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.

Kapitel: 4: Betrieb

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: 13.12.2025

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

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

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Es fallen:

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

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

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1868.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	vom Jahr	bis Tag	bis Monat	bis Jahr	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Turgi	21.815	1.	Januar	1868	31.	Mai	1868	täglich	2	6	6	2	4	20	66,318
		1.	Juni	„	30.	Juni	„	„	2	6	6	2	4	20	13,089
		1.	Juli	„	14.	Oktober	„	„	2	6	4	4	4	20	46,248
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	4	4	4	20	34,031
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	2	—	—	10	25,863
		1.	Juni	„	30.	Juni	„	„	2	6	2	—	—	10	5,104
		1.	Juli	„	14.	Oktober	„	„	2	6	2	—	—	10	18,036
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	2	—	—	10	13,272
Turgi-Zürich	28.073	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	4	6	6	2	4	22	93,876
		1.	Juni	„	30.	Juni	„	„	4	6	6	2	4	22	18,528
		1.	Juli	„	14.	Oktober	„	„	4	6	4	4	4	22	65,466
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	4	6	4	4	4	22	48,173
Romanshorn-Winterthur	56.337	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	6	—	2	4	14	119,885
		1.	Juni	„	30.	Juni	„	„	2	6	1	2	7	18	30,422
		1.	Juli	„	23.	Juli	„	„	2	6	2	1	7	18	23,323
		24.	Juli	„	14.	Oktober	„	„	2	6	2	1	5	16	74,815
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	6	2	1	5	16	70,309
Schaffhausen-Winterthur	30.182	1.	Januar	„	31.	Mai	„	„	2	8	—	—	—	10	45,877
		1.	Juni	„	30.	Juni	„	„	2	8	—	—	—	10	9,055
		1.	Juli	„	14.	Oktober	„	„	2	10	—	—	—	12	38,391
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	„	2	8	—	—	—	10	23,542
Winterthur-Zürich	26.120	1.	Januar	„	28.	März	„	„	2	16	—	2	8	28	64,360
		29.	März	„	31.	Mai	„	„	2	16	—	2	6	26	43,464
		1.	Juni	„	30.	Juni	„	„	2	16	—	1	9	28	21,941
		1.	Juli	„	14.	Oktober	„	„	2	16	—	2	8	28	77,524
		15.	Oktober	„	16.	Dezember	„	„	2	16	—	2	8	28	46,076
		17.	Dezember	„	31.	Dezember	„	„	2	16	—	2	6	26	10,187
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Oerlikon	4.535	1.	Januar	„	31.	Mai	„	täglich	—	6	—	—	—	6	4,136
		1.	Juni	„	14.	Oktober	„	täglich	—	6	—	—	—	6	3,701
								an Sonn- und Festtagen	—	2	—	—	—	2	181
		15.	Oktober	„	31.	Dezember	„	täglich	—	6	—	—	—	6	2,122
Total															1,157,315

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

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1867				1868		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			
2,208,631	81	32.9	1. Personentransport	2,409,064	72	31.3
126,729	14	1.9	2. Gepäcktransport	132,377	—	1.7
119,484	77	1.8	3. Viehtransport	107,022	48	1.4
3,744,864	61	55.7	4. Gütertransport	4,273,367	53	55.6
520,885	49	7.7	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	771,738	17	10.0
6,720,595	82	100	Totaleinnahmen	7,693,569	90	100

	Gegenüber 1867			
	Mehreinnahme		Mindereinnahme	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:				
Personentransport	200,432	91	—	—
Gepäcktransport	5,647	86	—	—
Viehtransport	—	—	12,462	29
Gütertransport	528,502	92	—	—
B. Mittelbare Betriebseinnahmen	250,852	68	—	—
Im Ganzen	972,974	08	—	—
Per Kilometer	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" ist im Berichtsjahre aufgehoben worden und die daherige Einnahme figurirt im Titel „Gütertransport".

