28				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen zc.		6,978	86				
Wasserreservoirs, Vorwärnkessel, Wasserleitungen zc.		929	—				
Hebkränen und Brückenwaagen		596	76				
Technische Einrichtungen der Werkstätten		317	16				
Verschiedenes		—	—	831,756	06	1,076,100	36
Betriebsinventar.							
Lokomotiven und Tender . . . . .		.	.	34,980	—		
Wagen . . . . .		.	.	239,370	09		
Für die Bureau der Hauptverwaltung und Kontrolle . . . . .		.	.	—	—
„ „ Materialverwaltung . . . . .		.	.	—	—
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen . . . . .		.	.	—	—
„ „ „ Werkzeugmaschinen . . . . .		.	.	4,065	89		
„ „ „ Werkzeuge und Requisiten . . . . .		.	.	—	—
„ „ Bahnhofverwaltungen . . . . .		.	.	1,003	98		
Geräthschaften für den Bahndienst . . . . .		.	.	1,559	36		
Dampf- und Schleppboote . . . . .		.	.	102,428	59	383,407	91
Verzinsung des im Baue neuer Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit . . . . .		.	.	.	.	6,985	38
Total der Ausgaben .		.	.	.	.	1,862,573	96

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rechnungs-Abschluß.				
Summa der Einnahmen . . . . .	.	.	1,469,896	59
Summa der Ausgaben	1,862,573	96		
Hiezu kommt:				
Die vierte Zuspäßeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1868	42,779	20	1,905,353	16
Passiv-Saldo auf neue Rechnung .	.	.	435,456	57

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Stammnetz der Nordostbahn.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung	57,780,769	59				
Nettobetrag der Bauausgaben im Jahre 1868 laut vorstehender Rechnung	1,862,573	96	59,643,343	55		
II. Beteiligigung bei andern Bahnunternehmen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich=Zug=Luzern.						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach=Regensberg.						
1. Betrag der von der Nordostbahn bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	757,333	82				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	42,779	20	800,113	02	67,243,456	57
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa	651,022	53				
2. Portefeuille	860,532	05				
3. Werthpapiere	1,158,999	75				
4. Liegenschaften-Konto	386,757	38				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	872,673	98				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	387,742	65				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren	488,796	76	4,806,525	10		
b. Passiva.						
1. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn	Fr. 2,500,000. —					
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 249,593. 76					
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg	" 60,463. 78					
	2,810,057	54				
2. Aktiofaldi von Spezialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn	Fr. 103,325. 18					
b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 6,016. 23					
c. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach-Regensberg	" — —					
d. der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 804,490. 55					
	913,831	96				
3. Noch nicht zurückbezahlter Betrag des 3% Anleihe von Fr. 817,950	165,200	—				
4. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	1,352,892	17	5,241,981	67		
Passiv=Saldo . . . . .	.	.	.	.	435,456	57
					66,808,000	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.				
A. Aktienkapital			28,708,000	—
B. Obligationen:				
1. mit einem Zinsfuße von 4 %:				
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 Fr. 7,100,000. —				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862 „ 5,000,000. —				
	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½ %:				
a. Anleihen vom 1. Februar 1859 Fr. 3,000,000. —				
b. Anleihen vom 3. November 1863 „ 5,000,000. —				
c. Anleihen vom 26. September 1865 „ 3,000,000. —				
d. Anleihen vom 28. Oktober 1867 „ 5,000,000. —				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (konvertirtes ehem. 5% Anleihen) „ 10,000,000. —				
	26,000,000	—	38,100,000	—
			66,808,000	—

IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn auf 31. Dezember 1868.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1867	2,338,216	33
Einnahme im Jahre 1868:		
Ca 8½ % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1868	383,633	16
Summa .	2,721,849	49
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	221,849	49
Saldo auf neue Rechnung	2,500,000	—
Summa .	2,721,849	49

