Siebenzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1870 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor(en): **Escher, A.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1869)**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-730495

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Siebenzehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1870

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren siebenzehnten, das Jahr 1869 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) glauben wir hier lediglich auf den einläßlichen Bericht, den wir Ihnen in Ihrer letzten ordentlichen Versammlung zu erstatten die Ehre hatten, sowie auf den Beschluß verweisen zu sollen, den Sie in Folge dieser Berichterstattung unter dem 30. April v. J. gefaßt haben und gemäß welchem die Nordostbahngesellschaft den Bau und Betrieb dieser Linie auf Grundlage einer Konzession, die mit den übrigen Konzessionen der Nordostbahn übereinstimmt, übernommen hat.

Veranlaßt durch ein von der h. Bundesversammlung aufgestelltes sachbezügliches Postulat, hat das schweizerische Departement des Innern mittelst Kreisschreibens vom 4. September abhin die schweizerischen Bahnverwaltungen eingeladen, ihre Ansichten darüber zu äußern, in welcher Weise dem Bunde in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb weitere Befugnisse eingeräumt werden können. In Folge hievon haben die Bahnverwaltungen in wiederholten Konferenzen sich einläßlich mit der Frage beschäftigt, welche Haltung ihnen in dieser Angelegenheit theils durch das Interesse der eigenen Unternehmungen, theils durch das allgemeine Landesinteresse vorgezeichnet sei, und wir befreuen uns, konstatiren zu können, daß sich hiebei alle Verwaltungen von dem besten Willen beseelt zeigten, den Wünschen der Bundesbehörden, soweit solche in dem öffentlichen Bedürfnisse begründet und mit den wesentlichen Interessen der Bahnunternehmungen verträglich erscheinen, möglichst entgegen zu kommen, wie wir auch unserseits bemüht waren, bei den Konferenzen in diesem Sinne zu wirken. Was die Sache selbst anbelangt, so war man allseitig darüber einverstanden, daß es im allgemeinen Interesse wünschbar sei, die Bundeskompetenz auf alle Fragen auszudehnen, welche mit der Sicherheit des Bahnbetriebes zusammenhängen, und dem Bunde im Fernern auch eine gewisse Kontrole über die Regelmäßigkeit des Bahnbetriebes, sowie auch darüber einzuräumen, ob die einzelnen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Taxenwesen sich

innert den Schranken ihrer Konzessionen bewegen. Nach dem gegenwärtig in der Schweiz geltenden Eisenbahnrechte steht einzig den Kantonen auf diesem Gebiete die Kompetenz einer Kontrole zu; allein die Kantone sind durchaus nicht in der Lage, eine irgendwie wirksame Kontrole ausüben zu können. Eine solche kann der Natur der Sache nach nur von einer Zentralbehörde, i. e. nur vom Bunde ausgehen. Die Bahnverwaltungen halten nun dafür, daß ganz unmöglich beiden Gewalten, d. h. dem Bunde und den Kantonen, zugleich diese Kompetenzen zugestanden werden könnten; dagegen werden sie keinerlei Widerspruch erheben, wenn die Kantone ihre dießfälligen Befugnisse auf den Bund übertragen wollen. Die weitere Frage, ob nicht dem Bunde zum Behufe der Wahrung der volkswirthschaftlichen Interessen des Landes auch eine maßgebende Einwirkung auf die Tarife und die Fahrtenpläne der Eisenbahnen eingeräumt werden könnte, mußte in erster Linie zur Erörterung des Rechtsverhältnisses führen, in welchem die Bahnen zur Staatsgewalt (Bund und Kantone) stehen. In dieser Hinsicht wurde nun übereinstimmend gefunden: a) daß durch die Eisenbahnkonzessionen die Beziehungen einer Privatindustrie zum Staate geregelt werden und daß die Konzessionen, indem sie ein Privatrecht zum Gegenstande haben, einen Privatvertrag zwischen den Parteien bilden, welche diese Konzessionen unter sich vereinbart haben, b) daß für jede einzelne Bahn dieser Vertrag aus dem Konzessionsakte selbst und aus dem Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom Jahr 1852, sowie denjenigen weiteren Ausführungsbestimmungen besteht, welche in denselben ausdrücklich vorbehalten worden sind, c) daß dieser Vertrag ein gegenseitiger ist und daher nur mit Zustimmung aller Parteien abgeändert werden kann, d) daß der Staat, falls er die Konzessionsvorschriften im Sinne einer Erschwerung derselben abändern will, die Bahnunternehmungen angemessen zu entschädigen hat, und endlich e) daß der Bund, wofern er seine Kompetenzen im Eisenbahnwesen erweitern will, sich im Sinne der dermaligen Konzessionsbestimmungen mit den Konzessionären über den Richter zu verständigen hat, der im Streitfalle Recht sprechen müßte, abgesehen von den Maßnahmen, die erforderlich sind, um jene Kompetenzen von den Kantonen auf den Bund übergehen zu machen. Auf Grund dieser Sätze sind die Bahnverwaltungen bereit, nicht nur zur Erweiterung der Bundeskompetenzen, sondern auch zu allen wünschbaren Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe Hand zu bieten. Sie werden eine in diesem Sinne abgefaßte Denkschrift, als Antwort auf dessen Kreisschreiben vom 4. September abhin, an das schweizerische Departement des Innern richten und in derselben folgende Punkte als solche bezeichnen, die in zweckmäßiger Weise der Bundeskompetenz unterstellt werden dürften: 1) der Erlaß eines Gesetzes über das Transportwesen, 2) die Genehmigung des Transportreglements für den direkten schweizerischen Eisenbahnverkehr, 3) die Ueberwachung der in diesem Verkehre zur Anwendung kommenden Taxen auf Grundlage der in der Konzession dießfalls aufgestellten Schranken, 4) die Entscheidung von Konflikten betreffend den Anschluß der Bahnzüge, sei es zwischen einzelnen Kantonen oder zwischen einzelnen Bahnverwaltungen, verbunden überdieß mit der Berechtigung der Bundesbehörden, auch von sich aus die Ausführung allfälliger ihnen nöthig scheinender Bahnzüge verlangen zu können, — beides jedoch mit dem Vorbehalte der Entschädigung, falls dadurch die betheiligten Bahnverwaltungen zu Leistungen verhalten würden, die ihre konzessionsgemäßen Verpflichtungen übersteigen, und in der Meinung, daß im gegebenen Falle, wenn nöthig, ein Schiedsgericht darüber zu entscheiden hätte, ob und welche Entschädigung geleistet werden müsse, und endlich 5) die Ueberwachung des Betriebes vom Standpunkte der Betriebssicherheit aus. Gleichzeitig wurde der Wunsch ausgesprochen, alle diese Fragen im Konferenzwege mit dem eidgenössischen Departement des Innern näher besprechen zu können.

Mit Ende Mai v. J. ist der Vertrag ausgelaufen, durch welchen die schweizerische Postverwaltung uns gegenüber sich verpflichtet hatte, an die Kosten der im Anschlusse an die Nachtzüge der bayerischen Südbahn stehenden Dampfboot-Nachtkurse Romanshorn-Lindau einen Beitrag zu zahlen. So mäßig auch diese Vergütung gewesen ist, so lehnte das Tit. Postdepartement es dennoch ab, dieselbe noch länger zu leisten; dagegen zeigte es sich bereit, durch Verzicht auf den Bezug einer Konzessionsgebühr für unsere Dampfbootkurse auf dem Bodensee zur Ermöglichung des Fortbestandes

jener Anschlußfahrten eine indirekte Unterstützung zu gewähren. Durch die Fortsetzung dieser Fahrten werden ohne Zweifel die Postinteressen mehr gefördert als die Bahninteressen, weßhalb das Opfer, das die Postverwaltung zu Gunsten derselben bringt, als ein sehr bescheidenes erscheint. Gleichwohl glaubten wir hieraus nicht Veranlassung nehmen zu sollen, diese, wenn auch nicht rentable, doch für den allgemeinen Verkehr immerhin werthvolle Verbindung einzustellen.

Mit dem schweizerischen Postdepartemente haben die schweizerischen Bahnverwaltungen unter dem 21. Oktober abhin Kollektivverträge abgeschlossen: a) über die Benutzung der Eisenbahnen für den Postdienst, b) über die für die Postfuhrwerke zu bezahlenden Transporttaxen und c) betreffend die Kontrole über die Benutzung der Bahnpostwagen für Reisen von Postangestellten. Der Inhalt dieser Verträge gibt uns lediglich zu der Bemerkung Veranlassung, daß durch das erstbezeichnete Verkommniß ein neuer Modus für die Berechnung der Entschädigung aufgestellt wird, welche für den Transport der dem Postzwang nicht unterworfenen Fahrpoststücke von mehr als 10 Pfund von Seiten der Postverwaltung an die Bahnverwaltungen zu bezahlen ist. Während nämlich bisanhin die dießfällige Entschädigung nach einem bestimmten Stunden-Zentnersatz für das transportirte Gewicht berechnet ward, setzt nunmehr jener Vertrag für eine jede Bahn eine auf Grund ihres bisherigen Entschädigungsbetreffnisses bemessene Aversalvergütung für die Dauer von drei Jahren, d. h. bis Ende 1872, mit der Bestimmung fest, daß während dieser drei Jahre das Aversum sich je in demselben Verhältnisse erhöhe, in welchem die Posteinnahmen vom Fahrpoststück-Verkehr sich höher stellen als diejenigen des Jahres 1868.

Ueber den jetzigen, erfreulichen Stand der Gotthardbahnfrage hatten wir die Ehre, der am 4. v. M. stattgehabten außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn einläßlichen Bericht zu erstatten. Gleichzeitig waren wir im Falle, der Generalversammlung folgende diese Angelegenheit betreffenden Anträge zur Beschlußfassung vorzulegen: I. „Die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft, nach Einsicht eines zwischen der „Direktion der Nordostbahn und dem Direktorium der Centralbahn am 2. Februar 1870 unter Vorbehalt höherer „Ratifikation abgeschlossenen Vertrages, in Anwendung der §§ 3 und 24 der Statuten, auf den Antrag der Direktion „und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes, beschließt: Es wird der Direktion die Ermächtigung „ertheilt, Namens der Nordostbahngesellschaft nach Mitgabe des Eingangs erwähnten Vertrages gemeinschaftlich mit der „schweizerischen Centralbahngesellschaft einen Beitrag von 7 Millionen Franken an die Seitens der Schweiz für die Ver„wirklichung der Gotthardunternehmung zu beschaffende Subvention von 20 Millionen Franken zuzusichern, unter der „Bedingung, daß a) die Inhaber der jüngsthin von dem Kanton Aargau ertheilten Eisenbahnkonzessionen für den Fall „der Ausführung der betreffenden Bahnen die Verpflichtung eingehen, auf Rechnung der letztern eine angemessene Quote „der Subventionssumme der schweizerischen Nordostbahn und der schweizerischen Centralbahn zu übernehmen, und daß „b) die schweizerische Eidgenossenschaft, falls und soweit sie von dem ihr zustehenden Rechte des Rückkaufes der Nordostbahn „schon auf den ersten hiefür anberaumten Termin Gebrauch machen würde, der Nordostbahngesellschaft nebst dem nach „Vorschrift des betreffenden Bundesbeschlusses zu vergütenden kapitalisirten Reinertrage der Bahn auch die betreffende „Quote der von dieser Gesellschaft geleisteten Gotthardsubvention, immerhin übrigens nach Abzug des Nettogewinnes, „welcher ihr aus dem in Folge der Entstehung der Gotthardbahn seit der Eröffnung derselben erzielten Mehrverkehre „erwachsen sein wird, zurückerstatte.“ II. „Die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft, in Anwendung der „§§ 3 und 24 der Statuten, auf den Antrag der Direktion und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungs„rathes, beschließt: 1) Die Direktion wird ermächtigt, falls die Verhältnisse es als angezeigt erscheinen lassen, „Namens der Nordostbahngesellschaft bei Begründung der Gesellschaft zur Ausführung der Gotthardbahn durch Ueber-

„nahme von Aktien bis auf den Nominalbetrag von höchstens 5 Millionen Franken mitzuwirken, immerhin übrigens „in der bestimmten Meinung, daß die von der Nordostbahngesellschaft gezeichneten Aktien denjenigen, welche von inländischen „oder auswärtigen Bankinstituten oder Bankhäusern werden übernommen werden, in allen Richtungen gänzlich gleich zu „stellen sind. 2) Beschlüsse der Direktion, vermittelst welcher dieselbe von dieser Ermächtigung Gebrauch macht, unter„liegen der Genehmigung des Verwaltungsrathes." Diese Anträge wurden von der Generalversammlung einmüthig genehmigt, wie auch die Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn ihrerseits am gleichen Tage analoge Schlußnahmen gefaßt hat. Wie die Sachen zur Zeit liegen, so ist kaum noch daran zu zweifeln, daß die an der internationalen Gotthardkonferenz vertretenen Staaten ihre definitive Zustimmung zu den im Schlußprotokolle niedergelegten Vereinbarungen geben und demgemäß auch die vorgesehene Subvention von 85 Millionen gewähren werden, so daß man, da mittlerweile auch die erforderlichen Einleitungen zur Beschaffung des Privatkapitals mit aller Aussicht auf Erfolg getroffen worden sind, nunmehr der frohen Zuversicht leben kann, daß das Zustandekommen des großen Werkes endlich gesichert sei.

Nachdem schon seit Jahren kranke Arme, welche auf Kosten ihrer Gemeinden Bäder besuchen, für die Hin- und Rückreise um die halbe Taxe befördert worden, haben wir auf Anfang des laufenden Jahres diese Begünstigung auch auf solche arme Kranke, welche auf Gemeindekosten in einer öffentlichen Kranken- oder Versorgungsanstalt oder in einem Krankenasyl untergebracht werden sollen, ausgedehnt und hievon den hohen Regierungen derjenigen Kantone, auf deren Gebiet sich die Linien der Nordostbahn erstrecken, zu Handen der betreffenden Behörden Kenntniß gegeben.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Der im vorangegangenen Abschnitt erwähnte, unter dem 2. Februar letzten Jahres mit dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn abgeschlossene Vertrag betrifft das Verhältniß zwischen den beiden Bahnunternehmungen bezüglich der Subventionirung der Gotthardbahn, und es hat die Generalversammlung durch Annahme obigen Antrages I implicite auch diesem Vertrage ihre Genehmigung ertheilt. Gemäß demselben hat an die Subvention von 7 Millionen Franken, welche beide Gesellschaften zusammen zu geben haben, jeder Theil die Hälfte beizusteuern, wogegen dann der Ertrag desjenigen Verkehrs von Personen, Gepäck, Vieh und Waaren, welcher, vom Auslande kommend und die westliche, nördliche und östliche Schweizergrenze von Genf bis Landquart überschreitend, Theile der Nordost- oder der Centralbahn als Transit durchzieht und sich über Luzern oder Zug hinaus nach Stationen der Gotthardbahn oder weiter bewegt, sowie auch der Ertrag des entsprechenden Verkehrs in der umgekehrten Richtung zwischen den beiden Kontrahenten gleichheitlich getheilt wird. Mit Ausnahme der Dauer sind alle Hauptpunkte des Vertrages schon im Jahre 1865 zwischen den beiden Bahnverwaltungen vereinbart worden. Hinsichtlich der Dauer weichen die neuen Bestimmungen von den im Jahre 1865 vereinbarten darin ab, daß nunmehr das bezügliche Gemeinschaftsverhältniß für die ganze Dauer der Konzessionen der beiden Gesellschaften fest konstituirt ist, während früher nur eine Dauer von 10 Jahren, vom Zeitpunkt der Eröffnung des großen Tunnels an gerechnet, und in der Meinung festgesetzt war, daß nach Ablauf dieser Frist die Subventionssumme in demjenigen Verhältnisse definitiv auf die beiden Gesellschaften ausgeschlagen werden solle, in welchem sich der Gemeinschaftsverkehr während jener zehnjährigen Periode über die beiderseitigen Linien bewegt hat.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linie Romanshorn-Rorschach wurden die Stationen derselben mit den sämmtlichen Güterstationen der übrigen schweizerischen Bahnen in direkten Güterverkehr gesetzt. Gleichzeitig wurde auch für den Verkehr der Stationen der neuen Linie mit denjenigen Stationen der übrigen Bahnen, für welche ein Bedürfniß dazu vorlag, die direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

In Folge der Eröffnung der Linie Romanshorn-Rorschach mußten die sämmtlichen Tarife für den direkten Personen- und Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen umgearbeitet werden. Bei diesem Anlasse wurde für den Verkehr der thurgauischen Stationen mit den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen Räterschen — Mörschwyl, mit Rücksicht auf den großen, die normalen Taxen außerordentlich erhöhenden Umweg, den dieser Verkehr zu nehmen hat, namhaften Reduktionen der Taxen stattgegeben.

Mit der k. k. österreichischen Südbahngesellschaft und den übrigen betheiligten Bahnen ist ein direkter Personenverkehr zwischen den Hauptstationen der Nordostbahn und der Centralbahn einerseits und denjenigen von Tyrol und Italien anderseits über den Brenner vereinbart und am 1. Juni in Kraft gesetzt worden.

Auch mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist endlich eine Vereinbarung über Ausgabe direkter Personenbillete und Gepäckscheine im Verkehr zwischen einzelnen Stationen der Nordostbahn und Lyon, Marseille und Nizza (auf 1. Januar 1870) zu Stande gekommen.

Zum Behufe der Erleichterung des Verkehrs der inländischen öffentlichen Korn- und Getreidelagerhäuser haben wir uns mit den übrigen betheiligten schweizerischen Bahnverwaltungen verständigt, solchen Getreidetransporten, welche, von einer schweizerischen Grenzstation kommend, auf einer Binnenstation durch Vermittelung eines öffentlichen Korn- oder Lagerhauses in Wagenladungen reexpedirt werden, die betreffende direkte Taxe zu gewähren, zuzüglich einer mäßigen Reexpeditions-Gebühr.

