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: 09.12.2025

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

Sechszehnter Heschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

ben 30. April 1869

ftattfindende

generalversammlung der Aktionäre.



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

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

Betreffend ben Bau ber Eisenbahnlinie Romanshorn-Rorschach befreuen wir uns, im Anschlusse an unsern lettjährigen Bericht mittheilen zu können, dag nunmehr auch das Bahntrace in der Gemarkung Rorichach nach bemjenigen Plane, welchen wir ber h. Regierung bes Kantons St. Gallen unter bem 18. Mai 1867 vorgelegt haben, genehmigt worden ift, indem die genannte Regierung in Folge einer längeren Korrespondenz und wiederholter konferenzieller Berhandlungen unter dem 10. September 1868 die Einmündung der von Romanshorn nach Rorschach führenden Abtheilung der schweizerischen Nordostbahn über den neuen Quai, den Korn= und Kaufhausplat bis zu ihrem Anschlusse an bas Schienennetz ber Vereinigten Schweizerbahnen im Bahnhofe bei St. Scholaftika (die sogenannte "untere Linie") unter ben burch bie vorgängigen Verhandlungen vereinbarten Bedingungen bewilligt hat. Zugleich wurde bestimmt, dag von ber St. gallisch-thurgauischen Grenze bei horn bis zur Kreuzung ber Staatsftrage bei St. Scholaftika sechs Ueberfahrten und sieben Uebergange über die Bahn herzustellen und daß, wenn weitere Uebergange oder Ueberfahrten für zur Zeit icon bestehende Stragen ober öffentliche Bege vom Standpunkte bes Staates ober ber politischen Gemeinde nothwendig werben follten, die Nordoftbahngesellschaft auf Berlangen bes Regierungsrathes die Anlage berselben über ihren Bahnkörper auszuführen hätte, während hinwieder, wenn es sich um Uebergänge oder Ueberfahrten, welche in Folge der Anlage neuer Straffen erstellt werden muffen, handeln wurde, 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 %000 erhalten wird. Nachdem sobann auch noch eine nachträglich nothwendig gewordene Modifikation bes Trace's von Horn bis zur St. gallischen Grenze, sowie ber Bauftelle ber Golbachbrude bie Sanktion ber h. Regierung von Thurgau erhalten hatte, war endlich das Bahntrace der gangen Linie festgestellt und wurde schließlich auch noch die Genehmigung ber Plane für die Baffer: und Straffenübergänge auf St. gallischem Gebiete ausgewirft.

Es wurde dann noch über die successive Räumung des zum Abbruche gelangenden Kaufhauses in Rorschach, dessen Lokalitäten bisanhin zu einem großen Theile von der Zollverwaltung miethweise benutzt wurden, mit dem eidgenössischen Handels- und Zollbepartement unter dem 10. November 1868 ein Vertrag abgeschlossen. Endlich ward mit dem Baudepartement des Kantons St. Gallen und der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen zu möglichster Förderung der Bauten, welche jede dieser drei Berwaltungen auf der Hafenstation, beziehungsweise an dem Hafen in Rorschach vorzunehmen hat, unter dem 3. November/4. Dezember eine Bereinbarung über die Reihenfolge in der Ausführung der Bauarbeiten und das richtige Ineinandergreisen derselben getroffen.

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

Wir befreuen uns konstatiren zu können, daß die schweizerischen Bundesbehörden, in Nachahmung des von fast allen andern Staaten längst gegebenen Beispiels, endlich auf den 1. Januar I. 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 Narau den Vertrag betreffend Miethe des westlichen Flügels des Verwalztungsgebäudes im dortigen Vahnhofe und der Postwagenremise gekündigt und uns diese Lokalitäten, welche seit 1859 von der Kreispostdirektion Narau benutzt worden sind, auf Ende September 1869 wieder zur Versfügung gestellt hat.

Auch im Berichtsjahre haben wir ber Gottharbbahnfrage 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 derzenigen auswärtigen Staaten, von benen 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, Breußen und Baden, dem h. Bundesrathe gegenüber übereinstimmend ihre Geneigtheit zur Bewilligung von Subsidien ausgesprochen und damit die ausdrückliche Erklärung verbunden, daß fie folche einzig ber Gotthardbahn gewähren werben. Ueberdieß liegen von Seiten ber bewährtesten Autoritäten im Tunnelbaufache garantirte Offerten vor, gemäß welchen bieselben fich verpflichten, die Berstellung des großen Gotthardtunnels in einer Zeitfrift von längstens 81/2 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 Gotthardprojett nunmehr rasch seiner Berwirklichung werbe entgegenführen laffen. Dennoch ift nicht zu übersehen, bag ber Erreichung bieses Bieles noch Schwierigkeiten ber manigfachsten Art im Wege fteben, beren Ueberwindung bie Anstrengung aller zur Mitwirkung bei biesem nationalen Werke berufenen Kräfte in Anspruch nehmen wird. Hoffen wir, bag es an bem einträchtigen Zusammenwirken aller bieser Kräfte nicht fehlen und bag man es überall verstehen werde, Bestrebungen von geringerer Bebeutung und geringerer Dringlichkeit ber großen nationalen Aufgabe unterzuordnen, damit nicht auch hier das Beffere fich als ber Feind des Guten erweise, und hoffen wir ferner, daß sich die Ueberzeugung bald allgemein Bahn breche, daß die Alpenbahn bie Wohlfahrt aller Landentheile befördern werde, wenn ichon nicht alle bie Früchte berselben in gleichem Mage werben zu genießen haben. Wir an unserm Orte werben es auch fernerhin nicht baran fehlen lassen, best unserer Rräfte zur Förberung bes Werkes mitzuwirken, überzeugt, bag wir bamit nicht blog bem Interesse ber Norbostbahnunternehmung, sondern zugleich auch einem Landesintereffe bienen. Selbstwerständlich werden wir, falls sich für die Nordostbahn bie Nothwendigkeit ergeben follte, fich bei ber Gotthardunternehmung in einer Weise zu betheiligen, die in ihren wesentlichen Grundlagen von benjenigen abweichen würde, auf welchen ber Subventionsbeschluß ber Generalversammlung ber Aftionare ber Nordostbahn vom Jahre 1865 basirt, verbindliche Engagements nicht eingeben, ohne vorher ber Generalversammlung dieffalls eine Vorlage gemacht zu haben.

II. Berhältniffe zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die mit der Gefellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich der Ginführung ber Romanshorn=Rorichacher Bahn in den Bahnhof Rorichach, der baulichen Ausgestaltung bieses Bahnhofes und der für die Mithenutzung desselben durch die Rordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Beziehung aufzustellenden Bedingungen im Vorjahre begonnenen, umfangreichen Verhandlungen wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und zum Abschlusse gebracht. In Folge bessen wurden biese Berhältnisse durch einen besondern, sehr betaillirten Vertrag geordnet, aus welchem wir lediglich die Grundbestimmung hervorheben zu sollen glauben, daß ber Nordostbahngesellschaft das Recht der Mitbenutung des Bahnhofes Norschach, der Hafenstation und der von dem Bahnhofe nach ber hafenstation, bem Kornhause 2c. führenden Zweigbahn auf bie Dauer ber von bem h. Stande St. Gallen unter bem 14. Juni 1852 für Die Bahnlinie Rorichach = St. Gallen = Byl ertheilten Konzeffion, also bis zum Jahre 1954, als ein bingliches und baber auch für allfällige Rechtsnachfolger ber Gesellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen verbindliches Recht gegen Bezahlung eines Pachtzinfes, welcher einem zu 5% berechneten Zinfe von 3/8 bes Anlagekapitales gleichkommt, zugesichert wird. Dabei fand man es für angemeffen, die in diesem Bertrage vereinbarte Grundlage auch auf die Berträge betreffend die Mitbenutung des Bahnhofes Winterthur durch die Gefellschaft der Ber= einigten Schweizerbahnen und betreffend bie gemeinschaftliche Benutung bes Bahnhofes Balli= sellen burch beibe Gesellschaften anzuwenden, und es wurden baher über die genannten Bahnhöfe neue Berträge in diesem Sinne abgeschlossen.

Durch die auf das künftige Spätjahr in Aussicht genommene Ausdehnung des Betriedes der Nordostbahn bis Rorschach wird ein neues Konkurrenzverhältniß zwischen unserer Unternehmung und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen unter dem als wünschenswerth erscheinen mußte. Wir haben daher mit der Generaldirektion der Bereinigten Schweizerbahnen unter dem 26. Dezember abhin einen Nachtragsvertrag zum Konkurrenzvertrage vom 23. Mai 1865 abgeschlossen, durch welchen jenes Berhältniß besinitiv geordnet worden ist. Die dießfällige Bereinbarung beruht im Wesentlichen auf dem Prinzipe der gleichheitlichen Theilung des Güterverkehrszwischen der Station Binterthur und den in nördlicher und westlicher Richtung über Binterthur hinausliegenden Stationen einerseits und der Station Rorschach und den Stationen der Rheinthallinie anderseits, soweit es die Strecke Binterthur-Rorschach betrifft. Bezüglich des Personens, Gepäcks 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 Absertigung auf Grund gleicher Taren und gleicher Transportbedingungen soll stattsinden können.

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

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

Aufnahme von acht Güterwagen befähigte Trajektschleppkähne hat erbauen lassen, von benen 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 Schiffahrtseinrichtungen auf der genannten Route ist auch mit der königlich bayerischen Sisenbahnverwaltung eine Verständigung in Vetress des Wagenüberganges auf die beiderseitigen Bahnnetze nöthig geworden und hat letztere im Weitern, unter Hinweisung auf die namhaste Vermehrung ihres Schiffahrtsmateriales, eine Revision des hinsichtlich der gemeinschaftlichen Erploitation einzelner Dampsbootlinien des Bodensees zwischen Bayern und der Nordostbahn schon seit längerer Zeit bestehenden Vertrags-verhältnisses angeregt. Unter dem 20. Februar abhin wurde daher mit der Generaldirektion der königlich bayerischen Vertragskaltnissenstalten ein neuer Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem das Fusionsverhältniß, im Wesentlichen unter Beibehaltung der bisherigen Grundlagen, auf die Routen Romanshorn-Lindau und Korschach-Lindau beschränkt wird. Die oben erwähnten drei Trajektschleppkähne bleiben Eigenthum der königlich bayerischen Sischadnverwaltung, werden aber dem Fusionsdienste zur Versügung gestellt, wogegen die hierseitige Verwaltung an Vayern die Hälfte der Anschsschen zu verzinsen und außerdem noch eine angemessen jährliche Amortisationsquote zu entrichten hat.

Mit Bezug auf die im Tarifwesen in Verbindung mit andern Bahnverwaltungen getrossenen Magnahmen ist zu bemerken, daß wir zum Behufe einer größern Belebung des Perfonenverkehrs zwischen den Stationen unserer Thurgauerlinie und benjenigen ber Winterthur- Norschacherbahn im Benehmen mit ber Generalbirektion ber Bereinigten Schweizerbahnen einer nicht unerheblichen Reduktion der dießfälligen Tariffäte ftatt gegeben haben. Im Güterverkehr ift theils burch Erstellung neuer, theils burch Revision bereits bestehender Tavise eine größere Zahl von Aenderungen eingetreten, von denen wir uns erlauben folgende speziell aufzuführen: 1) Die Ginrichtung eines direkten Berkehrs zwischen ber großherzoglich babischen Bahn und den Bereinigten Schweizerbahnen über unsere Linien; 2) die Einführung von Spezialtarifen für Getreibe und Mehl, Sulfenfrüchte und Samereien im birekten schweizerischen Eisenbahnverkehr; 3) die Aufstellung eines Spezialtarifs für den Transport von Bier auf den schweizerischen Bahnen mit ermäßigten Sagen; 4) die Aufstellung von Spezial-Getreibetarifen ab württembergischen, bagerischen, oesterreichischen und ungarischen Stationen nach der Schweiz; 5) die Aufstellung eines direkten Getreidetarifs ab Romanshorn nach den burgundischen Hauptstationen via Verridres; 6) die Erstellung von Spezialtarisen für Holztransporte aus der Ostschweiz nach Ludwigs: hafen, Mannheim, Borms, Mainz, Köln, Aachen und andern rheinischen Stationen; 7) die Aufstellung von Spezialtarisen für ben Transport von Gisenbahnschienen, Oberbaumaterialien und sonstigen Gisensabrikaten aus Frankreich nach Deutsch land und Desterreich, und endlich 8) die durch die Konkurrenz der badischen Staatsbahnen nöthig gewordene Umarbeitung verschiedener Tarife, so namentlich ber Gütertarife ab Basel nach und von der Oftschweiz, dem Bodensee und den vorarlbergischen Transitstationen, sodann nach und von den Stationen der sächsischen, banerischen und württembergischen Bahnen, ferner bes Gütertarifs ab Ludwigshafen nach und von Schaffhausen, ben Bobenseeuserplätzen und vorartbergischen Transitstationen, sowie des Gütertariss ab Schaffhausen nach dem Bodensee 2c. Im Weitern haben wir mitzutheilen, daß die ichweizerischen Bahnverwaltungen auch einen neuen, auf bem Pringipe ber Differengialtaren beruhenden Tarif für den Transport von lebenden Thieren unter sich vereinbart haben, welcher am 1. Februar I. J. in Rraft getreten ift und insbesondere für Transporte auf längere Streden gang namhafte Reduktionen gewährt.

Schließlich wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß in Folge der wesentlichen und eingreifenden Aenderungen, die sich im Tarifwesen unserer sämmtlichen deutschen Nachbarbahnen in letzter Zeit vollzogen haben, die Revision der sämmtlichen 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 ausgenommene 5% unleihen von 10 Millionen Franken mit 30. Juni 1868 auffündbar wurde, so glaubten wir in Benutzung der damals günstigen Konjunkturen von dem und 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 Anleihens auf 31. Dezember 1868 aufgekündet, den Inhabern der zur Nückzahlung ausgeloosten Obligationen das Recht der Konversion derselben in Obligationen des neuen Anleihens zum Kurse von 98½ eingeräumt und der versügdar bleibende Betrag des neuen Anleihens zum gleichen Kurse zu öffentelicher Substription aufgelegt. Das Ergebniß war, daß Fr. 3,135,000 zur Konversion angemeldet und Fr. 14,752,000 neu gezeichnet wurden, somit eine Ueberzeichnung von 258% ich herausstellte. Angesichts dieses Ergebnisse konnten wir keinen Anstand nehmen, auch die zweite Hälfte des 5 prozentigen Anleihens auf denselben Termin aufzukünden. Bezüglich der Unnwandlung derselben in ein 4½ prozentiges wurde dasselbe Versahren eingeschlagen, mit dem einzigen Unterschiede, daß zwar für die Konversion der Kurs von 98½ beibehalten, dagegen für die Substription ein solcher von 99 sestgesetzt worden ist. Es wurden sodann mittelsk Konversion Fr. 3,308,000 angemeldet und Fr. 12,881,000 neu gezeichnet, so daß abermals eine Keduktion der Zeichnung, dießmal im Betrage von 224%, vorgenommen werden mußte.