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

Ungarn anderseits bewirkten einen in solchem Umfange bisher noch nie dagewesenen Getreideverkehr zwischen diesen beiden Ländern, welcher zu einem nicht unerheblichen Theil durch die schweizerischen Transitlinien vermittelt wurde. Seit der zweiten Hälfte des Jahres 1868 hat sich dieser Verkehr in Folge einer günstigen Ernte in Frankreich bedeutend vermindert. Jenen ganz ausnahmsweisen Verkehrsverhältnissen ist es auch zuzuschreiben, wenn die Transporteinnahmen der Nordostbahn gleich denjenigen aller anderen bei dem vorjährigen Transitverkehr zwischen Ungarn und Frankreich in starkem Maße betheiligten Bahnen während der ersten Hälfte des laufenden Jahres, in Vergleichung mit der entsprechenden Periode des Vorjahres, 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 belaufen als in der gleichen Periode irgend eines der vorangegangenen Jahre.

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

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

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

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

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

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

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

Der Einnahmetitel Verschiedenes, hauptsächlich die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr und den Erlös aus dem 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.

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

3. Durchschnittsergebnisse.

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

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

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

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

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

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

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

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

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

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt außer dem eigentlichen 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.

I. Ausgaben.

1867				1868		
Bahnlänge 264.0 Kilometer				Bahnlänge 264.0 Kilometer		
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. Verschiedenes	58,624	66	1.48
3,460,974	96	100	Totalausgaben	3,941,507	57	100
			abzüglich:			
			Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	105,428	71	
			Verbleiben als Betriebsausgaben für 1868	3,836,078	86	

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

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

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

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

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

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

zuführen in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in Romanshorn vorübergehend wieder die Verwendung einer ganz ausnahmsweise großen Zahl von Güterarbeitern, welche in einzelnen Monaten dieser Periode bis auf 450 anstieg, nothwendig machte. Sodann erforderten die Druckarbeiten einen Mehraufwand von Fr. 4,075. 46, betrugen ferner die Ersatzleistungen 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 Assekuranz der Güter zu bezahlen.

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

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

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

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

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

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

VI. **„Verschiedenes."** 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 außerordentliche Unterstützung von Fr. 25,000, wodurch die Mehrausgabe von Fr. 7,102. 26 auf diesem Titel leicht erklärlich ist.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

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

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

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

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

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

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

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

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

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

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

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

Die Kosten der Brennmaterialien betrugen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

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

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

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden verbraucht 10,044.5 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 4,506. 47, gegenüber 8,950 Pfund mit einer Ausgabe von Fr. 4,520. 90 im Jahre 1867. Die 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) zurückgelegt.

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

Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

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

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen für 1868 wurde die auf den Baukonto fallende Quote der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

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

* Putzmaterial nicht gerechnet.

Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß	
		Central-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer
	Kilom.	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	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46

Finanzergebniss und Zinsdividende.

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

1867		1868
Fr. 6,509,851. 52	Einnahmen	Fr. 7,381,725. 80
„ 2,837,447. 46	Ausgaben	„ 3,202,855. 78
Fr. 3,672,404. 06	Reinertrag	Fr. 4,178,870. 02
56.41 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**56**.61 %

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

Zuzüglich des Saldo-Vortrages von 1867, sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und der 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 ist von Fr. 1,433,158. 65 im Vorjahre auf Fr. 1,732,382. 87 im Berichtsjahre gestiegen. Es ist hier zu erwähnen, daß die im Berichtsjahre durchgeführte Konversion des ehemaligen, vom 30. September 1857 datirten, 5 % Anleihens von 10 Millionen Franken in ein 4½ % Anleihen von gleichem Betrage an Kursdifferenzen, Provisionen, Zinsverlusten, Druckkosten, Inseraten und Auslagen für Anfertigung und Stempelung der neuen Titel Unkosten von im Ganzen Fr. 214,407. 33 zur Folge hatte. Wir haben beschlossen, diese Unkosten in zehn Jahresraten jeweilen unter dem Titel „Verzinsung der Anleihen" zu verrechnen und schon der Betriebsrechnung von 1868 die erste Rate zu belasten, obgleich die Konversion diesem Jahre noch keinen Nutzen gebracht hat. Bei dieser Verrechnungsweise verbleibt den Betriebsrechnungen der nächsten neun Jahre in Folge der Konversion immer noch ein jährlicher Gewinn von Fr. 30,700.

