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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 17 (1869)

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

Autor: Escher, A.

Kapitel: 4: Betrieb

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730495

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 25.05.2025

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

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.