Bekanntlich wird auf den schweizerischen Eisenbahnen das Gewicht gewisser Waarenartikel, wie Holz, Steine u. s. w., nach Normalgewichtssätzen, anstatt durch Abwägung, ermittelt und sind dabei namentlich für Holz die Normalsätze so tief gegriffen, daß sie in allen Fällen, wo das Holz nicht einen sehr hohen Grad von Trockenheit erreicht hat, weit unter der Wirklichkeit stehen. Dieses Verfahren hat zur Folge, daß sehr häufige Wagenüberlastungen vorkommen, welche die Sicherheit der Bahnzüge ernstlich gefährden. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes haben u. A. die süddeutschen Bahnverwaltungen die Normalgewichtssätze gänzlich abgeschafft und dafür überall die Gewichtserhebung mittelst Abwägung eingeführt. Die schweizerischen Bahnverwaltungen hinwieder glaubten für einmal noch nicht so weit gehen zu dürfen; dagegen haben sie im Interesse der Betriebssicherheit für Holz neue Normalgewichtssätze unter sich vereinbart, welche der Wirklichkeit viel näher kommen als die bisherigen und auf den 1. Mai nächstkünftig in Kraft gesetzt werden sollen. Diese Aenderung der Normalgewichtssätze würde indessen, wofern ihr nicht eine entsprechende Taxreduktion zur Seite gienge, eine namhafte Erhöhung der Holzfrachten in sich schließen, was für den Holzhandel fatale Störungen verursachen dürfte. Um diesen möglichst zuvorzukommen, werden wir gleichzeitig mit der Inkraftsetzung der neuen Normalsätze einen Spezialtarif für die Beförderung von Holz auf der Nordostbahn einführen, welcher unter der Voraus-

setzung der Gewichtsermittelung durch Abwägung und der möglichsten Ausnutzung der Wagentragkraft sehr billige Transporttaxen gewährt, indem derselbe auf der Basis von 1 Cts. per Zentner und Stunde nebst einem fixen Zuschlage von 4 Cts. per Zentner berechnet ist. Einen entsprechenden Spezialtarif für Steine, Ziegel, Sand u. dgl. haben wir bereits unter dem 15. v. Mts. in Kraft gesetzt und zu diesem Behufe eine größere Anzahl unserer Stationen mit Brückenwaagen versehen.

Der am 1. Juni 1864 eingeführte direkte Güterverkehr zwischen den bayerischen Staatsbahnen und den schweizerischen Bahnen wurde im Berichtsjahre einer gänzlichen Umarbeitung unterworfen. Die dießfälligen neuen Tarife sind auf 1. März abhin in Kraft gesetzt worden. Ebenso ward auch der direkte Güterverkehr zwischen den schweizerischen Bahnen einerseits und der k. k. priv. Kaiserin-Elisabethbahn und einzelnen Hauptstationen der k. k. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft anderseits vom 1. Juni 1864 vollständig umgearbeitet und auf die sämmtlichen Hauptstationen der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft ausgedehnt. Der neue Verbandsverkehr ist unter dem Titel „ungarisch-österreichisch-schweizerischer Güterverkehr", soweit er den Transit via Genf betrifft, bereits unter dem 15. Februar l. J. in Kraft getreten und die Inkraftsetzung auch des übrigen Verkehrs wird demnächst erfolgen.

Zwischen der k. k. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn und den k. bayerischen Staatsbahnen einerseits und den schweizerischen Eisenbahnen anderseits ist im Berichtsjahre ein „Uebereinkommen über die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen in ihrem wechselseitigen Verhält-„nisse und über das Verfahren zur Regelung von Entschädigungsforderungen im schweizerisch-österreichisch-ungarischen, „beziehungsweise im bayerisch-schweizerischen Güterverkehr" abgeschlossen worden. Dasselbe ist den 15. Februar l. J. in Kraft getreten.

Im Benehmen mit der k. württembergischen Eisenbahndirektion wurde ein Tarif für die Güterbeförderung mittelst Trajektschiff zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, desgleichen im Benehmen mit der Generaldirektion der k. bayerischen Staatsbahnen ein Tarif für den Gütertransport mittelst Trajektbooten zwischen Romanshorn und Lindau aufgestellt.

Von den übrigen Verhandlungen und Arbeiten im Tarifwesen haben wir noch speziell zu erwähnen: a) die Aufstellung direkter Gütertarife für den Verkehr mit den Stationen der Linie Bulle-Romont, b) die Aufstellung neuer Gütertarife für den Verkehr mit den Stationen der neuen Bahnstrecke der Ligne d'Italie von Sitten bis Siders, c) die Umarbeitung der Tarife für den Güterverkehr von Basel und von Genf transit nach der Ostschweiz, von Schaffhausen, sowie von Waldshut, Basel, Mannheim und Ludwigshafen nach dem Bodensee, d) die Aufstellung eines direkten Tarifes für den Güterverkehr der deutschen Nordseehäfen, sodann von Lübeck und einigen Weser-Stationen mit der Ostschweiz, e) die Umarbeitung der Gütertarife von Basel und Schaffhausen im Verkehr mit den Stationen der k. sächsischen westlichen Staatsbahnen, f) die Umarbeitung sämmtlicher Tarife für den Kohlentransport, g) die Aufstellung von Spezialtarifen für Sprit und für Zinkblech im Verkehr mit den k. sächsischen Staatsbahnen und für Eisenfabrikate aus Frankreich nach Oesterreich und h) die Aufstellung von Spezialtarifen für die Beförderung von Bier und von Eis im schweizerischen Verkehr.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres walteten, benutzt, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren wir zur Ausführung der Bahnlinie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze), zur Vermehrung des Transportmateriales (Lokomotiven, Waggons u. s. f.), sowie zur Bewerkstelligung von Vollendungs- und Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Zürich, Schaffhausen, Romanshorn, Aarau u. s. w. bedurften. Es geschah dies in der Weise, daß wir am 24. Mai 1869 ein 4½ prozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 31. Mai 1879 an nach vorhergegangener halbjährlicher Aufkündung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann und bis zum 30. November 1884 in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, zum Pari-Kurse auflegten. Das Ergebniß war, daß eine Summe von Fr. 32,021,000 gezeichnet wurde und in Folge dessen eine Reduktion der Subskriptionen erfolgen mußte, welche in der Weise bewerkstelligt wurde, daß vorab jedem Subskribenten eine Obligation (Fr. 1000) zugeschieden und sodann der verfügbar gebliebene Betrag prozentual auf die einzelnen Subskribenten ausgeschlagen wurde.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,180,022 Kilometer zurückgelegt, gegenüber von 1,222,297 im Jahre 1868.

Davon fallen:

	1868 Kilom.	1869 Kilom.
1. auf Schnell- und Personenzüge	680,480	693,913
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . .	230,158	250,907
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	311,659	235,202
zusammen	1,222,297	1,180,022

Die Vertheilung der fahrplanmäßigen Züge des letztvergangenen Jahres auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus dem nachstehenden Tableau ersichtlich:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1869.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	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	31.	Mai	täglich	2	6	4	4	4	20	65,881
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	6	4	4	4	20	59,337
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	3	6	4	4	4	21	35,733
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	2	—	—	10	25,693
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	6	2	—	—	10	23,140
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	2	—	—	10	13,272
Turgi-Zürich	28.073	1.	Januar	31.	Mai	"	4	6	4	4	4	22	93,259
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	6	4	4	4	22	83,994
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	6	4	4	4	22	48,173
Rorschach-Romanshorn	15.092	15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	—	—	—	10	11,772
Romanshorn-Winterthur	56.337	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	2	1	5	16	136,110
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	6	2	2	4	16	122,589
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	2	2	4	16	70,309
Schaffhausen-Winterthur	30.182	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	—	—	—	10	45,575
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	10	—	—	—	12	49,257
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	—	—	—	10	23,542
Winterthur-Zürich	26.120	1.	Januar	31.	Mai	"	2	16	—	2	6	26	102,547
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	16	—	2	6	26	92,360
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	16	—	2	6	26	52,971
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Oerlikon	4.535	1.	Januar	31.	Mai	täglich	—	6	—	—	—	6	4,109
		1.	Juni	14.	Oktober	täglich	—	6	—	—	—	6	3,701
						an Sonntagen	—	2	—	—	—	2	172
		15.	Oktober	31.	Dezember	täglich	—	6	—	—	—	6	2,122
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,165,618

* Von diesen 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 zu dem eigentlichen Netze unserer Bahn, die übrigen 1.739 Kilometer fallen auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

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

Ebenso wurde die Strecke Zürich-Altstetten, auf welcher außer den Zügen der eigentlichen Nordostbahn auch diejenigen der Zürich-Zug-Luzerner Linie verkehren, vom 1. Januar bis 31. Mai, sowie vom 15. Oktober bis 31. Dezember fahrtenplangemäß täglich von 8 und vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich von 12 Zügen der letztern befahren.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehres.

In Folge der am 15. Oktober des Berichtjahres stattgefundenen Eröffnung des Betriebes auf der 15 Kilometer langen neuen Bahnstrecke Romanshorn-Rorschach steigert sich die Länge des Bahnnetzes der Nordostbahn von 178 auf 193 Kilometer. Auf das ganze Jahr 1869 bezogen, ergibt sich hienach eine Durchschnittsziffer von 181,1 Betriebskilometer, welche den nachfolgenden statistischen Tabellen zu Grunde gelegt worden ist.

1. Einnahmen.

1868				1869			Mehreinnahme gegenüber 1868		Mindereinnahme gegenüber 1868	
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2,409,064	72	31.3	1. Personentransport	2,487,977	15	33.91	78,912	43	—	—
132,377	—	1.7	2. Gepäcktransport	135,089	58	1.84	2,712	58	—	—
107,022	48	1.4	3. Viehtransport	103,481	58	1.41	—	—	3,540	90
4,273,367	53	55.6	4. Gütertransport	3,805,890	06	51.87	—	—	467,477	47
771,738	17	10.0	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	805,042	55	10.97	33,304	38	—	—
7,693,569	90	100	. . . Totaleinnahmen . .	7,337,480	92	100				

Die Einnahme vom Personen- und Gepäckverkehr ist die höchste, welche in dieser Transport-Abtheilung seit dem Bestande unserer Unternehmung erzielt worden ist. Die Mehreinnahme rührt lediglich von einer natürlichen Steigerung der Personen-Frequenz und keineswegs von außerordentlichen Verumständungen her, indem das eidgenössische Schützenfest von 1869 zwar wohl eine ausnahmsweise große Personenbewegung auf der Linie Zürich-Zug-Luzern verursachte, zur Vermehrung des Verkehrs auf der eigentlichen Nordostbahn aber wenig oder nichts beitrug.

Das Ergebniß vom Vieh-Transport, wenn auch eine Mindereinnahme erzeigend, kann doch insofern nicht als ein ungünstiges bezeichnet werden, als im Berichtsjahre in Folge von Viehseuchen vielfache Hemmungen im Viehverkehr stattgefunden haben und als überdieß auf 1. Februar v. J. ein neuer Tarif für den Transport von lebenden Thieren in Kraft gesetzt worden ist, welcher gegenüber dem frühern Tarife sehr weitgehende Taxermäßigungen gewährt, die ihren ungünstigen Einfluß auf die Einnahmen natürlich sofort ausgeübt haben, während sich umgekehrt ihre günstige Wirkung, d. h. die Einwirkung auf die Steigerung des Verkehrs nur ganz allmählig fühlbar macht.

Der bedeutende Ausfall in den Einnahmen vom Güterverkehr ist größtentheils auf Rechnung des Umstandes zu setzen, daß die Getreidetransporte, welche im Vorjahre eine ganz außerordentliche Höhe erreicht hatten, im Rechnungsjahre wieder bescheidenere Dimensionen angenommen haben. Wie aus der in diesem Bericht enthaltenen Waarenstatistik ersichtlich, ist der Getreideverkehr unserer Bahn im Allgemeinen von Ztr. 3,201,914 auf Ztr. 1,982,193, also um Ztr. 1,219,721 zurückgegangen. Hievon wurde zumeist der Transitverkehr unserer Bahn berührt; während nämlich im Jahre 1868 ab Romanshorn ein Getreidequantum von zirka Ztr. 1,750,000 nach der Mittel- und Westschweiz, sowie nach Frankreich befördert worden ist, welches unsere Linie von Romanshorn nach Aarau in ihrer ganzen Länge durchlaufen hat, ist im Jahre 1869 der dießfällige Verkehr auf zirka Ztr. 740,000 herabgesunken. Läßt man das Jahr 1868, in welchem bezüglich des Getreideverkehrs ganz ausnahmsweise Verhältnisse bestanden hatten, aus der Vergleichung, so ist die letztjährige Einnahme auch vom Gütertransport die größte, die wir bisanhin erzielen konnten. Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich im Transport von Baumaterial, in Folge verminderter Bauthätigkeit, sowie im Steinkohlenverkehr eine ziemlich erhebliche Verminderung.

Die Rechnungs-Abtheilung „Mittelbare Betriebs-Einnahmen", auf welchen eine Mehreinnahme von Fr. 33,304. 38 erzielt worden ist, gibt zu folgenden Bemerkungen Veranlassung: I. Auf dem Titel Pacht- und Miethzinse zeigt sich eine Verminderung von Fr. 2,787. 43 und zwar in Folge der Belastung dieses Konto's mit dem Zinse für die vertragsgemäße Mitbenutzung des Bahnhofes und der Hafenstation Rorschach vom 15. Oktober 1869 an. II. Dagegen ist auf dem Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen eine Mehreinnahme von Fr. 44,184. 76 erzielt worden, welche zum Theil dem durch die Trajektanstalten am Bodensee möglich gewordenen Uebergange unserer Wagen auf die deutschen und österreichischen Bahnen zu verdanken ist. Hinwieder ist aber auch die Ausgabe der Nordostbahn für Benützung fremder Wagen auf ihrem eigenen Netze von Fr. 6,247. 81 im Vorjahre auf Fr. 57,026. 18 im Berichtsjahre gestiegen, namentlich in Folge einer zu unsern Ungunsten abgeschlossenen, theilweise aus frühern Jahren her datirenden Endabrechnung über gegenseitige Wagenbenützung mit den großh. badischen Verkehrsanstalten. III. An Zinsen für ausgeliehene Gelder sind im Berichtsjahre Fr. 13,874. 54 mehr eingenommen worden, als im Vorjahre. Diese Mehreinnahme hat ihren Grund in den nicht sofort zur Verausgabung gekommenen Einzahlungen für das neue $4^1/_2$ prozentige Anleihen von 5 Millionen Franken. IV. Das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat im Berichtsjahre einen Mehrertrag von Fr. 54,000 abgeworfen. Es konnte nämlich, hauptsächlich in Folge der durch das eidgenössische Schützenfest in Zug herbeigeführten Mehreinnahmen, eine Dividende von $2^2/_5$ % gegenüber $1^1/_2$ % im Vorjahre ausbezahlt werden. V. Dagegen ist auch dieses Jahr aus dem Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg ein Erträgniß nicht erzielt worden. VI. Der Nettoertrag des Werkstättebetriebes hat sich von Fr. 102,417. 05 im Vorjahre auf Fr. 106,056. 96, also um Fr. 3,639. 91 gehoben. VII. Der Nettoertrag des Dampfbootbetriebes dagegen weist eine Verminderung auf von Fr. 74,748. 64. Wir verweisen diesfalls auf die bezügliche Abtheilung dieses Berichtes. VIII. Die Rechnung über den Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich ergibt eine Vermehrung von Fr. 780. 70. IX. Bei den Einnahmen des Titels Verschiedenes ergibt sich eine Verminderung von Fr. 5,639. 46, die mehr nur als eine zufällige zu betrachten ist. Auch im Berichtsjahre wurden alle Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehre und der Erlös auf dem Verkaufe von abgängigen Materialien auf diesem Titel in Einnahme gebracht.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1868		1869		1868		1869	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . . I. Klasse .	18,685	0.83	18,862	0.79	82,545. 30	3.43	85,311. 93	3.43
„ „ . . . . II. „ .	248,891	11.13	248,859	10.41	646,864. 45	26.85	659,335. 13	26.50
„ „ . . . . III. „ .	668,849	29.91	658,941	27.58	753,493. 80	31.27	740,521. 55	29.76
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. „ .	7,688	0.34	11,179	0.47	8,323. 35	0.35	11,656. 13	0.47
„ „ . . . . III. „ .	105,702	4.73	156,032	6.53	67,172. 90	2.79	99,077. 69	3.98
Hin- und Rückfahrt . . I. „ .	2,606	0.12	2,494	0.10	5,922. 10	0.25	6,254. 95	0.25
„ „ „ . . II. „ .	161,568	7.22	165,738	6.94	194,101. 37	8.06	191,891. 92	7.71
„ „ „ . . III. „ .	588,106	26.29	626,082	26.20	365,983. 90	15.19	377,680. 88	15.19
Abonnementsbillete . . II. „ .	74,868	3.35	92,234	3.86	27,096. 60	1.12	35,319. 99	1.42
„ . . III. „ .	155,108	6.93	173,560	7.26	19,619. 90	0.81	22,112. 96	0.89
Militär- und Polizeitransporte III. „ .	51,947	2.32	45,442	1.90	39,541. 30	1.64	29,719. 96	1.20
Pilger . . . . . II. „ .	1,272	0.06	1,392	0.06	2,353. 20	0.10	2,575. 20	0.10
„ . . . . . III. „ .	67,152	3.01	71,732	3.00	114,220. 35	4.74	115,185. 58	4.63
Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten . . . . . I. „ .	702	0.03	558	0.02	2,261. 45	0.09	2,597. 51	0.10
„ II. „ .	21,124	0.94	25,075	1.05	27,359. 20	1.14	36,582. 69	1.47
„ III. „ .	62,480	2.79	91,599	3.83	52,205. 55	2.17	72,153. 08	2.90
Total	2,236,748	100	2,389,779	100	2,409,064. 72	100	2,487,977. 15	100
Zusammenzug nach Klassen:								
I. Klasse	21,993	0.98	21,914	0.91	90,728. 85	3.77	94,164. 39	3.78
II. „	515,411	23.04	544,477	22.79	906,098. 17	37.61	937,361. 06	37.67
III. „	1,699,344	75.98	1,823,388	76.30	1,412,237. 70	58.62	1,456,451. 70	58.55
Total	2,236,748	100	2,389,779	100	2,409,064. 72	100	2,487,977. 15	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport.	145,589	.	150,541	.	132,377. —	.	135,089. 58	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	86,168	.	2,479	2.66	107,022. 48	.	103,481. 58	.
„ II			24,997	26.84				
„ III			30,596	32.86				
„ IV			35,057	37.64				
Total	86,168	.	93,129	100	107,022. 48	.	103,481. 58	.
	Zentner		Zentner					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	325,538	2.64	377,044	3.32	223,314. 08	5.22	262,389. 78	6.90
Normalklasse I	1,067,809	8.65	1,104,930	9.72	501,296. 16	11.72	522,031. 45	13.72
„ II und III	2,453,644	19.87	2,474,346	21.77	895,518. 91	20.95	905,816. 90	23.80
Wagenladungsklasse A	4,031,731	32.65	2,917,079	25.66	1,618,368. 97	37.87	1,086,329. 99	28.54
„ B	990,593	8.02	1,160,663	10.21	192,557. 82	4.55	235,067. 65	6.17
„ C	3,479,149	28.17	3,332,887	29.32	553,455. 66	12.94	525,541. 36	13.81
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision ꝛc.) .	.	.	.	.	288,855. 93	6.75	268,712. 93	7.06
Total	12,348,464	100	11,366,949	100	4,273,367. 53	100	3,805,890. 06	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	771,738. 17	.	805,042. 55	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	7,693,569. 90	.	7,337,480. 92	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: Im Durchschnitt 181,1 Kilometer.)		1868	1869
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	13,534.07	13,790.73
„ „ Reisenden	„	1.08	1.04
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.83	4.67
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	41.24	41.33
„ „ „ „ „ II. „	„	28.84	29.33
„ „ „ „ „ III. „	„	20.09	19.99
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	22.32	22.31
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	5,096	5,002
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	83,517	88,171
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	191,836	201,257
„ „ „ „ „ „ im Total	„	280,449	294,430
Auf jeden Kilometer kommen	„	12,566	13,196
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	4.83	5.12
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	743.69	749.14
„ „ Zentner	„	0.91	0.90
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.49	2.51
„ „ Tonnen-Kilometer	„	49.80	50.20
„ „ Reisenden	„	5.92	5.65
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	36.46	35.74
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	29,817	29,708
Auf jeden Kilometer kommen	„	818	831
„ „ Reisenden „	Pfund	6.51	6.30
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	601.25	573.37
„ „ Stück	„	1.24	1.11
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	24,007.68	21,018.04
„ „ Zentner	Centimes	34.61	33.48
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.51	0.55
„ „ Tonnen-Kilometer	„	10.20	11.00
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	67.62	60.86
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	4,690,941	3,817,708
„ jeden Kilometer kommen	„	69,373	62,732
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	29.03	25.42
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	4,335.61	4,445.29
Total-Einnahme per Kilometer	„	43,222.30	40,576.57

