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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 18 (1870)

Artikel: Achtzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. April 1871 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730490

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

Achtzehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 29. April 1871

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren achtzehnten, das Jahr 1870 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) heben wir zunächst hervor, daß der Kanton Thurgau der schweizerischen Nordostbahngesellschaft die Konzession für diese Bahn schon im Jahre 1869 ertheilt und daß dieselbe auch die Genehmigung des Bundes erhalten hat. Diese Konzession stimmt im Wesentlichen mit den übrigen Konzessionen für die Nordostbahn überein und enthält bezüglich der Bauzeit die Bestimmung, daß die konzedirte Bahnlinie von Romanshorn bis zur Station Kreuzlingen auf den 1. Juni 1871 zu vollenden und in Betrieb zu setzen sei.

Der Plan für das Tracé dieser Bahnstrecke und die an derselben anzubringenden Stationen wurde vom Regierungsrathe des Kantons Thurgau unter dem 15. Januar 1870 genehmigt. An diese Genehmigung wurde indessen die Bedingung geknüpft, daß die betheiligten Gemeinden die von ihnen eingegangene Verpflichtung zur Einzahlung eines Beitrages von Fr. 47,500 an die Kosten der Herstellung einer sechsten Station auf den festgesetzten Termin (Lichtmeß 1870) erfüllen und der Große Rath des Kantons Thurgau die von der Regierung in Aussicht gestellte Leistung von Fr. 2,500 für denselben Zweck gutheiße. Nachdem diese Bedingungen erfüllt waren, wurde sodann dem Tracé unter dem 25. März die hoheitliche Genehmigung definitiv ertheilt.

In der Absicht, Alles zu thun, was in unseren Kräften lag, um den Termin für Ausführung der Bahnlinie einhalten zu können, haben wir schon unter dem 26. Januar, obwohl damals das Tracé noch nicht definitiv genehmigt war, die Pläne über die Straßen- und Wasserübergänge der thurgauischen Regierung zur Prüfung und Gutheißung vorgelegt, und es ist sodann deren Genehmigung in den Monaten März, April und Mai 1870 successive erfolgt.

Da es sowohl in der Absicht der großh. badischen Regierung, als auch in der unsrigen liegt, eine direkte Verbindung der in Ausführung begriffenen Eisenbahn von Romanshorn nach Kreuzlingen mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz herzustellen in der Meinung, daß der einheitliche Betrieb der Eisenbahn von

Romanshorn bis Konstanz durch die Nordostbahngesellschaft besorgt werden solle, so haben Delegirte der beidseitigen Bahnverwaltungen nach wiederholten konferenziellen Verhandlungen unter dem 1. Juli 1870 einen sachbezüglichen Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Nordostbahngesellschaft die Romanshorn-Kreuzlinger-Bahn von der Station Kreuzlingen bis zur Landesgrenze fortzuführen und Baden dieselbe von der Landesgrenze an mit dem Bahnhofe Konstanz, als der gemeinschaftlichen Wechselstation, zu verbinden hat. Gemäß diesem Vertrage hat eine erhebliche, auf schweizerischem Gebiete zu bewerkstelligende Erweiterung des Bahnhofes Konstanz zu erfolgen und sind in dem gesammten Bahnhofe diejenigen Veränderungen und Einrichtungen zu treffen, welche nöthig sind, um das gehörige Ineinandergreifen des Betriebes der beiden betheiligten Bahnen zu sichern und die Verkehrsbeziehungen, in welchen Baden und die Schweiz als Grenznachbaren zu einander stehen, thunlichst zu erleichtern. Zu diesem Ende hin wurde als Beilage zu dem Vertrage ein Plan vereinbart, in welchem die vorzunehmenden Veränderungen und Erweiterungen eingezeichnet sind, und es wurde verabredet, daß dieselben von jeder Verwaltung auf ihrem Gebiete so rechtzeitig ausgeführt werden sollen, daß die Strecke Kreuzlingen-Konstanz wo möglich gleichzeitig mit derjenigen von Romanshorn-Kreuzlingen dem Betriebe übergeben werden könne. — In dem Vertrage mußte selbstverständlich höhere Ratifikation vorbehalten werden. Badischer Seits wurde erklärt, daß dieselbe erst erfolgen könne, nachdem ein sachbezüglicher Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden zur Unterzeichnung gelangt sein werde. So lange dieser Staatsvertrag nicht zum definitiven Abschlusse gediehen ist, entbehrt daher das Uebereinkommen der beiden Bahnverwaltungen des rechtlichen Bestandes und kann folgerichtig der Bau der Verbindungsbahn Kreuzlingen-Konstanz nicht in Angriff genommen werden. Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Baden betreffend die Verbindung unserer thurgauischen Seethalbahn mit der großh. badischen Staatsbahn ist nun zwar, wenn auch erst unter dem 10. Dezember 1870, abgeschlossen worden. Er enthält aber in Artikel 3 die Bestimmung, „daß „der Plan über die Anlage des Bahnhofes und der über dessen Benutzung zwischen den beiden Bahnverwaltungen „abzuschließende Vertrag den zuständigen Regierungsbehörden zur Genehmigung vorzulegen sei", und sodann steht die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zwischen den beiden betheiligten Staaten, nach deren Bewerkstelligung der Vertrag erst perfekt wird, noch zu gewärtigen. Bei so bewandten Umständen hielten wir es im Interesse der Ermöglichung einer gleichzeitigen Vollendung des Bahnstückes Kreuzlingen-Konstanz mit der Linie Romanshorn-Kreuzlingen für angezeigt, die zwischen den beiden Bahnverwaltungen gemäß dem Staatsvertrage abzuschließende Uebereinkunft, beziehungsweise den aufzustellenden Bahnhofplan mit thunlichster Beförderung eventuell zu vereinbaren, und wir säumten daher nicht, den großh. badischen Behörden die Modifikationen, beziehungsweise Ergänzungen vorzuschlagen, welche in dem zwischen Delegirten der beiden Bahnverwaltungen unter dem 1. Juli vereinbarten Vertrage vorzunehmen sein dürften, um denselben mit dem mittlerweile abgeschlossenen Staatsvertrage in Einklang zu bringen. Die diesfälligen Verhandlungen sind dem Abschlusse nahe. Im Fernern ersuchten wir, immer in der Absicht, die Bahnstrecke Kreuzlingen-Konstanz, wenn irgend thunlich, wie die Linie Romanshorn-Kreuzlingen, schon auf den 1. Juni 1871 zur Vollendung zu bringen, unsern Verwaltungsrath um die Ermächtigung, den Vertrag mit der badischen Eisenbahnverwaltung über den Anschluß der Nordostbahn an die großh. badische Staatsbahn in Konstanz von uns aus endgültig abschließen zu dürfen. Diese Ermächtigung wurde uns von dem Verwaltungsrathe im Hinblicke auf den Beschluß der Generalversammlung vom 30. April 1869, durch welchen der Vertrag zwischen dem hohen Stande Thurgau und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) durch die Nordostbahngesellschaft ratifizirt wurde, und in Anwendung von § 32 Ziff. 1 und 2 der Gesellschaftsstatuten bereitwillig ertheilt. Wir gingen aber in dem Bestreben, die gleichzeitige Vollendung der ganzen Bahnlinie Romanshorn-Konstanz herbeizuführen, noch einen Schritt weiter, indem wir für den Fall, daß der Vertrag mit der großh. badischen Eisenbahnverwaltung nach der hierseitigen Voraussetzung abgeschlossen und von den beidseitigen Staatsbehörden genehmigt würde, bereits auch die wichtigsten, die Ausführung der Strecke Kreuzlingen-Konstanz und die Erweiterung des Bahnhofes Konstanz beschlagenden Bauverträge abgeschlossen haben. Trotz aller dieser Maßregeln ist die Vollendung der Bahn-

strecke Kreuzlingen-Konstanz schon auf den 1. Juni nächsthin zur Unmöglichkeit geworden. Es hat nämlich die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Staatsvertrage betreffend die Verbindung der Nordostbahn mit der badischen Staatsbahn in Konstanz immer noch nicht stattgefunden. Dieselbe kann erst erfolgen, nachdem der deutsche Bundesrath, dessen Zustimmung zu dem Staatsvertrage wegen Ausdehnung des Zollvereinsgebietes auf den auf Schweizerboden liegenden Theil des Bahnhofes Konstanz erforderlich ist, diese Zustimmung erklärt haben wird, was bis zur Stunde noch nicht geschehen ist. In Folge dieses Verhältnisses kann auch die einschlägige Uebereinkunft zwischen den beidseitigen Eisenbahnverwaltungen nicht endschaftlich abgeschlossen und ebensowenig der Kraft dieser Uebereinkunft zur Ausführung zu bringende Bau der Bahnabtheilung Kreuzlingen-Konstanz und des Bahnhofes Konstanz, soweit er zu vergrößern ist, in Angriff genommen werden.

Was das Bötzbergbahnunternehmen betrifft, so glauben wir hier zunächst auf den einläßlichen sachbezüglichen 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 gefaßt und durch welchen Sie uns ermächtigt haben, 1) Namens der Nordostbahngesellschaft und vereint mit der Zentralbahngesellschaft den Bau und Betrieb der Bötzbergbahn nach Mitgabe der diesen beiden Gesellschaften von dem hohen Großen Rathe des Kantons Aargau unter dem 10. März 1870 hiefür ertheilten Konzession zu übernehmen, 2) alle Verträge, welche die beiden Gesellschaften der Nordostbahn und der Zentralbahn in Folge der Uebernahme des Baues und Betriebes der Bötzbergbahn mit einander abzuschließen haben werden, somit auch Bestimmungen derselben, deren Erledigung in die Kompetenz der Generalversammlung einschlagen sollte, Namens der Nordostbahngesellschaft, immerhin jedoch erst nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes, einzugehen.

Gestützt auf diese Vollmacht haben wir mit dem Direktorium der Zentralbahn unter dem 20. Mai 1870 einen Vertrag abgeschlossen, welcher die Ratifikation der beiden Verwaltungsräthe erhalten hat und folgende Hauptbestimmungen enthält: Die Nordostbahn- und die Zentralbahngesellschaft vereinigen sich zu einer Gesellschaft, welche den gemeinschaftlichen Bau und Betrieb der Bötzbergbahn zum Zwecke hat. Beide Gesellschaften bestreiten die Kosten des Baues zu gleichen Theilen und partizipiren ebenfalls hälftig an dem Nettoergebnisse des Bahnbetriebes. Die oberste Leitung des Baues ist einem Komite übertragen, das aus je drei von den betreffenden Verwaltungsräthen zu bezeichnenden Mitgliedern der Direktionen der beiden Gesellschaften gebildet wird. Die Durchführung des Baues besorgt die Direktion der Nordostbahn, welcher auch die Antragstellung an das Komite zur Erledigung der in die Kompetenz des letzteren fallenden Geschäfte obliegt und welche überhaupt die Gesellschaft nach Außen zu vertreten hat. Die Betriebsverwaltung wird das Komite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem besonders hiefür aufzustellenden Organe oder auch einer der beiden betheiligten Gesellschaften übertragen. Hinsichtlich des Betriebsdienstes ist indessen jetzt schon grundsätzlich festgesetzt, daß a) die Unterhaltung der Bahn zur einen Hälfte von der einen und zur andern Hälfte von der andern Gesellschaft auf Rechnung der Bötzbergbahnunternehmung besorgt und b) der Fahrdienst, unter welchem auch die Stellung des erforderlichen Transportmateriales zu verstehen ist, ebenfalls von den beiden Gesellschaften je zur Hälfte und unter Verrechnung der Leistungen nach Maßgabe eines zu vereinbarenden einheitlichen Tarifes vollzogen werden soll. Die definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bau, den Bahnbetrieb und den Reservefond ist einer besonderen Kommission übertragen, in welche die Verwaltungsräthe der beiden betheiligten Gesellschaften je fünf Mitglieder wählen.

Im Uebrigen verweisen wir hinsichtlich der Unternehmung der Bötzbergbahn auf den Bericht, den wir über unsere sachbezügliche Thätigkeit dem Komite für diese Bahn erstattet haben und welchen wir als eine Beilage dem gegenwärtigen Geschäftsberichte beifügen.

Da der Kanton Aargau für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bötzberg und das Frickthal nach Basel, einer solchen von Wildegg nach Lenzburg und einer in Aarau und Brugg von der Nordostbahn abzwei-

genden sogenannten aargauischen Südbahn den Gründungskomite's, welche behufs Anstrebung dieser Bahnlinien gebildet worden waren, Konzessionen ertheilte, ohne die Nordostbahngesellschaft über die Geltendmachung des ihr zustehenden Vorzugsrechtes anzufragen oder einen sachbezüglichen Vorbehalt in die betreffenden Konzessionen aufzunehmen, so sahen wir uns genöthigt, gegen dieses Vorgehen, gestützt auf § 4 unserer aargauischen Konzession vom 27. Januar 1853, wonach der Nordostbahngesellschaft für die Ausführung von Zweigbahnen der Vorrang vor anderen Bewerbern einzuräumen ist, bei der Regierung von Aargau Einsprache zu erheben und davon, daß dieses geschehen sei, dem Bundesrathe zu Handen der Bundesversammlung Kenntniß zu geben. Die Regierung von Aargau sprach hierauf die Ansicht aus, daß der § 4 der Konzession vom 27. Januar 1853 auf die neu konzedirten aargauischen Bahnen keine Anwendung finde, weil diese Bahnen nicht als Zweigbahnen, sondern als selbstständige Bahnunternehmungen zu betrachten seien. Wir konnten die Richtigkeit dieser Rechtsanschauung nicht zugeben. Da indessen mittlerweile die Nordostbahngesellschaft und die Zentralbahngesellschaft im Benehmen mit den Konzessionären der Bötzbergbahn den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn übernommen hatten und da die Nordostbahngesellschaft ferner hinsichtlich der Konzessionen für die Eisenbahn Wildegg-Lenzburg und für die aargauische Südbahn von einem ihr zustehenden Vorzugsrechte doch kaum Gebrauch zu machen im Fall gewesen wäre, so schien es uns nicht nöthig, die streitig gewordene Rechtsfrage zu schiedsgerichtlicher Entscheidung bringen zu lassen, und wir beschränkten uns daher darauf, bei der Regierung von Aargau gegen jede der Nordostbahngesellschaft nachtheilige Schlußfolgerung, welche aus dieser Unterlassung hergeleitet werden möchte, Verwahrung einzulegen.

Da die Einrichtung der Station Killwangen den derzeitigen Anforderungen des dortigen Verkehres nicht mehr entspricht, so beabsichtigten wir, dieselbe in gehöriger Weise auszubauen. Die Regierung von Aargau ist jedoch diesem Vorhaben hindernd in den Weg getreten, indem sie die Ersetzung der Station Killwangen durch zwei Stationen im Auge zu haben scheint, wozu wir uns nicht herbeilassen können, weil wir uns durch wiederholte Prüfung der einschlägigen Verhältnisse überzeugt haben, daß ein Bedürfniß hiezu nicht vorhanden ist. Dabei hat sich die Regierung von Aargau darauf berufen, daß die Station Killwangen eine bloß provisorische Station sei und daß sie deshalb das Recht habe, sich dem Ausbau derselben zu widersetzen. Wir halten indessen dafür, daß eine Station, welche seit nahezu einem Vierteljahrhundert besteht und zu den ältesten Eisenbahnstationen der Schweiz gehört, nicht als eine bloß provisorische betrachtet werden könne, und daß wir daher zum Ausbaue derselben befugt wären. Gleichwohl wollten wir es zur Zeit deshalb nicht zu einem Konflikte mit der Regierung von Aargau kommen lassen und haben uns daher der letzteren gegenüber lediglich darauf beschränkt, die Verantwortlichkeit für die aus dem Fortbestande der unzulänglichen Einrichtung der Station Killwangen dem öffentlichen Verkehre erwachsenden Unbequemlichkeiten und Nachtheile von uns abzulehnen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der hohen Regierung des Kantons Thurgau Steueransprüche gegenüber unserer Dampfschifffahrtsanstalt erhoben. Wir mußten hievon um so mehr überrascht werden, als uns früher niemals eine diesfällige Zumuthung gemacht worden war, obschon der genannten Regierung seit dem Bestande unserer Unternehmung die jährlichen Geschäftsberichte sammt Rechnungen regelmäßig und in offizieller Weise mitgetheilt worden sind. Gegen jene Ansprüche hätte gewiß mit gutem Grunde geltend gemacht werden können, daß nach den bestehenden thatsächlichen Verhältnissen die Dampfschifffahrtsanstalt lediglich als ein integrirender Theil der Bahn selbst anzusehen sei und daß daher die der letzteren durch die Konzession zugesicherte Steuerfreiheit sich auch auf die Dampfschifffahrt zu erstrecken habe. Nichtsdestoweniger wollten wir es um dieser Sache willen nicht zu einem Rechtsstreite mit einem Kantone kommen lassen, zu welchem unsere Unternehmung in so vielfachen Beziehungen steht; vielmehr glaubten wir dem erwähnten Ansinnen in möglichst loyaler Weise entgegenkommen zu sollen. Demgemäß haben wir die Verpflichtung zur Entrichtung

der kantonalen Vermögens- und Erwerbssteuer für den Dampfbootbetrieb pro 1869 anerkannt, uns dabei jedoch gegen eine allfällige Besteuerung für die früheren Jahre verwahrt. Von Seiten der thurgauischen Steuerbehörden ward darauf die Anerkennung unserer Steuerpflicht für das Jahr 1869 mit Befriedigung entgegengenommen; anstatt aber der daran geknüpften Bedingung des Verzichtes auf die Nachbesteuerung für die voran gegangene Periode Rechnung zu tragen, wurde von denselben im Gegentheile gefolgert, die Anerkennung der Steuerpflicht pro 1869 schließe von selbst auch die Anerkennung der Pflichtigkeit für die früheren Jahre in sich, und in Uebereinstimmung hiemit verfügt, daß unsere Verwaltung die Staatssteuer seit dem Bestande der Dampfbootunternehmung zu bezahlen und demgemäß das Steuerbetreffniß für die Periode 1855—1868 noch nachträglich zu entrichten habe. Unsere Bemühungen, von der thurgauischen Regierung die Aufhebung dieser Verfügung, welche sich in unseren Augen als eine krasse Ungerechtigkeit darstellt, zu erwirken, waren erfolglos. Ein anderes Rechtsmittel dagegen stand uns nicht mehr zu Gebote, weßhalb uns nichts übrig blieb, als uns derselben zu unterziehen. Unter den Ausgaben des Dampfbootbetriebes findet sich daher der diesfällige Posten pro 1855—1869 mit einem Betrage von Fr. 16,743. 87 verrechnet.

Mit der eidgenössischen Postverwaltung haben wir eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher unserer Unternehmung für die Periode vom 1. Januar 1870 bis 31. Dezember 1872 für die Beförderung der dem Postzwange nicht unterworfenen Fahrpoststücke auf den Routen Romanshorn-Friedrichshafen und Romanshorn-Lindau von Seiten der eidgenössischen Postkasse nach Analogie des diesfalls für den Bahntransport bestehenden Verkommnisses eine jährliche Aversalvergütung geleistet wird.