Bei Aufnahme bes letten Anleihens, welches wir im Betrage von 5 Millionen Franken am 22. Juli 1867 gu öffentlicher Substription auflegten, sprachen wir uns dahin aus, daß wir desselben zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, bes Bahnhofes Schaffhausen und ber Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Betheiligung der Nordoftbahngesellschaft bei ber Begründung ber im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich jum Zwecke ber Tilgung bes in ratenweiser Rudzahlung begriffenen 3 % Unleihens unferer Gesellschaft bedurfen. Die Baurechnung vom Jahre 1868 schließt nun mit einem Passivsalbo von Fr. 392,677. 37, beziehungsweise (mit Einrechnung ber 4. Zuschußeinzahlung von Fr. 42,779. 20 an den Bau der Bülach-Regensbergerbahn) von Fr. 435,456. 57, während den eben aufgegählten Zwecken, zu deren Erfüllung das lette Anleihen aufgenommen wurde, noch nicht in ihrem vollen Umfange ein Genüge gethan ift. Man könnte glauben, aus diesem Thatbestande den Schluß ziehen zu müssen, daß die Boranschläge für die Bauten, zu deren Bestreitung das letzte Anleihen aufgenommen worden ift, sehr erheblich überschritten worden seien. Diese Annahme wäre aber eine unrichtige, wenn wir auch nicht in Abrede stellen wollen, daß bie fraglichen Boranschläge nicht gang werben eingehalten werben können. Jener Thatbestand findet vielmehr wesentlich in ben zwei Umftanben seine Erklärung, daß vorerst für Dedung ber zur Ausführung ber oben erwähnten Bauten und zur Rückzahlung des 3 % Anleihens erforderlichen Geldmittel nicht bloß auf das neue Anleihen von 5 Millionen Franken, fondern auch auf die Reservefonds der Nordostbahn, der Eisenbahn Zürich: Zug-Luzern und der Bülach: Negensberger: bahn, sowie auf den Aftivsaldo der Baurechnung der Gisenbahn Zürich:Zug-Luzern, soweit diese Posten als verfügbar erscheinen, Rechnung zu machen ist, und daß sodann namentlich für Vermehrung des Transportmateriales mittlerweile Berausgabungen erfolgen mußten, welche im Sommer 1867 bei der Aufnahme des neuen Anleihens 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 Behuse einer noch weitern Bervollständigung des Transportmateriales nothwendig werden durften, sowie zur Bestreitung ber Rosten bes Baues ber Gisenbahn Romanshorn-Areuglingen (Schweizergrenze), falls Sie die Uebernahme desselben in der bevorstehenden Generalversammlung beschließen sollten, wird wieder auf die Aufnahme eines Anleihens Bedacht zu nehmen sein.

Wir haben schon tadelnd hervorheben hören, daß die Nordostbahn nicht gleich von Anfang an zu völligem Ausdaue gebracht worden sei und daß in Folge dessen im Lause der Zeit fortgesetzte, theilweise sehr belangreiche Vervollständigungsearbeiten ausgesührt werden mußten. Dieses Versahren scheint uns jedoch bei einer Bahn, deren Verkehr sich, wie dieß bei der Nordostbahn der Fall ist, innerhalb eines Jahrzehends ungefähr verdoppelt hat, vollsommen gerechtsertigt zu sein. Wir halten nämlich dasür, 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 Lause der Jahre geltend gemacht hat.

IV. Betrieb.

A. Aebersicht 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 Zugs-Kilometern) eine Zunahme von 69,184 Kilometern erzeigt.

Es fallen:

		1867	1868
		Rilom.	Rilom.
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 ift die Vertheilung der im letten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzuge auf die einzelnen Bahnstrecken ersichtlich:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Vahnzüge im Jahre 1868.

	Rilometern		bom			biŝ		<u> </u>	Bal		id G ber Büge	iattui	ng	der Züge	ilometer
Bahnstrecke	Länge in Kilo	Lug	Monat	Zahr	Tug	Monat	Sahr	oder an einzelnen Bochentagen	Schnellzüge	Perfonenzüge	Gemischte Züge	mit Werfonen nig		Gefammtzahl d	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Turgi	21.815	1. 1. 1. 15.	Sanuar Suni Suli Oftober	1868	31. 30. 14. 31.	Mai Juni Oftober Dezember	1868	täglich "" ""	2 2 2	6 6 6	6 6 4 4	2 2 4 4	4 4 4	20 20 20 20 20	66,318 13,089 46,248 34,031
Baldshut=Turgi	17.015*	1. 1. 1. 15.	Ianuar Iuni Iuli Oftober	""	31. 30. 14. 31.	Mai Suni Oktober Dezember	"	""	2 2 2	6 6 6	2 2 2 2		_ _ _	10 10 10 10	25,863 5,104 18,036 13,272
Turgi-Zürich	28.073	1. 1. 1. 15.	Ianuar Iuni Iuli Oftober	"	31. 30. 14. 31.	Mai Zuni Oftober Dezember	"	"" "" "" "" "" "" "" "" ""	4 4 4	6 6 6	6 4 4	2 2 4 4	4 4 4	22 22 22 22 22	93,876 18,528 65,466 48,173
Romanshorn=Binterthur .	56.337	1. 1. 1. 24. 15.	Sanuar Suni Suli Suli Oftober	""	31. 30. 23. 14. 31.	Mai Tuni Tuli Oftober Dezember	""	" " " " " "	2 2 2 2 2	6 6 6 6	$\begin{bmatrix} 1 \\ 2 \\ 2 \\ 2 \end{bmatrix}$	2 2 1 1 1	4 7 7 5 5	14 18 18 16 16	119,885 30,422 23,323 74,815 70,309
Schaffhausen=Winterthur .	30.182	1. 1. 1. 15.	Sanuar Suni Suli Oftober	""	31. 30. 14. 31.	Mai Iuni Oktober Dezember	" "	'' '' '' '' ''	2 2 2 2	8 8 10 8		_ _ _	_ _ _	10 10 12 10	45,877 9,055 38,391 23,542
Winterthur-Bürich	26.120	1. 29. 1. 1. 15. 17.		" " "	28. 31. 30. 14. 16.	März Mai Suni Oftober Dezember	""	11 11 11 11	2 2 2 2 2 2	16 16 16 16 16	 - - - -	2 1 2 2 2	8 6 9 8 8	28 26 28 28 28	64,360 43,464 21,941 77,524 46,076
Außerbem:		11.	Dezember	"	31.	Dezember	"	"	2	16	-	2	6	26	10,187
— in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —		1.	Sanuar	".	31.	Mai	"	täglið täglið	_	6	_	_	_	6	4,136 3,701
zwischen Zürich und Derlikon	4.535	1.	Juni	"	14.	Ottober	.".	an Sonn= und Festtagen	-	2	_	-	_	2	181
. Total .	•	15.	Oftober	"	31.	Dezember		täglich	-	6		-	-	6	$\frac{2,122}{1,157,315}$

^{*} 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 15.278 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=Zuzern besahren, 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 sahrplanmäßiger Ordnung passirt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1.8	667															18	68	
Fr.	©ts.	Prozente	A.	Unn	ittel	bare	Betr	iebse	inno	h m	en:				Fr.	Ī	Cts. Pro	zente
2,208,631	81	32.9		1. P	erfonei	ntranŝį	oort								2,409,06	4	72	31.3
126,729	14	1.9		2. ③	epäcktr	anspoi	t .						٠		132,37	7	_	1.7
119,484	77	1.8		3. ¥	iehtrar	ıŝport	٠,								107,02	2	48	1.4
3,744,864	61	55.7		4. ③	ütertro	ınspor	t.					٠.			4,273,36	7	53 5	55.6
520,885	49	*7.7	В.	Mit	telba	re B	etriel	sein	n a h i	nen:					771,73	8	17 1	0.0
6,720,595	82	100		٠			Tota	leinnal	jmen		-,	٠	•	٠	7,693,56	9	90	100
															Mehreinna		ber 1867 Winderein	nahme
A. Unmi	ittelb	are Bet	riebs	einn	a h m e	\mathfrak{n} :									Fr.	Cts.	Fr.	(St8
Person	entrané	sport .							•						200,432	91		
Gepäckt	transpi	ort .											٠.		5,647	86	_	
Viehtro	ınspor	t .														_	12,462	29
Güterti	anspo	rt .													528,502	92	_	-
B. Mitt	elbar	e Betrie	ebsei	n n a h	ın e n			٠.						٠.	250,852	68	-	
									6		Im	Gai	ızen		972,974	08	_	
											Per K	lilom	eter		5,466	15	_	

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 "Equipagentransport" ift im Berichtsjahre aufgehoben worden und die daherige Einnahme sigurirt 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 ift. Die Mißernte Frankreichs im Jahre 1867 einerseits und die gleichzeitige, ungewöhnlich reichliche Getreideernte in

Ungarn anderseits bewirkten einen in solchem Umfange bisher noch nie bagewesenen Getreibeverkehr zwischen diesen beiben Ländern, welcher zu einem nicht unerheblichen Theil durch die schweizerischen Transitlinien vermittelt wurde. Seit der zweiten Hälfte des Jahres 1868 hat sich dieser Berkehr in Folge einer günstigen Ernte in Frankreich bedeutend vermindert. Jenen ganz ausnahmsweisen Berkehrsverhältnissen ist es auch zuzuschreiben, wenn die Transporteinnahmen der Nordostbahn gleich denjenigen aller anderen bei dem vorjährigen Transitverkehr zwischen Ungarn und Frankreich in starkem Maße betheiligten Bahnen während der ersten Hälfte des laufenden Jahres, in Bergleichung mit der entsprechenden Periode des Borjahres, einen empfindlichen Rückgang erleiden. So erzeigen 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 belausen als in der gleichen Periode irgend eines der vorangegangenen Jahre.

Bei ben "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 diefer Mehreinnahme fallen auf die Pacht= und Miethzinse Fr. 6,419. 73, und zwar in Folge aber= maliger Erhöhung der Miethzinse für die Bahnhofrestaurationen, sowie der Vermehrung der Miethobjekte auf erweiterten, beziehungsweise umgebauten Stationslokalitäten.

Auf dem Titel Vergütung für Benutung 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 Benutung 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 Gelber sind Fr. 169,141. 24, also ungeachtet des äußerst niedrigen Zinse sußes im Jahre 1868 Fr. 111,238. 67 mehr als im Borjahre 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 allmälig zur Berwendung kam und ein großer Theil desselben während eines längeren Zeitraumes zinstragend angelegt werden konnte. Indessen steht dieser Mehreinnahme selbstwerständlich auch eine Steigerung der Ausgaben für die Berzinsung des Anlagekapitales gegenüber. Das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenhahns unternehmung Zürichzugern hat einen Mehrertrag, und zwar im Betrage von Fr. 30,000, abgeworsen und es ist daher die dießfällige Einnahme von Fr. 60,000 im Borjahre auf Fr. 90,000 im Berichtsjahre gestiegen; dagegen ist auch dieses Jahr aus dem Betheiligungskapitale der Nordostbahn bei der Eisenbahnunterznehmung Bülachzugensberg ein Erträgniß nicht erzielt worden.

Der Nettoertrag bes 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 bes Dampfbootbetriebes ist von Fr. 150,744. 30 im Borjahre 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 Verschiebenes, hauptsächlich die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr und den Erlös aus dem Verkaufe 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.

	Trans	3portq1	ıantitäten		×		Einna	thmen		
	1867	1	1868	3	180	37		18	68	
I. Versonentransport.	Personen	Pro= zente	Personen	Pro=	Fr. (Sts.	Pro=	Tr.	Cts.	Pro= zente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:	17 /10				FOFFO	200	zente		00	,
Cinfache Fahrt I. Klasse .	17,413 236,205	0.86	18,685 248,891	0.83	76,750.		3.48	82,545. 646,864.		3.43
" " II. "	658,005	$\frac{11.66}{32.48}$	668,849	11.13 29.91	619,683. 745,868.		28.06 33.77	753,493.		26.85 31.27
., ,,	000,000	02,40	000,010	20.91	110,000.	.0	55,77	100,100.	00	01,21
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:	E 477	0	7 000	0	4 505	00		0.000	95	
Mit Güterzügen II. "	5,477 70,680	0.28 3.48	7,688 105,702	0.34 4.73	4,567. 47,986.		0.21 2.17	8,323. 67,172.		0.35 2.79
,, ,, , , , , , , , , , , , , , , , ,	1,956	0.10	2,606	0.12	4,927.		0.22	5,922.		0.25
TT	151,742	7.49	161,568	7.22	180,043.		8.15	194,101.		8.06
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	544,071	26.86	588,106		328,892.		14.89	365,983.		15.19
Abonnementsbillete II. ,, .	63,192	3,12	74,868		20,966.		0.95	27,096.		1.12
,,	133,882	6.61	155,108		16,592.		0.75	19,619.		0.81
Militär= und Polizeitransporte III. ,, .	45,763	2.26	51,947	2.32	26,317.	70	1.19	39,541.	30	1.64
Bilger II. " .	708	0.03	1,272	0.06	1,309.		0.06	2,353.		0.10
,,	47,762	2.36	67,152	3.01	75,041.	83	3,40	114,220.	35	4.74
Gesellschafts:, Schul: 11. Lust- fahrten	442	0.02	702	0.03	712.	26	0.03	2,261.	45	0.09
II	14,504	0.02	21,124	0.94	25,259.		1.14	27,359.		1.14
" III. " .	34,043	1.68	62,480	200	33,710.		1.53	52,205.		2.17
\(\text{Total}\)	2,025,845		2,236,748		2,208,631.			2,409,064.		
	2,020,010	100	2,230,110	100	1	01	1100	12,100,001	8 /24	1
Zusammenzug nach Klassen:	19,811	0.00	91 009	0.00	80 200	19	9 =0	90,728.	95	3.77
I. Masse	471,828	0.98 23.29	21,993 515,411		82,390. 851,831.		3.73 38.57	906,098.		37.61
	1,534,206	75.73	1,699,344		1,274,410.			1,412,237		58.62
Total	2,025,845	100	2,236,748	100	2,208,631.	81	100	2,409,064.	. (2	100
II. Gepäcktransport	3entner 139,965		3entner 145,589		126,729.	14		132,377.	. —	
III. Viehtransport.	Stück		Stück							1
Klasse I—IV (Einzelnstücke)	19,597	23.67	20,924	24.28	ì					
" V—VII (Wagenladungen)	58,984	71.24	61,448		119,484.	. 77		107,022.	. 48	
Hunde	4,218	5.09	3,796	4.41						
Total	82,799	100	86,168	100	119,484.	. 77		107,022.	48	
IV. Gütertransport.	Bentner		Bentner							
Gilgut	295,043	2.72	325,538	2.64	198,911.		5.31	223,314.		5.22
Normalklasse I	996,849	9.19	1,067,809		470,614.		12.58	501,296		11.72
" II und III	2,237,102	20.64	2,453,644	19.87	844,034.		22.56	895,518.		20.95
Wagenladungsklasse A	3,319,877	30.62	4,031,731	32.65			35.21	1,618,368		37.87
" B	874,506	8.07 28.76	990,593	1	172,004. 518,191.		4.60 13.74	192,557 553,455		4.55
Lokalipefen (Baag-, Lad-, Lager-, Bu- und Ab-	3,119,441	40.76	3,479,149	28.17						12,94
fuhrgebühren, Nachnahmerrovision 2c.) .		y •			224,384.		6.00	288,855.		6.75
Total	10,842,818	100	12,348,464	100	3,744,864.	61	100	4,273,367	. 53	100
V. Mittesbare Betriebseinnahmen					520,885	49		771,738.	. 17	
						THE RESERVE AND ADDRESS OF THE PERSON.			-	-1

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnfänge: 178 Kisometer.)	1867	1868
Personentransport.		
Cinnahmebetreffniß per Kilometer	canten 12,408.05	13,534.07
" " Reisenden	1.09	1.08
	entimes 4.93	4.83
	ilometer 42.64	41.24
" " " " " II. "	28,66	28.84
" " " " " III. "	" 19.91	20.09
" " im Durchschnitt aller Klassen	22.12	22,32
	eisende 4,746	5,096
	75,964	83,517
	171 697	191,836
in Total	959 947	280,449
Auf jeden Kilometer kommen	11 901	12,566
" Personenwagenachsen-Kilometer kommen		4.8
" " * * * * * * * * * * * * * * * * * *	11 4.76	1.00
Sepäktransport.		
	# * s	
	ranken 711.96	743.69
" 3entner	0.90	0.9
" 3entner-Kilometer	entimes 2.52	2.4
" Tonnen-Kilometer	,, 50.40	49.8
" Reisenden	6.26	5.9
Feder Bentner hat befahren	ilometer 35.78	36.4
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	entner 28,136	29,817
Auf jeden Kilometer kommen	786	818
Piehfransport.		
Cinnahmebetreffniß per Kilometer	ranken 671.26	601.2
" " Stüd	1.0	1.2
	1,44	
Hütertransport.		ordi =
	ranken 21,014.65	24,007.6
" Bentner	tentimes 34.50	34.6
" 3entner-Rilometer	0.58	0,5
" Tonnen-Kilometer	,, 11.60	10.2
	ilometer 59.26	67.6
	entner 3,610,056	4,690,941
" jeden Kilometer kommen	,, 60,915	69,373
" " Güterwagenachsen-Rilometer (Gepad und Wieh inbegriffen) kommen	" 24.91	29.0
Mittelbare Zefriebseinnahmen.		*
Betreffniß per Kilometer	ranken 2,926.32	4,335.6
Total = Cinnahme per Kilometer	,, 37,756.16	43,222.3

4. frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

			77. 125			Q	ransport	juantität	ten		courses and missing description and described and continuent				
		P	ersonen		Gepäck	Vieh				Gi	iter				
·	Alasse I	Alasse II	Rlaffe III	Total	Bentner	Stück	Gilgut	Klaffe I	Rlaffe II & III	Kla A		R	C C	Tota	al
	3ahl	3aht	Zahl	Zahl			Bentner	Zentner	Zentner	Bent	ner Zentner	30	entner	Zentn	er
Ianuar	232	31,261	105,588	137,08	1 6,639	5,107	22,610	73,45	5 177,432	329	,463 46,74	7 21	10,088	859,	,795
Februar .	193	27,748	95,211	123,15	2 7,759	6,819	21,534	84,48	2 230,615	365	,095 68,310) 23	35,672 1	,005,	,708
März	342	28,746	105,729	134,81	7 8,491	7,425	24,759	91,97	2 229,954	438	,357 84,180) 29	94,692 1	,163,	,914
April	646	33,122	119,681	153,44	9 9,368	7,472	29,346	90,75	4 215,320	509	,186 86,878	3 29	95,464 1	,226	,948
Mai	1,359	51,493	174,425	227,27	1	7,953		84,81		610	,388 93,69	1 30		,323,	
Juni	2,616	51,740	162,201	216,55		5,961	26,828	76,69			,028 67,04			,128,	
Juli	4,223	61,512	172,046	237,78	. 1	7,676	,	84,65			,761 102,44			,026	
August	6,143	65,961	186,155		1 1	8,103		91,62			,507 71,540		55,307	913	
September .	4,086	61,470	179,668	,	1 1	9,520		96,46			,615 83,08		95,512	903	
Oftober	1,341	45,909	160,506			7,418	1	102,30			,951 113,87			,051	
November .	519	30,496	131,764			7,114		95,56			,693 109,12		16,080	895	
Dezember .	293	25,953	106,370		1 '	5,600	1 2	95,02			,687 63,679		20,174	850	
0		515,411			-				$\frac{210,102}{-100}$						
gegenüber 1867:															
mehr weniger .	2,182	43,583	165,138	210,90	3 5,624	3,369	30,495	70,96	216,542	711	,854 116,08	(3	59,708	1,505	,640 -
		1			I		Finna	hmen							
	Per	fonen	Sep	äď	Vieh		Süt	er	Mittelba Betriebs Cinnahm	i=	Total		Einnak	utto= me t	er:
	Fr.	. Cts	8. Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.		Cté
Januar	121,	144 45	5,41	3 94	6,491	73	325,92	3 27			458,973	39	2,5	578	50
Februar	123,	769 49	6,41	7 26	6,944	70	372,10	7 09			509,238	54	2,8	360	89
März	138,				9,038	72	424,443				579,696	.99	1	256	72
April	165,		1		8,703	03	441,22				624,267	64	1	507	12
Mai	231,				10,074	13	484,818				737,535	17	1	143	46
Juni	236,				7,699	16	391,295				648,022	08		340	57
Juli	283,0		,		10,577	13	331,789				642,926	38		311	95
August	320,				* 9,930	57	278,019				628,027	23		528	24
September .	288,	10		1 1	12,568	66	288,32	1 1			605,153	26		399	74
Oftober	226,			1 1	10,378	42	331,230		•		580,902	60	1	263	50
November .	148,		100		7,826	94	307,63		•		471,542	50	1	349	11
Dezember .	125,	- 1	1		6,789	29	296,57		•		435,545	95		446	88
Januar bis Dezember.									771,738	17	771,738	17	4,5	335	61
Total gegenüber 1867:	2,409,	064 72	132,37	7 -	107,022	48	4,273,36	7 53	771,738	17	7,693,569	90	43,5	222	30
mehr	200,		1	7 86	10.400	-	528,503	2 92	250,852	68	972,974	08	5,4	466	14
weniger .	-				12,462	29								-	-

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

					Güter		Total=		Gegeni	iber	1867	der S	rdnung tationer ach
i.	Personen	Gepäck .	Vieh	Bersandt	Empfang	Total	Einnahm	3	Personen		Güter	Per= jonen= zahl	Güter gewich
m	Unzahl	Bentner	Stück	Zentner (Bentner	Bentner		Cts.	Anzahl .		3entner		
Romanshorn	45,945	3,335	2,579	3,034,178	372,823	3,407,001		44	+ 9,739		681,587	8	2
Amrisweil	22,021	604	3,630	38,023	76,091	114,114		33		1	14,581	19	11
Erlen	10,783		1,038	18,432	20,255	38,687	23,274	91	7.00	1	487	30	26
Sulgen	12,210		777		32,310	50,075		77			2,726	27	23
Bürglen	10,256		650	30,886	57,893	88,779		91			7,893	32	15
Weinfelden	26,192		2,283	63,416	55,073	118,489		32		1	42,537	15	10
Märstetten	15,294		1,080	23,321	34,196	57,517	33,315	96			3,046	25	21
Müllheim	17,394	443	448	37,593	22,579	60,172	30,569	76	l	1	3,302	21	19
Felben	9,336		477	45,433	14,906	60,339		17			14,677	34	18
Frauenfeld	70,292	2,918	1,798	73,899	196,864	270,763		91		-	16,375	4	6
Felikon	13,097	170	201	5,392	22,702	28,094	13,949	67			1,432	26	. 29
Biesendangen	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
Bettlingen -	5,073	136	164	2,155	953	3,108	3,612	90	+ 1,008	+	1,157	39	39
Benggart	7,266	194	179	2,238	2,604	4,842	6,542	50	+ 1,430	+	633	36	38
Undelfingen	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
Remptthal	9,172		271	10,072	48,931	59,003	10,495	97	- 2,284	-	16,067	35	20
Effretikon	26,379		5,332	14,137	16,533	30,670		11	+ 3,483	-	811	14	27
Dietlikon	17,378		318	8,507	8,592	17,099	11,656	26	+ 4,003	+	4,742	22	35
Wallifellen	21,166		533	9,143	15,222	24,365		58	+ 1,823	+	3,380	20	32
Derlifon	33,890		243	25,643	27,110	52,753		36			12,100		22
Bürich	656,807	44,721	8,018		3,037,085	4,265,284		64	+ 82,606		419,517	1	1
Altstetten	30,389		47	5,399	13,600	18,999		18			5,463	13	34
Schlieren	22,116		123	8,867	15,702	24,569		71			3,124	18	31
Dietikon	32,856		274	33,568	78,275			15			19,700	12	12
Rillwangen	11,598		70	3,305	2,791	6,096	8,873	34			75	28	37
Baden	107,684	5,594	1,586	80,305	160,727	241,032	166,731	75			10,306	3	5
Eurgi	38,199		957	46,365	59,458	105,823		76			39,704		13
Siggenthal	10,789		66		32,203	87,295		94		7	9,179		·16
Döttingen	15,545		480		13,368						4,411		28
Roblenz	6,693		249		33,670	103,811	37,632	48			7,444	0.00	14
Brugg	63,708		3,878		206,276	294,421	95,744	99			40,050		5
Schinznach	22,178		110		13,040	24,674		79			17,929	200000	30
Bildegg	44,080	100 100 100 100	1,130	69,351	179,663	249,014		86			24,511	9	7
Ruppersweil	6,356		50	11,112	32,966	44,078		30			5,628	38	25
Marau	61,829		736		160,419	245,766			1		17,119	0	8
ürich=Zug=Luzern, Bülach=Regensberg		0,001		00,011	100,110	230,100					4.,410		
ind fremde Bahnen	436,167	47.000	22,701	6,284.483	5,964,641	12,249,124			+ 44,113	+	1,546,128		
dittelbare Betriebs= Einnahmen				•			771,738	17			, , , , , , ,		
Total	2 236 748	145 589	86 168	12,348,464	12 348 464		7,693,569	90					CC.

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

		der stbahn		der Itbahn	To	tal	(3)	egenüb	er 186	37
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Bei	fonen	Güte	er
I. Direkter Verkehr der Nordoftbahn.										
Bürich=Bug=Luzern	84,737	400,490	79,443	265,270	164,180	665,760	+1	8,756	+ 45,7	724
Bülach=Regensberg	54,025	40,206	52,722	41,773	106,747	81,979	+1	6,305	- 15,5	507
Bereinigte Schweizerbahnen	131,804	601,646	139,901	437,990	271,705	1,039,636	+3	4,453	- 48,0)56
Bentralbahn und weiter gelegene Bahnen .	85,874	2,427,315	85,359	2,260,940	171,233	4,688,255	+2	5,875	+821,4	123
Gr. bad. Bahn " " " "	38,510	204,050	40,387	891,211	78,897	1,095,261	-	464	+152,8	395
R. württemberg. Staatsbahn	6,367	11,282	5,524	47,480	11,891	*58,762	+	4,088	+ 1,5	222
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	3,022	63,765	2,458	123,932	5,480	*187,697	+	605	+ 1,0	380
Total .	404,339	3,748,754	405,794	4,068,596	810,133	7,817,350				
* Berfehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen. II. Transitverkehr über die Nordoftbahn.	Von der	1 Verein.		1 Verein.						
Bürich-Bug-Luzern	2,432	32,754	2,114	43,980	4,546	76,734	_	3,201	+ 4.0	040
Bülach=Regensberg	1,061	7,402	758	23,731	1,819	31,133	1	398	+ 3,	
Bereinigte Schweizerbahnen	1,347	13,019	1,463	34,105	2,810	47,124	1	340		
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. baher. Bahn " " " " "		5,867	-	3,657		9,524		-	+ 1,	062
		n der tt. Bahn		der t. Bahn						
Bürich=Bug=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
		n der r. Bahn		h der r. Bahn						
Bürich=Bug=Luzern	180	13,600	284	8,433	464	22,033	-		- 5,	
Bentralbahn und weiter gelegene Bahnen	531	161,445	729	117,244	1,260	278,689	+	233	+109,	498
	Lı	irich=Bug= 1zern	Qu	irich=3ug= zern						
Bülach-Regensberg	320	1,612	308	1,001	628	2,613	+	405	1	703
Bentralbahn und weiter gelegene Bahnen	137	2,977	76	4,603	213	7,580	1	48	1	162
Gr. bad. Bahn " " "	790	5,272	852	61,237	1,642	66,509	+	750	-	217
		Bon legensberg		ach legensberg						
Bentralbahn und weiter gelegene Bahnen	42	5,761	-	7,079	42	12,840		36		,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				
Gefammt-Total .	420,427	4,276,425	420,121	5,756,812	840,548	10,033,237	7			
						A ALANA A A A A A A A A A A A A A A A A	-			

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

					1867	1868	Gegenül	er 1867
							mehr	weniger
					Zentner	Bentner	Zentner	Bentner
Betreide 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
Salž					290,329	295,142	4,813	
Garne aller Art					242,415	267,735	25,320	_
Wein und Most					267,947	258,487		9,460
m.er: m.er: ur :c					163,416	235,393	71,977	
Mehl und Mühlenfabrikate					208,374	227,881	19,507	_
Cifen, 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	_
Rartoffeln					163,208	174,128	10,920	
Brennhold					145,739	170,616	24,877	
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Ho					141,328	156,074	14,746	_
Fett und Fettwaaren					140,121	142,149	2,028	
Räse					116,708	128,038	11,330	
Nugholz					97,860	122,077	24,217	
Abfälle aller Art					134,337	120,128		14,203
2 1 W W 1		•			130,800	111,492		19,308
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders					91,650	102,407	10,757	_
Dbst, frisches und gedörrtes	-			•	62,976	95,209	32,233	
Gips, gemahlen und Gipssteine		•		Ġ	100,243	92,853		7,390
Bücher und Papier					65,040	92,665	27,625	_
Raffe					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	
Bolle und Bollenwaaren		•	•	•	59,641	73,211	13,570	
Petroleum		•		•	37,843	69,985	32,142	_
Bauholi		•	•		66,140	69,752	3,612	
Farbholz und Farbwurzeln			•		33,103	56,361	23,258	
Glas und Glaswaaren			•		48,521	53,198	4,677	
(* L		•	•		77,851	51,605		26,240
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen		•	•	•	52,662	51,483	_	1,179
Tabak	Olitin	•	٠	• (45,671	51,242	5,571	
Bucker		•	•	• .	51,162	50,919	0,011	243

					1867	1868	Gegenü	ber 1867
					2000	1000	mehr	weniger
					Bentner	Bentner	Bentner	Bentner
Sülsenfrüchte					33,449	47,944	14,495	_
Rrapp					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	
Hadern					40,255	39,263	_ =	992
Dünger und Düngmittel					43,038	33,411		9,627
Berberlohe					22,321	29,350	7,029	
Folzkohlen					18,056	24,428	6,372	
Sämereien aller Art .		_			17,873	23,508	5,635	
Forf					15,793	20,035	4,242	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

2	Durch=		gange Bo	5 (70)		Brutte	=Cinnahm	e per Rilo	meter	
	Bahnlänge	Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs= Einnahmen	Total
	Rilometer	Anzabl	Bentner	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 Nordostbahnnetze mit einer Gesammtlänge 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.

1. Ausgaben.

1	867			1	868	
	hulänge Rilome				hnlänge Kilome	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	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. Berschiedenes	58,624	66	1.48
3,460,974	96	100	Totalausgaben	3,941,507	57	100
			abzüglich:			
× .			Auf den Baukonto fallende Quote der Rosten 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 solgende 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 Betriebskeitung ausgeübt und es ist die letztere zu diesem Behuse selbstwerständlich mit dem nöthigen Hülfspersonale verstärkt worden. Für die der Berwaltung und Leitung von Reubauten gewidmete Thätigkeit wird nun als entsprechender Ersatz allsährlich 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 Einsachheit 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 Zweck der Berrechnung dieser Bergütung den gleichen Titel am Schlusse der Unsgaden für den Eisenbahnbetrieb hinzugesügt. Bei der Bergleichung der dießjährigen Kosten sie Zentralverwaltung und das technische Personal (Bahnaussichspersonal) 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 Sanzen auf Fr. 3,836,078. 86. Diejenigen des Borjahres 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 Bermehrung enthalten die nachstehenden Bemerkungen betreffend die einzelnen Haupttitel nähere Ausschlisse.