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

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

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

Bezeichnung der Lokomotiven	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte					
			mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	mit Materialtransport	im Vorpandienst	leer
			Kilometer					
Fahrdienst.								
A. Schnellzugs-Lokomotiven	10	2,263	121,710	291,139	—	395	—	888
B. Personenzugs-Lokomotiven	18	4,122	118,086	382,342	—	2,833	30,936	64,976
C. Güterzugs-Lokomotiven	19	3,686	—	—	531,928	898	—	3,097
D. Lokomotiven der Bülach-Regensbergerbahn .	3	732	—	63,236	—	—	—	24
Total 1868 .	50	10,803	239,796	736,717	531,928	4,126	30,936	68,985
Im Vorjahre (1867) .	50	9,985	264,994	662,566	493,756	11,439	27,824	63,605
Rangirdienst.								
D. Lokomotiven für den Rangirdienst in Zürich	2	—	—	—	—	2,708	—	121,257
Im Vorjahre (1867) .	5	—	—	—	—	3,667	—	124,080

b. Unterhaltungs-

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial				Schmier- und (Öl)	
	Verbrauch		Kosten		Verbrauch	
	im Ganzen	per Lok.-Kilometer	im Ganzen	per Lok.-Kilometer	im Ganzen	per Lok.-Kilometer
	Pfund	Pfund	Franken	Centimes	Pfund	Pfund
Fahrdienst.						
A. Schnellzugs-Lokomotiven	5,452,500	13.1604	76,996.83	18.5923	15,250	0.0368
B. Personenzugs-Lokomotiven	8,895,460	14.8460	125,616.17	20.9649	21,240	0.0354
C. Güterzugs-Lokomotiven	11,184,900	20.8704	157,946.23	29.4718	20,795	0.0388
D. Lokom. der Bülach-Regensbergerbahn	560,760	8.8644	7,918.97	12.5181	1,816	0.0287
Total 1868 .	26,093,620	16.1822	368,478.20	22.8515	59,101	0.0367
Im Vorjahre (1867) .	23,391,230	15.3467	345,578.59	22.6730	53,561	0.0351
Rangirdienst.						
D. Lokomotiven f. d. Rangirdienst in Zürich	1,078,460	—	15,229.51	—	4,063	—
Im Vorjahre (1867) .	1,232,190	—	18,204.40	—	3,942	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke			Anzahl der zurückgelegten Lok.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der				Beförderte Wagenschafen-Kilometer
im täglichen Gesamtdurchschnitt	Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive			Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge	Züge der Büsch- Regensberger Linie	
	Sommer- dienst	Winter- dienst						
	Kilometer								Wagenschafen
1,131.5	211.1	175.2	414,132	18.48	22.64	—	—	8,870,860
1,637.1	219.0	196.2	599,173	16.68	20.34	—	—	11,755,156
1,464.3	181.0	184.2	535,923	—	—	44.80	—	24,010,684
172.8	95.7	80.9	63,260	—	—	—	10.24	647,568
4,405.7	194.0	177.3	1,612,488	—	28.08		—	45,284,268
4,175.8	191.5	161.8	1,524,184	—	27.11		—	41,315,380
338.7	—	—	—	—	—	—	—	54,148
350.0	—	—	—	—	—	—	—	73,341

Kosten.

Brennmaterial und Talg)		Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inkluf. der Provisionszuschläge)		Gesamtkosten für Brenn-, Schmier- und Brennmaterial, sowie für Reparaturen		
Kosten						
im Ganzen	per Lok.-Kilometer	im Ganzen	per Lok.-Kilometer	im Ganzen	per Lok.-Kilometer	per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
8,658.95	2.0900	49,180.11	11.8754	134,835.89	32.5586	1.5191
12,060.07	2.0128	87,792.75	14.6523	225,468.99	37.6300	1.6067
11,807.40	2.2082	145,060.45	27.0674	314,814.08	58.7424	1.3111
1,026.69	1.6230	4,269.46	6.7490	13,215.12	20.8901	2.0407
33,553.11	2.0808	286,302.77	17.7553	688,334.08	42.6877	1.5200
32,303.72	2.1194	187,272.11	12.2867	565,154.42	37.0791	1.3679
2,043.50	—	28,096.61	—	45,369.62	für jeden Tag Fr. 123.96	
1,882.05	—	10,542.93	—	29,629.38	" " " "	81.18