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 .	208	32,961	116,209	149,378	6,966	5,093	26,508	83,366	207,224	265,570	37,571	214,970	835,209
Februar .	218	30,504	102,208	132,930	7,587	5,981	24,118	84,856	196,135	240,806	74,805	216,463	837,183
März . .	351	29,534	112,163	142,048	8,325	9,268	29,195	94,606	212,190	264,855	95,595	256,065	952,506
April . .	571	35,040	130,748	166,359	9,884	9,544	34,430	101,500	217,236	269,422	99,140	298,888	1,020,616
Mai . .	1,293	46,981	188,481	236,755	12,291	8,113	30,140	86,348	198,072	247,598	103,786	259,835	925,779
Juni . .	2,083	49,285	154,044	205,412	13,645	7,393	29,834	87,584	194,709	272,520	87,450	325,248	997,345
Juli . .	4,444	69,408	212,870	286,722	20,471	9,193	38,892	89,086	185,592	196,335	97,636	350,340	957,881
August .	6,620	69,739	195,576	271,935	22,437	9,814	33,081	95,326	196,667	216,394	76,458	295,047	912,973
September	4,008	62,197	176,254	242,459	17,060	7,694	31,692	100,626	197,683	200,175	141,263	304,511	975,950
Oktober .	1,410	52,589	179,683	233,682	13,832	8,065	37,626	99,597	217,353	231,150	170,053	286,552	1,042,331
November.	431	33,741	137,284	171,456	9,833	6,008	30,260	89,869	232,245	260,989	101,724	276,311	991,398
Dezember .	277	32,498	117,868	150,643	8,210	6,963	31,268	92,166	219,240	251,265	75,182	248,657	917,778
Total	21,914	544,477	1,823,388	2,389,779	150,541	93,129	377,044	1,104,930	2,474,346	2,917,079	1,160,663	3,332,887	11,366,949
gegenüber 1868:													
mehr .	—	29,066	124,044	153,031	4,952	6,961	51,506	37,121	20,702	—	170,070	—	—
weniger .	79	—	—	—	—	—	—	—	—	1,114,652	—	146,262	981,515

	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 .	130,371	12	5,687	88	5,918	16	300,111	12	.	.	442,088	28	2,483	64
Februar .	124,295	53	6,105	80	6,514	23	293,726	98	.	.	430,642	54	2,419	34
März . .	142,731	73	6,868	29	9,253	—	326,516	80	.	.	485,369	82	2,726	80
April . .	171,035	76	8,875	89	9,237	36	336,881	89	.	.	526,030	90	2,955	23
Mai . .	241,984	73	11,555	13	8,955	75	313,857	43	.	.	576,353	04	3,237	94
Juni . .	218,783	36	12,146	24	9,578	83	331,162	53	.	.	571,670	96	3,211	63
Juli . .	300,223	23	17,773	70	11,071	70	298,789	93	.	.	627,858	56	3,527	29
August. .	335,999	73	21,407	01	10,982	51	307,742	68	.	.	676,131	93	3,798	49
September	287,235	87	16,462	01	9,564	97	318,732	98	.	.	631,995	83	3,550	54
Oktober .	248,810	22	13,359	36	9,481	84	337,328	47	.	.	608,979	89	3,270	57
November.	151,109	65	8,040	87	6,371	71	330,057	20	.	.	495,579	43	2,567	76
Dezember .	135,396	22	6,807	40	6,551	52	310,982	05	.	.	459,737	19	2,382	05
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	805,042	55	805,042	55	4,445	29
Total	2,487,977	15	135,089	58	103,481	58	3,805,890	06	805,042	55	7,337,480	92	40,576	57
gegenüber 1868:														
mehr . .	78,912	43	2,712	58	—	—	—	—	33,304	38	—	—	—	—
weniger .	—	—	—	—	3,540	90	467,477	47	—	—	356,088	98	2,645	73

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1868		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
*Rorschach	8,284	229	104	30,600	47,023	77,623	24,870	17	—	—	36	16
*Horn	1,250	12	4	10,349	1,833	12,182	1,948	43	—	—	42	38
*Arbon	5,469	97	3	3,011	9,397	12,408	4,513	70	—	—	40	37
*Egnach	918	36	4	613	2,651	3,264	1,047	77	—	—	43	43
Romanshorn	55,610	3,901	8,679	1,953,062	510,317	2,463,379	1,316,513	38	+ 9,665	– 943,622	8	2
Amrisweil	25,055	699	3,505	55,499	89,919	145,418	57,439	29	+ 3,034	+ 31,304	16	10
Erlen	11,480	272	1,496	20,050	21,285	41,335	22,514	61	+ 697	+ 2,648	32	26
Sulgen	13,816	437	773	18,788	34,139	52,927	27,443	62	+ 1,606	+ 2,852	25	22
Bürglen	10,811	142	609	40,642	61,695	102,337	32,273	83	+ 555	+ 13,558	34	12
Weinfelden	29,594	972	3,043	34,889	51,048	85,937	54,965	73	+ 3,402	– 32,552	14	15
Märstetten	15,251	302	1,451	33,122	38,109	71,231	35,921	80	– 43	+ 13,714	24	18
Müllheim	19,301	510	725	42,068	15,953	58,021	29,440	41	+ 1,907	– 2,151	22	19
Felben	10,357	121	664	18,471	15,344	33,815	13,483	33	+ 1,021	– 26,524	35	29
Frauenfeld	70,787	2,874	2,443	90,169	172,823	262,992	155,902	46	+ 495	– 7,771	4	6
Islikon	11,668	210	248	6,974	17,623	24,597	13,792	68	– 1,429	– 3,497	30	35
Wiesendangen	11,895	135	247	3,707	7,843	11,550	8,224	47	+ 1,503	– 294	29	39
Winterthur	181,976	8,991	10,812	291,872	924,801	1,216,673	718,773	41	+ 3,788	– 15,983	2	3
Hettlingen	3,905	116	222	1,788	1,586	3,374	3,501	55	– 1,168	+ 266	41	42
Henggart	7,061	193	175	2,104	7,851	9,955	6,299	64	– 205	+ 5,113	38	40
Andelfingen	24,679	890	2,500	32,874	23,143	56,017	40,090	—	+ 2,082	– 9,637	17	21
Marthalen	11,545	336	327	25,796	22,452	48,248	19,784	71	+ 1,829	+ 3,658	30	24
Dachsen	18,958	940	83	12,567	12,025	24,592	23,439	85	+ 1,987	+ 1,015	23	36
Schaffhausen	63,714	6,756	6,787	542,146	275,320	817,466	402,531	54	+ 4,968	+ 86,181	7	4
Kemptthal	12,606	307	236	11,194	46,715	57,909	11,442	39	+ 3,434	– 1,094	28	20
Effretikon	28,867	322	6,159	12,805	18,147	30,952	26,757	45	+ 2,488	+ 282	15	30
Dietlikon	20,428	384	377	7,888	16,989	24,877	12,928	54	+ 3,050	+ 7,778	20	34
Wallisellen	24,301	357	932	7,777	18,731	26,508	24,080	86	+ 3,135	+ 2,143	18	33
Oerlikon	37,528	303	213	24,098	26,239	50,337	26,220	50	+ 3,638	– 2,416	11	23
Zürich	689,498	46,259	5,797	1,179,584	2,990,219	4,169,803	2,396,704	70	+ 32,691	– 95,481	1	1
Altstetten	31,595	200	133	6,262	21,268	27,530	31,426	83	+ 1,206	+ 8,531	13	31
Schlieren	22,163	540	194	11,432	15,223	26,655	13,350	60	+ 47	+ 2,086	19	32
Dietikon	33,594	1,308	267	36,399	59,387	95,786	41,300	15	+ 738	– 16,057	12	13
Killwangen	12,704	395	89	3,344	1,799	5,143	8,991	19	+ 1,106	– 953	27	41
Baden	108,637	5,710	944	96,120	150,701	246,821	168,909	94	+ 953	+ 5,789	3	8
Turgi	41,225	1,004	1,007	38,497	52,140	90,637	57,347	57	+ 3,026	– 15,186	10	14
Siggenthal	11,298	348	70	49,139	27,964	77,103	20,411	16	+ 509	– 10,192	33	17
Döttingen	15,099	350	474	18,568	15,294	33,862	18,979	40	– 446	+ 4,239	25	28
Koblenz	7,754	440	339	80,126	33,020	113,146	41,264	62	+ 1,061	+ 9,335	37	11
Brugg	65,826	2,415	2,407	91,278	145,448	236,726	93,189	81	+ 2,118	– 57,695	6	9
Schinznach	20,875	1,055	90	20,550	13,908	34,458	24,012	36	– 1,303	+ 9,784	20	27
Wildegg	49,449	2,074	1,399	85,989	182,687	268,676	85,919	70	+ 5,369	+ 19,662	9	5
Rupperswil	6,901	71	58	11,070	35,165	46,235	12,468	36	+ 545	+ 2,157	39	25
Aarau	67,971	8,611	1,339	88,218	171,910	260,128	402,015	86	+ 6,142	+ 14,362	5	7
Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen	468,076	48,917	25,701	6,215,450	4,959,815	11,175,265	—	—	+ 31,909	– 1,073,859		
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	805,042	55				
Total	2,389,779	150,541	93,129	11,366,949	11,366,949	—	7,337,480	92				

* Vom 15. Oktober bis 31. Dezember 1869, also während 77 Tagen.

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Gegenüber 1868	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	97,080	390,308	93,529	258,319	190,609	648,627	+ 26,429	– 17,133
Bülach-Regensberg	52,234	46,832	51,796	39,649	104,030	86,481	– 2,717	+ 4,502
Vereinigte Schweizerbahnen	141,730	697,145	147,838	487,294	289,568	1,184,439	+ 17,863	+ 144,803
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	87,104	1,318,204	89,851	2,056,300	176,955	3,374,504	+ 5,722	–1,313,751
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	38,034	172,880	40,108	981,532	78,142	1,154,412	– 755	+ 59,151
K. württemberg. Staatsbahn	7,967	13,930	7,096	44,394	15,063	*58,324	+ 3,172	– 438
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	3,607	62,718	3,031	90,164	6,638	*152,882	+ 1,158	– 34,815
Total	427,756	2,702,017	433,249	3,957,652	861,005	6,659,669		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Zürich-Zug-Luzern	4,689	32,733	4,337	49,595	9,026	82,328	+ 4,480	+ 5,594
Bülach-Regensberg	1,053	9,670	1,026	22,223	2,079	31,893	+ 260	+ 760
Vereinigte Schweizerbahnen	1,160	11,640	1,277	13,548	2,437	25,188	– 373	– 21,936
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,253	243,368	6,544	931,258	14,797	1,174,626	– 587	– 85,172
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	642	14,344	763	429,327	1,405	443,671	+ 170	+ 98,399
K. bayer. Bahn „ „ „ „	—	4,858	—	2,211	—	7,069	—	– 2,455
	Von der K. württ. Bahn		Nach der K. württ. Bahn					
Zürich-Zug-Luzern	100	8,175	220	1,162	320	9,337	+ 73	+ 4,434
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	55	21,218	118	27,854	173	49,072	+ 48	+ 17,552
	Von der K. bayer. Bahn		Nach der K. bayer. Bahn					
Zürich-Zug-Luzern	273	8,037	612	11,357	885	19,394	+ 421	– 2,639
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	695	149,349	651	146,127	1,346	295,476	+ 86	+ 16,787
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Bülach-Regensberg	295	635	254	2,163	549	2,798	– 79	+ 186
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	268	2,706	120	5,396	388	8,102	+ 175	+ 522
Gr. bad. Bahn „ „ „	637	6,240	727	67,144	1,364	73,384	– 278	+ 6,875
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	58	6,390	—	17,200	58	23,590	+ 16	+ 10,750
Gr. bad. Bahn „ „ „	—	189	—	11,681	—	11,870	—	– 7,745
Total	18,178	519,552	16,649	1,738,246	34,827	2,257,798		
Gesammt-Total	445,934	3,221,569	449,898	5,695,898	895,832	8,917,467		

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1868	1869	Gegenüber 1868	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Steinkohlen und Coaks	2,220,630	2,118,318	—	102,312
Getreide aller Art	3,201,914	1,982,193	—	1,219,721
Eisen und Eisenwaaren aller Art	491,769	538,131	46,362	—
Steine aller Art	554,623	423,070	—	131,553
Baumwolle, roh	470,810	409,089	—	61,721
Baumwollwaaren aller Art	389,862	360,267	—	29,595
Salz	295,142	314,514	19,372	—
Wein und Most	258,487	296,771	38,284	—
Garne aller Art	267,735	259,381	—	8,354
Farbwaaren und Droguerien	190,544	217,862	27,318	—
Mehl und Mühlenfabrikate	227,881	201,591	—	26,290
Eisen, roh (Masseln)	192,877	191,593	—	1,284
Maschinen und Maschinentheile	235,393	186,455	—	48,938
Obst, frisches und gedörrtes	95,209	174,857	79,648	—
Brennholz	170,616	173,474	2,858	—
Abfälle aller Art	120,128	154,996	34,868	—
Sägewaaren aller Art	179,857	149,441	—	30,416
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	156,074	145,850	—	10,224
Kartoffeln	174,128	137,210	—	36,918
Fett und Fettwaaren	117,149	136,391	19,242	—
Oel aller Art	111,492	124,266	12,774	—
Nutzholz	122,077	123,981	1,904	—
Käse	128,038	116,488	—	11,550
Gips, gemahlen und Gipssteine	92,853	104,568	11,715	—
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	102,407	92,133	—	10,274
Seide und Seidenwaaren	81,330	82,468	1,138	—
Bauholz	69,752	77,949	8,197	—
Bücher und Papier	92,665	75,552	—	17,113
Petroleum	69,985	70,924	939	—
Bier	81,723	67,351	—	14,372
Hausrath	59,576	62,090	2,514	—
Kaffe	90,770	61,689	—	29,081
Erden aller Art	51,605	60,299	8,694	—
Spiritus	77,743	57,504	—	20,239
Glas und Glaswaaren	53,198	53,829	631	—
Tabak	51,242	53,319	2,077	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	45,230	52,283	7,053	—
Zucker	50,919	50,967	48	—
Dünger und Düngmittel	33,411	50,239	16,828	—

	1868	1869	Gegenüber 1868	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Wolle und Wollenwaaren	73,211	49,343	—	23,868
Leder und Lederwaaren	43,721	44,078	357	—
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	51,483	42,818	—	8,665
Felle und Häute	41,379	40,893	—	486
Farbholz und Farbwurzeln	56,361	39,559	—	16,802
Gerberlohe	29,350	37,778	8,428	—
Fleisch und Fleischwaaren	28,927	35,056	6,129	—
Hadern	39,263	32,554	—	6,709
Hülsenfrüchte	47,944	30,073	—	17,871
Sämereien aller Art	23,508	26,822	3,314	—
Schiefer (Dachschiefer)	43,336	21,366	—	21,970
Milch	16,004	18,384	2,380	—
Holzkohlen	24,428	17,356	—	7,072
Krapp	46,654	15,661	—	30,993
Torf	20,035	15,391	—	4,644
Eier	6,598	9,092	2,494	—

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
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,791	749	573	21,018	4,445	40,576

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung, sowie die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt außer dem eigentlichen Nordostbahnnetze, welches mit der am 15. Oktober 1869 erfolgten Eröffnung der neuen, 15 Kilometer langen Linie Romanshorn-Rorschach auf eine Länge von 193 Kilometern angewachsen ist, auch noch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit einer Betriebslänge von 66 Kilometern und die Bülach-Regensberger Bahn mit einer Länge von 20 Kilometern. Die Gesammtlänge der am Jahresschlusse betriebenen Bahnstrecken betrug somit 279 Kilometer, die durchschnittlich betriebene Bahnlänge — auf das ganze Jahr 1869 bezogen — aber nur 267.1 Kilometer (gegenüber 264 im Vorjahre).

1. Ausgaben.

1868				1869		
Bahnlänge: 264.0 Kilometer				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 267.1 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
152,391	78	3.87	I. Zentralverwaltung	157,662	04	4.07
781,954	24	19.84	II. Unterhaltungskosten	774,689	90	20.00
1,129,640	87	28.66	III. Expeditionsdienst	1,024,781	60	26.45
1,798,352	63	45.63	IV. Transportdienst	1,848,873	12	47.72
20,543	39	0.52	V. Telegraphie	16,903	21	0.44
58,624	66	1.48	VI. Verschiedenes	51,147	14	1.32
3,941,507	57	100	Totalausgaben	3,874,057	01	100
			abzüglich:			
105,428	71		Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	138,906	55	
3,836,078	86		Verbleiben als Betriebsausgaben	3,735,150	46	

In Bezug auf die vorerwähnte, zu Gunsten der Betriebsrechnung dem Baukonto belastete Quote verweisen wir lediglich auf die im vorigen Geschäftsberichte an demselben Orte gegebene Erläuterung. Die Erhöhung dieser Quote von Fr. 105,428. 71 im Vorjahre auf Fr. 138,906. 55 findet ihre Begründung in den während des Berichtsjahres ausgeführten umfangreichen Neubauten, sowie in den Vorarbeiten für den Bau der neu konzessionirten Linie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze).