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

Fr. 2,296,640. — = 8 % des Aktienkapitals wurden als Aktiendividende vertheilt;
„ 383,633. 16 = zirka 8½ % des Reinertrages fielen in den Reservefond und
„ 103,325. 18 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1869 übergetragen.

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

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

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Nordostbahn haben im Berichtsjahre auf den Routen

Romanshorn-Lindau,
„ Friedrichshafen,
„ Rorschach,
„ Constanz,

tägliche Fahrten ausgeführt.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	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.

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1867				1868			Gegenüber 1867			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,833	40	3.5	1. Besoldung des Administrationspersonals . .	11,068	55	3.3	235	15	—	—
84,045	66	27.0	2. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	93,535	59	27.4	9,489	93	—	—
2,775	40	0.9	3. Bekleidung desselben	2,811	49	0.8	36	09	—	—
2,089	62	0.7	4. Büreaubedürfnisse, Druckkosten ꝛc. . . .	2,725	37	0.8	635	75	—	—
124,082	55	39.9	5. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . . .	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. Assekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter	3,000	—	0.9	—	—	—	—
55,899	04	18.0	8. Verschiedenes	39,758	01	11.6	—	—	16,141	03
310,656	23	100	Total .	341,038	88	100	30,382	65		

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

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

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

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

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

Statistik über den Betrieb der Schiffe.

		1867	1868
a. **Leistungen der Schiffe.**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	107,008	114,949
und zwar in	Zeitstunden	6,706	7,164
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.96	16.04
Schleppboote. Solche wurden befördert auf einer Strecke von	„	43,697	58,870
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Kubikfuß	6,840	6,912
Steinkohlen	Zentner	67,990	75,173

		1867	1868
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	68,674	75,864
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	64.2	66.0
„ „ Zeitstunde	„	1,024.1	1,058.9
Kosten für Brennmaterial	Franken	115,006.11	119,023.40
„ „ „ per Kilometer	Centimes	107.47	103.54
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	17.15	16.61
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Oel und Talg	Pfund	7,830	9,648
„ „ „ per Kilometer .	„	0.073	0.084
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	1.167	1.347
d. **Kosten für Schmiermaterial**	Franken	4,588.96	5,542.50
per Kilometer	Centimes	4.29	4.82
„ Zeitstunde	Franken	0.68	0.77
e. **Unterhaltungs- 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 Obersees ebenfalls beigetreten.

2. Werkstättebetrieb.

Die hauptsächlichste Thätigkeit der Werkstätte während des Berichtsjahres war dem Unterhalte und der Reparatur des Betriebsmateriales — Lokomotiven und Wagen — gewidmet. Außerdem wurden in der Werkstätte 30 neue Materialtransportwagen gebaut, 24 einfache und 6 doppelte Weichen angefertigt und der Neubau der für den Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn 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 Ablieferung von den Fabrikanten leider verzögert wird, ebenfalls fertig erstellt sind.