In Betreff der Gotthardbahn haben wir zu berichten, daß wir im Falle waren, von der uns durch Ihre sachbezügliche Schlußnahme vom 30. April v. J. ertheilten Ermächtigung Gebrauch machend, die in dem Beschlusse der Generalversammlung vom 4. März 1870 betreffend Subventionirung der Gotthardbahn unter lit. a aufgeführte Bedingung mit Rücksicht auf die mittlerweile eingetretene veränderte Sachlage fallen zu lassen, wie dies auch von Seiten der schweizerischen Zentralbahn geschehen ist.

Daß bei der Ungunst der Zeitverhältnisse in dem rührigen Vorgehen zum Zwecke der Verwirklichung der Gotthardbahn ein Stillstand hat eintreten müssen, liegt in der Natur der Dinge. Daß aber, sobald der Friede dauernd gesichert und wieder normalere Verhältnisse in Europa eingetreten sein werden, die großartige Unternehmung mit erneuerter Thatkraft gefördert werden wird, ist wohl als unzweifelhaft zu betrachten.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die letztjährigen Kriegsereignisse, welche fast aller Orten eine Störung des regelmäßigen Ganges der friedlichen Arbeiten hervorgerufen, hatten auch in die gemeinschaftliche Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungen zur Förderung und Ausbildung der wechselseitigen Verkehrsbeziehungen einen Stillstand gebracht. In der That beschränkten sich in der zweiten Jahreshälfte die Verhandlungen der Bahnverwaltungen unter sich, soweit wir dabei betheiligt waren, beinahe ausschließlich auf die den außerordentlichen Verhältnissen entsprungenen und stets wechselnden Anforderungen des Augenblickes. Die aus diesen Verhandlungen hervorgegangenen Maßnahmen hatten daher auch bloß einen ephemeren Charakter und können deshalb in ihrer großen Mehrzahl hier unerwähnt bleiben. Einzig sei bemerkt, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen unter

sich übereingekommen sind, den aus Frankreich ausgewiesenen bedürftigen Deutschen Beförderung zur halben Taxe und den bedürftigen Straßburgern, welche sich während der Belagerung von Straßburg in die Schweiz flüchteten, unentgeltliche Beförderung zu gewähren, sowie die Begünstigung der Gratisbeförderung auch den Liebesgaben für die beiderseitigen Armeen zu Theil werden zu lassen.

Zu den Verhandlungen übergehend, welche von uns im Berichtsjahre, und zwar meist vor der Kriegsperiode, mit andern Bahnverwaltungen über Verhältnisse gepflogen worden sind, die einen mehr bleibenden Charakter haben, wollen wir zunächst der Aufnahme der Toggenburgerbahn, deren Betrieb bekanntlich durch die Vereinigten Schweizerbahnen besorgt wird, in den direkten schweizerischen Verkehr gedenken.

Zwischen einzelnen, oberhalb Basel gelegenen Stationen der badischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Zentralbahn und der westschweizerischen Bahnen anderseits wurde ein direkter Personenverkehr via Waldshut-Turgi-Olten eingerichtet.

Zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen wurde die Ausgabe von Rundfahrbillets von Wien über München, Salzburg, Lindau, Romanshorn nach Genf und zurück, sowie von Prag über Regensburg, München, Lindau, Romanshorn nach Zürich und von da über Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, Friedrichshafen, Ulm und Nürnberg nach Prag vereinbart, von denen das erstere schon im vorigen Sommer zur Ausgabe gelangt ist, das letztere aber erst in diesem Jahre ausgegeben werden wird.

In den letzten Jahren haben die sämmtlichen süddeutschen und ein großer Theil der mitteldeutschen Eisenbahnen sich über eine einheitliche Waarenklassifikation geeinigt, welche einerseits dem verkehrtreibenden Publikum sehr beträchtliche Erleichterungen gewährt, anderseits aber auch für den Bahnbetrieb große Vorzüge besitzt, da sie die Erleichterungen meist von einer besseren Ausnutzung des Fahrmateriales abhängig macht. Die Einführung des nämlichen Klassifikationssystems für den schweizerischen Eisenbahnverkehr schien uns nun unter allen Gesichtspunkten wünschenswerth zu sein. Einmal ist die jetzige schweizerische Klassifikation, welche seit dem Jahre 1863 fast ganz stationär geblieben ist, der Revision in höchstem Grade bedürftig. Sodann ist wegen der Konkurrenz der badischen Bahn für den Verkehr der Ostschweiz mit der für den Güterverkehr wichtigsten schweizerischen Station, d. h. mit Basel, und in Folge dessen auch für den Verkehr der Ostschweiz mit Genf-Transit bereits eine Klassifikation aufgestellt, die der süddeutschen ganz nahe steht und darum von der allgemein schweizerischen grundverschieden ist. Endlich empfiehlt sich die Herstellung der möglichsten Uebereinstimmung zwischen der schweizerischen und der süddeutschen Klassifikation auch noch aus dem Grunde, weil für den Güterverkehr zwischen den beidseitigen Bahnen das System direkter Tarife mit direkter Abfertigung besteht, ganz im Gegensatze zu Frankreich, wohin der internationale Güterverkehr meist auf den Weg der Reexpedition verwiesen ist und wo auch eine Uebereinstimmung der Klassifikationen der eigenen Bahnnetze fehlt. In Betracht dieser Umstände hatten wir den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen schon im Jahre 1869 Vorschläge auf eine Umgestaltung der schweizerischen Waarenklassifikation gemacht, welche den Anschluß an die süddeutsche bezweckte. Die diesfälligen Verhandlungen konnten bisher noch nicht zu einem Abschlusse gebracht werden und insofern erscheint die Angelegenheit auch noch nicht als gänzlich zu Grabe getragen. Gleichwohl müssen wir zu unserm Bedauern bemerken, daß zur Zeit fast keine Aussicht vorhanden ist, daß sich unter den schweizerischen Bahnverwaltungen die erforderliche Einmüthigkeit für die Annahme unserer Vorschläge wird erzielen lassen, wenn wir schon mit Befriedigung konstatiren können, daß wenigstens einzelne derselben sich unserer Anregung günstig erzeigt haben. Für die Nordostbahn hatte aber die Sache auch insofern Dringlichkeit, als mit der nahe bevorstehenden Eröffnung der neuen Linie Romanshorn-Konstanz ein neuer Berührungspunkt zwischen der Nordostbahn und der badischen Staatsbahn geschaffen sein wird, welcher bei den obwaltenden Konkurrenz-

verhältnissen die Adoption der badischen, beziehungsweise süddeutschen Klassifikation für einige unserer Stationen als unerläßlich erscheinen läßt. Bei dieser Sachlage mußten wir es nun für zweckmäßiger halten, anstatt noch länger auf den ungewissen Ausgang der Verhandlungen über die Revision der schweizerischen Waarenklassifikation zu warten, den in der süddeutschen Klassifikation liegenden Fortschritt wenigstens so bald wie möglich demjenigen Theile des Nordostbahnverkehres zuzuwenden, bei welchem eine Mitwirkung der übrigen schweizerischen Bahnen nicht nöthig ist, nämlich dem internen Verkehre der Nordostbahn und dem direkten Verkehre derselben mit den deutschen Bahnen. Demgemäß haben wir im Februar l. J. dem Verwaltungsrathe den Entwurf einer neuen Waarenklassifikation für die Nordostbahn, welche in allen wesentlichen Punkten mit derjenigen der badischen Bahn identisch ist, vorgelegt, und es hat derselbe diese Vorlage gutgeheißen. Die Verwaltungsbehörden können sich zwar nicht verhehlen, daß durch dieses einseitige Vorgehen die Einheit der schweizerischen Waarenklassifikation, auf welche sie selbst bisher großen Werth gesetzt hatten, werde gestört werden. Allein da diese Einheit nur durch die fernere Beibehaltung der dermaligen, als unhaltbar erkannten Klassifikation und durch Verzicht auf eine namhafte Verbesserung des Gütertarifwesens zu retten war, so glaubten sie die Rücksicht auf dieselbe nicht in erste Linie stellen zu dürfen. Ueberdies besteht in Wirklichkeit jene Einheit bereits nicht mehr, indem durch die Aufstellung einer besonderen Klassifikation für den Verkehr der Ostschweiz mit Basel und mit Genf-Transit schon längst ein Einbruch in dieselbe gemacht worden ist. — Durch die neue Klassifikation erleidet das System der Wagenladungsklassen eine gänzliche Umgestaltung. Es ist dabei der Grundsatz durchgeführt worden, daß alle in die zweite Normalklasse eingereihten Güter bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 100 Zentnern eine sogenannte Wagenladungsbegünstigung genießen sollen, und es wurde dabei auch die Zahl der Wagenladungsklassen von 3 auf 5 erhöht. In Folge hievon mußten selbstverständlich für die Wagenladungsklassen neue Tarifsätze gebildet werden, was in einer Weise geschehen ist, nach welcher der großen Mehrzahl der betreffenden Artikel gegenüber der jetzigen Tarifierung, mit Ausnahme der Transporte auf kurze Strecken, eine nicht unerhebliche Taxreduktion zu Theil wird.

In Folge der Konkurrenz der badischen Route hat der Gütertarif für den Verkehr der Station Basel mit der Ostschweiz im Verlaufe der Zeit mehrfache Wandlungen erlitten, während hinwieder die Gütertarife für den Verkehr der übrigen Zentralbahnstationen mit der Ostschweiz seit vielen Jahren stabil geblieben sind. Auf diese Weise sind eine Menge stoßender Taxanomalien entstanden, deren Beseitigung wir glauben ernstlich anstreben zu sollen. Leider konnten wir uns aber diesfalls mit dem mitbetheiligten Direktorium der schweizerischen Zentralbahn nicht verständigen, und haben wir uns daher veranlaßt sehen müssen, zum Behufe der Erreichung jenes Zweckes den Gütertarif Basel-Ostschweiz via Olten vom 1. Juni 1870 sowie den damit im Zusammenhange stehenden Vertrag zwischen der Nordostbahn und der Zentralbahn einerseits und der großherzoglich badischen Staatsbahn anderseits betreffend den Konkurrenz-Güterverkehr vom 6. August 1864 auf den 1. Juli nächsthin zu kündigen.

Von anderweitigen Veränderungen und Ergänzungen in den den Verkehr unserer Bahn betreffenden Tarifen sind zu erwähnen:

A. Im internen Verkehr der Nordostbahn und im direkten schweizerischen Verkehr. a) Die Revision des Distanzenzeigers der Nordostbahn, nothwendig geworden durch die seit dessen erster Erstellung in Folge Eröffnung neuer Linien, Ausdehnung von Stationsanlagen und Verlegung von Stationsgebäulichkeiten eingetretenen Veränderungen in den Anschluß- und Ausgangspunkten; b) die Aufstellung eines neuen Tarifes über Lager- und Manipulationsgebühren im Getreidelagerhaus Romanshorn; c) die in Folge der Einführung der neuen süddeutschen Waarenklassifikation im internen Verkehre der badischen Bahn nothwendig gewordene Umarbeitung der Gütertarife ab Basel und Waldshut nach der Ostschweiz und die damit im Zusammenhange stehende Neuerstellung des Tarifes ab Genf-Transit nach der Ostschweiz; d) die Aufstellung einzelner Spezialtarife für den schweizerischen Verkehr, wie z. B. eines Spezialtarifes für den Transport von Konsumtibilien als Eilgut zu ermäßigten Taxen, eines Spezialtarifes für den

Transport von Wein und Most ab ostschweizerischen Stationen nach Basel via Olten, eines Spezialtarifes für den Transport von Bau-, Brenn- und Nutzholz ab Stationen der Nordostbahn nach Basel u. a. m.

B. Im Verkehr mit ausländischen Bahnen. a) Die Umarbeitung des Tarifes für den Trajektverkehr Romanshorn-Friedrichshafen mit Berücksichtigung der neuen süddeutschen, beziehungsweise württembergischen Waarenklassifikation; b) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr ab Mannheim nach den Bodenseeuferplätzen als Grundlage für die Neuaufstellung des allgemeinen Tarifes ab Mannheim nach der Ostschweiz; c) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr der Stationen Basel und Schaffhausen mit bayerischen Stationen über Romanshorn; d) die Aufstellung neuer Tarife ab Verrières-Transit, Basel-Loco und -Transit und Schaffhausen nach österreichischen Stationen; e) die Aufstellung eines Spezialtarifes für Getreide ab Stationen der österreichischen Südbahn, Mohacs-Fünfkirchener- und Fünfkirchen-Barcserbahn nach der Schweiz; f) die Aufstellung von Spezialtarifen für rohe Baumwolle ab französischen Mittelmeerhäfen nach der Schweiz und dem Bodensee, veranlaßt durch die Konkurrenz der Plätze Triest und Venedig und der Brennerbahn; g) einzelne kleinere aus dem jeweiligen Bedürfnisse entsprungene Spezialtarife für Spiritus, Wolle, Krapp, Zucker, Steinkohlen, Bier 2c. in verschiedenen Verkehren.

Daneben sind für die Neubearbeitung der größeren Tarife bereits umfangreiche Vorarbeiten gemacht worden.

III. Kapitalbeschaffung.

Unter diesem Abschnitte haben wir lediglich des zu 3 1/4 Prozent verzinslichen und mit Ablauf von 10 Jahren nach erfolgter Einzahlung rückzahlbaren Anleihens von 2 Millionen Franken zu gedenken, welches verschiedene Gemeinden, Gesellschaften und Etablissemente der bei der Erbauung der Bötzbergbahn betheiligten Landesgegenden der Nordostbahn- und der Zentralbahngesellschaft zu machen sich verpflichtet haben. Dieses Anleihen wurde unter dem 25. Oktober 1870 in seinem ganzen Umfange einbezahlt. Die Hälfte desselben mit einer Million Franken ist unserer Gesellschaft zugekommen und erscheint daher in dem auf 31. Dezember 1870 abgeschlossenen, diesem Berichte beigefügten Bilanze unserer Gesellschaft.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben die auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge zusammen 1,248,539 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem die Totalsumme der zurückgelegten Kilometer 1,180,022 betrug, ergibt sich eine Vermehrung von 68,517 Kilometern.

Es fallen:

	1869 Kilometer	1870 Kilometer
1. auf Schnell- und Personenzüge	693,913	750,507
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . .	250,907	268,264
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	235,202	229,768
zusammen	1,180,022	1,248,539

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

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1870.

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	3	6	4	4	4	21	69,175
		1.	Juni	25.	Juli	"	4	8	8	—	4	24	28,796
		26.	Juli	28.	Juli	"	4	8	6	—	2	20	1,309
		29.	Juli	16.	August	"	—	8	6	—	2	16	6,632
		17.	August	9.	Oktober	"	—	8	7	1	2	18	21,204
		10.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	8	—	4	22	39,834
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	2	—	—	10	25,693
		1.	Juni	25.	Juli	"	2	8	2	—	—	12	11,230
		26.	Juli	16.	August	"	2	6	2	—	—	10	3,743
		17.	August	9.	Oktober	"	—	8	2	—	—	10	9,188
		10.	Oktober	24.	Oktober	"	—	8	2	—	—	10	2,552
		25.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	2	—	—	10	11,570
Turgi-Zürich	28.073	1.	Januar	31.	Mai	"	4	6	4	4	4	22	93,259
		1.	Juni	25.	Juli	"	6	8	8	—	4	26	40,144
		26.	Juli	28.	Juli	"	6	8	6	—	2	22	1,853
		29.	Juli	14.	August	"	1	8	6	—	2	17	8,113
		15.	August	16.	August	"	—	8	6	—	2	16	898
		17.	August	9.	Oktober	"	—	8	7	1	2	18	27,287
		10.	Oktober	24.	Oktober	"	2	8	9	—	3	22	9,264
		25.	Oktober	31.	Dezember	"	4	8	8	—	4	24	45,815
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	—	—	—	10	22,789
		1.	Juni	25.	Juli	"	2	8	4	—	—	14	11,621
		26.	Juli	9.	Oktober	"	2	6	2	—	—	10	11,470
		10.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	4	—	—	12	15,032
Romanshorn-Winterthur	56.337	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	2	2	4	16	136,110
		1.	Juni	9.	Oktober	"	2	6	4	—	4	16	118,082
		10.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	4	—	4	16	74,816
Schaffhausen-Winterthur	30.182	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	—	—	—	10	45,575
		1.	Juni	25.	Juli	"	2	10	—	—	—	12	19,920
		26.	Juli	9.	Oktober	"	2	8	—	—	—	10	22,938
		10.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	—	—	—	10	25,051
Winterthur-Zürich	26.120	1.	Januar	31.	Mai	"	2	16	—	2	6	26	102,547
		1.	Juni	25.	Juli	"	2	17	2	—	7	28	40,225
		26.	Juli	9.	Oktober	"	2	16	2	—	6	26	51,613
		10.	Oktober	31.	Dezember	"	2	17	2	—	7	28	60,703
Außerdem:		1.	Januar	31.	Mai	"	—	6	—	—	—	6	4,109
— in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Oerlikon	4.535	1.	Juni	25.	Juli	täglich	—	8	—	—	—	8	1,995
						an Sonn- und Festtagen	—	2	—	—	—	2	82
		26.	Juli	9.	Oktober	täglich	—	6	—	—	—	6	2,068
						an Sonn- und Festtagen	—	2	—	—	—	2	100
		10.	Oktober	31.	Dezember	täglich	—	6	—	—	—	6	2,258
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,226,663

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

Der im Juli des Berichtsjahres zwischen Deutschland und Frankreich ausgebrochene Krieg und seine Folgen blieben auch nicht ohne störende Rückwirkung auf den regelmäßigen Betrieb unserer Bahn und es mußte deßhalb im Laufe der verflossenen Sommerdienstperiode der Fahrtenplan derselben zu verschiedenen Malen unter bestmöglicher Rücksichtnahme auf die jeweilen vorhanden gewesenen Zeitumstände modifiziert werden, wobei selbstverständlich außer einer Veränderung der Kurszeiten auch eine Reduktion der regelmäßigen Züge Platz zu greifen hatte. Mit dem Beginne der Winterdienstperiode, d. h. vom 10., resp. 25. Oktober an, konnte jedoch der regelmäßige Fahrdienst, sogar auf den meisten Linien mit vermehrten Zügen gegenüber früheren Winterkursen, wieder aufgenommen werden.

Ein nicht unerheblicher Theil der von den Extrazügen zurückgelegten 229,768 Kilometer fällt auf außergewöhnliche Züge, die für militärische Zwecke ausgeführt wurden.

Die Bahnstrecke Zürich-Wallisellen ist auch im Berichtsjahre wieder von den Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden, und zwar vom 1. Januar bis 31. Mai, sowie vom 20. Juli bis 31. Dezember täglich von 12 und vom 1. Juni bis 19. Juli täglich von 14 Zügen.

Sodann wurden auf der Strecke Zürich-Altstetten, außer den Zügen der eigentlichen Nordostbahn, vom 1. Januar bis 31. Mai, sowie vom 10. Oktober bis 31. Dezember täglich 8, vom 1. Juni bis 25. Juli täglich 12 und vom 26. Juli bis 9. Oktober täglich 10 regelmäßige Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ausgeführt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehres.