- I. "Zentralberwaltung" und II. "Unterhaltung ber Bahn nebst Inbehörden." 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 Nähern besprochenen Quote von den Ausgaben diefer beiden Titel eine nur scheinbare und keine wirkliche ift. Im Speziellen haben wir bezüglich einzelner Rubriken bes Titels "II. Unterhaltung ber Bahn nebst Zubehörden" noch Folgendes zu erwähnen. Die Ausgaben für Unterhaltung des Bahnkörpers haben sich hauptsächlich in Folge der Außführung umfangreicher Entwässerungsarbeiten um Fr. 6,235. 28 vermehrt. Die Mehrausgabe von Fr. 4,534. 98 für Unterhaltung ber Runftbauten ift eine mehr gufällige und wurde durch Erneuerung von offenen Durchläffen, Ersetzung von Langschwellen auf der Murgbrücke bei Frauenfeld und Reparatur des Steinacherwuhres an der Suhr bei Aarau veranlagt. 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 Mage eine Erneuerung des Oberbaues auf verschiedenen Bahnstrecken unseres Netzes nothwendig gewesen, für beren Kosten im Betrage von Fr. 221,849. 49, wie im vorhergehenden Jahre, der Reservesond in Anspruch genommen wurde. Die Auswechslung ber Schienen betrug im Berichtsjahre 2.78 % ber Geleifelänge, biejenige ber Schwellen 5.19 % der Gesammtzahl ber gelegten Schwellen. Die Bermehrung der Ausgaben für Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren 2c. um Fr. 4,209. 87 ruhrt von ber Berstellung, beziehungsweise bem Umbaue einer Anzahl von Dreh- und Zugbarrieren, sowie von der theilweisen Erneuerung der Einfriedigung des Rohmaterial-Bahnhoses in Zürich her. Die Mehrausgabe von Fr. 7,530. 56 für den Unterhalt der Gebäude ist eine zufällige. Auf ben übrigen Rubriten erzeigen fich Minderausgaben, und zwar auf bem Titel Unterhalt ber technischen Einrichtungen ber Bahnhöfe eine folche von Fr. 11,711. 66, auf bem Titel Unterhalt bes Arbeits: gefchirrs eine folde von Fr. 1,957. 39 und auf bem Titel Räumung von Schnee und Gis eine folche von Fr. 16,883. 98.
- III. "Expeditionsdienst." 1. Allgemeine Rosten. Dieser Titel weist eine Minderausgabe von Fr. 34,793. 72 auf. Während nämlich die Bekleidungse, Büreaue, Beleuchtungse und Heizungskosten zusammen Fr. 5,873. 07 mehr betragen, erzeigt dagegen die Rubrik für Besoldungen eine Minderausgabe von Fr. 2,461. 43 und diesenige für Ergänzung, Unterhaltung und Assekuranz des Inventars eine solche von Fr. 38,205. 36. Die letztere sindet ihre Erklärung in dem im Jahre 1867 gebuchten außerordentlichen Berluste von Fr. 20,530 auf dem Berkause des Wagenparkes für den Camionnagedienst in Zürich und in dem durch diesen Berkauf bedingten Wegsalle der bisherigen Kosten für Reparatur solcher Wagen.
- 2. Personendienst. Die Mehrausgabe dieses Titels beträgt Fr. 1,003. 25. Die speziell auf der Rubrik Besoldung en eingetretene Erhöhung der Ausgaben um Fr. 5,833. 49 ist theils durch Vermehrung des Personales, theils durch Gehaltsausbesserungen veranlaßt worden.
- 3. Güterdien ft. An der Mehrausgabe dieses Titels von Fr. 147,844. 86 partizipiren alle einzelnen Rusbriken desselben, und es fällt hievon auf die Besoldungen 2c. allein die Summe von Fr. 135,353. 76. Dieselbe rührt zu einem kleinen Theile von Gehaltsaufbesserungen, hauptsächlich aber davon her, daß die massenhaften Getreides

zusuhren 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 ersorderten die Druckarbeiten einen Mehrauswand von Fr. 4,075. 46, betrugen ferner die Ersahleistungen 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 Assetuanz der Güter zu bezahlen.

- IV. "Transportdienst." 1. Allgemeine Kosten. Die Minderausgabe dieses Titels beträgt Fr. 4,337. 55. Bei ben Befoldungen wurde wegen Berminderung der Zahl der Angestellten eine Ersparniß von girka Fr. 1,800 erzielt.
- 2. Kosten bes Fahrbienstes. 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 Mehrauswand von Fr. 84,899 in der Rubrik Unterhalt und Erneuerung der Wagen zc. sindet 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 dießighrigen Betrießszechnung 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 Changirstühle entsernt und durch Sitsstühle mit etwas höhern, aber sesten Kückehnen ersetzt wurden.
- 3. Zugkraftskosten. Auf ben Ausgaben dieses Titels ist eine Bermehrung von Fr. 161,538. 30 eingetreten. Die Erhöhung der Besoldungen 2c. um Fr. 23,176. 73 rührt theils von einzelnen Gehaltsausbesserungen, theils von einer Bermehrung des Personales dieser Dienstabtheilung, theils endlich von Mehrausgaben für Stundensgelber und Ersparnisprämien 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 Rubrit für Untershalt und Erneuerung der Lokomotiven 2c., 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 ober minder umfänglichen Hauptreparatur unterzogen wurden.
- V. "Bahntelegraphie." Die Mehrausgabe von Fr. 2,459. 45 ist durch Errichtung von 7 neuen Telegraphenbureaur, nämlich in Islikon, Märstetten, Sulgen, Bürglen, Felben, Wiesendangen und Kemptthal, herbeigeführt worden.

Am Schlusse bei Jahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen (mit Ausschluß des dis auf Weiteres wieder geschlossenen Telegraphenbureau der Betriebsinspektion im Bahnhose 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 Bahndienstdepeschen (1867: 47,504).

Die für den Privatverkehr eröffneten Telegraphen= und Aufgabestationen wurden im Jahre 1868 um 2 (Jölikon und Kemptthal) vermehrt und belausen sich nunmehr auf 18, von denen 20,110 Privatdepeschen (1867: 8,231) beförs dert wurden.

VI. "Berschiedenes." Diese Rubrik, in welcher u. A. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr 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 außerordentsliche Unterstützung von Fr. 25,000, wodurch die Mehrausgabe von Fr. 7,102. 26 auf diesem Titel leicht erklärlich ist.

2. Statistif des Betriebsdienstes.

Die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmateriales sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts= und Berhältnißzahlen lassen wir, dem dießfalls schon früher beobachteten Bersahren gemäß, in einer besondern Zusammenstellung solgen. Wir können und daher in der nachs solgenden Darstellung des Standes, der Leistungen und der Unterhaltungskosten des Fahrmateriales auf wenige Punkte beschränken.

a. fahrmaterial.

Stand, Leiftungen und Unterhaltungefoften.

Lokomotiven. Bestand. Wie bereits im vorjährigen Geschäftsberichte in Aussicht genommen wurde, mußten die von der ehemaligen Nordahn herrührenden, noch vorhandenen drei Lokomotiven der Serie D, welche nur noch in selkenen Fällen zum Rangirdienste und dann bloß zu leichter Dienstleistung benuht werden konnten, im Berichtsjahre wegen Baufälligkeit gänzlich aus dem Dienste zurückgezogen werden. Bon den vier neuen zweiachsigen Tendermaschinen, die in unserer Berkstätte gebaut werden und von denen drei als Ersah jener ehemaligen Nordbahnlokomotiven bestimmt sind, konnte unvorhergesehener Hindernisse wegen dis jeht noch kein Stück zur Abliczerung 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). Bon 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.

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

y-v-g-, -	Ri	lometer
	1867	1868
auf der eigentlichen Rordostbahn	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 ber über die gange Bahn beförderten Buge beträgt:		
	1867	1868
für das ganze Jahr	5,773.4	6,107.9
" jeden Tag	15.817	16.685
Der Nachweis über die Leistungen ber Lokomotiven, nach Serien geordnet	t, ist in ben	angefügten Tabellen enthalten.

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

									Achser	1=Rilometer	
								186	7	186	8
								im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Ing
von	Rlasse	A	wurden	beför	dert		٠	7,982,772	20.83	8,870,860	21.42
"	"	В	"	"				11,186,021	19.32	11,755,156	19.62
"	"	\mathbf{C}	"	"				21,502,779	43.45	24,010,684	44.80
"	"	D	"	"				643,808	9.59	647,568	10.24
						zusami	men	41,315,380	27.11	45,284,268	28.08

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

Unterhaltungskoften. Un 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 reduzirt, beträgt, der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund gerechnet, der gesammte Brennmaterial-Verbrauch 260,936.2 Zentner (1867: 233,912.3 Zentner).

Die Rosten der Brennmaterialien betrugen:

				1	1867		1868	
				_		-		
im Ganzen .	*		*	Fr. 34	5,578. 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 bes Anhanges nachgewiesen.

An Schmiermaterial (Del und Talg) haben die Lokomotiven verbraucht: Pfb. 50,398 (1867: Pfb. 47,865). Hiefür wurde die Summe von Fr. 25,202. 72, gegenüber Fr. 25,981. 12 im Borjahre verausgabt. Ein Pfund Schmiere ist durchschnittlich auf 50 Cts., im Borjahre auf 54.28 Cts. zu stehen gekommen. Über den Schmiers material-Verbrauch gibt die angeschlossene Tabelle Aufschluß, in welcher auf derselben Rubrik auch der Verbrauch an Buhmaterial 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 Ersatstücke, von denen namentlich die Bandagen (17 Stück für Lokomotiven und 28 Stück für Tender) mit einem Kostenauswande 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 Roststäde mit einem solchen von Fr. 6,082. 50 hervorzuheben sind, im Fernern die Anschaffungskosten von Antischarustateurs im Betrage von Fr. 3,000 2c.

In ber Tabelle finden fich bie Reparaturkoften ber Lokomotiven und Tender nach Serien ausgeschieben.

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

								1867			1868	
Zurückgelegte Weglänge						zirka	Rilom.	127,747		Rilom.	123,965	
Verbrauch an Brennmateria	ί.		٠	٠			3tr.	12,322		3tr.	10,785	
" " Schmiere			٠				Pfb.	3,942		Pfb.	4,063	
Kosten des Brennmaterials							Fr.	18,204.	40	Fr.	15,229.	51
" der Schmiere .						•	"	1,882.	05	"	2,043.	50
" " Reparaturen (in	Lusive Pr	covision	કરૂપાલિ	läge l	der W	erkstätte	2) "	10,542.	93	"	28,096.	61
Durchschnittliche Ausgabe p	er Rilon	ıeter			٠		"		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 besindlichen neuen Ersatlokomotiven inbegriffen, so daß auf die im Rangirdienste des Bahnhoses 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 reduziren.

Wagen. Bestand. Um den Anforderungen des zunehmenden Personenwerschres auf unserm Netze zu genügen, wurden im Berichtsjahre die Personenwagen um 5 vierrädrige Wagen I. Alasse und um 10 vierrädrige Wagen I. alasse des gegenwärtigen Jahres zur Ablieferung kommen. Dagegen sind von den Personenwagen, die noch von der ehemaligen Nordbahn herrühren, 2 vierzrädrige 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 Gepäcke 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 erhöhete Personenfrequenz angezeigt war, wurden im Lause des letzten Spätsommers abgeliesert. Dadurch ist die Zahleder Gepäckwagen auf 40 Stück gebracht. Was die Güterwagen andelangt, so sahen wir uns durch die in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in Folge außerordentlich starter Getreidezusuhren auf unser Netz eingetretene Steigerung des Güterwerkehres und den dadurch zeitweilig entstandenen Mangel an Wagen zur Bewältigung dieses Verkehres veranlaßt, 140 neue gedeckte, vierrädrige Güterwagen in Bestellung zu geben, welche sämmtlich die Ende des abgelaufenen Jahres geliesert 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 Güters und Viehwagen, die von der ehemaligen Nordbahn herrührten und in den letzten Jahren nur noch zu Materialtransporten sür den Bahnsunterhalt benutzt wurden, im Lause des gegenwärtigen Berichtsjahres aber wegen völliger Abnutzung ganz aus dem Betriede zurückgezogen werden mußten, durch eine gleiche Stückzahl Wagen, nämlich durch 22 neue zweiachssige Materialtransports wagen ersetz und daß von der nämlichen Wagenserie noch weitere 8 Stück erstellt wurden. Diese 30 Materialtransports

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 Tragsfedern 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 Gesammtzahl der Gepäcke 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.

Leiftungen. Es haben Achsen=Rilometer zurückgelegt:

								1867	1868
Die Nordostbahnwag	gen auf den N	ordostbah	nlinien:						
Personenwage	en							10,434,815	10,688,030
Güterwagen								19,164,606	19,342,605
Im Ganzen							٠,	29,599,421	30,030,635
Die Nordostbahnwag	gen auf fremde	n Bahne	n:						
Personenwage	en				· .			1,222,809	1,794,528
Güterwagen								9,440,640	12,410,976
Im Ganzen				1 0.	٠	. "		10,663,449	14,205,504
Gesammtleistung	der Nordoss	bahnwa	igen .					40,262,870	44,236,139
Die Wagen fremde	er Verwaltur	ngen auf	der N	ordoftb	ahn:				
Personenwage	en			٠.				1,350,987	2,127,761
Güterwagen								9,366,765	11,936,712
Gibgenöffische	Bahnpostwag	en .						1,071,548	1,243,308
Im Ganzen								11,789,300	15,307,781
Die Nordostbak	nwagen u	nd die	fremi	den S	Wagen	zusan	ımen		
	ordostbahn							41,388,721	45,338,416

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

Unterhaltungskoften. An Schmiermaterial wurden verbraucht 10,044.5 Pfund mit einem Kostensauswahle von Fr. 4,506. 47, gegenüber 8,950 Pfund mit einer Ausgabe von Fr. 4,520. 90 im Jahre 1867. Die sämmtlichen Kosten dieses Titels betragen mit Inbegriff der im Berichtsjahre zur Ausbezahlung gelangten Ersparnißprämien 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) zuruckgelegt.

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 Verhältnißzahlen.

(Betriebskisometer 264)	1867	1868
I. Rusgaben.		
Besammt-Betriebsausgaben per Bahn-Rilometer Franken	13,109. 75	14,530. 60
	2. 27	2. 37
	1	
	465, 33	8. 444. 13
Sentralverwaltung , Bahn-Kilometer Franken		
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt , , , , , ,	2,696. 07	2,695. 72
Expeditionsdienst	3,846. 92	4,278. 94
ransportdienst:	- 007 -	0.011
Im Gangen	5,837. 77	6,811. 94
" Lokomotiv-Rilometer . "	1. 01	1. 11
" Wagenachsen-Kilometer. Centimes	3.73	3
Allgemeine Rosten " Lokomotiv-Rilometer . "	. 4.48	3
" Bagenachsen-Kilometer. "	0.16	(
Fahrdienst " Lokomotiv-Rilometer . "	38.49	42
" Bagenachsen-Rilometer. "	1.42	1
Bugkraft , Lokomotiv-Rilometer . ,,	58.13	64
" Bagenachsen-Kilometer. "	2.14	2
" Bahn-Kilometer Franken	3,356. 41	3,968. 30
ahntelegraphie , , , , , , , , , , , , , ,	68. 50	77. 81
erschiedenes " " "	195. 16	222, 06
II. Fahr-Material. a) Den Bestand desselben betreffend:		
uf jede Lokomotive kommen	4.80	5.0
" " , Bersonenwagenachsen	9.85	10.6
" " " " " "	31.16	39.2
" " " , im Ganzen	41.01	49.8
, ,, ,, ,,	160.44	170.3
, ,, ,, ,, Bentner Tragfraft	2,882.18	3,840.7
uf jeden Bahn-Rilometer fommen Lokomotiven	0.21	0.2
, ,, , , , , , , , , , , , , , , , , ,	2.05	2.0
" " " Güterwagenachsen	6.49	7.6
" " " im Ganzen Wagenachsen	8.54	9.7
" " " Sigpläge	33.42	33,5
, ,, ,, ,,	600.45	756.5
uf jede Personenwagenachse fallen Sigplätze	16.28	16.03
" " Güterwagenachse "	92.48	97.8
Bemerfung: Bur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Berhältnißzahlen für 1868 wurde die auf den Baufonto fallende Quote der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung		
	1	(