Bei Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Eisenbahnbetrieb der Jahre 1868 und 1869 ergibt sich zu Gunsten des letztern eine Minderausgabe von Fr. 100,928. 40, oder Fr. 377. 87 per Betriebs-Kilometer. Die Ursachen dieser Verminderung werden in den nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabentitel des Nähern mitgetheilt.

I. **„Zentralverwaltung".** Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 5,270. 26 eingetreten. Dieselbe ist hauptsächlich durch Vermehrung des Beamtenpersonales und die damit verbundenen Büreaueinrichtungen, sowie durch einzelne Gehaltsaufbesserungen herbeigeführt worden.

II. **„Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden".** Theils die Ausdehnung des Bahnnetzes, die Aufstellung eines eigenen Aufsichts- und Wärterpersonales für die Trajekteinrichtungen im Bahnhofe Romanshorn und die Vermehrung des Personales der Bauleitung, theils Gehaltsaufbesserungen für vermehrte und angestrengtere Dienstleistungen hatten eine gegenüber dem Vorjahre um Fr. 15,629. 58 höhere Ausgabe für Besoldung des Bahnaufsichtspersonales zur Folge. Die Unterhaltung des Bahnkörpers erforderte im Berichtsjahre eine Minderausgabe von Fr. 4,621. 04, die Unterhaltung der Kunstbauten dagegen eine Mehrausgabe von Fr. 13,387. 36, die durch den Umbau von zwei hölzernen Feldwegbrücken in solche von Stein, die Erneuerung der Brückenschwellen unter den Bahngeleisen der Eisenbahnbrücken über die Sihl im Bahnhofe Zürich u. s. w. herbeigeführt wurde. Für die Unterhaltung des Oberbaues, im eigentlichen Sinne des Wortes, sind Fr. 17,713. 27 weniger als im Vorjahre verausgabt worden. Die Kosten der Erneuerung des Oberbaues, welche auch im Betriebsjahre wieder auf einzelnen Strecken in umfänglichem Maße vorgenommen werden mußte, sind im Betrage von Fr. 206,700. 13 aus dem Reservefonde der Nordostbahngesellschaft und im Betrage von Fr. 12,949. 60 aus dem Reservefonde der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern geschöpft worden. Auf dem gesammten Bahnnetze betrug die Auswechslung der Schienen im Berichtsjahre durchschnittlich 2.59 % der Geleiselänge, diejenige der Schwellen 4.35 % der Gesammtzahl der gelegten Schwellen; auf den Stammlinien der Nordostbahn, d. h. mit Ausschluß der Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, ergeben sich 3.08 % für die Schienen und 5.03 % für die Schwellen, gegenüber von 2.78 %, resp. 5.19 % im Vorjahre. Die Vermehrung der Ausgaben für Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe um Fr. 6,704. 47 ist in Folge des Umbaues der großen Drehscheibe und der dazu führenden Geleise im Bahnhofe Romanshorn entstanden. Während noch einige Rubriken dieses Titels aus zufälligen Ursachen eine geringe Vermehrung der Ausgaben aufweisen, ergibt sich hinwieder aus dem nämlichen Grunde auf den übrigen Rubriken eine Verminderung derselben.

III. **„Expeditionsdienst."** 1. Allgemeine Kosten. Die Vermehrung der Ausgaben dieses Titels um Fr. 4,207. 78 rührt von dem Betriebe der neuen Linie Romanshorn-Rorschach, sowie von Gehaltsaufbesserungen her.

2. Personendienst. Die Mehrausgabe beträgt Fr. 1,143. 90.

3. Güterdienst. Der ganze Titel erzeigt eine Minderausgabe von Fr. 110,210. 95, ungeachtet sich auf der Rubrik Druckkosten ein Mehraufwand von Fr. 2,074. 76 in Folge vermehrter Tarifarbeiten und auf der Rubrik Ersatzleistungen ein solcher von Fr. 7,008. 40 in Folge der Austragung von Reklamationen, die größtentheils noch aus der Periode der in den Jahren 1867 und 1868 zeitweilig stattgefundenen massenhaften Getreidezufuhren in Romanshorn herdatirten, ergibt. Jene Minderausgabe ist vorzüglich auf der Rubrik Besoldungen ꝛc., für welche Fr. 117,968. 99 weniger verausgabt wurden, erzielt worden und beruht einestheils auf der Ersparniß an Arbeitskräften, welche in Romanshorn seit dem Betriebe der Trajektanstalten in Folge des nunmehr direkten Ueberganges von Güterwagen aus Bayern oder Württemberg auf die Nordostbahn und umgekehrt eingetreten ist, anderntheils auf dem Umstande, daß der verminderte Getreideverkehr des Berichtsjahres auch die Verwendung einer entsprechend geringern Zahl von Güterarbeitern in Romanshorn zur Folge hatte. Auch waren wegen Herabsetzung der Versicherungssummen für die Lagergüter in Romanshorn Fr. 1,482. 90 weniger für die Assekuranz der Güter zu bezahlen.

IV. **„Transportdienst."** 1. Allgemeine Kosten. Die Mehrausgabe dieses Titels von Fr. 13,844. 96 vertheilt sich auf die Rubrik Besoldungen ꝛc., welche in Folge der Vermehrung des Personales der Materialverwaltung und einzelner Gehaltserhöhungen einen Mehraufwand von Fr. 3,879. 47 in Anspruch nahm; ferner auf die Rubrik Bureaukosten ꝛc., welche einen solchen von Fr. 2,125. 24, hauptsächlich für vermehrte Druckarbeiten, beanspruchte; endlich auf

die Rubrik Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe ꝛc., für welche durch einen größern Gasverbrauch zur Beleuchtung der Bahnhöfe in Zürich, Baden, Aarau und Schaffhausen eine Ausgabenerhöhung von Fr. 7,840. 25 eintrat.

2. Kosten des Fahrdienstes. Die Ausgaben dieses Titels sind gegenüber dem Vorjahre um die Summe von Fr. 41,750. 47 gewachsen. Hieran partizipiren die Besoldungen ꝛc. mit einem Mehraufwande von Fr. 13,956. 76, welcher theils durch Vermehrung der Zahl der Wagenwärter und der Wagenvisiteurs, theils in Folge von Gehaltsaufbesserungen entstanden ist. Die bedeutendste Mehrausgabe fällt auf die Rubrik Vergütungen für die Benutzung fremder Wagen, welche Fr. 50,778. 37 beträgt. Zur Erläuterung dieser Erhöhung verweisen wir lediglich auf die unter der Abtheilung „Mittelbare Betriebseinnahmen" dießfalls gemachten Angaben und bemerken nur noch, daß derselben eine Einnahmevermehrung von Fr. 44,184. 76 für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen gegenübersteht. Hinwieder ergibt sich auf den Rubriken für Unterhalt und Erneuerung der Wagen ꝛc., sowie für Oel und Schmiere für dieselben eine Minderausgabe im Gesammtbetrage von Fr. 22,878. 92, über welche die bezüglichen Mittheilungen in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes" nähern Aufschluß geben.

3. Zugkraftskosten. Dieser Titel schließt mit einer Minderausgabe von Fr. 5,074. 94 ab. Von den einzelnen Rechnungsrubriken desselben, welche eine Mehrausgabe zeigen, ist zunächst diejenige für Besoldungen ꝛc. mit einem Mehraufwande von Fr. 11,399. 80, veranlaßt durch neue Anstellungen und Gehaltserhöhungen, hervorzuheben. Sodann zeigt die Rubrik für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven eine Mehrausgabe von Fr. 17,576. 36. Zur Erklärung dieser Erhöhung verweisen wir einerseits auf die entsprechenden Angaben in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes" und bemerken anderseits, daß die von der Werkstätte auf Rechnung des Betriebskonto gebauten drei Ersatzlokomotiven durch Verstärkung ihrer Konstruktionstheile und durch Verwendung besten Materiales zirka Fr. 18,000 mehr gekostet haben als ursprünglich vorgesehen war. Für Brenn- und Schmiermaterial wurde hingegen eine Summe von zusammen Fr. 34,738. 84 weniger als im Jahre 1868 verausgabt, was theils von den verminderten Fahrten für den Güterdienst, theils davon herrührt, daß in diesem Jahre die auf den Lokomotiven zur Verwendung gekommenen Steinkohlen etwas billiger im Preise waren als diejenigen des Vorjahres.

V. **„Bahntelegraphie."** Die Minderausgabe dieses Titels beträgt Fr. 3,640. 18.

Für die Bedienung des Bahntelegraphenverkehres auf der neuen Bahnstrecke Romanshorn-Rorschach wurde in Romanshorn ein neuer Apparat aufgestellt und in Arbon, sowie auf der Hafenstation in Rorschach ein Telegraphenbüreau errichtet. Sodann wurden für die Dauer des eidgenössischen Schützenfestes in Zug behufs Erzielung einer vermehrten Sicherheit des Betriebsdienstes auf der Linie Zürich-Zug-Luzern drei provisorische Bahntelegraphenstationen in Bonstetten, Hedingen und Mettmenstetten eröffnet, die nachher wieder aufgehoben worden sind.

Am Jahresschlusse betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen 46 mit 60 Morsé-Apparaten (1868: 44 mit 58 Apparaten). Dieselben wurden durch 100 telegraphendienstkundige Angestellte bedient und beförderten neben den obligatorischen Zugsanzeigen 58,516 Diensttelegramme (1868: 59,606).

Den für den Privatverkehr eröffneten Telegeraphen- und Aufgabestationen wurden im Jahre 1869 zwei neue (Romanshorn und Sulgen) hinzugefügt, so daß dieselben nunmehr auf 20 angewachsen sind. Dieselben beförderten 26,189 Privatdepeschen (1868: 20,110).

VI. **„Verschiedenes."** Dieser Titel, unter welchen u. A. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr von Fr. 18,500, die Ehrengaben für kantonale und eidgenössische Feste, die ausbezahlten Unterstützungen u. dergl. fallen, enthält dieses Jahr außer der an das eidgenössische Freischießen in Zug verabreichten Ehrengabe von Fr. 2,500 auch noch für Gratifikationen, welche wir den während der Dauer dieses Festes im Bahnbetriebsdienste besonders angestrengt gewesenen Angestellten zukommen ließen, eine Summe von Fr. 10,500.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmateriales sind, wie dieß früher geschehen, dem Berichte wieder in tabellarischer Form als Beilagen angeschlossen worden. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen folgt in einer besondern Zusammenstellung. Unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmateriales beschränken sich daher auf wenige Punkte.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die vier neuen zweiachsigen Tendermaschinen, welche in unserer Werkstätte gebaut worden sind und von denen drei Stück als Ersatz der drei im Jahre 1868 ausrangirten ehemaligen Nordbahnlokomotiven dienen, wurden im Laufe des Berichtsjahres dem Betriebe übergeben und werden gegenwärtig zum Theil für den gewöhnlichen Fahrdienst, zum Theil für den Rangir- und Trajektdienst im Bahnhofe Romanshorn verwendet. In Folge dessen ist der gegenwärtige Lokomotivbestand auf 56 Stück, gegenüber 52 im Vorjahre, angewachsen, so daß — auf die absolute Bahnlänge von 279 Kilometern bezogen — eine Lokomotive auf 4.982 Kilometer Bahnlänge, gegenüber 5.077 Kilometer im Jahre 1868, kommt.

Von den vorhandenen Lokomotiven werden zwei Stück ausschließlich für den Rangirdienst im Bahnhofe Zürich und ein Stück für den Rangir- und Trajektdienst im Bahnhofe Romanshorn verwendet.

Theils die eingetretene Ausdehnung des Bahnnetzes, theils eine für den nächsten Sommerdienst in Aussicht genommene Vermehrung der Bahnzüge macht eine weitere Vermehrung des gegenwärtigen Lokomotivbestandes zum unabweislichen Bedürfniß. Wir haben daher gegen den Schluß des Berichtsjahres die Anschaffung von sechs neuen zweiachsigen Personenzugsmaschinen sammt Tendern beschlossen und deren Herstellung dem Etablissement Louis Schwartzkopff in Berlin übertragen, welches dieselben zur einen Hälfte mit Ende des gegenwärtigen Monates und zur andern Hälfte mit Ende des künftigen Monates abzuliefern hat.

Leistungen. Im Berichtsjahre sind, inbegriffen drei Stück der neuen zweiachsigen Tendermaschinen, welche seit der Eröffnung der Romanshorn-Rorschacher Linie dem Fahrdienste zugewiesen wurden, durchschnittlich 51 Lokomotiven in regelmäßigem und außerordentlichem Fahrdienste verwendet worden. Dieselben haben zurückgelegt:

	Kilometer	
	1868	**1869**
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,317,441	1,240,132
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	231,787	239,128
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	63,260	61,542
zusammen	1,612,488	1,540,802

Die Zahl der über die ganze Bahn — für 1869 deren durchschnittliche Betriebslänge von 267.1 Kilometern zu Grunde gelegt — beförderten Züge beträgt:

	1868	1869
für das ganze Jahr	6,107.9	5,768.6
„ jeden Tag	16.685	15.804

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

Von den Lokomotiven des Fahrdienstes wurde folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

	Achsen-Kilometer			
	1868		1869	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A .	8,870,860	21.42	8,452,086	21.11
„ „ „ „ „ B .	11,755,156	19.62	12,510,395	21.91
„ „ „ „ „ C .	24,010,684	44.80	21,986,183	45.32
„ „ „ „ „ D .	647,568	10.24	1,056,427	12.53
zusammen	45,284,268	28.08	44,005,091	28.56

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

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch von Brennmaterialien für die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 28,536 Kubikfuß Tannenholz und 247,530 Zentner Steinkohlen (1868: 28,562 Kubikfuß Tannenholz und 258,080 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner ausgedrückt, beziffert sich — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Brennmaterial-Verbrauch auf 250,383.6 Zentner, gegenüber von 260,936.2 Zentnern im Vorjahre.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1868	1869
im Ganzen	Fr. 368,478. 20	Fr. 334,817. 55
für einen Zentner	„ 1. 41.2	„ 1. 33.7

Der serienweise Verbrauch ist sammt den entsprechenden Kosten in der betreffenden Tabelle ausgeschieden.

An Schmiermaterial (Oel und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes wurden verbraucht: Pfd. 48,559 (1868: Pfd. 50,398). Die Ausgaben hiefür betrugen: Fr. 21,786. 23 (1868: Fr. 25,202. 72). Ein Pfund Schmiere ist durchschnittlich auf 44.87 Cts., im Vorjahre auf 50 Cts. zu stehen gekommen.

Auch bezüglich des Schmiermaterial-Verbrauches verweisen wir auf die beigegebene Tabelle, in welcher nach bisheriger Uebung auf derselben Rubrik der Verbrauch an Putzmaterial inbegriffen ist.

Die Reparaturkosten der im Fahrdienste gestandenen 53 Lokomotiven betrugen, mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte, die Summe von Fr. 326,884. 16, gegenüber von Fr. 286,302. 77 im Jahre 1868. In dieser Summe sind sowol die Kosten für die Unterhaltung, beziehungsweise Erneuerung der Lokomotiven und Tender, als auch die Anschaffungskosten der Ersatzstücke enthalten, unter denen wir folgende hervorheben: 3 Gußstahlbandagen für Lokomotiven und 10 solche für Tender mit einem Kostenaufwande von Fr. 3,635. 88; 1,551 Stück Siederöhren aus Eisen, 9 dergleichen aus Bessemerstahl und 106 dergleichen aus Messing mit einer Ausgabe von Fr. 16,229. 70; 2,503 Stück gußeiserne Roststäbe mit einer solchen von Fr. 5,720. 45; 6 Stück Exzenterkurbeln mit einer solchen von Fr. 3,060; 9 Stück Tragfedern für Lokomotiven und 37 solche für Tender mit einem Anschaffungspreise von Fr. 1,722. 85 u. s. w. Sodann fällt auf die Vermehrung der Reparaturkosten des Berichtsjahres eine diesem Conto belastete zweite Rate von Fr. 36,078. 62 an die Herstellungskosten der in der Werkstätte für Rechnung des Betriebes gebauten drei Ersatzlokomotiven. Endlich wurden 8 Lokomotiven einer mehr oder minder umfänglichen Hauptreparatur mit einem Gesammtkostenaufwande von Fr. 80,665 unterzogen.

In der Tabelle finden sich die Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien vertheilt.

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich und Romanshorn verwendeten 3 Lokomotiven haben folgende Leistungen und Unterhaltungskosten aufzuweisen:

		1868		1869
Zurückgelegte Weglänge . . . . . zirka	Kilom.	123,965	Kilom.	163,459
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	10,785	Ztr.	12,940.8
„ „ Schmiere	Pfd.	4,063	Pfd.	3,955
Kosten des Brennmateriales	Fr.	15,229. 51	Fr.	17,304. 67
„ der Schmiere	„	2,043. 50	„	2,306. 64
„ „ Reparaturen (inklusive Provisionszuschläge der Werkstätte)	„	28,096. 61	„	5,091. 58
durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	„	—. 36.60	„	—. 15.11

Die größern Leistungen des Rangirdienstes und die damit zusammenhängende Vermehrung der Kosten des Brenn- und Schmiermaterial-Verbrauches im Jahre 1869 gegenüber dem Vorjahre rühren davon her, daß die entsprechenden Angaben des letztern sich nur auf die Leistungen und die Kosten des Rangirdienstes des Bahnhofes Zürich beschränken, während im Berichtsjahre auch diejenigen des Rangir- und Trajektdienstes im Bahnhofe Romanshorn, ihrer zunehmenden Bedeutung wegen, hinzugekommen sind. Die Verminderung der Reparaturkosten hingegen beruht auf dem Umstande, daß, nachdem im Vorjahre eine erste Rate von Fr. 24,000 an die Herstellungskosten der von der Werkstätte gebauten drei Ersatzlokomotiven diesem Konto belastet wurde, nunmehr, wie wir soeben in einem vorausgehenden Absatze mitgetheilt haben, die zweite Rate auf den Konto für Reparatur der Fahrdienstlokomotiven genommen worden ist.