1. Einnahmen.

1869 (181.1 Kilometer)				1870 (193 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1869		Mindereinnahme gegenüber 1869	
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2,487,977	15	33.91	1. Personentransport	2,506,705	91	33.36	18,728	76	—	—
135,089	58	1.84	2. Gepäcktransport	158,529	32	2.11	23,439	74	—	—
103,481	58	1.41	3. Viehtransport	115,627	34	1.54	12,145	76	—	—
3,805,890	06	51.87	4. Gütertransport	4,131,764	55	54.98	325,874	49	—	—
805,042	55	10.97	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	602,003	70	8.01	—	—	203,038	85
7,337,480	92	100	. . . Totaleinnahmen . .	7,514,630	82	100				

Die „Unmittelbaren Betriebseinnahmen" zeigen in allen Rubriken eine Vermehrung. Es ist aber nicht zu übersehen, daß im Vorjahre die neue Linie Romanshorn-Rorschach nur während 2½ Monaten im Betriebe war, daß mithin die Einnahmen vom Jahre 1869 auf einer durchschnittlichen Betriebslänge von bloß 181.1 Kilometern, diejenigen vom Jahre 1870 dagegen auf einer solchen von 193 Kilometern erzielt worden sind. Ohne das Hinzukommen der Linie Romanshorn-Rorschach hätte sich auf dem Personentransport ein namhafter Ausfall ergeben, und zwar lediglich in Folge der Kriegsverhältnisse, welche in den Monaten August, September und Oktober einen sehr nachtheiligen Einfluß auf die

Personenfrequenz unserer Bahn ausgeübt haben. — Von dem verhältnißmäßig bedeutenden Mehrertrage im Gepäcktransport fällt ungefähr die Hälfte auf den Monat Juli und diese ist hauptsächlich dem Umstande zu verdanken, daß sich während jenes Monates in Folge des Kriegsausbruches ein ungewöhnlich starker Personen-Transit aus Frankreich nach Deutschland sowie auch aus Deutschland nach Frankreich über unsere Linien bewegt hat. — Der Mehrertrag im Viehtransport ist theils auf Rechnung der Verlängerung des Bahnnetzes, theils auf Rechnung der natürlichen Zunahme des intern-schweizerischen Viehverkehres zu setzen. — Die so bedeutende Mehreinnahme im Gütertransport fällt ausschließlich auf die zweite Hälfte des Jahres und rührt großentheils davon her, daß der Verkehr in Folge der Kriegsereignisse gezwungen ward, sich unserer Linie nach Richtungen zu bedienen, nach welchen ihm in normalen Zeiten nähere Wege offen stehen. Auf diese Weise hat unsere Unternehmung in der Rubrik des Gütertransportes wenigstens einen Ersatz für die Verminderung gefunden, welche der Krieg in dem regelmäßigen Güterverkehre unseres eigenen Bahnnetzes verursacht hat.

Die Rechnungsabtheilung „Mittelbare Betriebseinnahmen", auf welcher sich eine Mindereinnahme von Fr. 203,038. 85 ergibt, veranlaßt zu folgenden Bemerkungen: I. Die Verminderung des Titels Pacht- und Miethzinse im Betrage von Fr. 23,797. 52 ist eine Folge der Belastung dieses Konto's mit dem Zinse für die vertragsgemäße Mitbenutzung des Bahnhofes und der Hafenstation Rorschach während des ganzen Jahres, gegenüber einer Verrechnung der Zinse von nur 2½ Monaten (vom 15. Oktober 1869 an) im Vorjahre. II. Der Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Mindereinnahme von Fr. 6,947. 81, welche davon herrührt, daß die der Nordostbahn aus dem Wagenverkehre der drei letzten Monate des Berichtsjahres zukommenden Miethentschädigungen wegen der in Folge der außerordentlichen Zeitverhältnisse in Rückstand gekommenen Abrechnungen noch ausstehen und demnach erst im Jahre 1871 zur Vereinnahmung gelangen werden. III. An Zinsen für ausgeliehene Gelder wurden, weil die verfügbaren Kapitalien im Berichtsjahre zum größten Theile vom Baukonto der Nordostbahn in Anspruch genommen werden mußten, Fr. 22,549. 89 weniger als im Vorjahre erzielt. IV. Die Zinsdividende für das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat im Berichtsjahre nur 1⁷/₁₀ % gegen 2²/₅ % im Jahre vorher, in dem das eidgenössische Schützenfest in Zug eine bedeutende Mehreinnahme herbeiführte, abgeworfen; es ergibt sich daher auf diesem Titel eine Verminderung des Ertrages des Betheiligungskapitales von ³/₅ % oder Fr. 42,000. — V. Auch in diesem Jahre ist aus dem Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg ein Erträgniß nicht erzielt worden. VI. Der Netto-Ertrag des Werkstättebetriebes hat sich von Fr. 106,056. 96 im Vorjahre auf Fr. 107,305. 58, also um Fr. 1,248. 62 gehoben, dagegen weist VII. der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes eine Verminderung von Fr. 110,682. 55 auf, hinsichtlich welcher wir auf die bezügliche Abtheilung dieses Berichtes verweisen. VIII. Die Rechnung über den Netto-Ertrag des Kaufhauses verminderte sich um Fr. 138. 54; hinwieder zeigen die Einnahmen des Titels IX. Verschiedenes, welchem alle Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehr und der Erlös auf dem Verkaufe von abgängigen Materialien gutgeschrieben werden, einen Mehrertrag von Fr. 1,828. 84.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1869		1870		1869		1870	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . . I. Klasse .	18,862	0.79	17,098	0.70	85,311. 93	3.43	85,081. 37	3.39
„ „ . . . . II. „ .	248,859	10.41	234,077	9.57	659,335. 13	26.50	647,292. 23	25.82
„ „ . . . . III. „ .	658,941	27.58	681,996	27.88	740,521. 55	29.76	778,355. 71	31.05
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. „ .	11,179	0.47	9,816	0.40	11,656. 13	0.47	10,623. 95	0.43
„ „ . . . . III. „ .	156,032	6.53	156,539	6.40	99,077. 69	3.98	97,514. 15	3.89
Hin- und Rückfahrt . . I. „ .	2,494	0.10	2,140	0.09	6,254. 95	0.25	5,755. 30	0.23
„ „ „ . . II. „ .	165,738	6.94	167,762	6.86	191,891. 92	7.71	193,094. 92	7.70
„ „ „ . . III. „ .	626,082	26.20	697,370	28.51	377,680. 88	15.19	405,354. —	16.17
Abonnementsbillete . . II. „ .	92,234	3.86	92,870	3.80	35,319. 99	1.42	35,869. 06	1.43
„ . . III. „ .	173,560	7.26	206,248	8.43	22,112. 96	0.89	24,939. 10	0.99
Militär- und Polizeitransporte III. „ .	45,442	1.90	70,807	2.90	29,719. 96	1.20	61,465. 08	2.45
Pilger . . . . . II. „ .	1,392	0.06	282	0.02	2,575. 20	0.10	521. 70	0.02
„ . . . . . III. „ .	71,732	3.00	44,826	1.83	115,185. 58	4.63	85,110. 15	3.40
Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten . . . . . I. „ .	558	0.02	678	0.03	2,597. 51	0.10	1,934. 71	0.08
„ II. „ .	25,075	1.05	15,278	0.61	36,582. 69	1.47	25,166. 03	1.01
„ III. „ .	91,599	3.83	48,222	1.97	72,153. 08	2.90	48,628. 45	1.94
Total	2,389,779	100	2,446,009	100	2,487,977. 15	100	2,506,705. 91	100
Zusammenzug nach Klassen:								
I. Klasse	21,914	0.91	19,916	0.82	94,164. 39	3.78	92,771. 38	3.70
II. „	544,477	22.79	520,085	21.26	937,361. 06	37.67	912,567. 89	36.41
III. „	1,823,388	76.30	1,906,008	77.92	1,456,451. 70	58.55	1,501,366. 64	59.89
Total	2,389,779	100	2,446,009	100	2,487,977. 15	100	2,506,705. 91	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport.	150,541	.	166,851	.	135,089. 58	.	158,529. 32	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	2,479	2.66	5,647	5.33	103,481. 58	.	115,627. 34	.
„ II	24,997	26.84	23,949	22.60				
„ III	30,596	32.86	48,631	45.90				
„ IV	35,057	37.64	27,728	26.17				
Total	93,129	100	105,955	100	103,481. 58	.	115,627. 34	.
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	377,044	3.32	402,960	3.03	262,389. 78	6.90	294,056. 04	7.12
Normalklasse I	1,104,930	9.72	1,090,558	8.22	522,031. 45	13.72	507,133. 40	12.27
„ II und III	2,474,346	21.77	2,737,268	20.63	905,816. 90	23.80	1,005,740. 91	24.34
Wagenladungsklasse A	2,917,079	25.66	3,260,242	24.57	1,086,329. 99	28.54	1,155,426. 18	27.97
„ B	1,160,663	10.21	1,332,173	10.04	235,067. 65	6.17	251,394. 27	6.08
„ C	3,332,887	29.32	4,446,178	33.51	525,541. 36	13.81	628,490. 18	15.21
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision 2c.) .	.	.	.	.	268,712. 93	7.06	289,523. 57	7.01
Total	11,366,949	100	13,269,379	100	3,805,890. 06	100	4,131,764. 55	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	805,042. 55	.	602,003. 70	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	7,337,480. 92	.	7,514,630. 82	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 193 Kilometer.)		1869	1870
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	13,790.73	12,988.11
„ „ Reisenden	„	1.04	1.02
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.67	4.72
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	41.33	49.21
„ „ „ „ „ II. „	„	29.33	29.19
„ „ „ „ „ III. „	„	19.99	19.38
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	22.31	21.71
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	5,002	5,078
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	88,171	78,665
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	201,257	191,420
„ „ „ „ „ „ im Total	„	294,430	275,163
Auf jeden Kilometer kommen	„	13,196	12,674
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.12	4.68
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	749.14	821.40
„ „ Zentner	„	0.90	0.95
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.51	2.40
„ „ Tonnen-Kilometer	„	50.20	48.00
„ „ Reisenden	„	5.65	6.48
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	35.74	39.54
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	29,708	34,180
Auf jeden Kilometer kommen	„	831	865
„ „ Reisenden „	Pfund	6.30	6.82
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	573.37	599.10
„ „ Stück	„	1.11	1.09
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	21,018.04	21,408.11
„ „ Zentner	Centimes	33.48	31.14
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.55	0.54
„ „ Tonnen-Kilometer	„	11.00	10.80
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	60.86	57.59
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	3,817,708	3,959,560
„ jeden Kilometer kommen	„	62,732	68,753
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	25.42	27.49
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	4,445.29	3,119.19
Total-Einnahme per Kilometer	„	40,576.57	38,935.91

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 .	233	39,584	136,199	176,016	8,426	7,982	29,387	83,885	222,427	220,214	50,846	268,054	874,813
Februar .	227	32,398	111,268	143,893	8,672	8,756	25,602	83,139	196,191	202,813	48,077	276,272	832,094
März . .	429	30,288	125,160	155,877	9,753	9,393	31,636	98,634	227,652	234,053	94,825	369,537	1,056,337
April . .	773	40,899	156,910	198,582	11,263	10,249	35,165	94,761	243,199	197,665	99,461	387,599	1,057,850
Mai . .	1,631	50,586	196,746	248,963	14,322	9,807	33,256	91,212	217,779	203,335	130,999	416,839	1,093,420
Juni . .	2,742	55,140	191,596	249,478	15,640	7,537	30,463	78,527	195,030	264,072	105,788	386,526	1,060,406
Juli . .	5,372	70,247	216,632	292,251	25,515	7,031	33,341	76,885	188,219	302,537	68,167	343,611	1,012,760
August .	3,935	42,593	157,048	203,576	19,696	14,266	29,955	75,462	196,002	306,201	82,129	468,367	1,158,116
September	2,262	49,751	164,196	216,209	16,653	10,040	32,379	91,956	206,741	248,704	120,375	367,163	1,067,318
Oktober .	1,214	48,200	175,395	224,809	14,214	6,247	41,744	90,746	258,155	278,484	325,252	334,847	1,329,228
November.	686	31,194	150,660	182,540	11,269	6,483	39,169	111,319	292,198	404,116	117,226	394.339	1,358,367
Dezember .	412	29,205	124,198	153,815	11,428	8,164	40,863	114,032	293,675	398,048	89,028	433,024	1,368,670
Total	19,916	520,085	1,906,008	2,446,009	166,851	105,955	402,960	1,090,558	2,737,268	3,260,242	1,332,173	4,446,178	13,269,379
gegenüber 1869:													
mehr .	—	—	82,620	56,230	16,310	12,826	25,916	—	262,922	343,163	171,510	1,113,291	1,902,430
weniger .	1,998	24,392	—	—	—	—	—	14,372	—	—	—	—	—

	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 .	144,081	63	6,751	18	7,403	33	286,011	44	.	.	444,247	58	2,301	80
Februar .	123,585	23	6,631	87	7,992	07	268,007	37	.	.	406,216	54	2,104	75
März . .	150,714	28	7,870	40	9,366	18	327,266	17	.	.	495,217	03	2,565	89
April . .	194,662	55	10,016	63	10,184	93	319,866	56	.	.	534,730	67	2,770	63
Mai . .	238,045	62	13,080	27	11,449	14	317,853	49	.	.	580,428	52	3,007	40
Juni . .	267,078	11	14,081	76	8,645	28	324,103	40	.	.	613,908	55	3,180	87
Juli . .	355,115	26	28,720	72	11,055	90	321,139	50	.	.	716,031	38	3,710	01
August. .	253,274	98	20,694	19	14,563	44	342,778	97	.	.	631,311	58	3,271	04
September	242,662	97	17,771	53	8,764	57	331,856	79	.	.	601,055	86	3,114	28
Oktober .	237,939	88	14,048	85	7,457	63	405,143	43	.	.	664,589	79	3,443	47
November.	163,392	90	9,968	47	7,483	16	441,211	66	.	.	622,056	19	3,223	09
Dezember .	136,152	50	8,893	45	11,261	71	446,525	77	.	.	602,833	43	3,123	49
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	602,003	70	602,003	70	3,119	19
Total	2,506,705	91	158,529	32	115,627	34	4,131,764	55	602,003	70	7,514,630	82	38,935	91
gegenüber 1869:														
mehr . .	18,728	76	23,439	74	12,145	76	325,874	49	—	—	177,149	90	—	—
weniger .	—	—	—	—	—	—			203,038	85	—	—	1,640	66

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1869		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Rorschach	39,047	1,887	758	249,402	325,911	575,313	145,517	73	+ 30,763	+ 497,690	11	5
Horn	9,388	88	49	66,929	24,628	91,557	12,362	87	+ 8,138	+ 79,375	38	17
Arbon	25,394	471	44	17,260	52,358	69,618	22,912	25	+ 19,925	+ 57,210	20	20
Egnach	5,395	47	42	7,031	19,323	26,354	7,070	88	+ 4,477	+ 23,090	42	36
Romanshorn	70,125	6,386	8,861	2,248,090	1,072,531	3,320,621	1,499,686	49	+ 14,515	+ 857,242	5	2
Amrisweil	31,537	847	3,785	116,619	109,520	226,139	62,174	39	+ 6,482	+ 80,721	16	11
Erlen	14,449	224	1,476	23,190	24,014	47,204	25,762	88	+ 2,969	+ 5,869	29	28
Sulgen	14,687	499	636	20,702	43,183	63,885	28,994	26	+ 871	+ 10,958	28	22
Bürglen	12,588	210	998	84,402	62,865	147,267	40,660	33	+ 1,777	+ 44,930	32	13
Weinfelden	29,828	1,182	2,251	38,768	71,719	110,487	57,071	81	+ 234	+ 24,550	17	14
Märstetten	16,315	425	1,462	55,914	36,853	92,767	42,003	36	+ 1,064	+ 21,536	26	16
Müllheim	19,626	529	707	48,622	16,601	65,223	29,965	62	+ 325	+ 7,202	23	21
Felben	12,021	104	637	51,578	18,760	70,338	18,834	69	+ 1,664	+ 36,523	34	19
Frauenfeld	73,469	3,220	2,597	110,467	194,835	305,302	155,121	39	+ 2,682	+ 42,310	4	7
Islikon	13,266	184	193	9,432	22,107	31,539	14,404	22	+ 1,598	+ 6,942	31	35
Wiesendangen	11,459	190	218	3,787	13,113	16,900	8,821	85	– 436	+ 5,350	36	39
Winterthur	186,107	11,409	11,148	341,547	949,921	1,291,468	714,798	79	+ 4,131	+ 74,795	2	3
Hettlingen	5,172	109	200	1,298	1,803	3,101	3,470	22	+ 1,267	– 273	43	43
Henggart	7,271	147	178	1,908	2,797	4,705	6,488	82	+ 210	– 5,250	40	42
Andelfingen	23,521	1,043	2,745	29,391	27,601	56,992	39,625	05	– 1,158	+ 975	21	24
Marthalen	11,812	277	478	28,561	25,700	54,261	20,548	51	+ 267	+ 6,013	35	26
Dachsen	14,924	653	116	5,107	4,946	10,053	16,512	36	– 4,034	– 14,539	27	40
Schaffhausen	59,979	6,626	11,308	486,317	289,566	775,883	396,781	61	– 3,735	– 41,583	8	4
Kemptthal	16,990	265	189	21,547	40,931	62,478	13,158	54	+ 4,384	+ 4,569	24	23
Effretikon	31,694	420	5,397	18,128	19,593	37.721	26,190	47	+ 2,827	+ 6,769	15	31
Dietlikon	23,193	554	335	10,992	9,746	20,738	13,578	40	+ 2,765	– 4,139	22	38
Wallisellen	26,011	411	327	17,871	15,033	32,904	24,355	47	+ 1,710	+ 6,396	19	33
Oerlikon	41,741	394	282	34,236	21,146	55,382	26,773	46	+ 4,213	+ 5,045	10	25
Zürich	653,010	50,973	5,099	1,233,405	3,228,342	4,461,747	2,355,222	71	– 36,488	+ 291,944	1	1
Altstetten	34,388	311	110	6,001	16,878	22,879	34,827	68	+ 2,793	– 4,651	14	37
Schlieren	27,769	666	120	16,825	20,310	37,135	16,279	58	+ 5,606	+ 10,480	18	32
Dietikon	35,256	1,394	239	52,904	54,725	107,629	40,197	19	+ 1,662	+ 11,843	13	15
Killwangen	12,414	338	78	2,554	2,294	4,848	9,118	83	– 290	– 295	33	41
Baden	106,297	6,465	1,003	108,975	154,724	263,699	168,468	03	– 2,340	+ 16,878	3	10
Turgi	36,609	949	896	38,414	48,047	86,461	49,430	50	– 4,616	– 4,176	12	18
Siggenthal	10,831	320	137	27,931	18,976	46,907	15,883	51	– 467	– 30,196	37	29
Döttingen	13,792	272	414	16,799	14,890	31,689	18,208	83	– 1,307	– 2,173	30	34
Koblenz	6,876	428	291	113,090	42,586	155,676	47,597	57	– 878	+ 42,530	41	12
Brugg	66,664	2,568	3,293	98,309	167,246	265,555	102,977	19	+ 838	+ 28,829	7	9
Schinznach	16,982	846	75	32,479	11,897	44,376	20,007	46	– 3,893	+ 9,918	25	30
Wildegg	49,957	2,367	1,081	94,434	183,405	277,839	87,302	83	+ 508	+ 9,163	9	8
Ruppersweil	8,062	77	57	13,262	34,398	47,660	11,806	42	+ 1,161	+ 1,425	39	27
Aarau	69,845	7,571	1,320	87,833	222,516	310,349	461,652	07	+ 1,874	+ 50,221	6	6
Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen	450,248	52,505	34,325	7,177,068	5,531,041	12,708,109	—	—	– 17,828	+ 1,532,844		
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	602,003	70				
Total	2,446,009	166,851	105,955	13,269,379	13,269,379	—	7,514,630	82				