Sede Hahrdienstiefomotive hat täglich zurüczelegt: im Sammerdienst Kilometer """"""""""""""""""""""""""""""""""	b) Die Leiftungen und Unterhaltungskoften der Lokomotiven betreffend:	1867	1868
### ### ### ### ### ### ### ### ### ##		191	194
Meparaturtoften der Loftomotiven erre Loftomotiv-Kilometer Centimes	", ", ", ", ", Binterdienst . ",	161	178
Reparaturtosten der Lossmotiven per Lossmotiv-Kilometer Centimes "" " beförderten Wagenachsen-Kilometer " 0.453 166 16.556 166 16.556 166 16.556 166 16.556		32,429	32,249
Berbrauch an Steinkohlen "Dofomotiv-Kilometer " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	Durchschnittliche Achsenzahl per Bug	27.11	28.08
Berbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . Phund 15.266 16.	Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer Centimes	12.29	17.75
" " " " " Sagenachfen-Kilometer . " " 0.566 00 0.601 00 0	" " " " beförderten Bagenachsen-Kilometer . "	0.453	0.63
" " Schmiermaterial* " Lofomotiv-Kilometer	Berbrauch an Steinkohlen "Lokomotiv-Kilometer Pfund	15.346	16.18
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer	" " " " " Bagenachsen-Rilometer "	0.566	0.57
Roften des Brennmaterials "Lofomotiv-Kilometer Centimes "beförderten Wagenachsen-Kilometer " " " " " " " " " " " " " " " " " " "		0.031	0.03
Rosten des Brennmaterials "Losomotiv-Kilometer Centimes "O.836 O.836 O.8	" " " " Bagenachsen-Kilometer "	0.0011	0.00
Roften für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahn-Kilometer . Franken " Lofomotiv-Kilometer . Centimes " Lofomotiv-Kilometer . Centimes " Lofomotiv-Kilometer . Centimes " Lofomotiv-Kilometer . Centimes " Lofomotiv-Kilometer . " " Sofomotiv-Kilometer . " " Sofomotiv-Kilometer . " " Sofomotiv-Kilometer . " " Sofomotiv-Kilometer . " " Sifometer . " " Sifomenadise . " " Sifometer . " " Sifometer . " " Serojente . " " Sagenadise und Sahr . " " " Bagenadise und Sahr . " " " Bagenadise und Sahr . " " " Bagenadise und Sahr . " " " Bagenadisen-Kilometer . Centimes " O.651 " O.652 " O.653 " O.653 " O.654 " O.654 " O.655 " O.655 " O.655 " O.656 " O.	O C. S. O. S	22.67	22.85
Roften für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Kassin-Kilometer . Franken " Lofomotiv-Kilometer . Gentimes " Lofomotiv-Kilometer . Gentimes " Lofomotiv-Kilometer . Gentimes " Lofomotiv-Kilometer . Gentimes " Lofomotiv-Kilometer . " " Sofomotiv-Kilometer . " " Sofomotiv-Kilometer . " " Sofie Leistungen und Unterhaltungskoften der Wagen betreffend: Bon den Kordossibahnwagen hat jede Achse durchlaufen . Kilometer und zwar jede Personenwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachsen	" " beförderten Bagenachsen-Kilometer "	0.836	0.81
Rosten für Reparaturen sowie für Brenn= und Schmiermaterial: per Bahn-Kilometer Franken " Lofomotiv-Kilometer Centimes " beförderten Wagenachsen-Kilometer	Colombia Colombia Colombia	1.70	1.57
per Bahn-Kilometer			
" Pokomotiv-Kilometer		2,140. 74	2,607. 33
n, beförderten Wagenachsen-Kilometer . " c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend: Bon den Nordostbahnwagen hat jede Achse duchsaufen . Risometer und zwar jede Personenwagenachse . " und zwar jede Personenwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachse . " " Güterwagenachse		37.08	42.69
e) Die Leiftungen und Unterhaltungskoften der Wagen betreffend: Bon den Nordostbahnwagen hat jede Achfe duchlaufen		1.368	1.52
Son den Nordosschungen hat jede Achse durchlaufen			
nund zwar jede Perfonenwagenachse, 21,508 " Güterwagenachse, 16,646 15,55 Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Perfonenwagenachsen 122.31 " Güterwagenachsen 307.21 " Berfonen= und Güterwagenachsen 429.52 469 Son den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen=Kilometern fallen auf Nordostbahn= wagen " 71.46 auf fremde Wagen " 28.54 33 €osten des Schmiermaterials per Wagenachsen=Kilometer Centimes deparaturtösten per Bahn=Kilometer Franken 990. 73 1,312. " " Wagenachsen=Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Wagenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Wagenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Wagenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Magenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Magenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Magenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Wagenachsen-Kilometer Centimes du Nushnüßung der Wagen: " " Wasenüßung der Wagen: " " " " " " " " " " " " " " " " " " "		17,814	17,053
### 16,646 15,555 122.31 132 133 133 133 134 135		21,508	22,613
132.31 132 336 337.21 336 337.21 336 337.21 336 337.21 336 336 337.21 336 336 336 337.21 336 3			15,550
"Güterwagenachsen		122.31	132.63
## Personen= und Güterwagenachsen . ## Personen . ## Personen= und Avordoftbahn . ## Personen= und Güterwagenachsen . ## Personen= und Güterwagen cut . ## Personen= und Avordoftbahn . ## Personen= und Güterwagen cut . ## Personen= und Avordoftbahn . ## Personen= und Avor		307.21	336.59
Bon den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen auf Nordostbahn- wagen		429.52	469.23
wagen			
auf fremde Wagen		71.46	66.20
Reften des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer			33.80
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer			0.00
## Bagenachse und Jahr			1,312. 3
### ### #############################	Magazachia und Cahr		133. 50
d) Ausnüßung der Wagen: son den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sißpläßen durchschnittlich besetzt: I. Klasse Prozente II. " " 26.02 29 III. " " 31.90 30 alle drei Klassen " 29.05 29 III. " " 29.05 29 III. " " " 29.05 29 III. " " " 29.05 29 III. " " " " " " " " " " " " " " " " " "	Maganathian-Pilameter Sentimes		0.78
in den Personenwagen waren während des Iahres von sämmtlichen Sipplähen durchschnittlich besehrt:			
12.61 13 14.61 15.61			
II. " " 26.02 29 III. " " 31.90 30 alle drei Klassen " 29.05 29 Šš famen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze 7.01 6 II. " " " " " " " " " " " " 2.13 2 III. " " " " " " " " " " " " " " " " " "		12.61	13.77
III. ", ", 31.90 30 alle drei Klassen ", 29.05 29 Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze 7.01 6 II. ", ", ", ", ", ", ", ", 2.13 2 III. ", ", ", ", ", ", ", ", ", ", 2.13 2	II		29.37
alle drei Klassen " 29.05 29 58 kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzen Platz unbesetze Plätze II. """""""""""""""""""""""""""""""""""	***		30.22
is kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze 7.01 6 II. """""""""""""""""—"—————————————————			29.29
II. " " " " 2.84 2 III. " " " " " " 2.13 2			6.26
III. " " " " 2.13 2	**		2.41
Was Said Office	****		2.31
in anti viti siapei 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	Y Suid OY. William		2.41
Ausnühung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen Prozente 28.49 32		11.0	32.75

Chronologische Vergleichung der Retriebsau	Chronologische	Veraleichung	der	Betriebsausgaben.
--	----------------	--------------	-----	-------------------

ahr	ttlidje 1ge	4		Ausgabe	e per Kil	meter			Ausgaben = Betreffniß		
Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Central= Verwaltung	Unter= haltung8= kosten	Crpeditions= Dienst	Transport= Dienst	Tele= graphie	Ver= schiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv= Kilometer	per Wagen= achfen= Kilometer	
	Rilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	
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	≱ ,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	

Kinanzergebniss und Jinsdividende.

Werben zur Feststellung des Berhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahns betriebes einerseits der Saldovortrag und die Nettoerträge des Dampsbootbetriebes sowie des Betheiligungskapitales bei der Zürichsugskupterbahn von den Einnahmen, anderseits die auf den Baukonto fallende Duote der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal, sowie die Entschädigungsbetressnisse für die Besorgung des Betriebssteinstes auf den Bahnlinien Zürichsugsen und Bülachsugensberg von den Ausgaben in Abzug gebracht, so ergibt sich folgendes Resultat:

1867												1868
Fr. 6,509,851. 52					٠	Einnahmen					."	Fr. 7,381,725. 80
2,837,447.46	٠	•		•	*,	Ausgaben	٠	٠	•	٠	٠	" 3,202,855. 78
Fr. 3,672,404.06			, .			Reinertrag	٠		٠			Fr. 4,178,870.02
56. 41 ⁰ /0				Reine	ertrag	in Prozenten ber B	ruttoe	innahı	ne			56. 61 ⁰ /0

	1904								1808
						9			
Fr.	20,631.48	× .		"	per	Bahn-Kilometer	. •	Fr.	23,476.80
"	2. 95			"	"	Lokomotiv-Kilometer	٠,	"	3. 17
"	—. 10. ₁₅			· // ·	,,,	Wagenachsen-Rilometer		 "	—. 11. 84

Zuzüglich des Saldo-Vortrages von 1867, sowie der Netto-Erträge des Dampsbootbetriebes und der Betheilungsquote 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 ift 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 % Anleihens von 10 Millionen Franken in ein 4½ % Anleihen von gleichem Betrage an Kursdisserenzen, Provisionen, Zinsverlusten, Drucktosten, Inseraten und Auslagen für Ansertigung 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 "Berzinsung der Anleihen" zu verrechnen und schon der Betriebsrechnung von 1868 die erste Kate zu belasten, obgleich die Konversion diesem Jahre noch keinen Rutzen 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 % bes Aftienkapitals wurden als Aftienbividende vertheilt;

- 383,633. 16 = zirka 81/2 0/0 des Reinertrages fielen in den Reservefond und
- " 103,325. 18 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1869 übergetragen.

Der Reservesond, 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 Dampsbootbetriebes 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 Bodenfee.

Die Dampfboote der Nordosthahn haben im Berichtsjahre auf den Routen Romanshorn : Lindau,

- Friedrichshafen,
- Rorschach,
- Constanz,

tägliche Fahrten ausgeführt.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

		*****	quantitäten		Ginnahmen							
	186	7	186	8	18	67		1868				
	Berfonen	Prozente	Berfonen	Prozente	Fr. C	Sta. S	Brozente	Fr. Cts.	Brozente			
I. Versonentransport.	perphen	progenic	фетриси	progenie	<i>81.</i> 6	210.	progenie	δι. @is.	prosent			
Cinfache Fahrt I. Plat .	23,058	28.7	29,150	30.0	42,772.	25		48,915. 98				
" " "	41,535	51.s	50,299	51.s	47,561.			56,824. 54	1			
Hin= und Rückfahrt I. " .	1,775	2.2	2,193	2.3	3,261.	- 1		5,475. 11				
" " " " " " " . " . " . " . " . " . " .	5,268	6.5	5,779	5.9	7,185.			8,258. 96				
Abonnementsbillete I. " .	2,001	2.5	2,973	3.1	2,259.	- 1		3,453. 33	1			
" II. " .	6,597	8.3	6,724	6.9	6,302.			5,949. 48				
Total .	80,234	100	97,118	100	109,343.	33	23.7	128,877. 40	22.9			
	Bentner		Zentner									
II. Gepäckfransport	5,955		6,988		2,626.	81	0.6	2,943. 26	0.5			
	Stück		Stück					·				
III. Viehtransport.	10											
Klaffe a, Pferde	177	1.6	202	2.6								
,, b, schweres Bieh	4,106	37.1	2,236	29.3				6 1				
" c, leichtes "	3,917	35.4	2,208	29.0								
,, d, Schweine	1,830	16.6	859	11.3	14,230.	63		8,657. 81				
" e, Kälber, Schafe und					8							
Biegen	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								
Gewöhnliches Gut	334,333	17.1	359,553	14.5	329,180.	63		414,733. 50				
Güter der Ausnahmsklasse	1,598,748	81.7	2,094,669	84.5) 520,100.	30		222,.55. 50				
Total .	1,956,714	100	2,478,906	100	329,180.	63	71.4	414,733. 50	73.7			
V. Perschiedenes.												
Schlepp= und Flößerlöhne 2c			2 100		,				,			
Schiepps and Fiobertogne R	1		5		6,019.	13	1.3	7,671. 01	1.4			
Zutill .	• ;		•		0,010.			-,				

Busammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampsbootbetriebes.

	Berjonen				Sepäck	ě		Vieh		(Büter		Total-Cinn	nahme	
	Anzahl	Fr.	Ctê.	Bentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Bentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
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.

Cinnahmebetreffniß per Reisenden									186	7	186	8
,, , 3entner Gepäck									Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
,, stück Bieh	Cinnahmebetreffnif	per Reisenden .							1	36	1	33
	"	" Bentner Gepäck	ŧ					٠		44		42
Sentuer Güter		" Stück Bieh					•		1	29	1	14
" " Schulet Suite	, , ,	" Bentner Güter								17		17

Die in Vergleichung mit 1867 um Fr. 19,534. 07 vermehrte Einnahme beim Personentransport ist hauptssächlich 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.

1	1867	7		1	1868	8	Gegenüber 1867				
,	1001				1000		Mehraus	gabe	Minderausgab		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Ctŝ.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
10,833	.40	3.5	1. Befoldung des Administrationspersonals	11,068	55	3.3	235	15			
84,045	66	27.o	2. Befoldung, Löhne und Ersparnifprämien 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. Büreaubedürfniffe, Druckfosten 2c	2,725	37	0.8	. 635	75	_		
124,082	55	39.9	5. Brenn=, Schmier= und Puhmaterial	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 bem Ausgabentitel für "Unterhalt und Erneuerung der Schiffe" ist ein Betrag von Fr. 15,000 inbegriffen, welcher die Absindungssumme für die von Seiten der Generaldirektion der königlich dayerischen Berkehrsanstalten wegen des Unterganges des dayerischen Dampsbootes "Jura" gegen unsere Berwaltung erhobenen Ersakansprüche bildet. Der dießfällige Anstand fand nämlich im Wege einer gütlichen Bereindarung seine Erledigung in der Weise, daß ein neuer eiserner Schleppkahn mit einer Tragfähigkeit von zirka 3,000 Zentner als gemeinschaftliches Eigenthum der königlich bayerischen Dampsschiffsanstalt und der Nordostbahnunternehmung von Bayern angeschafft und dessen Kostenpreis mit Fr. 30,000 ausschließlich von unserer Berwaltung bezahlt wurde. In Folge hievon haben wir den Dampsbootbetrieb mit der einen Hälfte dieser Summe belastet, während die andere Hälfte, den Werth unsers Antheiles an jenem Schleppkahn repräsentirend, als Bermehrung des Betriebsmaterials dem Baukonto zur Last geschrieben wurde. Die übrigen Mehrausgaben schiffe "Schaffhausen" und "Rhein" erwachsen. Die Minderausgabe in der Rubrit "Verschiedenes" hat ihren hauptsächlichen Grund in dem auf Ende März v. Z. eingetretenen Erlösschen der Verpssichtung unserer Berwaltung, sich bei den Kosten der Umladung der Setreibetransporte in Lindau vom Wagon in's Schiff zu betheiligen.

finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	100		1867							
	Total	per In Total per Fahr-Kilometer Prozenten der Prutto-				eter	In Prozenten der Brutto			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Cinnahme	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Einnahme
Cinnahmen	461,400	53	4	31	-	562,882	98	4	89	-
Ausgaben	310,656	23	2	90	67	341,038	88	2	97	60
Nettvertrag	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 günftigste, das seit dem Bestande der Dampsbootunternehmung der Nordostbahn erzielt worden ist.

Das Betriebsmaterial, das Ende 1867 aus 6 Dampsichiffen und 4 Schleppbooten bestanden hatte, ist im Berichtsjahre um das obenerwähnte, unserer Unternehmung und der königlich bayerischen Dampsschiffahrtsanstalt gemeinsch aftlich angehörende eiserne Schleppboot vermehrt worden.

Statistik über den Betrieb der Schiffe.