Wagen. Bestand. Die Zahl der Personenwagen wurde im Berichtsjahre zunächst um einen vierrädrigen Wagen I. Klasse, dessen wir schon im vorigen Geschäftsberichte gedachten, vermehrt. Sodann wurden, theils als Ersatz der im Jahre 1868 in Abgang gekommenen zwei vierrädrigen Wagen II. Klasse und acht eben solcher III. Klasse, welche von der ehemaligen Nordbahn herührten, theils als weitere Ergänzung des Wagenbestandes in Folge der Eröffnung der neuen Linie Romanshorn-Rorschach, theils endlich zur Vermehrung des Betriebsmateriales überhaupt, 50 Stück neue vierrädrige Personenwagen, davon 10 Stück II. Klasse, 10 Stück II. und III. Klasse gemischt und 30 Stück

III. Klasse, angeschafft, welche im Laufe der Sommerdienst-Periode vollzählig zur Ablieferung gelangten. Die Gesammtzahl der Personenwagen betrug demnach am Jahresschlusse **256** Stück mit 654 Achsen und 10,758 Sitzplätzen, gegenüber von 205 Wagen mit 552 Achsen und 8,860 Sitzplätzen im Jahre 1868.

Die Zahl der Gepäckwagen ist während des abgelaufenen Jahres unverändert geblieben. Dagegen wurde der Bestand der Güterwagen um einen in der Werkstätte gebauten, für den Transport ausnahmsweise schwerer Gegenstände bestimmten vierrädrigen Wagen mit einer Tragfähigkeit von 400 Zentnern vermehrt. Dadurch ist am Jahresschlusse die Gesammtzahl der Gepäck- und Güterwagen auf **994** Stück mit 2,044 Achsen und einer Tragfähigkeit von 200,120 Zentnern gegenüber von 993 Stück mit 2,042 Achsen und 199,720 Zentnern Tragfähigkeit im Vorjahre angewachsen.

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

	1868	1869
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:		
Personenwagen	10,688,030	11,893,837
Güterwagen	19,342,605	19,752,065
Im Ganzen	30,030,635	31,645,902
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	1,794,528	1,852,329
Güterwagen	12,410,976	14,392,117
Im Ganzen	14,205,504	16,244,446
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen	44,236,139	47,890,348
Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:		
Personenwagen	2,127,761	1,452,754
Güterwagen	11,936,712	9,582,398
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,243,308	1,324,037
Im Ganzen	15,307,781	12,359,189
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	45,338,416	44,005,091

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial sind 9,286.5 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 3,848. 46 (1868: 10,044.5 Pfund mit einer Ausgabe von Fr. 4,506. 47) verbraucht worden. Mit Hinzurechnung der an das Wagenwärterpersonal bezahlten Ersparnißprämien betragen die sämmtlichen Kosten für Wagenschmiere im Jahre 1869 die Summe von Fr. 4,567. 76, im vorangegangenen Jahre Fr. 5,775. 52.

Mit einem Pfund Schmiere wurden 4,738.6 Achsenkilometer (im Jahre 1868 nur 4,513.7) zurückgelegt.

Der Unterhalt und die Erneuerung der Wagen hat mit Inbegriff der Werkstätteprovision die Summe von Fr. 325,483. 48 gekostet, gegenüber von Fr. 346,450. 71 im Vorjahre. In jener Summe ist eine dem Jahre 1869 belastete Rate von Fr. 59,823. 47 an die Kosten der Auswechslung von Schalengußrädern, welche durch schmiedeiserne Radsterne mit Gußstahlbandagen ersetzt wurden, sowie eine erste Rate von Fr. 23,541. 80 an die auf den Betriebskonto fallenden Kosten des Ersatzes der ausrangirten 10 Personenwagen der ehemaligen Nordbahn enthalten.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 267.1 Kilometer)			1868	1869
I. Ausgaben.				
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahn-Kilometer	Franken	14,530. 60*	13,984. 09*
	„ Lokomotiv-Kilometer	„	2. 37*	2. 42*
	„ Wagenachsen-Kilometer	Centimes	8.46*	8.49*
Centralverwaltung	„ Bahn-Kilometer	Franken	444. 13*	416. 92*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	„ „	„	2,695. 72*	2,553. 67*
Expeditionsdienst	„ „	„	4,278. 94	3,836. 70
Transportdienst:				
Im Ganzen	„ „	„	6,811. 94	6,922. 03
	„ Lokomotiv-Kilometer	„	1. 11.51	1. 19.99
	„ Wagenachsen-Kilometer	Centimes	3.96	4.20
Allgemeine Kosten	„ Lokomotiv-Kilometer	„	3.96	5.05
	„ Wagenachsen-Kilometer	„	0.14	0.17
Fahrdienst	„ Lokomotiv-Kilometer	„	42.58	47.28
	„ Wagenachsen-Kilometer	„	1.51	1.66
Zugkraft	„ Lokomotiv-Kilometer	„	64.97	67.66
	„ Wagenachsen-Kilometer	„	2.31	2.37
	„ Bahn-Kilometer	Franken	3,968. 30	3,903. 24
Bahntelegraphie	„ „	„	77. 81	63. 28
Verschiedenes	„ „	„	222. 06	191. 49
II. Fahr-Material.				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen		Bahn-Kilometer	5.08	4.98
„ „ „ „		Personenwagenachsen	10.62	11.68
„ „ „ „		Güterwagenachsen	39.27	36.50
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	49.89	48.18
„ „ „ „		Sitzplätze	170.38	192.11
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	3,840.77	3,573.57
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen		Lokomotiven	0.20	0.20
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.09	2.34
„ „ „ „		Güterwagenachsen	7.66	7.33
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	9.75	9.67
„ „ „ „		Sitzplätze	33.56	38.56
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	756.51	717.28
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	16.05	16.45
„ „ Güterwagenachse „		Zentner Tragkraft	97.81	97.91

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen 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.

		1868	1869
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst .	Kilometer	194	189
„ „ „ „ „ „ „ Winterdienst	„	178	165
„ „ „ „ zurückgelegt im Ganzen	„	32,249	29,072
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		28.08	28.56
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	17.75	21.21
„ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer .	„	0.632	0.743
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotiv-Kilometer	Pfund	16.182	16.250
„ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer. . . .	„	0.576	0.569
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotiv-Kilometer	„	0.031	0.0315
„ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer . . .	„	0.0011	0.0011
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	22.85	21.73
„ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer	„	0.814	0.761
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotiv-Kilometer . . .	„	1.57	1.41
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer	Franken	2,607. 33	2,592.72
„ Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	42.69	44.94
„ beförderten Wagenachsen-Kilometer .	„	1.52	1.57
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	17,053	17,750
und zwar jede Personenwagenachse . .	„	22,613	21,019
„ Güterwagenachse . . .	„	15,550	16,705
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .		132.63	136.9
„ Güterwagenachsen		336.59	314.47
„ Personen- und Güterwagenachsen .		469.23	451.37
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen	Prozente	66.20	71.91
„ fremde Wagen	„	33.80	28.09
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer . . .	Centimes	0.0099	0.0087
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer	Franken	1,312. 31	1,218.58
„ „ Wagenachse und Jahr	„	133. 56	120.64
„ „ Wagenachsen-Kilometer	Centimes	0.783	0.680
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse	Prozente	13.77	13.65
II. „	„	29.37	30.85
III. „	„	30.22	31.38
alle drei Klassen	„	29.29	30.50
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz	unbesetzte Plätze	6.26	6.33
II. „ „ „ „ „ „	„	2.41	2.24
III. „ „ „ „ „ „	„	2.31	2.19
in allen drei Klassen „ „ „ „ „	„	2.41	2.28
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . .	Prozente	32.75	28.32

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. 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
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49

D. 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:

1868		1869
Fr. 7,381,725. 80	Einnahmen	Fr. 7,046,385. 46
„ 3,202,855. 78	Ausgaben	„ 3,099,847. 61
Fr. 4,178,870. 02	Reinertrag	Fr. 3,946,537. 85
56.61 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**56**.01 %

1868		1869
Fr. 23,476. 80	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 21,792. 03.
„ 3. 17	„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 3. 18.
„ —. 11.84	„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 10.37

Zuzüglich des Saldo-Vortrages vom Jahre 1868, sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und der Betheiligungsquote bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 4,340,958. 49, gegenüber von Fr. 4,515,981. 21 im Vorjahre.

Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,732,382. 87 im Vorjahre auf Fr. 1,792,402. 28 im Berichtsjahre gestiegen.

Gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes erhielt der nach Abzug der Zinse für die Obligationen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,548,556. 21 folgende Verwendung:

Fr. 2,153,100. — = $7^1/_2$ % des Aktienkapitals wurden als Aktiendividende vertheilt;
„ 244,769. 38 = $5^3/_5$ % des Reinertrages fielen in den Reservefond und
„ 150,686. 83 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1870 übergetragen.

Summa wie oben Fr. 2,548,556. 21

Dem Reservefond wurden dieses Jahr folgende Summen entnommen:
Fr. 206,700. 13 für die Erneuerung des Oberbaues;
„ 38,069. 25 als die in's Rechnungsjahr fallende Rate an den Kosten für den Umbau des Dampfbootes „Thurgau".

Fr. 244,769. 38 zusammen.

Da laut vorerwähntem Beschlusse des Verwaltungsrathes aus dem Betriebsrechnungsüberschusse die gleiche Summe wieder in den Reservefond eingelegt worden ist, so schließt derselbe auch Ende dieses Jahres mit dem unveränderten Bestande von Fr. 2,500,000. —

Zum Schlusse des Abschnittes über den Betrieb lassen wir nach bisheriger Uebung noch Nachweise folgen: 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 auf folgenden Routen tägliche Fahrten ausgeführt:

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

Hiezu kam mit Beginn des Sommerkurses eine einmalige wöchentliche Fahrt von Romanshorn nach Ueberlingen zu dem Zwecke, den ostschweizerischen Getreidehändlern und Müllern den Besuch des Ueberlinger Kornmarktes zu erleichtern.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1868		1869		1868		1869	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	29,150	30.0	27,803	22.4	48,915. 98		48,990. 23	
" " II. " .	50,299	51.8	40,120	32.2	56,824. 54		52,838. 72	
Hin- und Rückfahrt I. " .	2,193	2.3	9,406	7.5	5,475. 11		5,987. 09	
" " " II. " .	5,779	5.9	35,352	28.4	8,258. 96		15,860. 36	
Abonnementsbillete I. " .	2,973	3.1	3,184	2.6	3,453. 33		3,475. 66	
" II. " .	6,724	6.9	8,595	6.9	5,949. 48		7,422. 46	
Total .	97,118	100	124,460	100	128,877. 40	22.9	134,574. 52	28.2
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	6,988		7,224		2,943. 26	0.5	2,031. 92	0.5
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse a, Pferde	202	2.6	159	3.1				
" b, schweres Vieh . . .	2,236	29.3	1,930	37.7				
" c, leichtes " . . .	2,208	29.0	1,255	24.5				
" d, Schweine	859	11.3	532	10.4	8,657. 81		6,561. 39	
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,880	24.7	985	19.2				
Hunde	237	3.1	262	5.1				
Total .	7,622	100	5,123	100	8,657. 81	1.5	6,561. 39	1.4
	Zentner		Zentner					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	24,684	1.0	30,174	1.5				
Gewöhnliches Gut	359,553	14.5	371,837	18.7	414,733. 50		331,478. 07	
Güter der Ausnahmsklasse . .	2,094,669	84.5	1,584,879	79.8				
Total .	2,478,906	100	1,986,890	100	414,733. 50	73.7	331,478. 07	69,4
V. Verschiedenes.								
Schlepp- und Flößerlöhne 2c. .								
Total .	.	.	.	.	7,671. 01	1.4	2,641. 89	0.5
Gesammt-Total .	.	.	.	.	562,882. 98	100	477,287. 79	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.
1869	124,460	134,574	52	7,224	2,031	92	5,123	6,561	39	1,986,890	331,478	07	477,287	79
gegenüber 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
mehr	27,342	5,697	12	236	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger	—	—	—	—	911	34	2,499	2,096	42	492,016	83,255	43	85,595	19

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

	1868		1869	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmebetreffniß per Reisenden	1	33	1	08
„ „ Zentner Gepäck	—	42	—	28
„ „ Stück Vieh	1	14	1	28
„ „ Zentner Güter	—	17	—	17

Die bedeutende Mindereinnahme aus dem Gütertransport (Fr. 83,255. 43) hat ihre Ursache in dem weniger belebten Getreideverkehr.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1868				1869			Gegenüber 1868			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
11,068	55	3.3	1. Besoldung des Administrationspersonals . .	12,518	70	3.8	1,450	15	—	—
93,535	59	27.4	2. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	107,604	57	32.6	14,068	98	—	—
2,811	49	0.8	3. Bekleidung desselben	3,080	11	0.9	268	62	—	—
2,725	37	0.8	4. Büreaubedürfnisse, Druckkosten 2c. . . .	2,295	06	0.7	—	—	430	31
129,201	94	37.9	5. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . . .	132,251	37	40.1	3,049	43	—	—
58,937	93	17.3	6. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe . .	40,682	39	12.3	—	—	18,255	54
3,000	—	0.9	7. Assekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter	7,712	35	2.3	4,712	35	—	—
39,758	01	11.6	8. Verschiedenes	24,047	78	7.3	—	—	15,710	23
341,038	88	100	. . . . . Total	330,192	33	100			10,846	55

Die Mehrausgabe auf dem Titel „Besoldung, Löhne und Ersparniß-Prämien des Schiffspersonals" hängt zusammen mit der im Februar erfolgten Inbetriebsetzung der württembergisch-schweizerischen Trajektanstalt und der in der ersten Hälfte v. J. in den gemeinschaftlichen Betrieb der schweizerischen Nordostbahn und der k. bayerischen Staatsbahn gelangten drei Trajektkähne. Auf dem Titel „Unterhaltung und Erneuerung der Schiffe" ergibt sich eine Verminderung der Ausgaben um Fr. 18,255. 54 gegenüber dem Vorjahre. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die Kosten für den Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Thurgau" aus dem Reservefond der Nordostbahn bestritten werden. Dieselben werden sich im Ganzen auf zirka Fr. 70,000 belaufen, wovon auf das Berichtsjahr Fr. 38,069. 25 fallen. Die Ausgabenverminderung auf Titel 8 „Verschiedenes" erklärt sich durch den Wegfall bedeutender Schiffsmiethen, welche 1868 für fremde, zum Getreidetransport verwendete Schiffe bezahlt werden mußten.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1868					1869				
	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	562,882	98	4	89	—	477,287	79	4	08	—
Ausgaben	341,038	88	2	97	60	330,192	33	2	82	69
Nettoertrag	221,844	10	1	92	40	147,095	46	1	26	31

Das Betriebsmaterial, Ende 1868 aus 6 Dampfbooten, 4 eigenen und einem mit Bayern gemeinschaftlichen Schleppboote bestehend, erhielt im Berichtsjahre einen Zuwachs

1) in der mit Württemberg gemeinschaftlichen Dampffähre, an deren Erstellungskosten die Nordostbahn auf Rechnung des Baukonto den halben Antheil getragen hatte,
2) in den von Bayern beschafften 3 Trajektkähnen, deren Anschaffungskosten von der Nordostbahn zur Hälfte verzinst werden. Diese Kähne stehen in gemeinschaftlichem Betriebe, jedoch unter bayerischer Administration.

Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote der Nordostbahn.

		1868	1869
a. **Leistungen der Schiffe.**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	114,949	117,056
und zwar in	Zeitstunden	7,164	7,242
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.04	16.16
Schleppboote. Solche durchliefen	"	58,870	42,000
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Kubikfuß	6,912	6,408
Steinkohlen	Zentner	75,173	73,226
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	75,864	73,867
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	66.0	63.1
" Zeitstunde	"	1,058.9	1,020.0
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	119,023.40	122,446.60
per Kilometer	Centimes	103.54	104.60
" Zeitstunde	Franken	16.61	16.90
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Oel und Talg im Ganzen .	Pfund	9,648	9,064
" " " per Kilometer .	"	0.084	0.077
" " " " Zeitstunde .	"	1.347	1.251
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,542.50	5,246.21
per Kilometer	Centimes	4.82	4.48
" Zeitstunde	"	77.37	72.44
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten** im Ganzen . . .	Franken	58,937.93	40,682.39
per Kilometer . . .	Centimes	51.27	34.75

Der Fusionsvertrag mit Bayern erhielt vom 1. Juni an einige Modifikationen hinsichtlich der in Gemeinschaft fallenden Routen ꝛc. Im Uebrigen sind in den Beziehungen zu den andern Dampfschifffahrtsanstalten keine Aenderungen eingetreten.

2. Werkstättebetrieb.

Die Bewerkstelligung der gewöhnlichen Reparaturen an Lokomotiven und Wagen bildete während des Berichtsjahres die hauptsächlichste Thätigkeit der Werkstätte. Außerdem wurden von derselben die vier bereits im Vorjahre in Angriff genommenen neuen Tenderlokomotiven fertig erstellt, ferner ein für den Transport außergewöhnlich schwerer Gegenstände bestimmter Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 400 Zentnern gebaut, neun einfache Weichen, drei Viehladbrücken und eine neue große Drehscheibe für den Bahnhof Schaffhausen angefertigt, sowie eine ältere große Drehscheibe umgebaut und aus dem Material von ausrangirten Personenwagen der ehemaligen Nordbahn eine Anzahl Stationswagen erstellt. Endlich besorgte die Werkstätte den Umbau des Dampfbootes „Thurgau".

Am Jahresschluß betrug die Zahl der Werkstättearbeiter (mit Ausschluß der Lokomotivputzer, Wagenwäscher und Kohlenverlader): 267 (1868: 271).

Der Rechnungs-Abschluß der Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

	1868	1869
Einnahmen	Fr. 1,015,103. 45	Fr. 1,005,582. 98
Ausgaben	„ 912,686. 40	„ 899,526. 02
Netto-Ertrag	Fr. 102,417. 05	Fr. 106,056. 96

Dieser Ertrag ist ausschließlich auf den für unsere eigene Unternehmung gelieferten Arbeiten, für welche theils der Bau- theils der Betriebskonto, hauptsächlich aber der letztere, aufzukommen hatte, erzielt worden.