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Gegenüber 1869	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	82,603	390,946	77,995	285,074	160,598	676,020	– 30,011	+ 27,393
Bülach-Regensberg	53,046	57,770	52,059	58,999	105,105	116,769	+ 1,075	+ 30,288
Vereinigte Schweizerbahnen	153,334	848,340	157,865	892,398	311,199	1,740,738	+ 21,631	+ 556,299
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	79,663	1,562,459	84,658	2,223,536	164,321	3,785,995	– 12,634	+ 411,491
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	29,121	142,775	30,300	1,036,702	59,421	1,179,477	– 18,721	+ 25,065
K. württemberg. Staatsbahn	5,934	14,019	5,117	84,397	11,051	* 98,416	– 4,012	+ 40,092
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	4,282	84,200	2,971	165,430	7,253	*249,630	+ 615	+ 96,748
Total	407,983	3,100,509	410,965	4,746,536	818,948	7,847,045		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Zürich-Zug-Luzern	2,492	32,818	2,182	50,444	4,674	83,262	– 4,352	+ 934
Bülach-Regensberg	927	9,606	875	27,566	1,802	37,172	– 277	+ 5,279
Vereinigte Schweizerbahnen	1,259	5,417	1,119	4,891	2,378	10,308	– 59	– 14,880
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	9,078	216,665	11,097	877,897	20,175	1,094,562	+ 5,378	– 80,064
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	428	16,596	594	352,709	1,022	369,305	– 383	– 74,366
K. bayer. Bahn „ „ „ „	—	9,837	—	3,935	—	13,772	—	+ 6,703
	Von der K. württ. Bahn		Nach der K. württ. Bahn					
Zürich-Zug-Luzern	87	6,558	322	421	409	6,979	+ 89	– 2,358
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	155	27,223	256	40,726	411	67,949	+ 238	+ 18,877
	Von der K. bayer. Bahn		Nach der K. bayer. Bahn					
Zürich-Zug-Luzern	197	10,681	411	22,298	608	32,979	– 277	+ 13,585
Bülach-Regensberg	—	326	—	2,012	—	2,338	—	+ 2,338
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	1,168	182,046	1,075	139,627	2,243	321,673	+ 897	+ 26,197
	Von der Gr. bad. Bahn		Nach der Gr. bad. Bahn					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	297	*260,261	445	—	742	260,261	+ 742	+ 260,261
* inbegriffen 147,226 Zentner, welche der Verkehrsstörungen und Güteraufstauungen wegen aus dem badischen Bahnhof Basel via Waldshut nach dem Zentralbahn-Bahnhof Basel befördert wurden.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Bülach-Regensberg	3,540	3,219	202	1,965	3,742	5,184	+ 3,193	+ 2,386
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	131	7,147	32	7,061	163	14,208	– 225	+ 6,106
Gr. bad. Bahn „ „ „	414	9,096	421	72,102	835	81,198	– 529	+ 7,814
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	78	5,587	1	19,872	79	25,459	+ 21	+ 1,869
Gr. bad. Bahn „ „ „	—	660	—	3,263	—	3,923	—	– 7,947
Total	20,251	803,743	19,032	1,626,789	39,283	2,430,532		
Gesammt-Total	428,234	3,904,252	429,997	6,373,325	858,231	10,277,577		

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1869	1870	Gegenüber 1869	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Steinkohlen und Coaks	2,118,318	2,416,963	298,645	—
Getreide aller Art	1,982,193	2,078,587	96,394	—
Steine aller Art	423,070	641,953	218,883	—
Eisen und Eisenwaaren aller Art	538,131	514,899	—	23,232
Baumwolle, roh	409,089	429,267	20,178	—
Salz	314,514	400,484	85,970	—
Obst, frisches und gedörrtes	174,857	334,569	159,712	—
Mehl und Mühlenfabrikate	201,591	326,461	124,870	—
Wein und Most	296,771	318,287	21,516	—
Brennholz	173,474	318,292	144,818	—
Baumwollwaaren aller Art	360,267	295,036	—	65,231
Garne aller Art	259,381	269,949	10,568	—
Maschinen und Maschinentheile	186,455	249,963	63,508	—
Farbwaaren und Droguerien	217,862	217,483	—	379
Sägewaaren aller Art	149,441	191,440	41,999	—
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	145,850	182,437	36,587	—
Abfälle aller Art	154,996	175,253	20,257	—
Gebinde, leer, Kisten, Säcke, Körbe 2c.	102,372	162,823	60,451	—
Eisen, roh (Masseln)	191,593	153,586	—	38,007
Oel aller Art	124,266	145,748	21,482	—
Käse	116,488	133,780	17,292	—
Fett und Fettwaaren	158,891	125,037	—	33,854
Zucker	50,967	120,361	69,394	—
Bauholz	77,949	118,621	40,672	—
Kartoffeln	137,210	118,142	—	19,068
Kolonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	92,133	110,351	18,218	—
Seide und Seidenwaaren	82,468	104,585	22,117	—
Gips, gemahlen und Gipssteine	104,568	103,159	—	1,409
Bier	67,351	96,890	29,539	—
Petroleum	70,924	96,504	25,580	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	52,283	96,442	44,159	—
Nutzholz	123,981	91,374	—	32,607
Bücher und Papier	75,552	76,364	812	—
Kaffe	61,689	74,154	12,465	—
Hausrath	62,090	73,314	11,224	—
Spiritus	57,504	64,226	6,722	—
Erden aller Art	60,299	58,651	—	1,648
Wolle und Wollwaaren	49,343	55,842	6,499	—
Tabak	53,319	55,101	1,782	—

	1869	1870	Gegenüber 1869	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Glas und Glaswaaren	53,829	54,778	949	—
Hülsenfrüchte	30,073	50,797	20,724	—
Dünger und Düngmittel	50,239	49,564	—	675
Leder und Lederwaaren	44,078	49,242	5,164	—
Felle und Häute	40,893	46,541	5,648	—
Sämereien aller Art	26,822	43,243	16,421	—
Farbholz und Farbwurzeln	39,559	42,011	2,452	—
Fleisch und Fleischwaaren	12,556	39,036	26,480	—
Gerberlohe	37,778	36,935	—	843
Torf	15,391	36,625	21,234	—
Schiefer (Dachschiefer)	21,366	34,383	13,017	—
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	42,818	31,100	—	11,718
Holzkohlen	17,356	31,021	13,665	—
Hadern	32,554	26,182	—	6,372
Krapp	15,661	24,459	8,798	—
Milch	18,384	23,003	4,619	—
Eis	—	18,602	—	—
Eier	9,092	10,809	1,717	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehres 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
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt — außer dem eigentlichen Nordostbahnnetze mit einer Gesammtlänge von 193 Kilometern — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit einer Länge von 66 Kilometern und die Bülach-Regensbergerbahn mit einer solchen von 20 Kilometern. Die ganze Länge der während des Berichtsjahres in unserem Betriebe gestandenen Linien beträgt demnach 279 Kilometer. Die durchschnittlich betriebene Bahnlänge des Vorjahres betrug 267.1 Kilometer.

1. Ausgaben.

1869					1870		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 267.1 Kilometer					Bahnlänge: 279 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente
157,662	04	4.07	I. Zentralverwaltung		173,253	99	4.11
774,689	90	20.00	II. Unterhaltungskosten		899,742	49	21.35
1,024,781	60	26.45	III. Expeditionsdienst		1,026,109	92	24.35
1,848,873	12	47.72	IV. Transportdienst		2,051,687	63	48.69
16,903	21	0.44	V. Telegraphie		19,056	45	0.45
51,147	14	1.32	VI. Verschiedenes		44,114	64	1.05
3,874,057	01	100	Totalausgaben		4,213,965	12	100
			abzüglich:				
138,906	55		Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personales	Fr. 109,725. 45			
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	„ 10,000. —			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	„ 419. 70	120,145	15	
3,735,150	46		Verbleiben als Betriebsausgaben		4,093,819	97	

Außer der auf den Baukonto fallenden Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personales sind der Betriebsrechnung im Berichtsjahre zum ersten Male eine dem Dampfbootbetriebe belastete Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung, sowie eine Entschädigung der Nordostbahngesellschaft für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn gutgeschrieben worden, zu deren Erläuterung wir lediglich auf die hierüber theils in der den „Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee" beschlagenden Abtheilung des gegenwärtigen Geschäftsberichtes, theils in dem eine

Beilage zu dem letzteren bildenden „Ersten Geschäftsberichte über die Unternehmung der Bötzbergbahn" enthaltenen näheren Aufschlüsse verweisen.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Eisenbahnbetrieb der Jahre 1869 und 1870 ergibt zu Lasten des letzteren eine Mehrausgabe von Fr. 358,669. 51. Zu diesem Ergebnisse haben neben dem Umstande, daß die Romanshorn-Rorschacherbahn im Jahre 1869 bloß 2½ Monate, 1870 dagegen das ganze Jahr im Betriebe war, noch andere Ursachen mitgewirkt, deren Erklärung in den nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabentitel enthalten ist.

I. **„Zentralverwaltung".** In Vergleichung mit dem Vorjahre erzeigt dieser Rechnungstitel eine Mehrausgabe von Fr. 15,591. 95, wovon Fr. 11,835. 58 auf die Rubrik Sitzungsgelder und Gehalte des Personales der Zentralverwaltung und Fr. 3,765. 95 auf die Rubrik Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten fallen. Bei ersterer Rubrik ist der Mehraufwand eine Folge des vergrößerten Personalbestandes und der Aufbesserung einzelner Gehalte; bei der zweiten Rubrik ist derselbe durch die während der Kriegsepoche des Berichtsjahres mehrmals nothwendig gewesene Aenderung der Fahrtenpläne und die hieraus erwachsenen Druck- und Inseratkosten herbeigeführt worden.

II. **„Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden".** Der ganze Titel ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 125,052. 59, nicht gerechnet den Mehraufwand von Fr. 226,882. 90, welchen die Erneuerung des Oberbaues im Berichtsjahre in Anspruch nahm und der von den betreffenden Reservefonds gedeckt wurde. Von jener Erhöhung fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonales ein Betrag von Fr. 57,280. 87, welcher seine Begründung theils in der Vergrößerung des Bahnnetzes, theils in Gehaltsaufbesserungen, theils in einer durch zahlreiche Militärtransporte herbeigeführten Vermehrung der Stellvertreterdienste beim Bahnwärterpersonal findet. Während auf der Unterhaltung des Bahnkörpers, der Kunstbauten und der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe Ersparnisse erzielt wurden, die zusammen Fr. 17,846. 96 betragen, erforderte die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues die sehr erhebliche Mehrausgabe von Fr. 270,654. 31. Davon fallen auf die Erneuerung des Oberbaues Fr. 226,882. 90 und auf die Unterhaltung des Oberbaues im engern Sinne des Wortes Fr. 43,771. 41. Jene Erhöhung rührt hauptsächlich von der während des Berichtsjahres in größerem Maßstabe nothwendig gewordenen Erneuerung von Schienen und Schwellen her. Im Berichtsjahre mußten nämlich an Schienen 113,518 lauf. Fuß und an Schwellen 30,968 Stück ausgewechselt werden, während die Auswechslung im vorausgegangenen Jahre nur 68,623 lauf. Fuß Schienen und 19,476 Stück Schwellen betragen hat. In Prozenten ausgedrückt, stieg die Zahl der auf dem gesammten Bahnnetze, inklusive die Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, ausgewechselten Schienen von 2.59 % der Geleiselängen im Jahre 1869 auf 8.56 % für das Jahr 1870, die Anzahl der ausgewechselten Schwellen von 4.25 % der Gesammtzahl der gelegten Schwellen im Vorjahre auf 6.76 % für das Jahr 1870. Auf den Stammlinien der Nordostbahn, d. h. mit Ausschluß der Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betrug die Auswechslung der Schienen im Berichtsjahre 10.13 % und diejenige der Schwellen 7.90 %, gegenüber von 3.08 %, resp. 5.03 % im Vorjahre. An die im Berichtsjahre in Folge dieser Oberbauerneuerungen erwachsenen, aus den betreffenden Reservefonds bestrittenen Kosten im Betrage von Fr. 446,532. 63 partizipiren der Reservefond der Nordostbahn mit Fr. 413,633. 95, der Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit Fr. 28,580. 74 und zum ersten Male auch der Reservefond der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg mit Fr. 4,317. 94. Endlich rührt die Vermehrung der Unterhaltungskosten des Oberbaues, im eigentlichen Sinne des Wortes genommen, einerseits von der größeren Ausdehnung des Bahnnetzes, anderseits von den stärker angewachsenen Reparaturen her. Die auf der Rubrik Unterhalt der Einfriedigungen, Barrieren 2c. sich ergebende Mehrausgabe von Fr. 3,188. 45 wurde durch die Erneuerung der Einfriedigung des Rohmaterialbahnhofes

in Zürich, ferner diejenige, welche im Betrage von Fr. 9,229. 70 für den Unterhalt der Gebäude erwachsen ist, durch größere Reparaturen der Hochbauten in Zürich, Winterthur, Turgi und Aarau herbeigeführt. Der auf der Rubrik Unterhaltung des Arbeitsgeschirres erscheinende Mehraufwand von Fr. 13,724. 69 wird durch die im Berichtsjahre ausgeführten umfangreichen Arbeiten für die Unterhaltung, beziehungsweise Erneuerung des Oberbaues hinlänglich gerechtfertigt. Der in den Wintermonaten Januar, Februar und Dezember des Berichtsjahres eingetretene starke Schneefall verursachte auf der Rubrik Räumung von Schnee und Eis eine Mehrausgabe von Fr. 12,433. 70.

Unter dem Titel „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden" wäre endlich der Betriebsrechnung noch ein erheblicher Ausgabe-Posten für Erneuerung des Pfahldammes am Hafen in Romanshorn zu belasten gewesen. Dieser Damm, früher ein Pfahlwerk, das nach 18-jährigem Bestande morsch geworden war, ist in Stein neu hergestellt worden. Die Ausführung des Dammes in Stein statt in Holz bringt selbstverständlich erhebliche Mehrkosten mit sich. Wenn unter so bewandten Umständen die aus dem Neubaue des Dammes erwachsenden Ausgaben der Baurechnung belastet werden, so erscheint es hinwieder als angezeigt, daß der Betriebskonto dem Baukonto an diese Ausgaben so viel vergüte, als die Herstellung eines neuen hölzernen Dammes gekostet haben würde. Der bei dieser Rechnungsweise sich ergebende Betrag ist nun wirklich dem Baukonto gutgeschrieben, beziehungsweise von dem betreffenden Titel der Ausgaben dieses Konto's abgezogen worden. Dagegen mußte er nicht der Betriebsrechnung belastet werden, weil er durch den Beitrag ausgeglichen werden konnte, welcher von dem Kanton Thurgau unserer Gesellschaft an die Einbuße, die sie in Folge der Uebernahme des Baues und Betriebes der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) erleiden wird, vertragsgemäß zu leisten war und welcher seiner Bestimmung gemäß der Betriebsrechnung zu gut zu kommen hat.

III. **„Expeditionsdienst."** 1. Allgemeine Kosten. Von der Mehrausgabe dieses Titels im Betrage von Fr. 23,623. 35 fallen, nachdem auf einigen anderen Rubriken desselben eine aus zufälligen Ursachen entstandene Minderausgabe von Fr. 3,990. 19 zu verzeichnen ist, auf die Besoldungen Fr. 14,606. 87 und auf das Kapitel Beleuchtung und Heizung der Büreaux Fr. 12,928. 87. Jene Erhöhung ist einerseits der Ausdehnung des Bahnnetzes, anderseits Gehaltsaufbesserungen und einer Vermehrung des Personales, diese theils der Erweiterung und Vermehrung der zu beleuchtenden und zu beheizenden Lokalitäten, theils der Strenge der letztjährigen Wintermonate, theils den erhöheten Brenn- und Beleuchtungsmaterialpreisen zuzuschreiben.

2. Personendienst. Die Mehrausgabe dieses Titels beträgt Fr. 9,827. 99. Die speziell auf der Rubrik Besoldungen eingetretene Erhöhung der Ausgaben um Fr. 6,621. 31 ist durch Vermehrung des Personales und durch Gehaltsaufbesserungen entstanden.

3. Güterdienst. Dieser Titel schließt in Vergleichung mit dem Vorjahre mit einer Minderausgabe von Fr. 32,123. 02 ab, wovon Fr. 20,317. 57 auf die Rubrik Besoldungen ꝛc. und Fr. 12,462. 01 auf die Rubrik Ersatzleistungen fallen. Der auf der Rubrik der Besoldungen sich ergebende Minderbetrag erklärt sich dadurch, daß die auf den Dampfbootbetrieb für das Ein- und Ausladen der Schiffsgüter und der trajektierten Wagen fallende Quote, die in unseren früheren Jahresrechnungen ausschließlich dem Bahnbetriebe unter den Kosten des Bahnhofdienstes in Romanshorn belastet blieb, nunmehr aus den im Abschnitt „1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee" angeführten Gründen von den Ausgaben des Bahnbetriebes ausgeschieden und unter diejenigen der Dampfschifffahrtsanstalt aufgenommen wurde. Die Minderausgabe für die Ersatzleistungen sodann ist dem Umstande beizumessen, daß in Folge der Austragung von Reklamationen, die aus der Periode der in den Jahren 1867 und 1868 stattgefundenen massenhaften Getreidezufuhren in Romanshorn herstammten, im Vorjahre nachträglich noch verschiedene Entschädigungen zu leisten waren.

IV. **„Transportdienst."** 1. Allgemeine Kosten. Die eingetretene Mehrausgabe von Fr. 7,843. 62 vertheilt sich vorzugsweise auf die Ausgabetitel der Besoldungen und der Beleuchtung der Bahn ꝛc. Der Mehraufwand

auf ersterer Rubrik im Betrage von Fr. 2,732. 99 wird durch eine Vermehrung des Personales und der Taglöhne in Folge des größern Lagerbestandes und des umfangreicheren Magazinverkehres, der Mehraufwand auf letzterem Titel von Fr. 6,248. 50 durch vermehrten Verbrauch von Gas und übrigen Beleuchtungsmaterialien, sowie durch höhere Ankaufspreise der letzteren erklärt. Auf der Rubrik Büreaukosten ergibt sich eine Minderausgabe von Fr. 1,177. 56.