	1867	1868
a. Leiftungen der Schiffe.	-	
Dampfboote. Diefelben haben zurückgelegt Rilomete	er 107,008	114,949
und zwar in	n 6,706	7,164
fonach per Zeitstunde durchschnittlich . : Rilomete	r 15.96	16.04
Schleppboote. Solche wurden befördert auf einer Strecke von "	43,697	58,870
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Rubikfu	iβ 6,840	6,912
Steinkohlen	er 67,990	75,173

	1867	1868
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Rubikfuß		
Holz = 10 Pfund Kohlen)	68,674	75,864
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	64.2	66.0
" Scitstunde "	1,024.1	1,058.9
Kosten für Bremmaterial Franken	115,006.11	119,023.40
" " per Kilometer Centimes	107.47	103.54
" " " " Seitstunde Franken	17.15	16.61
e. Berbrauch an Schmiermaterial: Del und Talg Pfund	7,830	9,648
" " per Kilometer . "	0.073	0.08
" " " Beitstunde . "	1.167	1.34
1. Kosten für Schmiermaterial Franken	4,588.96	5,542.50
per Kilometer Centimes	4.29	4.82
" Zeitstunde Franken	0.68	0.77
e. Anterhaltungs= und Reparaturkosten	27,930,56	58,937.93
per Kilometer Centimes	26,10	51,27

In den Beziehungen zu den übrigen Dampfschiffahrtsanstalten ist eine Aenderung nicht eingetreten. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Untersee und Rhein ist mit Beginn des Winterkurses 1868/69 dem Schiffahrtsverbande des Oberses ebenfalls beigetreten.

2. Werkstättebetrieb.

Die hauptsächlichste Thätigkeit der Werkstätte während des Berichtsjahres war dem Unterhalte und der Neparatur des Betriebsmateriales — Lokomotiven und Wagen — gewidmet. Außerdem wurden in der Werkstätte 30 neue Materialtransportwagen gebaut, 24 einfache und 6 doppelte Weichen angesertigt und der Neubau der für den Nangirs dienst in den Bahnhösen Zürich und Nomanshorn bestimmten 4 Tenderlokomotiven soweit bewerkstelligt, daß eine derselben in den nächsten Tagen dem Betriebe übergeben werden kann und zwei weitere Maschinen bis auf die im Auslande bestellten Kessel, deren Ablieserung von den Fabrikanten leider verzögert wird, ebenfalls fertig erstellt sind.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug mit Ausschluß der Lokomotivputer, Wagenwäscher und Kohlenverlader am Jahresschlusse: 271 (1867: 204).

Die Rechnung ber Werkstätte erzeigt:

							1867	1868
an	Einnahmen						Fr. 685,388. 72	Fr. 1,015,103. 45
an	Ausgaben						,, 598,914. 06	,, 912,686. 40
	und eir	ten S	Netto	= (Ert	raa	pon	Fr. 86,474, 66	Fr. 102,417, 05

Bezüglich dieses Netto-Ertrages ist zu bemerken, daß derselbe ausschließlich auf Arbeiten erzielt wurde, die für unsere eigene Unternehmung bestimmt waren, und daß daher der Bau- und der Betriebskonto, hauptsächlich aber der letztere, um jenen Netto-Ertrag höher belastet sind.

3. Unfälle.

Das Berichtsjahr ist leider nicht ohne einige Unfälle abgelaufen. Am 8. März erlitt auf dem Bahnhose Schaffshausen ein Hulppeln von Wagen eine Duetschung, an der er nach einigen Wochen stard. — Am 6. April wurde auf dem Bahnhose Komanshorn ein Güterarbeiter beim Berschieden von Wagen übersahren 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 übersahren und getödtet. — Am 27. Juni siel auf der Station Effretikon bei der Absahrt des Zuges ein Kondukteur vom Wagen, wurde übersahren und derart verletzt, daß er am darauf solgenden Tage stard. — Am 3. September verunglückte im Bahnhose Zürich ein Hülfsarbeiter, welcher auß 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 stard. — 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 besindlicher Bahnausseher, welcher beim Anziehen der Bremsen zur Stellung des Zuges behülflich war, auf das Bahngeleise geworsen und augenblicklich getödtet wurde. Von den Passagieren und dem Zugspersonale war glücklicherweise Riemand erheblich verletzt worden. Dagegen wurden mehrere Personenwagen und das Geleise stark beschädigt; letzterskonnte indessen and ann nämlichen Tage wieder sahrbar gemacht werden.

Von den fünf verunglückten Angestellten waren zwei Mitglieder der Unterstützungskasse. Die Hinterlassenen derselben erhielten die ihnen gemäß dem Vertrage mit der schweizerischen Kentenanstalt zukommenden Versicherungssummen und überdieß wurde der Familie des beim Unfalle auf der Station Knonau getödteten Bahnaussehers, abgesehen von ihren statutengemäßen Bezügen aus der Unterstützungskasse, noch aus der Bahnkasse ein angemessener Beitrag verabsolgt. 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. Berficherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1.	Für	Gebäude:													
	a)	im Ranton	3ürich							Fr.	4,107,750.	-	¥		
	b)	" "	Thurgau							"	905,600.				
	c)	" "	Schaffha	usen					٠	"	400,850.	-			
	d)	" "	Aargau							"	784,650.				
	e)	,, ,,	Zug							"	148,200.				
	f)	" "	Luzern							"	36,000.	-			
			A F.						-				Fr.	6,383,050.	
													Or.	0,000,000.	
2.	Für	Transport	material										"	5,597,291.	Annual Cont.
3.	"	Brennmate	erial und S	Magazi	nvorr	äthe							"	717,280.	
4.	"	Transport	und Lage	ergüter					٠				,, .	14,744,000.	
5.	, ,,	Mobiliar -	und Werk	zeuge	in de	n Ve	erwalt	ungs =	unt	Sta	tionsgebäud	en,			
		sowie in d	en Werkstä	tten			•	٠		٠		٠	"	1,168,298.	
											Total		Fr. S	28,609,919.	

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

Die Gesammt Bersicherungssumme 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 Verichtsjahre wurde durch die Einsagerung von Getreide in drei neu erstellten Schuppen des Bahnhofes Romanshorn nothwendig gemacht.

5. Personaletat.

Um Ende bes Jahres 1868 bestand das Personal aus folgenden Beamteten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

	22. 000	yitotttoo.
I. Allgemeine Verwaltung.		Nebertrag 19
Sekretariat, Registratur und Kanzlei	15	Bahnhofvorstände und Gehülfen 12
Hauptkafsier und Gehülfen	3	Stationsvorstände und Gehülfen 67
Revisor und Gehülfen	6	Einnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen . 32
Betriebskontroleur und Gehülfen	31	Borstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen,
Chef des Tarifbüreau und Gehülfen	4	Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger 2c. 120
Materialverwaltung	9	Telegraphisten
Abwarte der Zentralbüreaux und der Material-		Portiers, Abwarte und Nachtwächter 37
verwaltung	5	Gepäckträger 20
	73	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure . 487
II. Bahnunterhaltung.	40	Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondut-
Bahnbetriebs-Jingenieur und Adjunkt	2	teure und Bremser 126
Büreau des Bahnbetriebs-Jngenieurs	14	Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und
Bau= und Werkführer	4	Wagenvisiteure 69
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	15	Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen) 8
Weichen= und Bahnwärter	378	Billetdrucker 2
		1,006
	413	1,000
III. Expeditions - und Sahrdienst.		2. Abtheilung.
1. Abtheilung.	77.00	
Betriebschef	1	Maschinenmeister
Betriebsinspektor	1	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen
Inspektor für den Gütertransport	1	nebst Abwart
Telegrapheninspektor	1	Oberwerkführer und Werkführer 4
Büreau des Betriebschef	2	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer 45
Büreau des Betriebsinspektors und ber Wagen-		Lokomotivheizer 44
fontrole	13	Lokomotivputzer, Wagenreiniger, Kohlenverlader . 69
Nebertrag	19	178

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

Die Zahl ber "Arbeiter für Güterverladung" hat sich in Folge ber am Schlusse des Berichtsjahres eingetretenen Reduktion des Arbeiterbestandes im Bahnhose 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			٠						1	Heizer									10
Buchhalter,	Expedi	enten u	ind H	afenme	ister	٠			7	Matrosen							٠		18
Kapitäne un	ıd Schi	ffsführe	er	٠					6	Hülfsmati	cosen,	Schi	ffsjung	en,	Güter:	und	Rohl	en=	
Steuermänn	er und	Schlep	pschiff	ührer					9	verla	der			٠.			*		20
Maschinisten	ι.						٠		5										
					0 "			OV	~ ~ ~		00 1	v .							

Zusammen 76 Angestellte (wie im Borjahre).

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter 271 (im Borjahre 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			٠	•	5	Arbeiter für Güterverladung	٠	٠	10

Bufammen 18 Angestellte (wie im Borjahre).

E. Agenturen.

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

Zusammen 6 Angestellte (wie im Borjahre).

Einschließlich der Dampsschiffunternehmung und der Wertstätte, sowie des Kaufhauses Zürich und der beiden Eisenbahnagenturen ist am Schlusse des Berichtsjahres die Gesammtzahl der im Dienste der Nordostbahngesellschaft beschäftigten Beamteten, Angestellten und Arbeiter auf 2,041 gestiegen, gegenüber 2,003 im Vorjahre.

6. Unterftützungs: und Rrantenfaffe.

a. Anterstützungskasse.

m 31. Dezember 1867 betrug der Aftivsaldo derselb m Jahre 1868 kamen an Einnahmen hinzu:						Fr. 251,380. 35
Obligatorische Beiträge der Mitglieder .				Fr.	31,796. 86	
Kapitalzinse, Bußen und Geschenke				"	14,087. 26	
						,, 45,884. 12
				Gesan	ımteinnahme	Fr. 297,264. 47
die Ausgaben bestehen in:				•		
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen at				Fr.	19,193. 49	** · ·
Ungestellte					1,671. 51	
Urzt =, Berpflegungs = und Beerdigungskoften				"	2,633. 77	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge				"	6,562. 21	
Verschiedenes				. ,,	84. 10	
				1	2	,, 30,145. 08
	Besto	a n b	am 3	1. Dez	ember 1868	Fr. 267,119. 39

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

Der schweizerischen Rentenanstalt, bei welcher die sämmtlichen 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 auszugahlen hatte.

b. Krankenkaffe.

Um 31. Dezember 1867 betrug der Aftivsaldo derselben	Fr. 17,946. 60
Im Jahre 1868 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bugen) hinzu	,, 18,131. 35
Gesammteinnahme	Fr. 36,077. 95
Die Ausgaben an Krankengelbern, Argte, Apothekere und Spitalrechnungen 2c. 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. Bahnban.

1. Ban der neuen Linie Romanshorn-Rorschach.

- a. Expropriation. Mit Ausnahme von wenigen Fällen, welche noch vor ber eidgenössischen Schatzungskommission, beziehungsweise bem Bundesgerichte schweben, ist die Expropriation in allen Gemeinden vollständig durchgeführt.
- b. Unterbau. Nachbem ber von uns für die Bahnlinie in der Gemarkung Steinach vorgelegte Traceplan unter bem 22/28. Februar bes Berichtsjahres endlich die hoheitliche Genehmigung erhalten hatte, wurden sofort die nöthigen Borbereitungen für die Ausschreibung der Bauarbeiten im I. und II. Arbeitsloofe, umfassend die Strecke von Romanshorn bis zum Ziegelhofe bei horn, getroffen. Die inzwischen vorgenommenen Terrainuntersuchungen ließen einige Abanderungen an den Runftbauten, wie sie früher projektirt gewesen, als nothwendig erscheinen. Nach erfolgter Genehmigung biefer Mobifikationen wurden sodann bie Arbeiten in ben genannten Bauloofen unter bem 15. April 1868 ausgeschrieben und am 20. Mai auf bem Submissionswege an die Herren Banunternehmer Schefffnecht und Comp. zu einem Abgebot von 6 % ber auf Fr. 106,205 berechneten Voranschlagskosten für bas I. und zu einem Abgebot von 11 % ber Fr. 170,034 betragenden Boranschlagskosten für das II. Arbeitsloos übergeben in der Meinung, daß der Unterbau in beiben Arbeitsloofen bis zum 1. Mai 1869 im Roben und bis zum 15. Juni 1869 vollständig zu vollenden sei. Wenn es auch im vergangenen Sommer den Anschein hatte, als könnten die Kunftbauten in Folge des ungewöhnlich früh eingetretenen hohen Wasserstandes des Bodensees unverhältnigmäßig lange verzögert und namentlich die Fundationen der brei größern Brüden über bie Salmsacher-, die Luxburger- und die Arboner-Nach im Berichtsjahre nicht wollendet werden, so ist es durch das energische Eingreifen unserer Bauleitung bennoch gelungen, diese Arbeiten im Laufe des Spätjahres noch bis zu bem in Aussicht genommenen Bunkte zu forbern. Die überaus gunftige Witterung ber Wintermonate erleichterte sodann ben Fortgang ber Arbeiten ber Art, daß die Aufstellung ber Gisenträger auf ben bereits vollendeten Wiberlagern ber Bruden nachstens wird erfolgen können. Die vier größern eisernen Bruden von 30 - 60 Jug lichter Weite für bie Salmfacher=, Die Arboner=, Die Steinacher= und Die Golb : Nach werben von ben Berren Gebrüder Bendijer in Pforzheim geliefert und an ihren Bestimmungsorten aufgestellt. Für die zwei Gisenbahnbruden von je 25 Fuß Lichtweite über bie Luxburger : Nach und über eine Durchfahrt im Seedamme zu Rorschach, sowie für eine Stragenbrucke über ben Ginschnitt bei Arbon von zusammen 67 Tug Lichtweite in brei Deffnungen waren wir bereits im Besitze ber nöthigen Gisenbalken, und es werden daher diese drei Brüden in unserer eigenen Bauwerkstätte montirt und auch von unserm Personale aufgestellt. Gbenso werben fünf kleinere Brüden in unserer Werkstätte hergestellt, weil wir unter unsern Borrathen verschiedene für dieselben verwendbare Gifenbestandtheile besitzen. Auch die Erdarbeiten geben nebft ber Rohplanie ihrer Bollendung entgegen, und es find die Bauunternehmer bereits mit der ersten Ginkiesung des Bahnkoffers beschäftigt. Die zweite Einkiesung, welche nach Bollenbung ber Schienenlage zu erfolgen hat, gebenken wir unter Benutzung der Lokomotive mit Material aus unsern Kiesgruben in Regie ausführen zu laffen.