3. Unfälle.

Im Berichtsjahre haben sich leider wieder einige Unfälle ereignet. Den 17. März wurde auf dem Bahnhofe Zürich ein Werkstättearbeiter in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem abgehenden Zuge überfahren und getödtet. — Den 20. Juni verlor auf der Station Altstetten ein Zugführer durch zu frühes Absteigen vom Zuge das Leben. — Den 29. August wurde auf dem Bahnhofe Romanshorn ein provisorischer Wagenwärter, nachdem derselbe beim Abkuppeln eines Wagens von demselben herabgestürzt war, von dem sich rückwärts bewegenden Zuge überfahren, was bald darauf seinen Tod zur Folge hatte. — Den 25. Oktober fiel zwischen Oberglatt und Niederglatt ein Lokomotivheizer, als er mit Schmieren der Maschine beschäftigt war, von derselben auf die Bahn und starb einige Tage hernach an den Folgen der dabei erlittenen Verletzungen. — Den 2. November wurde ein Bahnwärter-Stellvertreter zwischen dem Wipkinger Tunnel und der Station Oerlikon von einer Lokomotive überfahren und getödtet. — Den 11. November legte sich zwischen Andelfingen und Marthalen beim Herannahen eines Zuges ein 14jähriger Knabe auf die Schienen und fand den gesuchten Tod. — Den 14. desselben Monats wurde in der Nähe der Station Müllheim ein Bahnwärter, als er sich verspätet von seiner Bude auf die andere Seite der Bahn begeben wollte, vom Zuge ereilt, zu Boden geworfen und getödtet. — Den 19. Dezember gerieth auf dem Bahnhofe Zürich ein Güterverlader aus eigener Unvorsichtigkeit zwischen zwei Wagen und wurde dabei derart verletzt, daß er Tags darauf starb.

Von den sieben verunglückten Angestellten hatten drei der Unterstützungskasse als Mitglieder angehört und es erhielten daher ihre Hinterlassenen einestheils die denselben nach Mitgabe des Vertrages mit der schweiz. Rentenanstalt zugefallenen Versicherungssummen und anderntheils wurden sie in den Genuß der statutengemäßen Unterstützung gesetzt. Die übrigen vier Angestellten waren Mitglieder der Krankenkasse. Den Hinterlassenen eines derselben wurde gleichwohl aus der Bahn- und aus der Unterstützungskasse ein einmaliger Unterstützungsbeitrag verabreicht. Ebenso wurden die Familien von zwei andern dieser Angestellten mit einer angemessenen Unterstützung aus der Bahnkasse bedacht. Der vierte derselben hinterließ keine näheren Angehörige.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1.	Für Gebäude:		
	a) im Kanton Zürich	Fr. 4,837,250. —	
	b) „ „ Thurgau	„ 998,400. —	
	c) „ „ Schaffhausen	„ 526,850. —	
	d) „ „ Aargau	„ 814,400. —	
	e) „ „ Zug	„ 148,200. —	
	f) „ „ Luzern	„ 36,000. —	
	g) „ „ St. Gallen	„ 5,800. —	
			Fr. 7,366,900. —
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. 29,593,769. —

Die Gütertransporte der Nordostbahn auf dem Bodensee und die Eisenbahngüterwagen, welche von Romanshorn nach Friedrichshafen und Lindau trajektirt werden, sind gegen die Gefahren des Wassertransportes, sowie das Eisenbahnfahrmaterial und die per Bahn zu befördernden Güter gegen Choc u. dgl. versichert. Die bezüglichen Maximal-Versicherungssummen belaufen sich zusammen auf Fr. 424,000.

Die vorstehende Gesammt-Versicherungssumme der Gebäude weist gegenüber derjenigen des Vorjahres eine Erhöhung von Fr. 983,850 auf. Dieselbe rührt hauptsächlich von den im Berichtsjahre vorgekommenen Arbeiten für den Ausbau der neuen Bahnhofgebäude in Zürich, Schaffhausen und Brugg, von der Herstellung vermehrter Lagerräume und eines Passagierabtritt- und Waschhausgebäudes in Aarau, sowie von den im Laufe des Berichtsjahres erstellten Hochbauten der neuen Linie Romanshorn-Rorschach her.

5. Personaletat.

Am Ende des Jahres 1869 bestand das Personal aus folgenden Beamteten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	14
Hauptkassier und Gehülfen	3
Revisor und Gehülfen	7
Betriebskontroleur und Gehülfen	30
Chef des Tarifbüreau und Gehülfen	5
Hauptmagazin-Verwaltung	10
Abwarte der Zentralbüreaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	5
	74

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt	2
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	14
Bau- und Werkführer	4
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	18
Weichen- und Bahnwärter	401
	439

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebschef	1
Betriebsinspektor und Adjunkt	2
Inspektor für den Gütertransport	1
Telegrapheninspektor	1
Büreau des Betriebschefs	2
Büreau des Betriebsinspektors und Wagenkontrole	14
Uebertrag	21
Uebertrag	21
Bahnhofvorstände und Gehülfen	12
Stationsvorstände und Gehülfen	67
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	37
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger 2c.	122
Telegraphisten	7
Portiers, Abwarte und Nachtwächter	39
Gepäckträger	20
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	462
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	125
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	78
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	8
Billetdrucker	2
	1000

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	14
Oberwerkführer und Werkführer	4
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	44
Lokomotivheizer	43
Lokomotivputzer, Wagenreiniger, Kohlenverlader	76
	182

Total: **1,695** (gegen 1,670 im Vorjahre); somit kommen, mit Hinzurechnung der neuen Strecke Romanshorn-Rorschach und inklusive Zürich-Zug-Luzerner- und Bülach-Regensberger Bahn, auf einen Kilometer Bahnlänge 6.1 Angestellte (6.4 im Vorjahre).

B. Dampfschifffahrt.

Verwalter	1
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister	7
Kapitäne und Schiffsführer	6
Steuermänner und Schleppschiffführer	9
Maschinisten	5
Heizer	10
Matrosen	19
Hülfsmatrosen, Schiffsjungen, Güter- und Kohlenverlader	14

Zusammen **71** Angestellte (im Vorjahre 76).

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: **267** (im Vorjahre 271).

D. Kaufhaus Zürich.

Chef	1	Schaffner, resp. Magazinier und Gehülfe	2
Expedienten	5	Arbeiter für Güterverladung	11

Zusammen **19** Angestellte (im Vorjahre 18).

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 **2,058** gestiegen, gegenüber 2,041 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1868 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 267,119. 39
Im Jahre 1869 kamen an Einnahmen hinzu:		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 33,447. 63	
Kapitalzinse, Bußen und Geschenke	„ 18,290. 66	
		„ 51,738. 29
	Gesammteinnahme	Fr. 318,857. 68
Die Ausgaben bestehen in:		
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt	Fr. 19,004. 09	
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	„ 1,033. 15	
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten, sowie außerordentliche Unterstützungen	„ 3,541. 60	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge	„ 9,198. 34	
Verschiedenes	„ 95. 80	
		„ 32,872. 98
	Bestand am 31. Dezember 1869	Fr. 285,984. 70

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,212 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die schweizerische Rentenanstalt, bei welcher die Mitglieder der Unterstützungskasse auf's Ableben versichert sind, hatte im Berichtsjahre in 15 Todesfällen auf Grund der betreffenden Policen eine Versicherungssumme von Fr. 9,465 auszubezahlen.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1868 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 17,916. 36
Im Jahre 1868 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . .	„ 15,633. 48
Gesammteinnahme	Fr. 33,549. 84
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen 2c. ziehen sich davon ab mit	„ 16,000. 83
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 17,549. 01

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 802.

V. Bahnbau.

1. Bau der neuen Linien.

A. Romanshorn-Rorschach.

Die Eisenbahnlinie Romanshorn-Rorschach ist am 12. Oktober 1869 festlich eröffnet und am 15. desselben Monats dem allgemeinen Verkehre übergeben worden.

Indem wir nach Vollendung des Baues dieser Bahnstrecke übungsgemäß eine Beschreibung derselben in unsern Bericht aufnehmen zu sollen glauben, heben wir zunächst hervor, daß die Bahn von Romanshorn bis zur Arboner Aach sich auf thurgauischem, von da bis gegen die mechanische Ziegelfabrik bei Horn auf St. gallischem Gebiete befindet, von hier bis zur Goldach wieder thurgauischen Boden durchzieht und endlich von dem genannten Flüßchen bis zum Bahnhof Rorschach bei St. Scholastika abermals St. gallisches Gebiet durchschneidet.

Die Entfernung der Stationen beträgt von

Romanshorn bis Egnach	8,449	Fuß
Egnach „ Arbon	18,794	„
Arbon „ Horn	10,393	„
Horn „ Rorschach (Hafenstation)	9,598	„
Rorschach (Hafenstation) bis Bahnhof St. Scholastika . . .	3,074	„
zusammen	50,308	Fuß

oder 3 Stunden 2,038 Fuß = 15.0924 Kilometer.

Die Grundfläche, welche für Herstellung der Bahn, der Stationen und der Weganlagen erworben werden mußte, beträgt 71 Jucharten 8,495 Quadratfuß.

Hievon kommen:

51	Jucharten	39,030	Quadratfuß	oder	72.98 % auf den Bahnkörper und die Stationen,
6	„	23,072	„	„	9.24 % auf die Materialgewinnungsplätze,
7	„	5,413	„	„	10.02 % auf die Weganlagen,
5	„	20,980	„	„	7.76 % auf die übriggebliebenen Landabschnitte.

Die durchschnittliche Breite der Bahn beträgt somit 60.4 Fuß oder nach Abzug der Landabschnitte 55.7 Fuß.

Auf die Wegstunde fallen 24.17 Jucharten, beziehungsweise ohne die Landabschnitte 22.029 Jucharten.

Dieses außerordentlich günstige Verhältniß kommt daher, daß auf dieser Bahnlinie mit Ausnahme des Arboner Hügeleinschnittes keine erheblichen Bahneinschnitte und ebenso auch keine Dämme von beträchtlicher Höhe herzustellen waren.

Rücksichtlich der Gefällsverhältnisse hat man sich zur Vermeidung größerer Erdbewegungen mit dem Bahnvisier der Lage des im Allgemeinen sehr günstigen Terrains nach Thunlichkeit angeschmiegt und in Folge dessen wiederholt aufeinander folgende Steigungen und Gefälle erhalten.

Die Gesammtsteigung beträgt 41.5 Fuß, das Gesammtgefälle 39.5 Fuß.

Die Summe sämmtlicher Steigungen und Gefälle in einer Richtung ist = 81 Fuß, demnach die mittlere Steigung = 1.61 ‰.

Von der Linie Romanshorn-Rorschach haben:

11,031	Fuß	= 21.2 %	eine	Steigung	von	5 ‰,
1,000	„	= 1.99 %	„	„	„	4 ‰,
2,000	„	= 3.98 %	„	„	„	3 ‰,
7,750	„	= 15.40 %	„	„	„	2 ‰,
28,527	„	= 56.71 %	„	„	„	0 ‰.

Die Höhen der Stationen über dem Meeresspiegel betragen:

Romanshorn	1,334 Fuß,				
Egnach	1,342 „	= 8	Fuß	über	Romanshorn
Arbon	1,334 „	= 0	„	„	„
Horn	1,347 „	= 13	„	„	„
Hafenstation Rorschach	1,332 „	= 2	„	unter	„
Bahnhof Rorschach	1,336 „	= 2	„	über	„

Es bildet also die 2 Fuß unter dem Bahnhofe Romanshorn liegende Hafenstation Rorschach den tiefsten Punkt der ganzen Bahnstrecke.

Die Richtungsverhältnisse betreffend liegen 34,586.5 Fuß = 68.7 % in geraden Strecken und
15,721.5 „ = 31.25 % in Kurven.

Der kleinste Kurvenradius bei der Hafenstation Rorschach beträgt 800 Fuß; alle übrigen Kurvenradien messen zwischen 1,000 und 4,000 Fuß. Der mittlere Radius für sämmtliche Kurven beträgt 1,890 Fuß. Die Summe der sämmtlichen Drehungswinkel beläuft sich auf 476 Grad 31 Minuten.

Die Bahn ist durchweg einspurig angelegt.

Die Kronenbreite des Bahnkörpers beträgt 14 Fuß mit Ausnahme des 3,800 Fuß langen Seedammes in den Gemarkungen Goldach und Rorschach, dessen Kronenbreite gegen den See hin um 2 Fuß vermehrt wurde.

Die sämmtlichen Einschnitte und Dammböschungen sind 1½ füßig angelegt.

Die Erdarbeiten anlangend erforderte die Herstellung der Bahn eine Erdbewegung von zirka 50,300 Schachtruthen nebst 9,000 Schachtruthen Einkiesungsmaterial. Die mittlere Transportstrecke, auf welcher die Erdmassen zu befördern waren, beträgt 1,600 Fuß, diejenige für das Kiesmaterial dagegen zirka 20,000 Fuß.

Die wichtigsten Dammanlagen sind:

Der Damm nördlich von Arbon, 12 Fuß hoch, mit einem Kubikinhalt von 9,200 Schachtruthen.

Der Damm südlich von Arbon mit dem Stationsplatze, 8 Fuß hoch mit 10,000 Schachtruthen Inhalt.

Der Seedamm in den Gemarkungen Goldach und Rorschach, 12 Fuß hoch, mit 4,800 Schachtruthen Inhalt.

Der größte Einschnitt ist derjenige im Hügel bei Arbon, 29 Fuß tief, mit 18,300 Schachtruthen Inhalt.

Das Füllmaterial wurde zum größten Theile aus den Bahneinschnitten und Bahngraben, zum kleinsten Theile aus seitlich gelegenen Materialgruben gewonnen; für den Seedamm dagegen mußte es einem 1,800 Fuß von der Bahn entfernten Hügel in der Gemarkung Goldach entnommen werden.

Zu den Kunstbauten übergehend haben wir vorerst zu erwähnen, daß die Brücken und Durchlasse ohne Ausnahme entweder ganz aus Stein oder aus Stein und Eisen hergestellt sind. Die bedeutendsten Kunstbauten sind:

1. Eine Brücke über die Salmsacher Aach von 30 Fuß lichter Weite mit eisernem Oberbau.
2. Eine Brücke über die Luxburger Aach von 25 Fuß lichter Weite mit eisernem Oberbau.
3. Eine schiefgewölbte Straßenbrücke auf dem Arboner Bahneinschnitt von 18 Fuß lichter Weite und 20 Fuß lichter Höhe, deren Richtung die Bahnaxe unter einem Winkel von 73.5° schneidet.
4. Ein eiserner Fahrsteg, auf zwei steinernen Ort- und zwei steinernen Mittelpfeilern ruhend, 86 Fuß lang und 19.5 Fuß hoch, über denselben Bahneinschnitt führend.
5. Eine Brücke über die Arboner Aach von 30 Fuß Lichtweite mit eisernem Oberbau.
6. Eine Brücke über die Steinach von 30 Fuß Lichtweite mit eisernem Oberbau.
7. Eine Brücke über die Goldach von 60 Fuß Lichtweite mit eisernem Oberbau.
8. Eine Durchfahrt für Schiffe im Seedamm im Unterdorfe Rorschach von 25 Fuß Lichtweite mit eisernem Oberbau.
9. Ein mit Steinplatten bedeckter Durchlaß von 8.5 Fuß Lichtweite und 142 Fuß Länge auf dem Hafenplatze Rorschach.
10. Zwei gewölbte Durchlasse, der eine 6 Fuß weit und 56 Fuß lang, der andere 8 Fuß weit und 15 Fuß lang.
11. Fünf offene Durchlasse, resp. Durchfahrten von 5, 6, 7, 7.6 und 11.5 Fuß lichter Weite mit eisernem Oberbau.
12. Ein gußeiserner Syphon für die Mühle in Steinach mit 6 Quadratfuß Durchflußöffnung und 44 Fuß Länge, welcher das Wasser des Mühlekanales 4 Fuß über der Bahnhöhe aufnimmt, unter der Bahn durchführt und jenseits derselben wieder auf der gleichen Höhe ausmünden läßt.
13. Zwei Schutzmauern am Fuße des Bahnkörpers zwischen Egnach und Arbon, wo derselbe vom See bespült wird, zusammen 755 Fuß lang und verstreckt 10 Fuß hoch.
14. Eine konkave Schutzmauer des zirka 3,800 Fuß langen Bahndammes im Seegebiete in den Gemarkungen Goldach und Rorschach von durchschnittlich 12 Fuß senkrechter Höhe. Diese Schutzmauer ist trocken aufgeführt, lehnt sich auf der Sohle des Sees an einen Vorwurf aus Bruchsteinen und bildet im Mauerhaupte einen Viertelskreis von 12 Fuß Halbmesser (Quadraten), dessen konkave Seite dem See zugekehrt ist. Das Mauerhaupt ist aus Spitzsteinen mit Bossen, die Hintermauerung aus Bruchsteinen hergestellt und die Oberfläche der Mauer mit 2 Fuß hohen und 2.5 Fuß breiten Quadern abgedeckt, welche vermöge ihres Gewichtes dem Wellenschlage, der hier, vom Ostwinde aufgeregt, sehr bedeutende Dimensionen annimmt, vollständig genügenden Widerstand leisten.
15. Eine aus Quadern hergestellte konkave Stützmauer auf der Hafenstation Rorschach. Dieselbe mußte an einer Stelle im See aufgeführt werden, wo der Boden zirka 20 Fuß unter dem höchsten Wasserstande liegt. Sie ist im Ganzen 380 Fuß lang und auf einen aus Bruchsteinen hergestellten Steinwurf von gleicher Länge, 20 Fuß Breite und

durchschnittlich 10 Fuß Höhe gegründet. Das aus Bossenquadern bestehende Mauerhaupt ist durchschnittlich 11 Fuß hoch, nach einem Kreisbogen von 20 Fuß Halbmesser, mit der konkaven Seite seewärts gerichtet, hergestellt und mit einer Quaderschichte von 2 Fuß Höhe und 3 Fuß Breite abgedeckt. In dieser Mauer befindet sich eine Doppeltreppe zur Vermittlung des Verkehres mit dem Hafenplatz und den daselbst landenden Schiffen. Die durch diese Mauer dem See abgewonnene, 32,000 Quadratfuß messende Grundfläche mußte durchschnittlich 16 Fuß hoch aufgefüllt werden.

16. Endlich wurde noch eine größere Anzahl von offenen und von gedeckten Dohlen in folgenden Dimensionen hergestellt:

	1,964	Fuß mit weniger als	4	Quadratfuß	Querschnitt,
	433	„ „	4—6	„	„
	308	„ „	9—16	„	„
zusammen	2,705	Fuß.			

Von Straßen und Wegen wird die Bahn 60 Mal gekreuzt. Von diesen Uebergängen befinden sich 57 im gleichen Niveau mit der Bahn, während 2 über und 1 unter derselben liegen.

Der Oberbau der durchgehenden Linie von der Abzweigung des Trajektgeleises bei Romanshorn an wurde aus Schienen von Profil III der Nordostbahn (115mm. hoch) hergestellt. Die Verbindung zwischen der Abzweigung des Trajektgeleises und den Hauptgeleisen des Bahnhofes Romanshorn, sowie die Ausweich- und Gütergeleise auf den Stationen bestehen dagegen aus Schienen von Profil II der Nordostbahn (102mm. hoch). Vom Profil III wiegt der laufende Fuß zirka 21¾ Pfund, vom Profil II zirka 20 Pfund. Die Länge der sämmtlichen Geleise (Stationsgeleise inbegriffen) beträgt zirka 50,882 Fuß.