2. Kosten des Fahrdienstes. Während dieser ganze Titel mit einer Minderausgabe von Fr. 8,916. 50 abschließt, haben sich die Ausgaben aller einzelnen Rubriken, mit Ausnahme des Kapitels Vergütung für die Benutzung fremder Wagen, vermehrt. Die letzterwähnte Rubrik ergibt nämlich gegenüber dem Jahre 1869 eine Minderausgabe von Fr. 43,024. 74, zu deren Erklärung wir einerseits auf die in unserem vorjährigen Geschäftsberichte enthaltenen Aufschlüsse über die entsprechende Ausgabe des Jahres 1869 verweisen und anderseits bemerken, daß die Abrechnungen über die Miethentschädigungen, welche die Nordostbahngesellschaft für die Benutzung fremder Wagen auf ihrem Netze an die Wageneigenthümer zu bezahlen hat, soweit es die drei letzten Monate des Berichtsjahres betrifft, in Folge der außerordentlichen Zeitverhältnisse noch nicht zum definitiven Abschlusse gebracht werden konnten. Der diesfalls zu Lasten der Nordostbahn sich ergebende Betrag wird daher erst im Jahre 1871 zur Verausgabung gelangen. Von den Rubriken, welche hinwieder einen Mehraufwand aufweisen, erscheint diejenige der Besoldungen mit einem solchen von Fr. 14,029. 02 in Folge von neuen Anstellungen und Gehaltsaufbesserungen. Ueber die Mehrausgabe für Unterhalt und Erneuerung der Wagen, welche Fr. 12,116. 50 beträgt, sowie über diejenige für Oel und Schmiere im Betrage von Fr. 2,711. 24 geben die bezüglichen Mittheilungen in dem nachstehenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes" näheren Aufschluß. Die Beleuchtung und Heizung der Wagen erforderte einen Mehraufwand von Fr. 2,073. 90. Endlich waren in Folge einer Erhöhung der Versicherungssumme des Wagenparkes Fr. 2,839. 29 mehr für die Assekuranz zu bezahlen.

3. Zugkraftskosten. Auf den Ausgaben dieses Titels ist eine Vermehrung von Fr. 203,887. 39 eingetreten. Die bedeutendste Erhöhung fällt auf die Rubriken Brennmaterial mit Fr. 147,564. 56 und Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven mit Fr. 32,954. 21. Zur Erklärung dieser Mehrausgaben verweisen wir ebenfalls auf die in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes" diesfalls gemachten näheren Angaben. Von den übrigen Rubriken haben wir die Besoldungen mit einem Mehraufwande von Fr. 12,429. 65, welcher von einer Vermehrung des Personales und Erhöhung der Gehalte und der Ersparnißprämien herrührt, sowie die Schmiermaterialien mit einer Mehrausgabe von Fr. 6,218. 35, welche in Folge größeren Verbrauches von Schmiere, sowie höherer Ankaufspreise der letzteren entstanden ist, hervorzuheben.

V. **„Bahntelegraphie."** Die Mehrausgabe dieses Titels beträgt Fr. 2,153. 24 und ist wesentlich eine Folge von Gehaltserhöhungen.

Im Telegraphenbüreau der Nordostbahn auf der Hafenstation in Rorschach wurde der anfänglich daselbst aufgestellt gewesene einfache Apparat durch einen Doppelapparaten ersetzt.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen, wie im Vorjahre, 46 und die Zahl der in denselben befindlichen Morse-Apparate 61 (im Vorjahre 60). Die letzteren wurden durch 101 telegraphendienstkundige Angestellte bedient und beförderten neben den obligatorischen Zugsanzeigen 67,696 Diensttelegramme (1869: 58,516).

Am 1. September abhin wurde im Bahnhofe Brugg ein Aufgabebüreau für Privattelegramme eröffnet. Die auf dem Nordostbahnnetze dem Privatverkehre gewidmeten Telegraphen und Aufgabestationen sind dadurch am Jahresschlusse auf die Zahl von 21 angewachsen. Dieselben beförderten 28,664 Privatdepeschen (1869: 26,189).

VI. **„Verschiedenes."** Dieser Titel, unter welchem u. a. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr von Fr. 18,500, die Ehrengaben für kantonale und eidgenössische Feste, die gewährten Unterstützungen u. dgl. verrechnet werden, erzeigt eine Minderausgabe von Fr. 7,032. 50.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

Zu den in den vorerwähnten statistischen Zusammenstellungen vorkommenden, durch Fragezeichen erkennbaren Lücken ist zu bemerken, daß es uns wegen zum Theil sehr verspäteter, zum Theil noch gar nicht erfolgter Einsendung der Ausweise über die Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen leider nicht möglich ist, die Wagenstatistik für das Berichtsjahr in der nämlichen umfassenden Weise zu veröffentlichen, wie solches bisher regelmäßig geschah. Diese Verzögerung wird von den betreffenden Verwaltungen den Kriegsverhältnissen zugeschrieben, was bei den ausländischen Bahnen begreiflich ist. Die von unserer Verwaltung aufzustellenden Ausweise über die Leistungen der fremden Wagen auf der Nordostbahn sind rechtzeitig vollendet worden.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die im vorigen Geschäftsberichte erwähnten, von dem Etablissement Louis Schwartzkopff in Berlin gebauten sechs neuen zweiachsigen Personenzugsmaschinen sammt Tendern wurden uns rechtzeitig geliefert. Dadurch ist die Zahl der Lokomotiven von 56 im Vorjahre auf 62 Stück angewachsen und es kommt demnach — auf die absolute Bahnlänge von 279 Kilometern bezogen — eine Lokomotive auf 4.5 Kilometer Bahnlänge, gegenüber 4.982 Kilometer im Jahre 1869. Von diesen Lokomotiven werden, wie im Vorjahre, 2 Stück ausschließlich für den Rangierdienst im Bahnhofe Zürich und 1 Stück für den Rangier- und Trajektdienst im Bahnhofe Romanshorn verwendet.

Dagegen müssen im Laufe des gegenwärtigen Jahres zwei von der ehemaligen Rheinfallbahnunternehmung übernommene Lokomotiven, welche wegen zu großer Abnutzung demnächst auszurangieren sind, durch neue ersetzt werden. In Folge dessen, sowie im Hinblicke auf die durch den Bau der Linie Romanshorn-Konstanz eintretende Ausdehnung des Bahnnetzes haben wir gegen den Schluß des Berichtsjahres die Anschaffung von fünf neuen zweiachsigen Personenzugsmaschinen sammt Tendern beschlossen.

Leistungen. In regelmäßigem und außerordentlichem Dienste haben die dem Fahrdienste gewidmeten 59 Lokomotiven, von denen während des ganzen Jahres durchschnittlich 56 Stück im Dienste standen, zurückgelegt:

	Kilometer	
	1869	**1870**
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,240,132	1,298,189
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	239,128	226,168
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	61,542	64,993
zusammen	1,540,802	1,589,350

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1869	1870
für das ganze Jahr	5,768.6	5,685.8
für jeden Tag	15.804	15.561

Die nach Serien geordneten Leistungen der Lokomotiven sind aus der angefügten Tabelle ersichtlich.

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

	Achsenkilometer			
	1869		1870	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A	8,452,086	21.11	10,426,067	22.05
" " " " " B	12,510,395	21.91	10,516,572	21.11
" " " " " C	21,986,183	45.32	22,816,867	45.77
" " " " " D	1,056,427	12.53	1,723,500	14.41
zusammen	44,005,091	28.56	45,483,006	28.62

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

Unterhaltungskosten. An Brennmaterialien verbrauchten die im Fahrdienste stehenden Lokomotiven im Berichtsjahre 33,153 Kubikfuß Tannenholz und 271,404 Zentner Steinkohlen (1869: 28,536 Kubikfuß Tannenholz und 247,530 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduzirt, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Brennmaterialverbrauch 274,719.3 Zentner, gegenüber von 250,383.6 Zentnern im Vorjahre.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1869	1870
im Ganzen	Fr. 334,817. 55	Fr. 477,296. 91
für einen Zentner	" 1. 33.7	" 1. 73.7

Die gewöhnlichen Bezugsquellen für den Kohlenbedarf unserer Bahn — das Saar- und das Ruhrbecken — waren durch den deutsch-französischen Krieg längere Zeit gänzlich verschlossen, so daß wir von dieser Seite her erst seit dem Monate Dezember wieder etwelche Zufuhren erhielten. Da vor Ausbruch dieser Katastrophe keine Veranlassung vorhanden war, auf die Anlegung außergewöhnlich großer Kohlenvorräthe Bedacht zu nehmen, und weil wir es für angemessener hielten, die für den Kohlentransport bestimmten Wagen, im Interesse unserer Landesindustrie, vorzugsweise dem Privat-Kohlenverkehre zur Verfügung zu halten, so war auch zur Zeit des plötzlich und unerwartet ausgebrochenen Krieges der Bestand unseres Kohlenlagers ein verhältnißmäßig geringer, so daß wir, um allen Eventualitäten zu begegnen, genöthigt waren, uns nach anderen Bezugsorten umzusehen. So lange der Gang der Kriegsereignisse es gestattete, suchten wir den Ausfall durch

Ankauf von Kohlen und Agglomérés aus dem Loirebecken zu decken. Allein abgesehen von den theuren Preisen, welche wir in Folge der damaligen besondern Umstände für dieses Brennmaterial bezahlen mußten, besaß dasselbe eine geringere Verdampfungsfähigkeit als die Kohlen, deren wir uns für den Lokomotivbetrieb sonst immer bedient haben. In Folge dessen wurden im Berichtsjahre auf einen Lokomotivkilometer durchschnittlich 17.28 Pfund Kohlen (zum Durchschnittspreise von 30.03 Cts.) gegenüber von 16.25 Pfund (zu bloß 21.73 Cts.) im Vorjahre verbraucht.

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

An Schmiermaterial (Oel und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes wurden verbraucht: Pfd. 52,995, im Vorjahre Pfd. 48,559. Die Kosten für das Schmiermaterial betrugen: Fr. 28,331. 13, gegenüber Fr. 21,786. 23 im Vorjahre. Ein Pfund Schmiere kostete durchschnittlich 53.46 Cts., im Vorjahre 44.87 Cts.

Ueber den Verbrauch des Schmiermateriales gibt die angefügte Tabelle, in welcher auch diesmal derjenige an Putzmaterial inbegriffen ist, detaillierten Nachweis.

Die Reparaturkosten der im Fahrdienste gestandenen 59 Lokomotiven betrugen, zuzüglich die Provisionszuschläge der Werkstätte, die Summe von Fr. 359,793. 37, gegenüber von Fr. 326,884. 16 im Vorjahre. Von jener Summe fallen Fr. 274,326. 63 auf die laufenden Reparaturen und Fr. 84,466. 94 auf die Hauptreparaturen, beziehungsweise Erneuerung von 6 Lokomotiven. An Ersatzstücken, deren Kosten in den Reparaturen der Lokomotiven und Tender inbegriffen sind, wurden verwendet: 15 Lokomotivachsen mit einer Ausgabe von Fr. 3,900. 87, 15 Bandagen zu Triebrädern mit einer solchen von Fr. 5,989. 52, 27 Bandagen zu Lauf- und Tenderrädern mit einer solchen von Fr. 4,273. 07, 221 Stück messingene und 1,142 Stück eiserne Siederöhren mit einem Gesammtkostenaufwande von Fr. 14,561. 91, 4 einfache Kurbeln und 7 Excenterkurbeln mit einem solchen von Fr. 4,716. 56, 2,768 Stück gußeiserne Roststäbe mit einem Anschaffungspreise von Fr. 5,122. 12 u. s. w. Endlich ist in den Reparaturkosten des Berichtsjahres mit Fr. 36,000 die dritte und letzte Rate der Herstellungskosten der in der Werkstätte für Rechnung des Betriebes gebauten, im Jahre 1869 gelieferten drei Ersatzlokomotiven enthalten.

Ueber die Vertheilung der Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien gibt die angefügte Tabelle Aufschluß.

Die ausschließlich im Rangierdienste der Bahnhöfe Zürich und Romanshorn verwendeten drei Tenderlokomotiven weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

		1869		1870
Zurückgelegte Weglänge	zirka Kilom.	163,459	Kilom.	171,202
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	12,940.8	Ztr.	12,887.2
„ „ Schmiere	Pfd.	3,955	Pfd.	3,896
Kosten des Brennmateriales	Fr.	17,304. 67	Fr.	22,389. 87
„ der Schmiere	„	2,306. 64	„	1,980. 09
„ des Putzmateriales	„	160. —	„	230. 20
„ der Reparaturen (inklusive Provisionszuschläge der Werkstätte)	„	5,091. 58	„	5,136. 58
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	Cts.	15.21	Cts.	17.95

Der geringere Brennmaterialverbrauch im Berichtsjahre bei gleichzeitig größern Leistungen der Rangiermaschinen gegenüber dem Vorjahre rührt davon her, daß dieser Dienst während des verflossenen Jahres ausschließlich mit den dafür gebauten kleinern Maschinen der Serie D versehen wurde, wogegen im Jahre 1869 für den Rangier- und Trajektdienst im Bahnhofe Romanshorn vorzugsweise noch große Lokomotiven zur Verwendung kamen.

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre sind 5 Personenwagen, die noch von der ehemaligen Nordbahn herrühren, nämlich ein Wagen II. Klasse mit 24 Sitzplätzen und vier solche III. Klasse mit zusammen 128 Sitzplätzen, wegen vollständiger Ausnutzung aus dem Betriebe zurückgezogen worden; dieselben werden indessen noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres zu Lasten des Betriebes ersetzt werden. Sowohl zur Bewerkstelligung dieses Ersatzes als behufs einer Vermehrung der Personenwagen in Folge Erweiterung des Bahnnetzes durch den Bau der Linie Romanshorn-Konstanz haben wir nämlich die Anschaffung von 15 Stück neuen Personenwagen beschlossen. Die Gesammtzahl der Personenwagen betrug am Schlusse des Berichtsjahres **251** Stück mit 644 Achsen und 10,606 Sitzplätzen, gegenüber von 256 Stück mit 654 Achsen und 10,758 Sitzplätzen im Jahre 1869.

Der Bestand der Gepäck- und der Güterwagen hat im Berichtsjahre keine Veränderung erlitten und beziffert sich sonach am Schlusse desselben, wie im Jahre 1869, auf **994** Stück mit 2,044 Achsen und einer Tragfähigkeit von 200,120 Zentnern. Eine Vermehrung dieses Parkes in Folge der weiteren Ausdehnung des Bahnnetzes und des gesteigerten Wagenbedarfes überhaupt wird jedoch im Laufe des Jahres 1871 eintreten, indem wir die Anschaffung von 4 Stück neuen Gepäckwagen, sowie von 80 Stück gedeckten und 40 Stück offenen Güterwagen beschlossen haben.

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

	1869	1870
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:		
Personenwagen	11,893,837	11,654,603
Güterwagen	19,752,065	18,693,502
Im Ganzen	31,645,902	30,348,105
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	1,852,329	?
Güterwagen	14,392,117	?
Im Ganzen	16,244,446	?
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen	47,890,348	?
Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:		
Personenwagen	1,452,754	1,971,958
Güterwagen	9,582,398	11,819,953
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,324,037	1,342,990
Im Ganzen	12,359,189	15,134,901
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	44,005,091	45,483,006

Aus den vorstehenden Zahlen ist hervorzuheben, daß die Nordostbahn-Güterwagen auf den Nordostbahnlinien im Berichtsjahre 1,058,563 Achsenkilometer weniger zurückgelegt haben als im Jahre 1869. Diese Minderleistung rührt einestheils davon her, daß viele unserer Wagen, welche beim Ausbruche des Krieges sich auf ausländischen Bahnen befanden, entweder längere Zeit nicht zurückkehrten oder, wie es mit einzelnen Wagen der Fall ist, jetzt noch ausstehen, anderntheils auch davon, daß unsere Wagen in Folge der während des Krieges eingetretenen allgemeinen Wagennoth größere Strecken auf fremden Bahnen zu durchlaufen hatten und daher um so mehr dem Dienste auf unserem eigenen Netze entzogen waren, daß aber auch, wie aus gemachten Erhebungen sich nachweisen läßt, einzelne schweizerische Bahnverwaltungen einen Theil unseres Materiales, welches wir auf Grund des direkten schweizerischen Verkehres auf ihre respektiven Netze übergehen ließen, in konventionswidriger Weise für ihren internen Verkehr benutzten. — Die Vermehrung der Achsenkilometerzahl fremder Güterwagen auf der Nordostbahn um 2,237,555 rührt vorzugsweise von deutschen Wagen her, welche über den Bodensee trajektiert wurden.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden 9,243.5 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 5,001. 18 (1869: 9,286.5 Pfund mit einer Ausgabe von Fr. 3,863. 83) verbraucht. Die sämmtlichen Kosten dieses Titels betragen mit Inbegriff der an das Wagenwärterpersonal für die beiden Jahre 1869 und 1870 bezahlten Ersparnißprämien die Summe von Fr. 6,575. 05, im Vorjahre Fr. 4,567. 76.