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1867	1868
an Einnahmen	Fr. 685,388. 72	Fr. 1,015,103. 45
an Ausgaben	„ 598,914. 06	„ 912,686. 40
und einen Netto-Ertrag von	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 Bahnhofe Schaffhausen ein Hülfswagenwärter beim Ankuppeln von Wagen eine Quetschung, an der er nach einigen Wochen starb. — Am 6. April wurde auf dem Bahnhofe Romanshorn ein Güterarbeiter beim Verschieben von Wagen überfahren und getödtet. — Am 5. Mai legte sich in der Nähe der Station Wiesendangen beim Herannahen eines Bahnzuges ein Mann auf die Schienen, wurde von demselben überfahren und getödtet. — Am 27. Juni fiel auf der Station Effretikon bei der Abfahrt des Zuges ein Kondukteur vom Wagen, wurde überfahren und derart verletzt, daß er am darauf folgenden Tage starb. — Am 3. September verunglückte im Bahnhofe Zürich ein Hülfsarbeiter, welcher aus Unvorsichtigkeit zu nahe am Einfahrtsgeleise sich befand, als eben auf demselben ein Zug ankam, von dessen Maschine er erfaßt und derart verletzt wurde, daß er am folgenden Tage im Kantonsspitale starb. — Am 9. September entgleiste beim Einfahren auf die Station Knonau in Folge des Bruches einer Bremsstange des Tenders der Schnellzug Luzern-Zürich, wobei ein auf demselben befindlicher Bahnaufseher, welcher beim Anziehen der Bremsen zur Stellung des Zuges behülflich war, auf das Bahngeleise geworfen und augenblicklich getödtet wurde. Von den Passagieren und dem Zugspersonale war glücklicherweise Niemand erheblich verletzt worden. Dagegen wurden mehrere Personenwagen und das Geleise stark beschädigt; letzteres konnte indessen noch am nämlichen Tage wieder fahrbar gemacht werden.

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

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:		
a) im Kanton Zürich	Fr. 4,107,750. —	
b) „ „ Thurgau	„ 905,600. —	
c) „ „ Schaffhausen	„ 400,850. —	
d) „ „ Aargau	„ 784,650. —	
e) „ „ Zug	„ 148,200. —	
f) „ „ Luzern	„ 36,000. —	
		Fr. 6,383,050. —
2. Für Transportmaterial		„ 5,597,291. —
3. „ Brennmaterial und Magazinvorräthe		„ 717,280. —
4. „ Transport- und Lagergüter		„ 14,744,000. —
5. „ Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten		„ 1,168,298. —
Total		Fr. 28,609,919. —

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

5. Personaletat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	15
Hauptkassier und Gehülfen	3
Revisor und Gehülfen	6
Betriebskontroleur und Gehülfen	31
Chef des Tarifbüreau und Gehülfen	4
Materialverwaltung	9
Abwarte der Zentralbüreaux und der Materialverwaltung	5
	73

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt	2
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	14
Bau- und Werkführer	4
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	15
Weichen- und Bahnwärter	378
	413

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebschef	1
Betriebsinspektor	1
Inspektor für den Gütertransport	1
Telegrapheninspektor	1
Büreau des Betriebschef	2
Büreau des Betriebsinspektors und der Wagenkontrole	13
Uebertrag	19
Bahnhofvorstände und Gehülfen	12
Stationsvorstände und Gehülfen	67
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	32
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger 2c.	120
Telegraphisten	7
Portiers, Abwarte und Nachtwächter	37
Gepäckträger	20
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	487
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	126
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	69
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	8
Billetdrucker	2
	1,006

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	15
Oberwerkführer und Werkführer	4
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	45
Lokomotivheizer	44
Lokomotivputzer, Wagenreiniger, Kohlenverlader	69
	178

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

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

B. Dampfschiffahrt.

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

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

C. Werkstätte.

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

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

D. Kaufhaus Zürich.

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

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

E. Agenturen.

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

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

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

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

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

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

Der schweizerischen Rentenanstalt, bei welcher die 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 auszuzahlen hatte.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1867 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 17,946. 60
Im Jahre 1868 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . .	„ 18,131. 35
Gesammteinnahme	Fr. 36,077. 95
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ꝛc. 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.