Die Länge des eigentlichen Dienstgeleises, das bis zum nördlichen Ende des Bahnhofes Rorschach bei St. Scholastika von uns, von da bis zum südlichen Ende dieses Bahnhofes dagegen von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen (auf Rechnung der Gemeinschaft) auszuführen war, beträgt, von der Abzweigung im Bahnhofe Romanshorn an gerechnet, 47,382 Fuß.

Die Station Egnach hat kein Ausweichgeleise erhalten; dagegen sind die Stationen Arbon und Horn auf ihre ganze Länge mit solchen versehen.

Auf der Hafenstation Rorschach sind die Gütergeleise von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen (auf Rechnung der Gemeinschaft) hergestellt worden und wir hatten daher dort nur zwei Weichen und zwei Kreuzungen nebst den Auslenkungsgeleisen auszuführen. Die Stationen Egnach, Arbon und Horn sind jede mit einem Gütergeleise von zirka 500 Fuß Länge versehen.

Die Länge der von uns hergestellten Ausweich- und Gütergeleise beträgt 3,500 Fuß.

Zu den Geleisen wurden verwendet:

3,823	Stück Schienen vom Profil III,	24 und 21 Fuß lang	= 46,538	Fuß Geleise,
493	„ „ „ „ II,	21, 18, 15, 14 und 12 Fuß lang	= 4,080	„ „
		Weichen und Kreuzungen zusammen	= 264	„ „

86 Stück von 21, 18 und 15 Fuß wurden als Leitschienen bei Wegübergängen verwendet = 756 Fuß Geleise.

Die Befestigung der Schienen erforderte

5,495	Stück	Unterlagsplatten,
86,350	„	Hakennägel,
8,762	„	Laschen,
19,031	„	Bolzen.

Im Ganzen waren 15,930 Stück eichene Schwellen, 326 Stück eichene Bahnhofhölzer und 72 Stück eichene Brückenhölzer erforderlich. Außerdem sind zum Geleise auf der Hafenstation Rorschach und unter der Ueberfahrt der Rheinthalstraße bei St. Scholastika zirka 300 Stück eiserne Schwellen auf eine Geleiselänge von 1,000 Fuß verwendet und die beiden Weichen nebst Kreuzungen, sowie die Auslenkungsgeleise in der Hafenstation auf 63 eiserne Bahnhofschwellen montirt worden.

Die Summe der Weichen auf den sämmtlichen Stationen (Ausfahrt aus dem Bahnhofe Romanshorn inbegriffen) beläuft sich auf 11 und die Zahl der Kreuzungen auf 15 Stück.

Die Einfriedigung der Stationsplätze besteht aus 3 Zoll dicken, 5½ Fuß langen, 2½ Fuß in den Boden eingerammten Pfählen, welche mit Rundstangen von 3 Zoll Durchmesser verbunden sind. An diesem Gerippe wurde ein Kreuzhaag befestigt, an welchem in Entfernungen von 5 zu 5 Zoll Weißdornsträucher gepflanzt wurden, die zu einer lebendigen Hecke heranzuwachsen bestimmt sind.

Längs den Parallelwegen wurden, soweit nöthig, Akazienhochstämme und zwischen denselben Weißdornsetzlinge gepflanzt, wodurch die baldiger Zerstörung ausgesetzten Sicherheitsschranken erspart werden.

Im Fernern wurde die seewärts verlegte Rheinthalstraße bei St. Scholastika mit einem soliden aus alten Bahnschienen und Lokomotivheizröhren konstruirten eisernen Geländer von über 1,200 Fuß Länge versehen.

Die sämmtlichen Barrieren an den Wegübergängen, bestehend aus Schiebriegel-, Gitter-, Zug- und Drehbarrieren, sind zum größten Theile ganz aus Eisen, die Pfosten nämlich aus alten Schienenstücken, die Schlagbäume und zum Theil auch die Schiebriegel aus Zoreseisen, die Dreh- und die Gitterbarrieren aus leichtem Eisenwerke, hergestellt. Nur bei minder wichtigen Uebergängen sind Schiebstangen aus Rundholz verwendet worden.

Sämmtliche Verbottafeln, deren Text auf besonders präparirte Zinkplatten gedruckt ist, sind aus Eisen hergestellt und aus demselben Materiale auch die Kontroltafeln und Gradientenzeiger angefertigt worden.

Da die Einfahrt in den Bahnhof Romanshorn in einer Kurve liegt, welche von der Einsteighalle aus nicht übersehen werden kann, so wurde im Interesse der Sicherheit des Dienstes in angemessener Entfernung vom Bahnhofe eine elektrische Signalscheibe aufgestellt, deren Einrichtung von der Art ist, daß ein in den Bahnhof einfahrender Zug außerhalb desselben aufgehalten werden kann, wenn das Einfahrtsgeleise noch nicht frei sein sollte. Die Bewegung dieser Signalscheibe wird durch einfache Drehung zweier Hebel, von denen sich der eine an dem gewöhnlichen Standorte des Bahnhofinspektors in der Einsteighalle, der andere an der Bude des die Einfahrtsweiche bedienenden Wärters befindet, vermittelst elektrischer Kraft bewerkstelligt.

Die Hochbauten anlangend wurde auf der Station Egnach ihrer geringern Bedeutung wegen ein Stationsgebäude von Holz auf steinernem Sockel errichtet, welches ein Bureau, ein Wartlokal, einen Güterraum und eine kleine Wohnung enthält.

Auf dem Stationsplatze Arbon wurde ein ganz aus Stein konstruirtes Aufnahmsgebäude mit einem Expeditions-, Kassa- und Gepäcklokal, einem Wartsaal I. und II. Klasse, einem Wartsaal III. Klasse und einer aus drei Wohnzimmern, zwei Kammern und übrigen Räumen bestehenden Wohnung nebst einem auf steinernem Sockel erbauten besondern Güterschuppen hergestellt.

Auf dem Stationsplatze Horn befinden sich ganz gleiche Gebäude wie auf demjenigen von Arbon, nur daß das Aufnahmsgebäude etwas reduzirte Dimensionen hat.

Ueberdieß wurde auf der Station Arbon ein laufender Brunnen und auf den Stationen Egnach und Horn je ein Sodbrunnen mit Pumpwerk und Brunnenschale von Gußeisen hergestellt.

An der Linie befinden sich nebst einem Wohnhäuschen für einen Bahnwärter in der Gemeinde Goldach, wo die Bahn in das Seegebiet hinausrückt, acht definitive heizbare und sieben transportable heizbare Bahnwärterbuden.

Da die von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Hafenstation Rorschach herzustellenden Gebäude, bestehend aus einem gemeinsamen Aufnahmsgebäude und einem gemeinsamen Güterschuppen nebst Passagierabtritt, zur Zeit der Eröffnung der Bahn noch nicht in Angriff genommen waren, so mußten daselbst für die Besorgung des Dienstes provisorische Räumlichkeiten theils gemiethet, theils neu hergestellt werden.

Die an der Straße zwischen Romanshorn und Rorschach bestandene eidgenössische Telegraphenlinie wurde nach Vollendung der Bahn an die letztere verlegt und mit einem Bahndrahte versehen. Wie am Gesammtnetze der Nordostbahn, so sind auch hier eiserne Telegraphenstangen verwendet und in Steinsockel befestigt worden. Außer dem Bahnhofe Romanshorn sind die Stationen Arbon und Rorschach (Hafenstation) mit Telegraphenapparaten versehen.

B. Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze).

a. Technische Vorarbeiten. Die ersten Aussteckungsarbeiten wurden Mitte Juni 1869 und die topographischen Aufnahmen zu Ende desselben Monats begonnen und so rasch gefördert, daß der Plan für das Tracé noch im Laufe des Monats Oktober der hohen Regierung von Thurgau vorgelegt werden konnte. Die Verhandlungen über die an dieser Linie anzubringenden Stationen nahmen indessen so geraume Zeit in Anspruch, daß die hoheitliche Genehmigung des Tracé erst zu Anfang des Jahres 1870 erfolgen konnte.

b. Expropriation. Die sämmtlichen Katasterpläne und Grunderwerbungsverzeichnisse wurden sogleich nach erfolgter Genehmigung des Tracé in den betreffenden Gemeinden aufgelegt und es ist das Expropriationsgeschäft auf der ganzen Linie in vollem Gange und in den Gemarkungen von Romanshorn, Güttingen und Landschlacht bereits zum größten Theile durchgeführt.

c. Unterbau. Die Baupläne und Kostenvoranschläge für den Unterbau wurden so rechtzeitig ausgearbeitet, daß die Ausschreibung desselben schon im Monat Februar abhin erfolgen konnte. Die sämmtlichen Arbeiten sind sodann nach Ablauf des Eingabetermines auf Grundlage ganz günstiger Offerten an verschiedene Unternehmer vergeben worden.

d. Oberbau. Die Lieferung der für die Geleiseanlagen erforderlichen Schienen und Befestigungsmittel ist an die **Société Anonyme des Hauts-Fourneaux et Laminoirs à Montigny** (Belgien) zu annehmbaren Preisen und unter der Bedingung verakkordirt worden, daß sie mit 1. Juli 1870 beginnen und mit 1. Oktober 1870 vollendet sein muß. Die erforderlichen eichenen Schwellen und Bahnhofhölzer sind bereits im Vorrathe vorhanden.

e. Hochbau. Fast gleichzeitig mit den Plänen und Kostenberechnungen für den Unterbau wurden auch diejenigen für die Hochbauten vollendet, und es konnten daher die diesfälligen Arbeiten ebenfalls ausgeschrieben und unter günstigen Bedingungen vergeben werden.

f. Technisches Personal. Unter der Oberleitung des Bahnbetriebsingenieurs sind die Aussteckungsarbeiten, sowie die Kataster- und Terrainaufnahmen durch sechs Geometer und Ingenieure ausgeführt und die sämmtlichen Katasterpläne und Grunderwerbungsverzeichnisse, die Längen- und Querprofile, die Entwürfe der Kunstbauten, die Hochbaupläne und die Kostenvoranschläge durch acht Ingenieure, Architekten und Geometer unter Mitwirkung des Sekretärs des Bahnbetriebsingenieurs und dreier Hülfszeichner angefertigt worden.

Die spezielle Bauausführung besorgt unter derselben Oberleitung der Sektionsingenieur, welchem zwei Bauführer für den Unterbau und zwei solche für den Hochbau beigegeben sind.

g. Vollendung der Bahn. Wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, so darf die rechtzeitige Vollendung der Bahn auf den durch die Konzession festgesetzten Termin (1. Juni 1871) in sichere Aussicht genommen werden.

2. Ausbau der alten Linie.

Das bei Abfassung unsers letztjährigen Berichtes noch in Ausführung begriffene, an der Dachkonstruktion aufgehängte eiserne Gerippe der westlichen Abschlußwand der Einsteighalle des Personenbahnhofes in Zürich wurde in der ersten Hälfte des vorigen Sommers vollendet, angestrichen und verglast und hat sich gegen den Winddruck bei den heftigsten Stürmen als hinreichend solid bewährt.

Nach Vollendung der verschiedenen Arbeiten an den Gasbeleuchtungseinrichtungen in der Einsteighalle wurden diejenigen in den unmittelbar an dieselbe angebauten Bureau- und Dienstlokalen des Betriebspersonales zur Ausführung gebracht.

Die Herstellung der Trottoirs in der Einsteighalle ward auf dem Submissionswege vergeben und in verhältnißmäßig kurzer Zeit ausgeführt. — Ferner wurden an der Ausgangsseite der Einsteighalle die Einrichtungen für die Gepäckausgabe in definitiver Weise hergestellt.

Die im letzten Jahre begonnene Ueberdachung der den Gepäcksaal, die Restaurationslokale, die Wartsääle 2c. enthaltenden Gebäudetheile sind in der ersten Hälfte des Berichtsjahres vollendet und es ist gleichzeitig das Bodengebälke dieser weitläufigen Räumlichkeiten, bei deren Anlage die Situirung der unterirdischen Heizungskanäle zu berücksichtigen war, nebst den dazu gehörenden eisernen Oberlichtern zur Ausführung gebracht worden.

Die Herstellung der letzten noch fehlenden Dachkonstruktionen über den beiden je 1,500 Quadratfuß umfassenden Lichthöfen haben wir den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur übertragen. Diese beiden aus Schmiedeisen bestehenden Dächer sind bereits aufgerichtet und haben die vorgenommene Probebelastung zur Konstatirung der vertragsgemäßen Tragfähigkeit genügend bestanden. Zur Eindeckung dieser Dachgerippe wurde geriffeltes Rohglas von 7–8mm. Dicke, welches das Durchdringen der Sonnenstrahlen abhält, gewählt. — Die in den Ecken dieser Lichthöfe angebrachten senkrechten Theile der Wasserabzugskanäle, welche auch das Dachwasser der Einsteighalle und des größern Theiles der übrigen Dachungen aufzunehmen bestimmt sind, wurden aus Gußeisen hergestellt.

Die für den fertigen inneren Ausbau der gesammten Bahnhofbaute noch erforderlichen Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten im Voranschlagsbetrage von zirka Fr. 193,000 gelangten in der ersten Hälfte des Berichtsjahres zur Ausschreibung und wurden sodann in Unterabtheilungen unter günstigen Bedingungen an eine Reihe von Unternehmern vergeben. Der größere Theil der Schreinerarbeiten ist bereits abgeliefert und angeschlagen worden.

Im Laufe des Berichtsjahres kamen ferner die verschiedenen umfänglichen Treppenanlagen im Aeußern und Innern des Aufnahmsgebäudes und an der Ausgangsseite der Einsteighalle, sowie verschiedene zur Vollendung der äußern Façaden erforderliche Steinmetz- und Ornierungsarbeiten, die Bodenbelage und die Verputzarbeiten in den Souterrain-Räumen, die Dampfheizungseinrichtungen in den sämmtlichen Gebäudetheilen, die Holzverschalung des Kuppelgewölbes im Innern des Haupteinganges nebst einer Menge anderweitiger Arbeiten zur Ausführung. Die sehr beträchtlichen Gipserarbeiten, welche während des Winters eingestellt werden mußten, wurden derart gefördert, daß nur noch diejenigen in der Restauration und den Wartsäälen I. und II. Klasse, den beiden Lichthöfen und an den Wölbungen des Haupteinganges auszuführen sind.

Das vom nördlichen Tunneleinschnitte bei Oerlikon hergeleitete Quellwasser, welches zum Theil auch im äußern Bahnhofe Verwendung findet, soll zugleich zur Speisung der in den beiden Lichthöfen, sowie in den Küchen 2c. des Personenbahnhofes anzubringenden Brunnen dienen, wogegen wir uns hinwieder genöthigt sehen, das für Spühlzwecke benöthigte Wasser theilweise von dem städtischen Wasserwerke zu beziehen.

Betreffend die äußere Beleuchtung der Bahnhof-Vorplätze haben wir mit dem Stadtrathe Zürich eine Uebereinkunft getroffen, nach welcher derselbe einen Theil der an der äußern Peripherie des Gebäudes anzubringenden Gasflammen auf Kosten der Stadt unterhalten wird. Die sämmtlichen im Aeußern und Innern des Bahnhofes anzubringenden Uhren gedenken wir von einem in unserm Telegraphenbüreau aufgestellten Regulator aus elektrisch einzurichten.

Bei Abfassung unsers letztjährigen Berichtes gaben wir uns der Hoffnung hin, daß der für die Bahnhofbaute auf Ende des Jahres 1869 in Aussicht genommene Vollendungstermin trotz der verschiedenen, während der Bauzeit eingetretenen hemmenden Verumständungen nicht erheblich werde überschritten werden. Leider ist inzwischen eine neue unerwartete Störung eingetreten, indem der bauleitende Architekt zu Ende des Jahres 1869 in Folge eines Sturzes in's Souterrain des Aufnahmsgebäudes einen komplizirten Beinbruch erlitt, durch den er lange Zeit an der vollkräftigen Erfüllung seiner Obliegenheiten verhindert sein wird. Gleichwohl werden für die möglichst rasche Vollendung der noch rückständigen Arbeiten alle unter diesen Umständen möglichen Anstrengungen gemacht, und wir zweifeln nicht daran, daß die Baute noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können.

Am neuen Verwaltungsgebäude im Bahnhofe Schaffhausen wurden im Berichtsjahre die Arbeiten für den innern Ausbau des Gebäudes fortgesetzt und zu Ende geführt, die Dampfheizung und die Gaseinrichtung in sämmtlichen Dienst- und Wohnungsräumen hergestellt und die Diensträume mit dem erforderlichen Mobiliar ausgestattet, so daß die gesammte Baute am 12. September 1869 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Gleichzeitig wurde die Fundation der Vieh- und Laderampe, sowie einer Drehscheibe von 38 Fuß Durchmesser in Angriff genommen. Nach Vollendung dieser Arbeiten, die noch im Laufe des Jahres 1869 erfolgte, wurde der Bahnhof längs der Bahnhofstraße theils mit einem eisernen Gitter, theils mit einem starken, aus Eisen und Holz konstruirten Staketenhaage, mit eisernen Schiebbarrieren an den Eingängen, eingefriedigt.

Zur Erzielung einer zweckmäßigen Einmündung der Linie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) bei Romanshorn in den Bahnhof Romanshorn mußten die Geleiseanlagen nach jener Richtung umgeändert werden. Es wurde daher die reparaturbedürftige große Drehscheibe in der Verlängerung des Hallengeleises beseitigt und seitwärts durch eine stärkere von 38 Fuß Durchmesser ersetzt. Zugleich wurde dem längst gefühlten Mangel an Geleisen für Aufstellung von Reservewagen durch Herstellung von zirka 2,700 Fuß neuer Geleise, für welche ausgenutzte Schienen und Schwellen verwendet wurden, abgeholfen.