Mit einem Pfund Schmiere wurden 4,920.5 Achsenkilometer (im Jahre 1869 dagegen 4,738.6) zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde mit Inbegriff der Werkstätteprovision die Summe von Fr. 337,599. 98 verausgabt, gegenüber von Fr. 325,483. 48 im Jahre 1869. Eigentliche Hauptreparaturen sind während des Berichtsjahres an 6 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 24 Güterwagen vollzogen worden, wofür ein nicht unerheblicher Betrag verausgabt wurde, der in obiger Summe inbegriffen ist. Im Fernern enthält dieselbe die letzte, Fr. 59,823. 46 betragende Rate der dem Betriebskonto belasteten Kosten der Auswechslung von Schalengußrädern, welche durch Räder mit schmideisernen Radsternen und Gußstahlbandagen ersetzt wurden, sowie die zweite, Fr. 23,541. 80 betragende Hälfte der Kosten des Ersatzes der ausrangierten 10 Personenwagen der ehemaligen Nordbahn.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Bahnlänge: 279 Kilometer)			1869	1870
I. Ausgaben.				
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahn-Kilometer	Franken	13,984. 09*	14,687. 52*
	„ Lokomotiv-Kilometer	„	2. 42*	2. 57*
	„ Wagenachsen-Kilometer	Centimes	8.49*	9.01*
Zentralverwaltung	„ Bahn-Kilometer	Franken	416. 92*	466. 88*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	„ „	„	2,553. 67*	2,962. 70*
Expeditionsdienst	„ „	„	3,836. 70	3,677. 81
Transportdienst:				
Im Ganzen	„ „	„	6,922. 03	7,353. 71
	„ Lokomotiv-Kilometer	„	1. 19.99	1. 29.08
	„ Wagenachsen-Kilometer	Centimes	4.20	4.51
Allgemeine Kosten	„ Lokomotiv-Kilometer	„	5.05	5.39
	„ Wagenachsen-Kilometer	„	0.17	0.19
Fahrdienst	„ Lokomotiv-Kilometer	„	47.28	45.27
	„ Wagenachsen-Kilometer	„	1.66	1.58
Zugkraft	„ Lokomotiv-Kilometer	„	67.66	78.42
	„ Wagenachsen-Kilometer	„	2.37	2.74
	„ Bahn-Kilometer	Franken	3,903. 24	4,467. 54
Bahntelegraphie	„ „	„	63. 28	68. 30
Verschiedenes	„ „	„	191. 49	158. 12
II. Fahr-Material.				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen		Bahn-Kilometer	4.98	4.50
„ „ „ „		Personenwagenachsen	11.68	10.39
„ „ „ „		Güterwagenachsen	36.50	32.97
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	48.18	43.36
„ „ „ „		Sitzplätze	192.11	171.06
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	3,573.57	3,227.74
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen		Lokomotiven	0.20	0.22
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.34	2.31
„ „ „ „		Güterwagenachsen	7.33	7.33
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	9.67	9.64
„ „ „ „		Sitzplätze	38.56	38.01
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	717.28	717.28
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	16.45	16.47
„ „ Güterwagenachse „		Zentner Tragkraft	97.91	97.91

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen wurden die auf den Baukonto, den Dampfbootbetrieb und das Bötzbergbahnunternehmen fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung ꝛc. von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

		1869	1870
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst .	Kilometer	189	229
" " " " " " " Winterdienst	"	165	144
" " " " zurückgelegt im Ganzen	"	29,072	28,381
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		28.56	28.62
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	21.21	22.57
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer .	"	0.743	0.788
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer	Pfund	16.250	17.285
" " " " Wagenachsen-Kilometer.	"	0.569	0.604
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer	"	0.0315	0.0333
" " " " Wagenachsen-Kilometer	"	0.0011	0.0012
Kosten des Brennmateriales " Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	21.73	30.03
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	0.761	1.049
" " Schmiermateriales* " Lokomotiv-Kilometer . . .	"	1.41	1.78
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer	Franken	2,592.72	3,133.99
" Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	44.94	55.01
" beförderten Wagenachsen-Kilometer .	"	1.57	1.92
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	17,750	?
und zwar jede Personenwagenachse . .	"	21,019	?
" Güterwagenachse . . .	"	16,705	?
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .		136.90	133.80
" Güterwagenachsen		314.47	312.82
" Personen- und Güterwagenachsen .		451.37	446.62
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen	Prozente	71.91	66.72
" fremde Wagen	"	28.09	33.28
Kosten des Schmiermateriales per Wagenachsen-Kilometer . . .	Centimes	0.0087	0.0110
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer	Franken	1,218.58	1,210.04
" " Wagenachse und Jahr	"	120.64	125.63
" " Wagenachsen-Kilometer	Centimes	0.680	?
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse	Prozente	13.65	13.00
II. "	"	30.85	26.95
III. "	"	31.38	30.68
alle drei Klassen	"	30.50	28.39
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz	unbesetzte Plätze	6.33	6.69
II. " " " " " "	"	2.24	2.71
III. " " " " " "	"	2.19	2.26
in allen drei Klassen " " " " "	"	2.28	2.52
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . .	Prozente	28.32	29.26

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß	
		Zentral-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	2.23	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
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01

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 und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten 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 und für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn von den Ausgaben in Abzug gebracht, so ergibt sich folgendes Resultat:

1869		1870
Fr. 7,046,385. 46	Einnahmen	Fr. 7,376,217. 91
„ 3,099,847. 61	Ausgaben	„ 3,465,648. 69
Fr. 3,946,537. 85	Reinertrag	Fr. 3,910,569. 22
56.01 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**53**.01 %

1869			1870
Fr.	21,792. 03	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 20,262. 02
„	3. 18	„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 3. 01
„	—. 10.37	„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 09.77

Zuzüglich des Saldovortrages vom Jahre 1869, sowie der Nettoerträge des Dampfbootbetriebes und der Betheiligungsquote bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 4,199,668. 96, gegenüber von Fr. 4,340,958. 49 im Vorjahre.

Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,792,402. 28 im Vorjahre auf Fr. 1,902,477. 65 im Berichtsjahre gestiegen.

Der nach Abzug der Zinse für die Obligationen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,297,191. 31 erhielt gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr.	2,009,560. —	= 7 % des Aktienkapitales wurden als Aktiendividende vertheilt;
„	278,963. 81	= 6 3/5 % des Reinertrages fielen in den Reservefond und
„	8,667. 50	wurden auf die Betriebsrechnung des Jahres 1871 übergetragen.
Summa wie oben Fr.	2,297,191. 31	

Dem Reservefonde wurde im Berichtsjahre für die Erneuerung des Oberbaues, sowie für den Umbau und für Hauptreparaturen der Dampf- und Schleppboote die Summe von Fr. 517,024. 68 entnommen. Derselbe schließt per 31. Dezember 1870 mit einem Saldo von Fr. 2,261,939. 13 ab.

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 folgende Fahrten ausgeführt:

Täglich:	Auf der Route Romanshorn-Lindau,
„	„ „ „ „ Friedrichshafen,
„	„ „ „ „ Constanz,
„	„ „ „ Rorschach-Lindau,
„	„ „ „ Lindau-Bregenz (während des Sommerkurses),
Wöchentlich:	„ „ „ Romanshorn-Ueberlingen (Marktfahrt am Mittwoch).

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1869		1870		1869		1870	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	27,803	22.4	26,755	25.9	48,990. 23		33,434. 52	
" " II. " .	40,120	32.2	32,426	31.5	52,838. 72		38,225. 75	
Hin- und Rückfahrt I. " .	9,406	7.5	5,422	5.3	5,987. 09		4,605. 15	
" " " II. " .	35,352	28.4	28,054	27.2	15,860. 36	28.2	14,295. 48	22.0
Abonnementsbillete I. " .	3,184	2.6	2,256	2.2	3,475. 66		2,143. 20	
" II. " .	8,595	6.9	8,150	7.9	7,422. 46		6,482. 45	
Total .	124,460	100	103,063	100	134,574. 52		99,186. 55	
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	7,224		10,806		2,031. 92	0.5	4,440. 16	1.0
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse a, Pferde	159	3.1	104	3.0				
" b, schweres Vieh . . .	1,930	37.7	1,147	32.7				
" c, leichtes " . . .	1,255	24.5	1,009	28.7				
" d, Schweine	532	10.4	340	9.7	6,561. 39	1.4	4,361. 90	1.0
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	985	19.2	644	18.3				
Hunde	262	5.1	268	7.6				
Total .	5,123	100	3,512	100	6,561. 39		4,361. 90	
	Zentner		Zentner					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	30,174	1.5	48,121	2.4				
Gewöhnliches Gut	371,837	18.7	429,373	21.5	331,478. 07	69.4	336,781. 54	74.8
Güter der Ausnahmsklasse . .	1,584,879	79.8	1,518,290	76.1				
Total .	1,986,890	100	1,995,784	100	331,478. 07		336,781. 54	
V. Verschiedenes.								
Schlepp- und Flößerlöhne 2c. .								
Total .	.	.	.	.	2,641. 89	0.5	5,456. 41	1.2
Gesammt-Total .	.	.	.	.	477,287. 79	100	450,226. 56	100

Zusammenzug des Verkehres 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.
1870	103,063	99,186	55	10,806	4,440	16	3,512	4,361	90	1,995,784	336,781	54	450,226	56
gegenüber 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
mehr	—	—	—	3,582	2,408	24	—	—	—	8,894	5,303	47	—	—
weniger	21,397	35,387	97	—	—	—	1,611	2,199	49	—	—	—	27,061	23

Die erhebliche Mindereinnahme im Personenverkehr ist lediglich den Kriegsverhältnissen zuzuschreiben. In obigem Gütergewichte von 1,995,784 Zentner ist nur die Leistung der Nordostbahn-Boote und die Hälfte des Trajektverkehres inbegriffen. Der Gesammt- Ein- und Ausgang von Schiffsgütern beziffert sich auf 3,645,619 Zentner, welche Gewichtssumme natürlich nicht in ihrem ganzen Umfange in die diesseitige Dampfbootbetriebsrechnung aufgenommen werden kann, da der meiste Verkehr in die Gemeinschaft mit Bayern und Württemberg fällt, der Nordostbahn daher auch nur die Hälfte der bezüglichen Einnahmen zukömmt und somit durch Aufnahme der ganzen Gewichtssumme sich ein ganz unrichtiges Durchschnitts-Einnahmenbetreffniß für den Güterverkehr herausstellen würde.

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

	1869		1870	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmebetreffniß per Reisenden	1	08	—	96
" " Zentner Gepäck	—	28	—	41
" " Stück Vieh	1	28	1	24
" " Zentner Güter	—	17	—	17

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1869				1870			Gegenüber 1869			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.4	10,000	—	—	—
12,518	70	3.8	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	14,449	90	3.5	1,931	20	—	—
107,604	57	32.6	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	100,565	66	24.3	—	—	7,038	91
3,080	11	0.9	4. Bekleidung desselben	2,418	98	0.6	—	—	661	13
2,295	06	0.7	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	3,123	53	0.8	828	47	—	—
			6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter .	45,240	95	10.9	45,240	95	—	—
132,251	37	40.1	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	159,192	41	38.5	26,941	04	—	—
40,682	39	12.3	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	29,153	95	7.0	—	—	11,528	44
7,712	35	2.3	10. Assekuranz-Prämien	7,367	23	1.8	—	—	345	12
24,047	78	7.3	11. Verschiedenes	42,301	04	10.2	18,253	26	—	—
330,192	33	100	. . . . . Total	413,813	65	100	83,621	32	—	—

Die Vermehrung der Ausgaben auf Titel Brennmaterial ꝛc. ist eine Folge des Krieges, indem die durch denselben herbeigeführte Kohlennoth nicht allein theurere Kohlenpreise nach sich zog, sondern uns auch nöthigte, wieder theilweise zur Holzfeuerung Zuflucht zu nehmen. — Die Kosten für Unterhalt der Schiffe zeigen eine Verminderung von Fr. 11,528. 44, es ist hiebei aber zu bemerken, daß für Umbau des Dampfbootes „Thurgau" Fr. 15,745. 35, für Umbau des Dampfbootes „Zürich" Fr. 70,158. 93, für Hauptreparatur des Schleppbootes „Schwan" Fr. 8,590. 75, für Hauptreparatur des Schleppbootes „Winterthur" Fr. 8,895. 70, zusammen Fr. 103,390. 73 dem Reservefonde der Nordostbahn entnommen wurden. Die Ausgaben für Verschiedenes wurden wesentlich erhöht durch die an den Kanton Thurgau bezahlte Vermögens- und Einkommensteuer von Fr. 16,743. 87 für die Jahre 1854 — 1869.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß nunmehr die Dampfbootunternehmung Seitens des Kantons Thurgau der Besteuerung unterworfen wird, mußten wir uns veranlaßt sehen, die Ausgabenrechnung über den Dampfbootbetrieb theilweise auf andere Grundlagen, als bisher, zu stellen und die Anstalt in dieser Beziehung zu behandeln, wie wenn sie eine von der übrigen Nordostbahn-Unternehmung unabhängige Unternehmung wäre. In Folge hievon komparieren unter den Ausgaben zum ersten Male: a. ein Ansatz als Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung, b. Miethzinse für die von der Dampfbootverwaltung und dem Dampfbootbetrieb in Anspruch genommenen Räumlichkeiten, c. die Kosten für das Ein- und Ausladen der Schiffsgüter und der trajektierten Wagen, welche Ausgaben in den früheren Rechnungen von den Bahnbetriebsausgaben nicht ausgeschieden waren.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1869					1870				
	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	477,287	79	4	08	—	450,226	56	4	17	—
Ausgaben	330,192	33	2	82	69	413,813	65	3	83	92
Nettoertrag	147,095	46	1	26	31	36,412	91	—	34	8

Der Rückgang des Nettoertrages ist theils der Verminderung der Einnahmen vom Personentransport, theils der oben näher begründeten Vermehrung der Ausgaben zuzuschreiben.

Betriebsmaterial.

Das Betriebsmaterial bestund Ende 1870 aus sechs Dampfbooten und vier Schleppkähnen, welche sich im ausschließlichen Eigenthume unserer Gesellschaft befinden, sodann aus der mit Württemberg gemeinschaftlichen Dampffähre, sowie einem mit Bayern gemeinschaftlichen Schleppkahne, und außerdem aus drei Trajekt-Schleppkähnen, welche zwar Eigenthum von Bayern sind, deren Anschaffungskosten aber von der Nordostbahn zur Hälfte verzinst werden und welche in gemeinschaftlichem Betriebe, jedoch unter bayerischer Administration stehen.

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

		1869	1870
a. Leistungen der Schiffe.			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	117,056	107,995
und zwar in	Zeitstunden	7,242	6,648
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.16	16.24
Schleppboote. Solche durchliefen	"	42,000	52,821
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	6,408	168,156
Steinkohlen	Zentner	73,226	51,212
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	73,867	68,028
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	63.1	63.0
" Zeitstunde	"	1,020.0	1,023.3
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	122,446.60	136,390.51
per Kilometer	Centimes	104.60	126.29
" Zeitstunde	Franken	16.90	20.52
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Oel und Talg im Ganzen	Pfund	9,064	9,129
" " " per Kilometer	"	0.077	0.085
" " " " Zeitstunde	"	1.251	1.373
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,246.21	5,231.30
per Kilometer	Centimes	4.48	4.84
" Zeitstunde	"	72.44	78.69
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten im Ganzen	Franken	40,682.39	29,153.95
per Kilometer	Centimes	34.75	27.00

In den Beziehungen zu den übrigen Dampfschifffahrtsanstalten des Bodensees und Rheins sind im Berichtsjahre keinerlei Aenderungen eingetreten.

2. Werkstättebetrieb.

Die Thätigkeit der Werkstätte war auch während des Berichtsjahres hauptsächlich der Unterhaltung des Transportmateriales gewidmet. Außer der Reparatur der Lokomotiven und Wagen wurden von derselben 91 einfache und 2 doppelte Weichen, sowie 60 Schienenkreuzungen angefertigt, zum Betriebe einer Schiebebühne vor der Einsteighalle des Bahnhofes Zürich eine Dampfmaschine gebaut und endlich der auf der Werfte in Romanshorn ausgeführte Umbau des Dampfbootes „Zürich", sowie der beiden Schleppkähne „Winterthur" und „Schwan" besorgt.

Am Jahresschlusse betrug die Zahl der Werkstättearbeiter (mit Ausschluß der Lokomotivputzer, Wagenwäscher und Kohlenverlader): 302 (1869: 267). Die Vermehrung der Arbeiterzahl um 35 findet ihre Begründung theils in dem vergrößerten Lokomotiv- und Wagenbestande der Unternehmung, theils aber auch in der Zunahme der Reparaturarbeiten überhaupt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1869	1870
an Einnahmen	Fr. 1,005,582. 98	Fr. 859,930. 25
an Ausgaben	„ 899,526. 02	„ 752,624. 67
und einen Netto-Ertrag von	Fr. 106,056. 96	Fr. 107,305. 58

Bezüglich dieses Netto-Ertrages ist zu bemerken, daß derselbe ausschließlich auf Arbeiten erzielt wurde, die für unsere eigene Unternehmung bestimmt waren und für welche theils der Bau-, theils der Betriebskonto, vorzugsweise aber der letztere, belastet wurden.

3. Unfälle.

Der Fahrdienst wurde glücklicherweise durch keinen Unfall gestört, der den regelmäßigen Betrieb unterbrochen oder den Tod oder die Verletzung eines Reisenden zur Folge gehabt hätte. Dagegen fanden leider 10 Personen auf der Bahn oder in den Bahnhöfen ihren Tod, und zwar 7 Angestellte und 3 dem Betriebe fremde Personen: Am 11. Januar wurde auf der Bahnstrecke zwischen der Station Kemptthal und der Tößbrücke ein Hülfsarbeiter in Folge eigener Unvorsichtigkeit von der Lokomotive eines vorbeifahrenden Zuges erfaßt und getödtet. — Am 21. Februar ward zwischen Marthalen und Dachsen während eines heftigen Schneegestöbers und Sturmwindes ein mit der Reinigung des Schienenweges beschäftigt gewesener Bahnwärter von dem Bahnzuge überrascht und getödtet. — Am 29. April wurde auf dem Bahnhofe Aarau ein Güterverlader von einem herabfallenden Collo derart verletzt, daß er einige Tage später starb. — Am 7. Juli verunglückte ein Kondukteur auf der Fahrt zwischen Kemptthal und Winterthur. Aller Vermuthung nach ist derselbe, auf der Wagentreppe stehend, plötzlich von einem Blutsturze befallen worden und auf die Bahn herabgestürzt. Er starb bald hernach an den Folgen dieses Zufalles. — Am 18. Juli wollte ein Güterarbeiter des Bahnhofes Frauenfeld, welcher in Folge eines Mißverständnisses sich auf einen in der Abfahrt begriffenen Bahnzug begeben hatte, außerhalb des Bahnhofes wieder vom Zuge abspringen, gerieth jedoch unter den letzteren und wurde dabei so verletzt, daß ihm beide Beine amputiert werden mußten. Er starb bald nachher im Kantonsspitale. — Am 26. Juli legte sich in der Nähe von Rupperswil ein Greis auf die Schienen; er wurde vom Zuge überfahren und starb Tags darauf an den Folgen der dabei erlittenen Verwundung. — Am 8. Oktober wurde auf dem Bahnhofe Winterthur ein Wagenwärter durch eigene Unachtsamkeit beim Wagenverschieben erdrückt. — Am 19. Oktober wurde im Bahnhofe Baden das 8jährige Töchterchen des Portiers, welches in einem unbewachten Augenblicke die Geleise überschreiten wollte und dabei mit dem Kopfe zwischen die Puffer zweier im gleichen Momente zusammengeschobener Wagen gerieth, in Folge der dadurch erlittenen Quetschung augenblicklich getödtet. — Am 21. Oktober wurde ein Bahnwärter-Stellvertreter in der Nähe des Bahnhofes Brugg von

dem Bahnzuge überfahren und getödtet. Aus dem Ergebnisse der Untersuchung zu schließen, war er verspätet an seinen Posten geeilt und dabei von der Maschine ergriffen worden. — Am 22. Oktober, früh Morgens, legte sich unterhalb des Vorbahnhofes in Zürich beim Herannahen eines Zuges eine jüngere Frauensperson auf die Schienen und fand den gesuchten Tod.