Da das Tracé in der Gemarkung Rorschach erst am 10. September 1868 endgültig sestgestellt wurde, so durste 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 Bahnhose Korschach reichende Arbeitsloos in zwei Abtheilungen getheilt und aus der Erweiterung des Quais hinter dem Kaushause mit den zugehörigen Wasserdurchlässen eine dritte Abtheilung gebildet. Die Borarbeiten für die zweite und dritte Abtheilung (Bahndamm im Seegebiete unterhalb Korschach und Quaierweiterung hinter dem Kausschause bei der Hasenstation) 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 Rorschach zum Abgebot von 15 % des Fr. 135,299 betragenben Boranschlages übertragen und als Vollendungstermin für die dritte Abtheilung der 1. März und für die zweite Abtheilung der 1. Mai 1869 festgeset. Die abnormen Regenguffe, welche gegen Ende Septembers im Alpengebiete niederfielen und die bekannten Ueberschwemmungen im Rheinthale zur Folge hatten, veranlagten ein berartiges Steigen des Wasserspiegels des Bobensees, daß die Bauarbeiten im Seegebiete an mehrern Stellen gar nicht an Sand genommen werben konnten und ba, wo fie ichon begonnen waren, wieder eingestellt werden mußten. In Folge bessen wird die Bollendung der Schutzmauer an dem zu erweiternden Quai um nahezu zwei Monate über den festgesetzten Termin hinaus verzögert, dadurch aber die rechtzeitige Vollendung ber Bahn nicht gefährbet werden. Un den Bauten der zweiten Abtheilung des III. Loofes konnte dagegen trots des abnorm hohen Wafferstandes ungehindert fortgearbeitet werden. Die Bauunternehmer schienen indessen die Arbeiten nicht in bem Mage, forbern zu konnen, wie es nothwendig war, um die Ausführung berselben mit bem Steigen bes Wafferstandes gleichen Schritt halten zu lassen. Sie wurden daher rechtzeitig auf diese Gefahr aufmerksam gemacht, und bie Bauleitung richtete an sie die zur Sicherung des gehörigen Fortganges der Bauarbeiten erforderlichen Anfinnen. Da sie biesen Begehren nicht entsprechen konnten, der Bahnkörper aber vor dem Gintritt des hohen Sommerwasserstandes vollendet sein mußte, wenn die Bahn mit Beginn des nächsten Winterfahrtenplanes dem Betriebe übergeben werden follte, so wurden Die Banunternehmer veranlagt, einen Theil ber Arbeiten dem Uebernehmer ber erften Abtheilung bes III. Loofes gu übertragen. — Unmittelbar nach der Einleitung der Bauten in der zweiten und dritten Abtheilung des III. Loofes wurden auch die Vorarbeiten für die erste Abtheilung dieses Arbeitslooses in Angriff genommen. Genauere Untersuchungen Diefer Strede und die Bunschbarkeit, die Oberfläche bes Bahndammes im Seegebiete auf St. gallischem Grund und Boden des Wellenschlages wegen zwei Tuß höher als Quai und Hafenstation Rorschach zu halten, haben es als zweckmäßig ericheinen laffen, 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 Gesammt-Erdarbeiten für den Bahndamm auf ein thunlichst fleines Maß ermöglicht. Die Ausschreibung der Bauten der ersten Abtheilung des III. Arbeitsloofes erfolgte sodann am 2. November 1868, und es wurden bieselben unter bem 16. gl. Mts. auf bem Submissionswege bem Herrn Casanova in Außersihl zu dem Abgebote von 11 % bes Fr. 55,368 betragenden Kostenvoranschlages in der Meinung übertragen, daß die Arbeiten auf den nämlichen Termin, wie diejenigen des I. und II. Loofes, vollendet werden sollen. — Die Herstellung neuer und die Berlegung schon bestehender Dohlen in Rorschach, die Bersetzung der Abschlußmauern der für das Nordostbahngeleise expropriirten Gartentheile auf die neuen Grenzen, der Abbruch derjenigen Abtheilung des Kornhauses in Rorschach, 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 verakfordiren ließen.

c. Oberbau. Der niedrige Stand der Eisenpreise in der ersten Hälfte des Berichtsjahres ließ es als zweckmäßig erscheinen, die Lieserung der ersorderlichen Oberbaumaterialien an Schienen, Unterlagsplatten, Hakennägeln, Laschen und Laschenbolzen schon am 14. April auszuschreiben. Nach Eingang ziemlich zahlreicher Lieserungsofferten wurden mit den Mindestfordernden zu sehr mäßigen Preisen Berträge abgeschlossen, gemäß welchen diese Oberbaumaterialien, für deren Güte und Dauerhaftigkeit die Lieseranten eine dreijährige Garantie übernommen haben, partienweise vom 1. Mai bis 30. Juni d. J. zu unserer Verfügung gestellt werden müssen. Was die eichenen Unterlagsschwellen und Bahnhoshölzer betrifft, so befinden wir uns in der günstigen Lage, die Lieserung 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 sür den Unterhalt unseres Bahnnetzes, als auch sür die Erweiterung desselben durch Neubauten allmählig

und deßhalb zu um so billigeren Preisen decken zu können. Da das Nordostbahngeleise auf dem Hasenplatze und längs des Einsteigetrottoirs der Hasenstation in Rorschach versenkt anzulegen ist und neben und zwischen den Schienen des Geleises ein Steinpslaster 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 Steinpslaster in der Riesaufsüllung frühzeitig zu Grunde gehen und deßhalb schon in wenigen Jahren Auswechslungen nothwendig werden würden. Für die Varrieren und die übrigen Ausstattungen der Bahn gedenken wir ausgenützte Eisenbahnschienen und sonstige in unserem Baumagazine vorhandene Eisentheile zu verwenden. Neben der fast unverwüstlichen Dauer einer derart konstruirten Bahnausstattung erreichen wir damit den weitern Bortheil, die abgängigen Materialien, welche bei den gegenwärtig niedrigen Eisenpreisen nicht günstig zu verwerthen sind, zweckmäßig verwenden zu können.

- d. Hochbau. Die sämmtlichen Pläne und Boranschläge für die Hochbauten auf den Stationen und an der Linie von Romanshorn nach Rorschach sind im Lause der ersten Hälfte des Berichtsjahres bearbeitet worden. In Folge dessen tonnten 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 veraktordirt werden. Als Bollendungstermin wurde der 1. Oftober 1869 sestgeseht.
- e. Technisches Personal. Die spezielle Bauleitung auf dieser neuen Linie besorgt unter Oberleitung des Bahnbetriebs-Jugenieurs ein Settionsingenieur, der zugleich als Bauführer einer Hauptabtheilung der Seedammbauten funktionirt, und welchem zwei Bauführer für Ueberwachung der übrigen Kunstbauten, sowie der Erdarbeiten und ein solcher für Beaufschtigung der Hochbauten beigegeben sind.
- f. Bollenbung der Bahn. Der dermalige Stand der Bauarbeiten auf der Bahnlinie Romanshorn-Rorschach berechtigt zu der sichern Annahme, daß diese Linie auf den Ansang des Wintersahrtenplanes 1869/70 (15. Oktober 1869) dem Betriebe wird übergeben werden können.

2. Ausban der alten Linien.

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

Ungeachtet der in unserm letzten Berichte erwähnten unvorhergesehenen Ereignisse und Verumständungen, welche auf den Fortgang der Bauarbeiten nachtheilig einwirkten, und trotz der im verstossenen 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 abgelausenen dritten Baujahres gleichwohl nahezu so weit gediehen, als wir es in Aussicht genommen hatten. Wir heben dabei mit besonderer Befriedigung hervor, daß auch im verstossenen 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 Duadratfuß umfassenden Einsteighalle wurde sofort mit dem Auftragen der beiden letzten noch fehlenden Anstriche des Hallendaches begonnen und nach Herstellung der erforderlichen Gerüftungen die Gipser: und Malerarbeit im Innern der Einsteighalle und der Auszgangshalle gegen die Limmat, sowie das Einsetzen der Hallensferr und deren Verglasung zur Aussührung gebracht. Für die letztere Arbeit wurde gegossens Rohglas von 2 " Dicke aus der Stollbergerhütte verwendet.

Die westliche, schmiedeiserne Abschlußwand der Ginsteighalle, deren Konstruktion mit ganz besondern Schwierigskeiten verbunden ist, rückt ihrer Vollendung entgegen.

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

Konstruktion, wie diesenigen der Hänglüster, die an den Umfassungsmauern der Einsteighalle vertheilt angebracht sind, bewerkstelligt. Die daherigen Einrichtungen dürften auf Ansang Mai nächsthin zum Gebrauche vollendet sein. Die Lieserung der Beleuchtungsapparate wurde auf dem Konkurrenzwege dem Etablissement von L. A. Riedinger in Augsburg übertragen, die Anschaffung und das Legen der erforderlichen Köhrenleitungen dagegen in Kegie ausgeführt.

Mit Ausnahme des definitiven Trottoirbelages in der Einsteighalle und der Ausgangshalle gegen die Limmat, 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 Bahnhofbaute, als im Großen und Ganzen vollendet betrachtet werben.

Aber auch die Herstellung der übrigen Gebäudetheile ift möglichst gesördert worden. Wenn bei Absassing unsers letztjährigen Berichtes der zwischen den beiden Eckbauten gegen die Bahnhofstraße gesegene, 280 's lange Gebäudetheil mit der Hauptschauten 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 Aussführung der zwischen diesem Längssschigel und der Einsteighalle besindlichen Wartsääle und Restaurationslokale u. s. w. ist bereits so weit vorgeschritten, daß die gegenwärtig noch in der Ausssührung begriffenen Vorrichtungen zur Eindeckung derselben demnächst werden angebracht werden können. Die für den innern Ausbau des Ausnahmsgebäudes anzussertigenden Zeichnungen sind nahezu vollendet, so daß die betreffenden Arbeiten nächstens zur Ausschreibung werden gelangen können.

Wie viele Detailarbeiten eine berartige umfängliche und komplizirte Baute mit fast durchweg außergewöhnlichen Berhältnissen 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 dessenungeachtet 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 Bahnhosbaute auf Ende des Jahres 1869 in Aussicht genommene Vollendungstermin trotz der verschiedenen, während der Bauzeit eingetretenen hemmenden Verumständungen nicht erheblich überschritten werden wird.

Nachbem 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 Aufnahmsgebäube selbst waren schon im Jahre 1867 angesertigt worden, und es konnte deshalb nach erfolgter Ausschreibung die Lieserung der eisernen Einsteighalle, die Maurer, Steinmehr und Verputzarbeit und die Zimmer und Schmiedarbeit schon mit Beginn des Berichtsjahres an verschiedene Bauunternehmer verakkordirt 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 Bahnhofsinspektion 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 Lieserungssfristen 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 Ansang Februars dieses Jahres sertig aufgestellt war.

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

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

Von den 4 Röhren Quellwasser, welche sich im Eigenthume der beiden beim Bahnhose Schaffhausen betheiligten 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 Bahnhose selbst genügendes Wasser zur Verfügung stehen würde. Die 3 übrigen Nöhren werden auf dem Bahnhosgebiete an geeigneten Stellen nuthdar gemacht werden.

Endlich wurde nächst dem Rohmaterial : Lagerplatze an der vordern Bahnhofstraße eine neue Brückenwaage von 3entner Tragkraft aufgestellt.

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

Noch ernbrigt uns, daran zu erinnern, daß die großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung die Hälfte der Bautosten des Bahnhoses 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 Bahnhofe Komanshorn wurden auch im Berichtsjahre weitere Schuppen zum Zwecke der Lagerung und der Manipulation des Getreides errichtet und namentlich auch ein gänzlich aus Eisen (größtentheils ausgenutte Eisenbahnschienen) konstruirter und mit Eisenblech bedeckter Manipulationsschuppen von 120 Fuß Länge und 35 Fuß Breite aufgestellt. Sodann wurden in dem aus Fachwert 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 Gebälse durchaus versault waren, so wurden dieselben entsernt 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 Zapsen drehen kann, wodurch eine vertikale Bewegung der Brücke erreicht wird, während das vordere Ende derselben auf einem im Wasser stehenden Bocke 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 Bock selbst ist aus Eisen konstruirt, auf starken eichenen, sest in den Grund eingerammten Pfählen aufgeseht 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 Verdindung der Schienen dieser Vrücke 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 Behuse, theils zum Zwecke der Gewinnung eines Kohlenablagerungsplatzes für den Bedarf der Dampsschiffahrt durch Auffüllung erweitert. Der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes auf dem Bahnhofe in Brugg, der im Spätjahr 1867 bis auf Sockelhöhe vorgeschritten war, wurde im Lause des Berichtsjahres so weit gefördert, daß das Ausnahmsgebäude gegen Ende Oktobers bezogen werden konnte. Dasselbe ist massie in Stein ausgeführt und auf sämmtlichen Façaden mit Duadern verkleidet. Die Maurers, Steinmehs und Zimmerarbeiten, zu denen, soweit thunlich, die Materialien der abgebrochenen Einsteighalle des ehemaligen Ausnahmsgebäudes des Bahnhoses Zürich verwendet wurden, sind namentlich auch deßhalb in eigener Regie ausgeführt worden, weil auf dem Bahnhose Brugg kein Basser zur Bereitung des Mörtels zur Berfügung 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 Bahnhos 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 Jucharten erhalten hat.

Nachdem es uns auf dem Wege wiederholter Verhandlungen mit der Gasaktiengesellschaft Baden schließlich gelungen war, einen mäßigen Preis für Lieserung von Steinkohlengas zu erzielen, wurde im Bahnhose Baden die Petroleumsbeleuchtung durch Gasbeleuchtung ersetzt. Die sämmtlichen 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 Büreau des Stationsvorstandes ein Wartzimmer eingerichtet und der Güterraum nach der Straßenseite hin, soweit der Dachvorsprung reichte, erweitert und eingeschalt.

Auf Ansuchen ber thurgauischen Gemeinde Eschikofen und der umliegenden Ortschaften wurde, nachdem sich dieselben zur Bezahlung der Kosten verpflichtet hatten, an der Oftseite 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 Gisenbahnverkehr hat, so übernahmen wir die zukünftige Unterhaltung desselben.

Beranlaßt durch die bebeutende Bermehrung der Zahl der Telegraphendrähte, die durch den Bahnhof Zürich geführt werden sollten, entschloß sich die eidgenössische Telegraphenverwaltung, von der oberirdischen Drahtleitung, die beständigen Störungen ausgeseht und bedeutenden Reparaturen unterworfen war, ganz abzugehen und dieselbe durch untersirdische, in gemauerte Kanäle gelegte Telegraphentaue zu ersehen. Wir benutzten diesen Anlaß, um auch die offenen Bahntelegraphenleitungen in unterirdische umzuwandeln, und schlossen zu diesem Behuse mit der eidgenössischen Telegraphensverwaltung einen Vertrag ab, durch welchen die letztere uns gegen eine Aversalentschädigung das Recht einräumte, in die zur Aufnahme der eidgenössischen Telegraphentabel bestimmten und auf Kosten der eidgenössischen Berwaltung hergestellten Kanäle auch die für den Bahndienst ersorderlichen Telegraphentaue einzulegen. Die sämmtlichen Telegraphentaue der Sidgenossenschaft und der Bahnverwaltung wurden sodann vom Obelist am östlichen Sihluser hinweg dis zur Langsurrensstraße am westlichen Ende des Bahnhoses, unter dem Sihlbette hindurch in einem aus Zoreseisen und von dort in einem

aus Backsteinen gebildeten Kanale, 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 geliesert und die Versehung der letztern, sowie die Vesestigung 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 Bässler=Egli von Binterthur 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.

Bürich, den 15. April 1869.

Hamens der Direktion der Schweizerischen Aordoftbahngesellschaft,

Der Brafibent:

Dr. M. Efcher.