Der Einschnitt der neuen Linie Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) bei Romanshorn wird einen Ueberschuß an Füllmaterial von zirka 12,000 Schachtruthen ergeben. Wir gedenken nun dieses Material zur Erweiterung des Lagerplatzes längs der Trajektgeleise in der Art zu verwenden, daß dieser Platz auf zirka 630 Fuß Länge und 300 Fuß Breite seewärts aufgefüllt und hiedurch eine Lagerungsfläche von nahezu 5 Jucharten gewonnen wird. Diese Landanlage soll an der Seeseite durch ein konkaves Böschungsgemäuer gegen den Wellenschlag gesichert werden, während auf der Hafenseite, an die Quaimauer bei der Trajektbrücke anschließend, als Ersatz des schadhaft gewordenen Pfahldammes und zugleich als Schutzmauer für den zu erweiternden Lagerplatz eine Quaimauer von zirka 300 Fuß in der Verlängerung der Kornhausrampe aufgeführt werden soll. Rechtwinklig auf diese Quaimauer und in Verlängerung der äußern Flucht der projektirten Landanlage, resp. Schutzmauer, wird bis zu dem bestehenden Pfahldamme ein doppelhäuptiger, steinerner Hafendamm aufgeführt und von da an auch der morsch gewordene hölzerne Hafendamm bis zur Hafeneinfahrt durch eine steinerne Dammbaute ersetzt werden. Um an dem neuen Lagerplatze genügende Anlandstellen für Dampf- und Schleppboote zu gewinnen, muß der Hafenschutzmauer gegenüber dem bisherigen Pfahldamme eine veränderte Richtung gegeben werden, wodurch das Hafenbassin um zirka 35,000 Quadratfuß erweitert werden wird. Um den Transport des Füllmateriales aus dem vorerwähnten Hügeleinschnitte bis auf den neuen Lagerplatz in rationeller Weise mittelst Lokomotiven bewerkstelligen zu können, wird von den Bahnhofgeleisen aus bis zum Einschnitt eine Hülfsbahn hergestellt werden.

Die durch den Auszug der Postverwaltung disponibel gewordenen Räumlichkeiten im westlichen Flügel des Verwaltungsgebäudes im Bahnhofe Aarau werden für Schlafräume und Aufenthaltslokale, sowie für Wohnungen des Dienstpersonales eingerichtet. — Anläßlich der Herstellung eines neuen Postgebäudes wurde die Vorplatzgrenze regulirt, ein auf dem Vorplatze befindlicher hölzerner Passagierabtritt beseitigt und auf der Ostseite des Aufnahmsgebäudes ein neuer Passagierabtritt nebst Waschküche hergestellt. Ferner ist die Postwagenremise im Güterbahnhofe in einen Stückgüterschuppen umgebaut und mittelst Drehscheiben und Geleiseanlagen mit den Gütergeleisen verbunden, der Güterschuppen den jetzigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend durch Anbau unter dem nördlichen Vordache um zirka 1,130 Quadratfuß erweitert und die Gasbeleuchtung bis in den Rohmaterialbahnhof ausgedehnt worden.

Auf der Station Rupperswil wurde für Ablagerung von Rohmaterialien das Gütergeleise in westlicher Richtung um zirka 100 Fuß verlängert und neben demselben ein 60 Fuß breiter Materiallagerplatz angelegt, ferner der Güterschuppen nach der Straßenseite hin erweitert und über dem Verladethor ein neues Schutzdach angebracht.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden auf dem Netze der Nordostbahn fünf neue Zentesimal-Brückenwaagen aufgestellt, nämlich zwei von 800 Zentner Tragkraft in den Bahnhöfen Zürich und Turgi und drei von 500 Zentner Tragkraft in den Bahnhöfen Aarau, Frauenfeld und Wallisellen.

Endlich sind diejenigen Stationen der Nordostbahn, welche noch keine Stationswagen besaßen, mit solchen versehen worden.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In unsern Gesellschaftsbehörden sind während des Berichtsjahres zwei empfindliche Lücken entstanden, indem die Direktion den Hinschied des Herrn Direktor G. Fr. Schweizer von Zürich und der Verwaltungsrath denjenigen des Herrn Oberrichter Ludwig von Frauenfeld zu beklagen hat.

Die Direktion hat in dem sel. verstorbenen Herrn Schweizer, welcher der Verwaltung der Nordostbahn seit dem Jahre 1853, zuerst in der Eigenschaft eines Generalsekretärs, dann in derjenigen eines Betriebsdirektors und seit 1858 als Mitglied der Direktion angehört hatte, einen ebenso treuen als erfahrenen und geschäftskundigen Mitarbeiter verloren, welcher seines Amtes stets mit der aufopferndsten Hingebung und Thätigkeit gewartet hat.

Die Direktion behandelte in 158 Sitzungen 3,938 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 22 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1869 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. April 1870.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1869;

II. Baurechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1869;

III. Bilanz auf 31. Dezember 1869

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1869.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,487,977	15				
II. Gepäcktransport	135,089	58				
III. Pferde- und Viehtransport	103,481	58				
IV. Gütertransport	3,805,890	06				
			6,532,438	37		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	92,795	35				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	72,485	95				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	183,015	78				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	144,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	—	—				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	106,056	96				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	147,095	46				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	3,103	80				
IX. Verschiedenes	56,489	25				
			805,042	55		
					7,337,480	92
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1868 .	.	.	.	.	103,325	18
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**7,440,806**	**10**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1869.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung	.	.	110,115	36		
2. Reiseauslagen	.	.	3,195	92		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	7,887	55		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	24,110	98		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	10,937	05		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	1,415	18		
					157,662	04
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Architekt, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	515,967	67		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	8,479	65		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	14,870	42		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	22,137	21		
5. „ der Kunstbauten	.	.	29,501	22		
6. „ des Oberbaues	285,500	54				
Hievon ab: Für Erneuerung, aus den betreffenden Reservefonds bestritten	219,649	73	65,850	81		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren 2c.	.	.	11,610	50		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	13,309	58		
9. „ der Gebäude	.	.	72,675	91		
10. „ des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter 2c.	.	.	18,397	65		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	1,889	28		
					774,689	90
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	188,595	55				
b) Bekleidung derselben	4,927	18				
c) Büreaukosten	17,354	77				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux	39,235	—				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	25,530	16	275,642	66		
Uebertrag	.	.	275,642	66	932,351	94

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	275,642	66	932,351	94
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	92,772	26				
b) Bekleidung derselben	3,082	49				
c) Druckkosten	8,736	39				
d) Ersatzleistungen	19	75	104,610	89		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter 2c.	583,392	70				
b) Bekleidung derselben	3,661	20				
c) Druckkosten	25,301	19				
d) Ersatzleistungen	15,165	66				
e) Assekuranz der Güter	17,007	30	644,528	05	1,024,781	60
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	18,078	87				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	6,978	63				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	703	45				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	52,083	30	77,844	25		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	310,532	81				
b) Bekleidung derselben	17,433	63				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	325,483	48				
d) Oel und Schmiere für die Wagen	3,863	83				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	10,325	34				
f) Assekuranz der Wagen	3,807	35				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	57,026	18	728,472	62		
Uebertrag .	.	.	806,316	87	1,957,133	54

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1869.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	806,316	87	1,957,133	54
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	306,259	32				
b) Bekleidung desselben	1,292	54				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	248	62				
d) Brennmaterial	352,122	22				
e) Schmiermaterial	24,092	87				
f) Putzmaterial	11,743	14				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	12,332	18				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	331,975	74				
i) Assekuranz der Lokomotiven	2,489	62	1,042,556	25	1,848,873	12
V. **Bahntelegraphie**	.	.	.	.	16,903	21
VI. **Verschiedenes**	.	.	.	.	51,147	14
Summa .	.	.	.	.	3,874,057	01
Hievon ab:						
1. Die auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	138,906	55		
2. Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg . .	.	.	635,302	85	774,209	40
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	3,099,847	61
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	1,792,402	28
C. **Einlage in den Reservefond** (ca 5 3/5 % des Reinertrages)	.	.	.	.	244,769	38
D. **Dividende für die Aktien**	.	.	.	.	2,153,100	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1870 .	.	.	.	.	150,686	83
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**7,440,806**	**10**

II. Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Einzahlungen auf das neue 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 7. Juni 1869 . .	4,903,700	—
Hievon ab:		
Passiv-Saldo der Rechnung vom Jahre 1868	435,456	57
Summa . .	**4,468,243**	**43**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1869.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen	.	.	2,733	03		
Provisionen und Kursvergütungen	.	.	20,929	34		
Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	138,906	55		
					162,568	92
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	196	94		
Entschädigungen	.	.	128,328	37		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	15,664	67		
Verschiedenes	.	.	—	—		
					144,189	98
Bahnbau.						
Unterbau.						
Erdarbeiten	118,561	81				
Stützmauern	64,661	96				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	92,726	29				
Wegbauten	13,560	75				
Uferbauten	74,114	14				
Bettung	79,692	63				
Verschiedenes	10,606	67				
			453,924	25		
Uebertrag	.	.	453,924	25	306,758	90

II. Baurechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	453,924	25	306,758	90
Oberbau.						
Schwellen	93,837	65				
Schienen und deren Befestigungsmittel	220,085	79				
Wegübergänge	189	10				
Legen des Oberbaues	59,617	80				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c. .	23,056	67				
Verschiedenes	3,630	90				
			400,417	91		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	556,622	85				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. . . .	33,262	76				
Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . . .	6,634	54				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	12,023	85				
Technische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes	1,706	89				
			610,250	89		
					1,464,593	05
Betriebsinventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	175,495	90		
Wagen	.	.	773,140	—		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole . .	.	.	—	—		
„ „ Materialverwaltung	.	.	—	—		
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen . .	.	.	—	—		
„ „ „ Werkzeugmaschinen . . .	.	.	4,011	45		
„ „ „ Werkzeuge und Requisite . .	.	.	—	—		
„ „ Bahnhofverwaltungen	.	.	11,249	25		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	8,899	89		
Dampf- und Schleppboote	.	.	144,438	24		
					1,117,234	73
Verzinsung des im Baue neuer Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit	.	.	.	.	28,450	72
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**2,917,037**	**40**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1869.

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen	.	.	4,468,243	43
Summa der Ausgaben	2,917,037	40		
Hiezu kommt:				
Die fünfte Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1869	559	85	2,917,597	25
Saldo auf neue Rechnung .	.	.	**1,550,646**	**18**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Stammnetz der Nordostbahn.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . .	59,643,343	55				
Nettobetrag der Bauausgaben im Jahre 1869 laut vorstehender Rechnung	2,917,037	40	62,560,380	95		
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung . . .	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg.						
1. Betrag der von der Nordostbahn bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	800,113	02				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	559	85	800,672	87	70,161,053	82
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa	205,791	41				
2. Portefeuille	2,192,572	61				
3. Werthpapiere	1,466,515	—				
4. Liegenschaften-Konto	385,027	33				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen) . . .	741,932	55				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.)	232,087	60				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren	665,921	65	5,889,848	15		
b. Passiva.						
1. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . . Fr. 2,500,000. —						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . „ 294,627. 91						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . „ 74,882. 33	2,869,510	24				
2. Aktivsaldi von Spezialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn . Fr. 150,686. 83						
b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 15,583. 55						
c. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ — —						
d. der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 799,936. 13	966,206	51				
3. Noch nicht zurückbezahlter Betrag des 3 % Anleihens von Fr. 817,950	82,075	—				
4. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	421,410	22	4,339,201	97		
Aktiv-Saldo	.	.	.	.	1,550,646	18
					71,711,700	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1869.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.					
A. Aktienkapital		.	.	28,708,000	—
B. Obligationen:					
1. mit einem Zinsfuße von 4 %:					
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860	Fr. 7,100,000. —				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	„ 5,000,000. —	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½ %:					
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	Fr. 3,000,000. —				
b. Anleihen vom 3. November 1863	„ 5,000,000. —				
c. Anleihen vom 26. September 1865	„ 3,000,000. —				
d. Anleihen vom 28. Oktober 1867	„ 5,000,000. —				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (konvertirtes ehem. 5 % Anleihen)	„ 10,000,000. —				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	„ 4,903,700. —	30,903,700	—	43,003,700	—
		.	.	**71,711,700**	—

IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn
auf 31. Dezember 1869.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1868	2,500,000	—
Einnahme im Jahre 1869:		
Ca 5³/₅ % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1869 . . .	244,769	38
Summa .	**2,744,769**	**38**
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	206,700	13
Umbau des Dampfbootes „Thurgau"	38,069	25
Saldo auf neue Rechnung	2,500,000	—
Summa .	**2,744,769**	**38**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

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

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. **Stand und**

Bezeichnung der Lokomotiven	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	mit Materialtransport	im Vorspanndienst	leer
			Kilometer					
Fahrdienst.								
Schnellzugs-Lokomotiven (Klasse A)	10	2,290	144,620	254,135	—	15	—	1,604
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	18	3,557	110,862	406,878	—	266	25,829	27,227
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	19	3,479	1,710	6,120	472,795	1,484	—	2,955
Tender-Lokomotiven („ D)	6	886	—	74,398	—	9,867	—	37
Total 1869	53	10,212	257,192	741,531	472,795	11,632	25,829	31,823
Im Vorjahre (1868)	50	10,803	239,796	736,717	531,928	4,126	30,936	68,985
Rangirdienst.								
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	3	1,208	—	—	—	—	—	163,459
Im Vorjahre (1868)	2	820	—	—	—	2,708	—	121,257

b. **Unterhaltungs-**

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Lok.-Kilometer	Schmier- und (Oel Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer
	Pfund	Pfund	Franken	Centimes	Pfund	Pfund
Fahrdienst.						
Schnellzugs-Lokomotiven (Klasse A)	5,485,600	13.7012	73,354.45	18.3215	14,225	0.0355
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	8,871,940	15.5359	118,637.20	20.7731	20,296	0.0355
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	9,867,040	20.3417	131,943.85	27.2013	19,789	0.0408
Tender-Lokomotiven („ D)	813,780	9.6531	10,882.05	12.9084	2,419	0.0287
Total 1869	25,038,360	16.2502	334,817.55	21.7301	56,729	0.0368
Im Vorjahre (1868)	26,093,620	16.1822	368,478.20	22.8515	59,101	0.0367
Rangirdienst.						
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	1,294,080	—	17,304.67	—	3,955	—
Im Vorjahre (1868)	1,078,460	—	15,229.51	—	4,063	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke: im täglichen Gesammtdurchschnitt	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Sommerdienst	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Winterdienst	Anzahl der zurückgelegten Lok.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge	Durchschnittliche Stärke der: Personenzüge	Durchschnittliche Stärke der: Güterzüge	Durchschnittliche Stärke der: Züge der Bülach-Regensberger Linie	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer				Wagenachsen				
1,096.9	203.4	170.6	400,374	16.56	23.05	—	—	8,452,086
1,564.6	207.5	188.5	571,062	18.11	24.26	—	—	12,510,395
1,328.9	176.2	160.1	485,064	—	—	45.32	—	21,986,183
231.0	125.2	84.3	84,302	—	—	—	12.53	1,056,427
4,221.4	189.1	164.6	1,540,802	—	28.56		—	44,005,091
4,405.7	194.0	177.3	1,612,488	—	28.08		—	45,284,268
447.8	—	—	—	—	—		—	—
338.7	—	—	—	—	—		—	54,148

Kosten.

Putzmaterial und Talg): Kosten: im Ganzen	Putzmaterial und Talg): Kosten: per Lok.-Kilometer	Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inklus. Provisionszuschläge): im Ganzen	Reparaturkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen	Gesammtkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten: per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
7,726.80	1.9299	61,727.67	15.4750	142,808.92	35.6688	1.6896
11,024.48	1.9305	123,791.68	21.6774	253,453.36	44.3828	2.0259
10,749.10	2.2160	100,096.48	20.6357	242,789.43	50.0530	1.1042
1,313.96	1.5586	41,268.33	48.9529	53,464.34	63.4200	5.0609
30,814.34	1.9999	326,884.16	21.2152	692,516.05	44.9387	1.5737
33,553.11	2.0808	286,302.77	17.7553	688,334.08	42.6877	1.5200
2,306.64	—	5,091.58	—	24,702.89	für jeden Tag Fr. 67.68	
2,043.50	—	28,096.61	—	45,369.62	" " " " 123.96	

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Achsen-Kilometer wurden durchlaufen			
				im Einzelnen			im Ganzen	auf der Nordostbahn in Schnellzügen, Personen- und gemischten Zügen	auf fremden Bahnen	im Ganzen	von fremden Wagen auf der Nordostbahn
	achträdrige	vierrädrige	Stück	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		Achsen-Kilometer			
1869	71	185	654	686	3,484	6,588	10,758	11,893,837	1,852,329	13,746,166	1,452,754
1868	71	134	552	668	3,004	5,188	8,860	10,688,030	1,794,528	12,482,558	2,127,761

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des			
				Material			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn
	im Ganzen (inkl. Zuschläge)	per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Schmiere	Oel	Total	
	Franken	Centimes		Pfund			Franken
1869	128,252.53	0.934	5.195	—	2,813	2,813	2,237.74
1868	142,264.50	1.140	5.091	—	2,845	2,845	2,247.14

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Jede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (exklusive Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 1.5 Zentner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				
			im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer		
Kilometer	Zentner-Kilometer					in Prozenten	Franken
21,019	100,725,415	879,682,632	980,408,047	3,670.565	73.458	30.50	2,487,977.15
22,613	91,495,930	827,832,242	919,328,172	3,482,303	71.733	29.29	2,409,064.72

Kosten.

Schmiermaterials		Putzen			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Putzwolle	Seife		
Loth	Centimes	Pfund		Franken	Centimes
0.00674	0.01677	940	137	8,793.87	0.06589
0.00710	0.01761	698	423	8,339.30	0.06507

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl						Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt					
	Gepäckwagen		Güterwagen		Totalzahl					auf der Nordostbahn			auf fremden Bahnen		
										von den Gepäck- Wagen	von den Güter- Wagen	im Ganzen	von den Gepäck- Wagen	von den Güter- Wagen	im Ganzen
	achträdrige	vierrädrige	achträdrige	vierrädrige	der Wagen	der Achsen	Zentner								
1869	22	18	6	948	994	2,044	200,120	53.74	100	4,455,518	15,296,547	19,752,065	611,292	13,780,825	14,392,117
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

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des	
	im Ganzen (inkl. Zuschläge)	per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Schmiere	Oel
	Franken	Centimes		Pfund	
1869	197,230.95	0.578	4.877	—	6,473.5
1868	204,186.21	0.643	4.525	—	7,199.5

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben leer zurückgelegt	Die Wagen haben beladen zurückgelegt	Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	Bruttolast für jeden Kilometer Bahnlänge	Bruttolast per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Zentner-Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
9,582,398	16,705	755,879,250	1,602,855,800	2,358,735,050	8,830,906	80.41	28.32	12,719,423	16,615,040	4,044,461.22
11,936,712	15,550	922,372,899	1,688,697,691	2,611,070,590	9,890,419	83.621	32.75	10,826,832	20,452,485	4,512,767.01

Kosten.

Schmiermaterials			Putzen	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer: Schmiere	Betreffniß per Achsen-Kilometer: Ausgaben	Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Franken	Loth	Centimes	Franken	Centimes
5,150.02	0.00676	0.01680	977.10	0.00319
5,686.18	0.00708	0.01748	746.30	0.00229