Von den verunglückten Angestellten waren drei Mitglieder der Unterstützungskasse und folglich auch bei der schweizerischen Rentenanstalt auf's Ableben versichert; vier hingegen, als bloß im Taglohn gestandene Arbeiter, waren der Krankenkasse zugetheilt. Die Hinterlassenen der ersteren erhielten die mit der Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge und überdies genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse. Den Hinterlassenen von drei der verunglückten Arbeiter, welche der Krankenkasse zugetheilt waren, wurden aus der Bahnkasse angemessene Unterstützungsbeiträge verabreicht.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1.	Für Gebäude:		
	a. im Kanton Zürich	Fr. 5,148,750. —	
	b. „ „ Thurgau	„ 994,400. —	
	c. „ „ St. Gallen	„ 5,800. —	
	d. „ „ Schaffhausen	„ 496,350. —	
	e. „ „ Aargau	„ 813,400. —	
	f. „ „ Zug	„ 148,200. —	
	g. „ „ Luzern	„ 36,000. —	
			Fr. 7,642,900. —
2.	Für Transportmaterial		„ 9,242,711. —
3.	„ Brennmaterial- und Magazinvorräthe		„ 592,000. —
4.	„ Transportgüter		„ 6,144,000. —
5.	„ Lagergüter in Zürich und Romanshorn		„ 6,000,000. —
6.	„ Mobiliar- und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten		„ 1,425,996. —
		Total	Fr. 31,047,607. —

Die Assekuranz für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die von Romanshorn nach Friedrichshafen und Lindau trajektierten Eisenbahngüterwagen gegen die Gefahren des Wassertransportes, sowie der per Bahn beförderten Güter gegen Choc u. dgl. beläuft sich, wie im Jahre 1869, zusammen auf Fr. 424,000.

5. Personaletat.

Am Ende des Jahres 1870 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	17
Hauptkassier und Gehülfen	3
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	7
Betriebskontroleur und Gehülfen	36
Chef des Tarifbüreau und Gehülfen	5
Hauptmagazinverwaltung	11
Abwarte der Zentralbüreaux und der Hauptmagazinverwaltung	5
	84

II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkte	3
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	16
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	17
Weichen- und Bahnwärter	403
	440

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebschef	1
Betriebsinspektor	1
Inspektor für den Gütertransport	1
Telegrapheninspektor	1
Büreau des Betriebschefs und Wagenkontrole	15
Uebertrag	19
Uebertrag	19
Bahnhofvorstände und Gehülfen	14
Stationsvorstände und Gehülfen	72
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	35
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditonen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger 2c.	128
Telegraphisten	7
Portiers, Abwarte und Nachtwächter	41
Gepäckträger	22
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	604
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	127
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	78
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	8
Billetdrucker	2
	1157

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Oberwerkführer und Werkführer	4
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	14
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	50
Lokomotivheizer	43
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	85
	197

Total: **1,878** (gegen 1,695 im Vorjahre); somit kommen, mit Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn, auf einen Kilometer Bahnlänge 6.7 Angestellte (6.1 im Jahre 1869).

Der Personalbestand am Schlusse des Berichtsjahres zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung um 183 Angestellte. Davon fallen volle vier Fünftheile allein auf die Kategorie „Arbeiter für Güterverladung", und zwar hauptsächlich auf den Bahnhof Romanshorn.

B. Dampfschifffahrt.

Verwalter	1
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister	7
Kapitäne und Schiffführer	5
Steuermänner und Schleppschifführer	8
Maschinisten	5
Heizer	7
Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	26
Güter- und Kohlenverlader	17

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

Die Vermehrung des Personalbestandes um 5 Angestellte fällt auf die Abtheilung der „Güterverlader".

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: **302** (im Vorjahre 267).

D. Kaufhaus Zürich.

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

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

E. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhofe 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).

Mit Einschluß der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte, des Kaufhauses Zürich und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesammtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter **2,280,** gegenüber 2058 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1869 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 285,984. 70
Im Jahre 1870 kamen an Einnahmen hinzu:		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	Fr. 34,030. 79	
Kapitalzinse, Bußen und Geschenke	„ 16,810. 64	
Zahlung der schweizerischen Rentenanstalt für von derselben in Folge Auflösung des Vertrages vom 24. Dezember 1863 zurückgekaufte 1,036 obligatorische Versicherungspolizen	„ 28,045. —	
Zahlungen von Angestellten für zurückgekaufte 210 obligat. Versicherungspolizen	„ 5,830. —	
		„ 84,716. 43
Gesammteinnahme		Fr. 370,701. 13
Die Ausgaben bestehen aus:		
Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt	Fr. 19,898. 26	
Arzt-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, sowie außerordentl. Unterstützungen	„ 2,209. 72	
Regelmäßige Unterstützungen	„ 11,379. 32	
Rückerstattung der Guthaben der Mitglieder der Unterstützungskasse per 31. Dezember 1863	„ 27,179. 05	
Verschiedenes	„ 106. 20	
		„ 60,772. 55
Bestand am 31. Dezember 1870		Fr. 309,928. 58

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,252 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die schweizerische Rentenanstalt, bei welcher die Mitglieder der Unterstützungskasse auf's Ableben versichert waren, hat im Berichtsjahre in 16 Todesfällen nach Maßgabe der betreffenden Polizen insgesammt eine Versicherungssumme von Fr. 7,912 ausbezahlt.

Auf Ende des Berichtsjahres ist das Vertragsverhältniß mit der Rentenanstalt gelöst worden, so daß die Mitglieder der Unterstützungskasse als solche fortan nicht mehr bei jener Anstalt versichert sind. Dagegen wurde die Unterstützungskasse im Sinne einer erweiterten Unterstützungspflicht reorganisiert. Während nämlich die letztere bisanhin sich ausschließlich auf die Fälle beschränkte, wo die Dienstunfähigkeit oder der Tod eines Angestellten in Folge eines im Dienste erlittenen Unfalles eingetreten war, wird vom 1. Januar 1871 an nach Maßgabe der neuen Statuten die Unterstützungsberechtigung auch in Fällen Platz greifen, wo die Mitglieder der Unterstützungskasse aus allgemeinen Ursachen (Krankheit und Alter) dienstunfähig geworden oder gestorben sind.

Diese vermehrte Leistungspflicht der Unterstützungskasse bedingte indessen, außer der Verzichtleistung auf den Fortbestand des bisherigen Vertragsverhältnisses mit der Rentenanstalt, nicht nur die Einzahlung etwas erhöhter Beiträge Seitens ihrer Mitglieder, sondern auch die Zusicherung einer erheblichen jährlichen Unterstützung durch unsere Gesellschaft. Im Einverständnisse mit dem Verwaltungsrathe der Nordostbahngesellschaft werden wir daher vom 1. Januar 1871 an bis auf Weiteres der Unterstützungskasse einen regelmäßigen jährlichen Beitrag von Fr. 20,000 aus der Gesellschaftskasse zukommen lassen.

Durch das Uebereinkommen mit der Rentenanstalt betreffend die Auflösung des mit ihr bisher bestandenen Vertragsverhältnisses auf den Schluß des Berichtsjahres ward bestimmt, daß alle obligatorischen Versicherungspolizen von der Rentenanstalt mit 75 % des dannzumaligen Deckungskapitales (Reserve) zurückgekauft werden sollen. Diese Entschädigung fiel der Unterstützungskasse zu, da sie auch sämmtliche Prämien-Einzahlungen an die Rentenanstalt geleistet hatte. Die demnach in die Unterstützungskasse gefallenen Rückkaufssummen sind in der vorstehenden Rechnung mit zusammen Fr. 33,875 vereinnahmt. Hinwieder wurden den Mitgliedern der Unterstützungskasse, anläßlich der Reorganisation der letztern, die ihnen auf Grund der früheren Statuten noch zugestandenen Rückerstattungsbeträge mit Fr. 27,179. 05 aushinbezahlt.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1869 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 17,549. 01
Im Jahre 1870 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . .	„ 16,527. 96
Gesammteinnahme	Fr. 34,076. 97
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen 2c. ziehen sich davon ab mit	„ 16,890. 65
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 17,186. 32

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 854.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze).

a. Expropriation. Mit Ausnahme der Strecke von der Station Kreuzlingen bis zur Landesgrenze ist die Expropriation in allen Gemeinden vollständig durchgeführt.

b. Unterbau. Die Arbeiten für Herstellung des Unterbaues im I. Baulose, welches den Einschnitt im Rebhügel bei Romanshorn umfaßt, sind in Regie ausgeführt worden. Da das Grabmaterial aus diesem Einschnitte, soweit es nicht für Auffüllung und Herstellung des Bahnkörpers verwendet werden mußte, zur Erweiterung des Lagerplatzes längs der Trajektgeleise im Bahnhofe Romanshorn bestimmt war, so wurde zur Bewerkstelligung des Materialtransportes auf der Bahnhofstraße ein provisorisches Geleise gelegt und dieses im südlichen Theile des Bahnhofes mit den Dienstgeleisen verbunden. Der Hügeleinschnitt bestand aus einer ungemein festen und harten Masse. Vollständige Felsschichten wechselten mit harten Mergelschichten, und es mußte daher das Material des ganzen Einschnittes, eine dünne Decke auf der Oberfläche abgerechnet, durch Sprengung gelöst werden. Obwohl diese Arbeiten in der nächsten Nähe bewohnter Häuser und während eine große Zahl von Arbeitern im Einschnitte beschäftigt war, vorgenommen werden mußten, ist doch, Dank der umsichtigen Leitung, kein nennenswerther Unfall vorgekommen. Die Herstellung der Kunstbauten im I. Baulose, bestehend aus einer über 400 Fuß langen Abzugsdohle für das Tagwasser des Einschnittes, aus mehreren Stützmauern zum Schutze der auf beiden Seiten befindlichen Wohnhäuser, sowie aus einer 18 Fuß weiten und ebenso hohen Straßenbrücke, hieng so unzertrennlich mit den Erdarbeiten zusammen, daß sie ebenfalls in Regie bewerkstelligt werden mußte. — Die Unterbauarbeiten in den übrigen 4 Baulosen wurden dagegen, mit einziger Ausnahme der zweiten Einkiesung, im Akkorde ausgeführt. Das Material für die Einkiesung mußte zum weitaus größten Theile vom deutschen Bodenseeufer her bezogen werden. Da nun der Bauverwaltung in ihren Gruben bei Goldach und im Schrofen bei Amrisweil genügendes Material zur Verfügung steht, das herbeigeschafft werden kann, sobald das Geleise für Lokomotiven fahrbar sein wird, so war es im Interesse der Kostenersparniß und der raschen Förderung der Arbeiten angezeigt, die zweite Einkiesung in Regie ausführen zu lassen. — Ein Theil der kleineren Dohlen und Durchlässe wurde aus Cementröhren hergestellt, deren Querschnitt eine Kreisfläche, bei größerer Lichtweite eine elliptische Fläche bildet. Die Dimensionen dieser Cementröhren variieren zwischen 24 □" und 4 □' Querschnittsfläche. Sie kamen bei Straßenübergängen neben der Bahn und auch unter dem Bahnkörper selbst überall da zur Anwendung, wo eine hinlänglich hohe Füllmaterialschichte auf sie zu liegen kommt, so daß sie den Druck und Stoß der Bahnzüge nicht unmittelbar auszuhalten haben. Ihre Solidität ist dadurch erhöht worden, daß man die Wände gehörig verstärkt hat.

c. Oberbau. Die Lieferung der für die Geleiseanlagen erforderlichen Schienen und Befestigungsmittel Seitens der Société Anonyme des Hauts-Fourneaux et Laminoirs de Montigny (Belgien) ließ in verschiedenen Beziehungen Vieles zu wünschen übrig. Ueberdies ist sie, im Widerspruche mit den unzweideutigen Vorschriften der sachbezüglichen Verträge, bis zur Stunde noch lange nicht zu Ende geführt worden. Wir haben außerordentliche Maßregeln ergriffen, um zu verhüten, daß nicht etwa die Linie Romanshorn-Kreuzlingen wegen Mangels an Oberbaumaterialien in Folge dieses Vertragsbruches mit dem 1. Juni nächsthin, dem durch die Konzession für die Vollendung der Bahn festgesetzten Termine, uneröffnet bleiben müsse.

d) Hochbau. Der regelmäßige Fortgang der Hochbauten wurde theils durch mehrfache Einsprachen der bei den Stationsanlagen betheiligten Gemeinden und Privaten, theils durch die Saumseligkeit einzelner Bauunternehmer in der Ausführung ihrer Arbeiten, theils endlich auch dadurch vielfach unterbrochen und behindert, daß über die definitive Gestaltung der Station Kreuzlingen erst in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres eine Verständigung erzielt werden konnte. Gleichwohl sind bei dem energischen Vorgehen der Bauleitung die Arbeiten derart befördert worden, daß noch vor Eintritt des Winters die sämmtlichen Hochbauten unter Dach gebracht und diejenigen von 5 Stationen im Innern und Aeußern verputzt werden konnten. Die gleichzeitige Herstellung der Luftheizungseinrichtungen ermöglichte sodann das Austrocknen der Gebäude auch in der kalten Jahreszeit und in Folge dessen den ungehinderten Fortgang ihres inneren Ausbaues, an dem während des ganzen Winters unausgesetzt gearbeitet worden ist.

e. Technisches Personal. Der Bau der neuen Linie wurde unter der Oberleitung des Bahnbetriebsingenieurs durch einen Sektionsingenieur, dem zwei Bauführer für den Unterbau, der Gehülfe des Oberbahnaufsehers für den Oberbau und zwei Bauführer für den Hochbau beigegeben waren, bewerkstelligt.

f. Vollendung der Bahn. Trotz der eingetretenen vielfachen Hindernisse hoffen wir die Bahnstrecke Romanshorn-Kreuzlingen auf den durch die Konzession festgesetzten Termin, den 1. Juni 1871, dem Betriebe übergeben zu können.

Da die Verträge betreffend die Verbindungsstrecke Kreuzlingen-Konstanz und den Bahnhof Konstanz noch nicht definitiv abgeschlossen sind, so können wir den Plan und das Längenprofil der Bahnlinie Rorschach-Konstanz, sowie eine ausführliche Beschreibung der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz, wie wir sie jeweilen nach der Vollendung von neuen Bahnlinien dem Geschäftsberichte einzuverleiben pflegen, in den gegenwärtigen Geschäftsbericht zu unserm Bedauern nicht aufnehmen, obgleich wir bereits Einleitung hiezu getroffen hatten.

Bötzbergbahn.

Diese Bahn anlangend verweisen wir auf das oben unter Abschnitt I Gesagte, sowie auf den Bericht, welchen wir über unsere dem Baue dieser Bahn während des Jahres 1870 gewidmete Thätigkeit dem Komite für die Bötzbergbahn erstattet haben und welcher dem gegenwärtigen Geschäftsberichte als eine Beilage angefügt ist.

2. Ausbau der alten Linien.

Die Vollendungsarbeiten am Personenbahnhofe Zürich wurden im Berichtsjahre nach Thunlichkeit gefördert. Auf der Südfronte erhielt der Mittelbau seinen krönenden Abschluß, worauf der Abbruch der letzten Gerüstungen und die Beseitigung der letzten noch vorhandenen provisorischen Abschlußwände, sowie die Räumung und Planierung des Vorplatzes bewerkstelligt werden konnte. Von Seiten der Stadtbehörde erfolgte sodann die Herstellung der steinernen Trottoireinfassungen auf der Ost- und Südfronte der Bahnhofbaute, an deren Kosten die Nordostbahn den gesetzlichen Beitrag zu leisten hat. Die im Innern des Aufnahmsgebäudes noch rückständigen Gipser-, Schreiner-, Glaser-, Schlosser-, Maler- und Gußarbeiten gelangten fast durchweg zu gänzlicher Vollendung. Desgleichen kamen auch die ziemlich weitläufigen Arbeiten an den Gas- und Wasserleitungen im Aufnahmsgebäude selbst, sowie die feineren Stuckaturarbeiten in den Wartsäälen I. und II. Klasse und der dazu gehörenden Restauration zur Ausführung. Die Lieferung der zur äußeren und inneren Beleuchtung des Aufnahmsgebäudes erforderlichen Kandelaber, Konsollaternen, Lüster u. s. w. wurde an Herrn L. A. Riedinger in Augsburg verakkordiert. Nachdem bei den in hiesiger Stadt befindlichen elektrischen Uhren schon

wiederholt Störungen vorgekommen sind, haben wir es nachträglich für zweckmäßig erachtet, bei der Bahnhofbaute Zürich gewöhnliche Uhren, die zugleich auch billiger sind, zur Anwendung zu bringen. Es werden dieselben von den Herren Gebrüder Ungerer in Straßburg geliefert. Im gegenwärtigen Momente sind hauptsächlich nur noch die Dekorations- und feineren Malerarbeiten an den Decken der Vorhalle und der Sääle, das Legen der Fußböden in diesen Räumlichkeiten, die Küchen- und Büffeteinrichtungen für den Restaurateur, sowie die Toiletten-, Abtritt- und Pissoireinrichtungen für die Passagiere in der Ausführung begriffen. Auch ist die Beschaffung des benöthigten Mobiliares, der Vorhänge, Spiegel 2c. im Gange und es werden alle Anstrengungen gemacht, um das Aufnahmsgebäude im nächsten Monat Juni dem reisenden Publikum eröffnen zu können. Leider ist eine frühere Vollendung der Arbeiten, wie wir sie in unserm letzten Geschäftsberichte glaubten in Aussicht stellen zu können, nicht möglich geworden, theils weil der bauleitende Architekt in Folge seines bereits erwähnten Beinbruches erst zu Anfang des verflossenen Sommers seine Funktionen an Ort und Stelle wieder aufnehmen konnte, theils aber auch, weil die während des Berichtsjahres eingetretenen Kriegsereignisse störend auf den Fortgang der Arbeiten einwirkten, indem in Folge der durch dieselben veranlaßten Verkehrsstockungen verschiedene Lieferungen, darunter z. B. auch die Gläser, welche zum Abschlusse der inneren Räumlichkeiten vor Eintritt der kalten Jahreszeit bestimmt waren, nicht rechtzeitig eintrafen.

Im Güterbahnhofe Zürich mußte eine neue Lokomotivremise mit 11 Lokomotivständern, den erforderlichen Wasserkrahnen und einem Zimmer für den Oberlokomotivführer hergestellt werden. Sie wurde an eine der schon bestehenden Lokomotivremisen angebaut. Sodann sind verschiedene Einrichtungen zur Speisung der Wasserstationen mit Wasser aus der städtischen Wasserversorgungsanstalt zur Ausführung gebracht worden. Im Ferneren wird unterhalb der Langfurrenstraße auf einer ca. 4 Jucharten umfassenden Grundfläche, die sich mit Ausnahme von wenigen hundert Quadratfuß schon längst im Eigenthume der Nordostbahngesellschaft befindet, ein besonderer Rangierbahnhof angelegt, für welchen die Erd- und Einkiesungsarbeiten begonnen und soweit gefördert wurden, daß beim Eintritte günstiger Witterung die Geleise gelegt werden können. Endlich wurde in dem Güterbahnhofe Zürich ein Wagenkrahn mit einer Tragkraft von 400 Zentner aufgestellt.