- 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

				-		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct8.
Linnahmen.						-
						2.
			9			
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.			-			
I. Personentransport	2,409,064	72				20
I. Bepäcktransport	132,377					
III. Pferde- und Viehtransport	107,022	48				
IV. Gütertransport	4,273,367	53				
14. Guittitulispott			6,921,831	73		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht = und Miethzinse	95,582	78				
II. Bergütung für Benutung von Wagen der Nordoftbahn auf						
andern Bahnen	28,301	19				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	169,141	24				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der				÷		
Bürich=Bug=Luzerner=Bahn	90,000				993	
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der						
Bülach-Regensberger-Bahn					,	-
VI. Nettoertrag des Berkstättebetriebes	102,417	05				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	221,844	10			-	
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	2,323	10			. 8	
IX. Berschiedenes	62,128	71				
in Set tytestees			771,738	17		0.0
					7,693,569	90
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1867.					25,267	09
Summa der Ginnahmen .					7,718,836	99
						-
			,			

Nordostbahn = Hesellschaft vom Jahre 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	Ctŝ.	Fr.	Cts
Unsgaben.						
					3	
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zenfralverwaffung.						
1. Sizungsgelder und Gehalte des Personals der Zentral- verwaltung	•		101,789 1,472 6,882	51 65 97		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten			28,644 13,072 529	74 07 84	152,391	78
II. Anterhaltung der Bahn nehst Inbehörden. 1. Befoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Urchitekt, Bahnaufseher und Bahnwärter) 2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals 3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals 4. Unterhaltung des Bahnkörpers 5. , der Kunstbauten 6. , des Oberbaues 6. , des Oberbaues	305,413	57	500,338 8,806 19,043 26,758 16,113	09 38 18 25 86		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren 2c. 8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöse. 9. " der Gebäude	221,849	49	83,564 15,356 6,605 85,451 17,610 2,307	08 08 11 66 26 29	. 781,954	24
III. Expeditionsdienst. 1. Allgemeine Kosten. a) Befoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof= und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	184,285	86				
b) Bekleidung derselben	5,576 16,179 39,797 25,595	95 02 77 28	271,434	88	-	
Uebertrag .	•	*	271,434	88	934,346	02

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rusgaben.	7		1			
· 						
Uebertrag .			271,434	88	934,346	02
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck- expedienten und Gepäckträger b) Bekleidung derselben c) Drucktosten d) Ersahleistungen	90,305 2,550 10,509 101	86 65 48	103,466	99		
3. Güterdienft.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter 2c	701,361 3,503 23,226 8,157	69 42 43 26				
e) Affekuranz der Güter	18,490	20	754,739		1,129,640	87
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Rosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	14,199 4,853 703 44,243	40 39 45 05	63,999	29		
2. Roften des Fahrdienstes.		- 1				
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	296,576 18,323	05 42				9
und Reservestücken d) Del und Schmiere für die Wagen e) Beleuchtung und Heizung derselben f) Assekuanz der Wagen g) Vergütung für die Benutung fremder Wagen	346,450 5,775 9,541 3,807 6,247	71 52 29 35 81				
8) consuming for an extension plant to the constant of the con			686,722	15		
Nebertrag .			750,721	44	2,063,986	89
•						

Nordostbahn - Hesellschaft vom Jahre 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rusgaben.					-	
Uebertrag .			750,721	44	2,063,986	89
3. Zugkraftskosten.	•		150,121	44	2,005,900	00
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien						
des Maschinenpersonals	294,859	52				
b) Bekleidung desselben	1,266	05				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	214	64				
d) Brennnaterial	383,707 27,246	71 22	*			
e) Schmiermaterial	11,166	01				
g) Wasserpumpen, Holsschneiden und Vorwärmen	12,282	04	. 8			
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven fammt Aus=						
rüftung und Reservestücken	314,399	38				
i) Affekuranz der Lokomotiven	2,489	62	1,047,631	19	1 700 950	69
				-	1,798,352	63
V. Zahntelegraphie	(*)				20,543	39
7. Zouhitteteftuphte	*				20,010	00
VI. Verschiedenes				.	58,624	66
						57
Summa .	•		•		3,941,507	31
Hievon ab:						
1. Die auf den Baukonto fallende Quote der Rosten der Bentral-					,	
verwaltung und des technischen Personals		١.	105,428	71	19	
2. Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf						
den Linien Zürich=Zug=Luzern und Bülach=Negensberg			633,223	08	738,651	79
Acstbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .					3,202,855	78
B. Verzinsung der Anleihen					1,732,382	87
C. Einlage in den Refervefond (ca 81/2 0/0 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 Ginnahme .					7,718,836	99

II. Raurechnung der Schweizerischen

	Tr.	C
Finnahmen.	e so	
Zennaninen.		
	2 2	
Saldo der Rechnung vom Sahre 1867	1,292,296	. 5
Resteinzahlungen auf das $4^{1/2}$ % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 28. Oktober 1867	177,600	-
300 per mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-mg-m		//4
		-
Summa	1,469,896	5
)	

Nordostbahn-gesettschaft vom Jahre 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ctě
			*			
Rusgaben.			- 6			
Ullgemeine Verwalfung.	,					
Herstellung der Aktien und Obligationen	•		2,883	_		
Provisionen und Aursvergütungen						
verwaltung und des technischen Personals			105,428	71	108,311	71
					100,311	()
Sxpropriation.	,					
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			347	88		
Entschädigungen			283,038	50		
Schatzungs= und Gerichtskosten			4,381	62 60		
					287,768	60
Zahnban.						
Unterbau.			- x			
Erdarbeiten	71,841	17			. *	
©tühmauern	6,500	_				
Eunnels	59.449	-				
Brücken, Durchsässe und Kanäle	53,442	88 53				
Uferbauten	68,469	44			2	
Bettung	4,530	88				
Berschiedenes	219	03	007 100	00		
			205,122	93		-
uebertrag .			205,122	93	396,080	3
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					9	

II. Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Rusgaben.						
S. 444 S. 444						
Uebertrag .			205,122	93	396,080	3
Oberbau.	*		200,122	00		
	F 00F	00	100			
Schwellen	5,385	83				
Schienen und deren Befestigungsmittel	9,869	87				
Regübergänge	19 994	04				
Einfriedigungen, Barrieren, Berbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	13,334 10,631	63				
Berschiedenes	10,031					
Sulphotito			39,221	37		
Bahnhöfe und Stationspläße.	. *					
Sochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	822,934	28		7		
Beichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c	6,978	86				
Wafferrefervoirs, Borwärmkessel, Basserleitungen 2c	929	_	6			
Hebkrahnen und Brückenwaagen	596	76				
Technische Cinrichtungen der Berkstätten	317	16				
Verschiedenes						
		-	831,756	06	1,076,100	
	e					1
Sefriebsinventar.						
		2				
Lokomotiven und Tender	•		34,980			
Bagen	•		239,370	09		
Für die Büreaug der Hauptverwaltung und Kontrole	•			-		
" " Materialverwaltung	•		-			İ
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen			-	-		
Berkzeugnaschinen	•		4,065	89		
" " Bahnhofverwaltungen	•		1 000	-		
Geräthschaften für den Bahndienst			1,003 1,559	98		
Dampf= und Schleppboote	•		102,428	59		
eamp and Styleppoole	•		102,420		383,407	
*						
berzinsung des im Baue neuer Linien engagirten Kapitals während						
der Zbauzeit			• •		6,985	
Total der Ausgaben .					1,862,573	-

Nordostbahn-Zesellschaft vom Jahre 1868.

	Fr.	Cts.	Fr.	©t
Rechnungs-Abschluß.		,	·	
Summa der Einnahmen			1,469,896	5
Summa der Ausgaben	1,862,573	96		
Siezu kommt:				
Die vierte Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnuntersnehmung Bülach-Negensberg im Sahre 1868	42,779	20	1,905,353	1
Vassiv-Saldo auf neue Rechnung	•	•	435,456	6.7
	,			
			*	

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
	14					
	9 1				6	
A. Auf den Ban verwendete Kapitalien.					*	w
I. Stammnetz der Nordostbahn.			8 5			
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Nechnung. Nettobetrag der Bauausgaben im Sahre 1868 laut vorstehender Nechnung.	57,780,769 1,862,573	59 96	50.649.949			
II. Zeffeiligung bei andern Zahnunternehmungen.		***************************************	59,643,343	55		
a. Cifenbahnlinie Bürich = Bug = Luzern.		-				
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn 2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	6,000,000 800,000		2 000 000			
b. Gifenbahnlinie Bülach = Regensberg.		No. of Street, sales	6,800,000	-		
1. Betrag der von der Nordostbahn bis Ende vorigen Sahres geleisteten Sinzahlungen	757,333	82				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Nechnungsjahre ge-	42,779	20	800,113	02	67,243,456	57
					01,245,450	31
B. Betriebs= und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Rassa. 2. Porteseuille 3. Berthpapiere 4. Liegenschaften=Ronto 5. Material=Ronto (incl. Schwellen und Schienen) 6. Bertstätte=Ronto (Borräthe an Achsen, Rädern, Bandagen 2c.) 7. Diverse Hauptbuch=Debitoren	651,022 860,532 1,158,999 386,757 872,673 387,742 488,796	53 05 75 38 98 65 76				
b. Passiva.			4,806,525	10		
1. Reservesonds:						
a. der Nordoftbahn	2,810,057	54		,		
2. Aftivsaldi von Spezialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn . Fr. 103,325. 18 b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Jürich= Jug-Luzern	- 913,831	96				
3. Noch nicht jurudbezahlter Betrag des 3% Unleihens von						
Fr. 817,950	165,200 1,352,892	17	5,241,981	67		
Pajjiv=€aldv					435,456	57
					66,808,000) _

gesellschaft auf 31. Dezember 1868.

	Fr.	Ctŝ.	Fr.	Ct
Kreditoren.			1	
	n n			
A. Aftienkapital			28,708,000	-
B. Obligationen:			-	
1. mit einem Zinsfuße von 4%:				
a. Anleihen vom 1. Oftober 1860	12,100,000			
2. mit einem Binsfuße von $4^{1/2}$ %:			-	
a. Anleihen vom 1. Februar 1859				
d. Anleihen vom 28. Oftober 1867 , 5,000,000. — e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (konvertirtes chem. 5% Anleihen) " 10,000,000. —	26,000,000	_	90 100 000	
			38,100,000	
				-
	*			
	-		66,808,000	-

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

		Fr.	C
Einnahmen.			
Saldo vom 31. Dezember	1867	2,338,216	4.0
Einnahme im Jahre 1868:			
Ca 81/2 % des Nettoertrages	der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1868	383,633	
	Summa . 2,7	21,849	4
			-
Ausgaben.		e ()	
Erneuerung des Oberbaues	3	221,849	
Saldo auf neue Rechnung		2,500,000	
	Summa . 2,7	21,849	4
		V	-
			1

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Bur "Statistik des Betriebsdienstes":

- 1) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungsfosten ber Lokomotiven.
- 2) Uebersicht über Stand, Leiftungen und Unterhaltungefosten der Perfonenwagen.
- 3) Uebersicht über Stand, Leiftungen und Unterhaltungsfosten der Bepack = und Guterwagen.

1. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

							3 1	ırükgel	egte
Bezeichnung		otiven	Anheizungen	nos	neg	en	sport	the	- SI
der		c-Lokomotiven		Schnellzügen	yerfonenzügen	Süterzügen	Materialtransport	Vorspanndienst	leer
Lokomotiven		Zahl der	Zahl der	mit ©	mit Pe	mit (mit Mat	im Bo	,
•					71	Ritom			
Fahrdienft.									
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	4	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 Bürich		2	-				2,708	_	121,257
Im Vorjahre (1867)	٠	5			-		3,667		124,080

b. Unterhaltungs:

		Brennn	aterial		Schmier= und (Del Berbrauch		
Bezeichnung der	Be	rbrauch	Я	osten			
Lokomotiven	im Sanzen	per Lok.=Kilometer	im Ganzen	per LokRilometer	im Ganzen	per LokKilometer	
	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	
Rangirdienft.			14			, a	
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.

W e g st	r e et e		at a	Dur	ch f ch n i t t l	iche Stär	te der	
im täglichen Gefannntdurchschitt		Durchschnitt Dienst Lokomotive	Lnzahl der zurückgelegten LokRilometer	Schnellzüge	Personenzüge	Süferzüge	Büge der Bülach= Regensberger Linie	Beförderte Bagenachfen=Kilometer
im Gefann	Sommer=	Winter= dienst	urüdgelegt	©.	Berl	@ @	Züge d	N. N. S.
	Kilometer				Wage	nachfen		
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	1,612,488 — 28.08		_	45,284,268	
4,175.8	191.5	161.8	1,524,184	-	27	7.11		41,315,380
338.7	_				,		_	54,148
350.0			_		-	-	_	73,341
Rosten.								
Buhmater und Talg)	ial		Reparatur der	t o st e n			defammtkof	
3	Rosten		Lokomotiven un (inkluf. der Provif				e, Schmier und wie für Reparat	
im Gar	nzen	per	im Ganzen	per	im	Ganzen	per Lok.=Rilome	ter per

Roj	ten	Lokomotiven (inklus. der Pro	The state of the s	sowie für Reparaturen				
im Ganzen	per Lok.=Rilometer	im Ganzen	per Lot.=Rilometer	im Ganzen	per Lok.=Rilometer	per Achsen=Rilometer		
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes		
					5			
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	2.2032	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		
						1		
2,043.50		28,096.61		45,369.62	für jeden T	ng Fr. 123.96		
1,882.05		10,542.93		29,629.38	· " " " "	, ,, 81.18		

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. Stand und

	Magan	nafan	ш	8	i អ្ p [ä អ្	e der W	a g e n	A c	th sen=Rilome	ter wurden durchl	aufen
Betriebsjahr	Musahi der Me	110	Anzahl der Achsen	I.	im Einzeln	en III.	Ganzen	uf der Nordoftbahn Schellzügen, Perfonen- ind gemischen Zügen	fremden Bahnen	im Ganzen	fremden Wagen der Nordoftbahn
	achträdrige	vierrädrige	Stüd	Klaffe	Klaffe	Klaffe	tit	auf d in Shn und g	auf	n-Kilometer	bon f
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:

	R e p	araturkoster	1				Rosten des
		per	in Prozenten		Material		Totalausgabe für
Betriebsjahr im Ganzen (inkl. Zuschläge)		Achfen= Rilometer	der Einnahme	Schmiere	Del	Total	Schmiermaterial und Arbeitslohn
	* 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
9 ²					- v ₂		

und deren Unterhaltungskoften.

Leistung.

e hat zurüdgelegt	jt .	ber	chandenen arden durch= benußt	aus dem (eyklufive trug			
Zede Achfe im Durchschitt zu	an Perfonengewicht (die Perfon zu 1.5 Zentner gerechnet)	an Eigengewicht d	im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Adjen=Rilometer	Bon den vorhandenen Sigplägen wurden dure schnittlich benugt	Die Einnahme aus Perfonenverkehr (eyk Gepäck) betrug
Rilometer		Ben	tner = Kilometer		1	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.sı

Roften.

ch miermaterials			Pugen						
per Achsen=Kilometer		Mater	ial	Ausgaben	Rostenbetreffniß				
Schmiere Schmiere	Kosten	Pupwolle	Seife	für Arbeitslohn	per Achsen=Rilometer				
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

			A 11	i a h	I		lichen agen	Magen	Achfe		A ch f e n = A	lilometer	wurden zur	ückgelegt	
jahr	Gepäck= wagen		Güter= wagen		Totalzahl		: jännntlichen Güterwagen	der Edsfe	aft per	auf der Nordostbahn			auf fremden Bahnen		
Betriebsjahr	ad)trädrige	vierrädrige	adıträdrige	vierrädrige	der Magen	der Achsen	Tragkraft der Gepäcks und	Eigengewicht per 2	Mazimaltragfraft	von Gepäck= Wa	den Güter≈ ngen	im Ganzen	von Gepäck= Wa	Güter=	im Ganzen
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:

	Nt e		Rosten des		
Betriebs= jahr	im Ganzen (inkl. Zuschläge)	per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahmen	©dymiere	Del
	Franken	Centimes		ग्र	funb
1868	204,186.21	0.643	4.525		7,199.5
1867	164,863.47	0.578	4.138		6,398

Güterwagen und deren Unterhaltungskoften.

Leistung.

Fremde	gelegt	શા		nes Kilometer n befördert	8 reduzirt,		beträgt ft			hme 1 Viehverkehr
Gepäck= und Güter = Wagen	Achfe hat ich zurückgelegt	ter, Bieh	jt der	33	ruttolast				Bagen ben	Cinnahme 18 dem 1.r= und Bied detrug
haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Tede Ac	Gepäck, Güter, Equipagen und W	an Eigengewicht Wagen	im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achfen= Rilo= meter	In Prozenten Mazimaltragfähigkeit die beförderte Rugl	leer zurück	beladen gelegt	it it it
Uchsen=Kilometer	Rilom.		Bentn	er = Rilometer			nog .	Uchfen=K	i.ometer	Franken
11,936,712 9,366,765	15,550 16,646	922,372,899 716,565,908		2,611,070,590 2,243,406,412		83.621 78.832	32.75 28.49	10,826,832 14,222,673	20,452,485	4,512,767.01 3,991,078.52

Roften.

miermaterials		Япреп			
Ausgabe für	Betreffniß per	Uchfen=Rilometer	Ausgaben	Rostenbetreffniß	
Schmiermaterial und Arbeitslohn	©chmiere	. Ausgaben	·für Arbeitslohn	per Achfen-Kilometer	
Franken	Loth	Centimes	Franken	Gentimes	
5,686.18	0.00708	0.01748	746.30	0,00229	
5,721.10	0.00693	0.01936	449.51	0,00152	