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. Stand und

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Achsen-Kilometer wurden durchlaufen			
	achträdrige	vierrädrige		im Einzelnen			im Ganzen	auf der Nordostbahn in Schnellzügen, Personen- und gemischten Zügen	auf fremden Bahnen	im Ganzen	von fremden Wagen auf der Nordostbahn
				I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse					
			Stück								
1868	71	134	552	668	3,004	5,188	8,860	10,688,030	1,794,528	12,482,558	2,127,761
1867	71	129	542	488	2,892	5,444	8,824	10,434,815	1,222,809	11,657,624	1,350,987

b. Unterhaltungs-

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des			
	im Ganzen (inkl. Zuschläge)	per Achsen= Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn
				Schmiere	Öl	Total	
Franken	Centimes	Pfund	Franken				
1868	142,264.50	1.140	5.091	—	2,845	2,845	2,247.14
1867	96,688.24	0.829	4.378	—	2,552	2,552	2,282.00

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Kilometer	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Von den vorhandenen Eisplätzen wurden durch- schnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (erfüllte Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 1.5 Zentner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				
			im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer		
	Zentner = Kilometer					in Prozenten	Franken
22,613	91,495,930	827,832,242	919,328,172	3,482,303	71.733	29.29	2,409,064.72
21,508	82,244,871	763,461,461	845,706,332	3,203,433	71.756	29.05	2,208,631.81

Kosten.

Schmiermaterials		P u g e n			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetriffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Pußwolle	Seife		
Loth	Centimes	Pfund		Franken	Centimes
0.00710	0.01761	698	423	8,339.30	0.06507
0.00693	0.01936	580	10	8,689.36	0.07373

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. Stand und

Betriebsjahr	Anzahl						Tragkraft der sämtlichen Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt					
	Gepäck- wagen		Güter- wagen		Totalzahl					auf der Nordostbahn			auf fremden Bahnen		
	achtfüßige	vierrüßige	achtfüßige	vierrüßige	der Wagen	der Achsen				von den Gepäck- Wagen	im Gesamten	von den Gepäck- Wagen	im Gesamten	von den Güter- Wagen	im Gesamten
Zentner															
1868	22	18	6	947	993	2,042	199,720	53.73	100	4,233,764	15,108,841	19,342,605	512,707	11,898,269	12,410,976
1867	22	12	6	789	829	1,714	158,520	53.00	100	4,411,391	14,753,215	19,164,606	388,964	9,051,676	9,440,640

b. Unterhaltungs-

Betriebs- jahr	Reparaturkosten			Kosten des	
	im Ganzen (inkl. Zuschläge)	per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahmen	Schmiere	Öl
				Pfund	
	Franken	Centimes			
1868	204,186.21	0.643	4.525	—	7,199.5
1867	164,863.47	0.578	4.138	—	6,398

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter = Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				Leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen= Kilo= meter				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Zentner - Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
11,936,712	15,550	922,372,899	1,688,697,691	2,611,070,590	9,890,419	83.621	32.75	10,826,832	20,452,485	4,512,767.01
9,366,765	16,646	716,565,908	1,526,840,504	2,243,406,412	8,497,752	78.832	28.49	14,222,673	14,308,698	3,991,078.52

Kosten.

Schmiermaterials			R u b e n	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
	Schmiere	Ausgaben		
Franken	Loth	Centimes	Franken	Centimes
5,686.18	0.00708	0.01748	746.30	0.00229
5,721.10	0.00693	0.01936	449.51	0.00152