Der bisherige Pfahldamm, welcher den Hafen in Romanshorn auf zwei Seiten begrenzt, besteht bereits seit 18 Jahren und ist morsch und baufällig geworden. Da derselbe einen Theil des vormaligen Lagerplatzes, auf welchem sich nun die sämmtlichen Getreideschuppen befinden, zu stützen hat und die Anlage des neuen Lagerplatzes im Seegebiete gegen den Hafen hin ebenfalls eingefaßt werden muß, so konnte man nicht im Zweifel darüber sein, daß die Stützwände nunmehr aus Stein herzustellen seien. Es wurde daher längs des neuen Lagerplatzes eine Quaimauer von ca. 300 Fuß Länge und von dieser ab zum Anschlusse an den längeren Schenkel des Pfahldammes eine 240 Fuß lange doppelhäuptige Hafenmauer hergestellt. Ueberdies wurde in südlicher Fortsetzung der letztern zum Schutze der neuen Landanlage gegen den See eine 630 Fuß lange und ca. 15 Fuß hohe konkave Mauer errichtet. Diese neue Landanlage wurde, wie wir an einer andern Stelle unseres Berichtes bereits erwähnt haben, vermittelst des dem Hügeleinschnitte in Romanshorn entnommenen Materiales hergestellt. Die dem See in solcher Weise abgewonnene Fläche mißt 5 Jucharten.

Auf dem neuen Lagerplatze wurde eine 249 Fuß lange und 140 Fuß breite Güterhalle aus Stein erbaut, welche im Souterrain einen Keller und über demselben 3 große, durch 405 gußeiserne Säulen gestützte Böden enthält. Die Bedachung besteht aus 5 neben einander gestellten, mit gefalzten glasierten Ziegeln belegten Satteldächern, zwischen welchen zur Ableitung des Tagwassers große Blechhohlkehlen angebracht sind, deren gußeiserne Abfallröhren in ein das Wasser dem See zuleitendes Cementröhrennetz münden. Auf der neuen Quaimauer vor der Güterhalle ist ein Krahn nach Fairbairn'schem System mit 100 Zentner Tragkraft zur Beladung und Entladung der Schiffe aufgestellt worden.

Durch die veränderte Richtung, welche der Quaimauer längs des neuen Lagerplatzes, resp. längs der neuen Güterhalle gegeben wurde, ist das Hafenbecken um ca. 35,000 Quadratfuß erweitert worden. Diese Grundfläche mußte zwischen 6 und 7 Fuß tief ausgegraben werden, um den Schiffen auch beim niedrigsten Wasserstande das Anlanden an der Quai-

mauer vor der Güterhalle zu ermöglichen. Die Erweiterung des Hafenbeckens machte die Ausbaggerung der bisher noch nicht ausgetieften, längs des längeren Schenkels des Pfahldammes in Dreieckform sich hinziehenden Abtheilung des bisherigen Hafens nothwendig, da die Schiffe ungehindert in das erweiterte Hafenbecken müssen einfahren können. Zu diesem Zwecke wurde eine Baggermaschine angeschafft und in Betrieb gesetzt.

Die Lebhaftigkeit des Güterverkehres und die Einführung neuer Eisenbahnlinien in den Bahnhof Romanshorn machte die sofortige Anlage einer Anzahl von Geleisen auf dem neuen Lagerplatze und die Einziehung eines dritten durchgehenden Geleises in der Einsteighalle nöthig. Um den erforderlichen Raum für das letztere zu gewinnen, mußten die Stein- und Holzpfeiler, welche das Hallendach an der Seite gegen den Hafen hin stützten, entfernt und durch gußeiserne Säulen ersetzt werden. Sodann ist noch längs der Rorschacherlinie ein Landkomplex im Meßgehalte von ca. 4 Jucharten zur Anlage weiter erforderlicher Reserve- und Rangiergeleise erworben worden.

Endlich sind im Bahnhofe Romanshorn fünf eiserne Drehscheiben und eine Brückenwaage von 800 Zentner Tragkraft angebracht worden.

Nachdem der von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Hafenstation Rorschach erstellte Güterschuppen so weit fertig war, daß er für den Verkehr benutzt werden konnte, wurde der inzwischen für Abwicklung des Güterverkehres noch stehen gebliebene Theil des alten Kaufhauses abgebrochen. Das gewonnene Baumaterial wurde theils nach Romanshorn, theils nach Zürich transportiert und zu dortigen Bauten verwendet. Als im Juni auch das ebenfalls von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen erbaute Aufnahmsgebäude bezogen werden konnte, wurde die provisorische Bude, welche seit Eröffnung unserer Bahn für den Stationseinnehmer der Nordostbahn auf dem Hafenplatze aufgestellt war, abgebrochen.

Da sich das Reservoir der Wasserstation im Bahnhofe Aarau in Folge der Vermehrung der in den letztern einmündenden Züge als zu klein erwies, so wurde neben demselben ein zweites Reservoir mit 400 Kubikfuß Inhalt aufgestellt und die gußeiserne Zuleitungsröhre erweitert und umgebaut. Für die aus den gleichen Gründen erforderlich werdende Erweiterung der Lokomotivremise in Aarau wurde Plan nnd Voranschlag ausgearbeitet. Für einstweilen konnte indessen dem diesfälligen Bedürfnisse durch Einrichtung eines provisorischen Standes für eine Maschine in der Wagenremise genügt werden.

Für den Bahnhof Frauenfeld wurden zwei eiserne Drehscheiben bestellt, welche in Verbindung mit einigen neu anzubringenden Geleisen vornämlich dem Verladen und Transporte von Kriegsfuhrwerken zu dienen bestimmt sind.

Die Stadtgemeinde Winterthur wünscht eine bessere Verbindung zwischen der alten Stadt und dem Neuwiesenquartiere für Fußgänger herzustellen, die sie zuerst vermittelst eines unterirdischen Durchganges unter dem Bahnhofe hindurch zu bewerkstelligen gedachte, nun aber durch Herstellung eines über den Bahnhof hinwegführenden eisernen Steges nach den von unserer Bauleitung angefertigten Plänen zur Ausführung bringen wird.

Da die Räumlichkeiten der Administrationsgebäude im Bleicherwege für die gegenwärtigen Bedürfnisse der Zentralverwaltung nicht mehr genügen, so mußte auf eine entsprechende Erweiterung derselben Bedacht genommen werden. Wir haben daher ein Bauprogramm aufgestellt und Pläne für die Erweiterung des hintern Administrationsgebäudes, zu welcher der Raum der zum Behufe dieser Bauten zu beseitigenden Oekonomiegebäude benutzt werden soll, ausarbeiten lassen. Die bestehenden Miethverträge, die theilweise erst auf Ostern 1871 gelöst werden konnten, gestatteten jedoch im Laufe des Berichtsjahres lediglich die Inangriffnahme der Bauarbeiten für Herstellung des südwestlichen Flügels

der Neubaute. Für diesen wurden die Arbeiten unter dem 11. August ausgeschrieben. Der Rohbau ward sodann am 23. August in Akkord gegeben. Die Arbeiten begannen am 30. August; am 22. November wurde das Gebäude unter Dach gebracht und am 14. Dezember war der Rohbau vollendet. Der südöstliche Flügel der Neubaute soll noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen und vollendet werden.

Schließlich erwähnen wir noch unter dieser Abtheilung, daß der den Herren Escher, Wyß und Comp. auf ihrem Guthaben für das Trajektschiff zurückbehaltene Garantiebetrag mit Fr. 108,000 nach Ablauf der Garantiezeit an das genannte Etablissement ausbezahlt worden ist und daß daher die auf die Nordostbahn fallende Hälfte dieses Betrages mit Fr. 54,000 in der Baurechnung pro 1870 erscheint.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In der außerordentlichen Generalversammlung vom 4. März 1870 wurde zum Mitgliede der Direktion an die Stelle des sel. Herrn Direktor Schweizer Herr Emil Weiß von Winterthur, bisheriger Betriebsinspektor der Nordostbahn, und zum Mitgliede des Verwaltungsrathes an die Stelle des sel. Herrn Oberrichter Ludwig von Frauenfeld Herr Regierungspräsident Labhardt von Steckborn gewählt. Noch am Schlusse des Berichtsjahres ist im Verwaltungsrathe durch den Hinschied des vieljährigen und verdienten Präsidenten desselben, Herrn C. E. Steiner-Ziegler von Winterthur, eine neue, für uns sehr schmerzliche Lücke entstanden.

Die Direktion behandelte in 202 Sitzungen 4,896 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 24 Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1870 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. April 1871.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1870;

II. Baurechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1870;

III. Bilanz auf 31. Dezember 1870

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1870.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,506,705	91				
II. Gepäcktransport	158,529	32				
III. Pferde- und Viehtransport	115,627	34				
IV. Gütertransport	4,131,764	55				
			6,912,627	12		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	68,997	83				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	65,538	14				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	160,465	89				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	102,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	—	—				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	107,305	58				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	36,412	91				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	2,965	26				
IX. Verschiedenes	58,318	09				
			602,003	70		
					7,514,630	82
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1869 .	.	.	.	.	150,686	83
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**7,665,317**	**65**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1870.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung	.	.	121,950	94		
2. Reiseauslagen	.	.	2,147	—		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	8,117	79		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	27,876	93		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	11,160	80		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	2,000	53		
					173,253	99
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Architekt, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	573,248	54		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	8,406	73		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	18,214	07		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	18,847	98		
5. „ der Kunstbauten	.	.	16,429	55		
6. „ des Oberbaues	556,154	85				
Hievon ab: Für Erneuerung, aus den betreffenden Reservefonds bestritten	446,532	63	109,622	22		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren 2c.	.	.	14,798	95		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	11,823	52		
9. „ der Gebäude	.	.	81,905	61		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter 2c.	.	.	32,122	34		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	14,322	98		
					899,742	49
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	203,202	42				
b) Bekleidung derselben	5,004	98				
c) Büreaukosten	16,966	08				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux	52,163	87				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	21,928	66	299,266	01		
Uebertrag	.	.	299,266	01	1,072,996	48

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	299,266	01	1,072,996	48
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	99,393	57				
b) Bekleidung derselben	2,743	07				
c) Druckkosten	11,960	99				
d) Ersatzleistungen	341	25	114,438	88		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter 2c.	563,075	13				
b) Bekleidung derselben	2,948	91				
c) Druckkosten	25,845	86				
d) Ersatzleistungen	2,703	65				
e) Assekuranz der Güter	17,831	48	612,405	03	1,026,109	92
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	20,811	86				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	5,801	07				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	743	14				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisierung .	58,331	80	85,687	87		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	324,561	83				
b) Bekleidung derselben	17,771	92				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	337,599	98				
d) Oel und Schmiere für die Wagen	6,575	07				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	12,399	24				
f) Assekuranz der Wagen	6,646	64				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	14,001	44	719,556	12		
Uebertrag .	.	.	805,243	99	2,099,106	40

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1870.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	805,243	99	2,099,106	40
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	318,688	97				
b) Bekleidung desselben	2,660	74				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	75	14				
d) Brennmaterial	499,686	78				
e) Schmiermaterial	30,311	22				
f) Putzmaterial	12,800	34				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	13,384	10				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	364,929	95				
i) Assekuranz der Lokomotiven	3,906	40	1,246,443	64	2,051,687	63
V. Bahntelegraphie	.	.	.	.	19,056	45
VI. Verschiedenes	.	.	.	.	44,114	64
Summa .	.	.	.	.	4,213,965	12
Hievon ab:						
1. Die auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	109,725	45		
2. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	.	.	10,000	—		
3. Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	546,191	78				
b. auf der Linie Bülach-Regensberg	81,979	50	628,171	28		
4. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn . .	.	.	419	70	748,316	43
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	3,465,648	69
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	1,902,477	65
C. **Einlage in den Reservefond** (ca 6 3/5 % des Reinertrages)	.	.	.	.	278,963	81
D. **Dividende für die Aktien**	.	.	.	.	2,009,560	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1871 .	.	.	.	.	8,667	50
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**7,665,317**	**65**

II. Baurechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.
Saldo der Rechnung vom Jahre 1869	1,550,646	18
Resteinzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 7. Juni 1869 . . .	96,300	—
Einzahlung des 3¼ % Anleihens der bei der Ausführung der Bötzbergbahn interessierten Gemeinden u. s. f.	1,000,000	—
Summa . .	**2,646,946**	**18**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1870.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Allgemeine Verwaltung.						
Herstellung der Aktien und Obligationen	.	.	110	46		
Provisionen und Kursvergütungen	.	.	—	—		
Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	109,725	45	109,835	91
Expropriation.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	363	70		
Entschädigungen	.	.	513,541	91		
Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	8,985	85		
Verschiedenes	.	.	58	30	522,949	76
Bahnbau.						
Unterbau.						
Erdarbeiten	351,289	88				
Stützmauern	43,103	29				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	116,981	85				
Wegbauten	10,589	18				
Uferbauten	2,427	20				
Bettung	68,431	86				
Verschiedenes	1,210	68	594,033	94		
Uebertrag	.	.	594,033	94	632,785	67

II. Baurechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	594,033	94	632,785	67
Oberbau.						
Schwellen	5,175	—				
Schienen und deren Befestigungsmittel	16,645	90				
Wegübergänge	1,456	27				
Legen des Oberbaues	43,300	70				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c. .	11,858	62				
Verschiedenes	334	72				
			78,771	21		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	723,459	64				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. . . .	24,731	48				
Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . . .	4,672	21				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	8,779	49				
Technische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes	979	45				
			762,622	27		
					1,435,427	42
Betriebsinventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	118,097	70		
Wagen	.	.	28,910	—		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole . .	.	.	98	—		
„ „ Materialverwaltung	.		—	—		
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen . .	.	.	—	—		
„ „ „ Werkzeugmaschinen . . .	.	.	6,140	50		
„ „ „ Werkzeuge und Requisite . .	.	.	3,863	25		
„ „ Bahnhofverwaltungen	.	.	5,613	97		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	1,543	05		
Dampf- und Schleppboote	.	.	54,000	—		
					218,266	47
Verzinsung des im Baue neuer Linien engagierten Kapitales während der Bauzeit	.	.	.	.	17,754	84
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**2,304,234**	**40**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1870.

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen	.	.	.	.	2,646,946	18
Summa der Ausgaben	.	.	2,304,234	40		
Hiezu kommen:						
1) Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Bötzbergbahn im Jahre 1870	20,000	—				
2) Die sechste Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1870	4,647	21				
			24,647	21		
					2,328,881	61
Saldo auf neue Rechnung .	.	.	.	.	**318,064**	**57**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Stammnetz der Nordostbahn.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . .	62,560,380	95				
Nettobetrag der Bauausgaben im Jahre 1870 laut vorstehender Rechnung	2,304,234	40	64,864,615	35		
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	800,672	87				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	4,647	21	805,320	08		
c. Bötzbergbahn.						
Betrag der von der Nordostbahn im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	.	.	20,000	—	72,489,935	43
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa	121,992	87				
2. Portefeuille	452,804	10				
3. Werthpapiere	1,042,970	80				
4. Liegenschaften-Konto	404,512	79				
5. Material-Konto (inkl. Schwellen und Schienen) . . .	1,312,763	53				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.)	254,341	03				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren	628,496	88	4,217,882	—		
b. Passiva.						
1. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . . Fr. 2,261,939. 13						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . „ 325,832. 29						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . „ 85,559. 68	2,673,331	10				
2. Aktivsaldi von Spezialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn . Fr. 8,667. 50						
b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ — —						
c. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ — —						
d. der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 799,483. 14	808,150	64				
3. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	418,335	69	3,899,817	43		
Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1870	.	.	.	.	318,064	57
					72,808,000	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1870.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.					
A. Aktienkapital		.	.	28,708,000	—
B. Obligationen:					
1. mit einem Zinsfuße von 3¼ %:					
Bötzberg-Anleihen vom 25. Oktober 1870		1,000,000	—		
2. 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	—		
3. 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 (konvertiertes ehem. 5 % Anleihen)	„ 10,000,000. —				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	„ 5,000,000. —	31,000,000	—		
				44,100,000	—
		.	.	**72,808,000**	—

IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn

auf 31. Dezember 1870.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1869	2,500,000	—
Einnahme im Jahre 1870:		
Ca 6³/₅ % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1870 . . .	278,963	81
Summa .	**2,778,963**	**81**
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	413,633	95
Weitere Kosten des Umbaues des Dampfbootes „Thurgau"	15,745	35
Umbau des Dampfbootes „Zürich"	70,158	93
Hauptreparatur des Schleppbootes „Schwan"	8,590	75
Hauptreparatur des Schleppbootes „Winterthur"	8,895	70
Saldo auf neue Rechnung	2,261,939	13
Summa .	**2,778,963**	**81**

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)	16	2,699	133,288	337,221	—	82	—	2,341
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	18	3,454	89,233	368,290	—	5,218	21,221	14,311
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	19	3,595	—	—	492,213	113	—	6,128
Tender-Lokomotiven („ D)	6	1,606	10,877	103,808	—	302	—	4,704
Total 1870 .	59	11,354	233,398	809,319	492,213	5,715	21,221	27,484
Im Vorjahre (1869) .	53	10,212	257,192	741,531	472,795	11,632	25,829	31,823
Rangierdienst.								
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	3	1,236	—	—	—	—	—	171,202
Im Vorjahre (1869) .	3	1,208	—	—	—	—	—	163,459

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) .	6,945,600	14.6863	120,672.73	25.5158	18,975	0.0401
Personenzugs-Lokomotiven („ B) .	8,098,540	16.2532	140,703.91	28.2383	18,471	0.0371
Güterzugs-Lokomotiven („ C) .	10,894,150	21.8559	189,274.83	37.9723	20,566	0.0413
Tender-Lokomotiven („ D) .	1,533,640	12.8300	26,645.34	22.2618	3,497	0.0292
Total 1870 .	27,471,930	17.2850	477,296.81	30,0309	61,509	0.0387
Im Vorjahre (1869) .	25,038,360	16.2502	334,817.55	21.7301	56,729	0.0368
Rangierdienst.						
Tender-Lokomotiven (Klasse D) . .	1,288,720	—	22,389.97	—	3,896	—
Im Vorjahre (1869) .	1,294,080	—	17,304.67	—	3,955	—

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 auf den Linien 1. Romanshorn-Rorschach 2. Bülach-Regensberg	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer				Wagenachsen				
1,295.7	268.0	167.5	472,932	17.34	23.89	—	—	10,426,067
1,365.1	259.0	165.6	498,273	15.41	22.35	—	—	10,516,572
1,365.6	225.0	150.2	498,454	—	—	45.77	—	22,816,867
327.9	117.4	68.4	119,691	—	—	—	1)19.02 2)10.51	1,723,500
4,354.3	229.0	144.0	1,589,350	—	28.62		—	45,483,006
4,221.4	189.1	164.6	1,540,802	—	28.56		—	44,005,091
469.0	—	—	—	—	—		—	—
447.8	—	—	—	—	—		—	—

Kosten.

Putzmaterial und Talg): Kosten: im Ganzen	Putzmaterial und Talg): Kosten: per Lok.-Kilometer	Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inkluf. 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
11,801.16	2.4953	90,607.51	19,1586	223,081.40	47.1698	2.1396
11,614.32	2.3510	162.731.45	32,6590	315,049.68	63.1079	2.9957
12,734.31	2.5548	89,368.49	17.9291	291,377.63	58.4562	1.2770
2,142.72	1.7902	16,085.92	134395	44,873.98	37.4914	2.6036
38,292.51	2.4093	358,793.37	22.5748	874,382.69	55.0151	1.9224
30,814.34	1.9999	326,884.16	21.2152	692,516.05	44.9387	1.5737
2 210.29	—	6,136.58	—	30,736.84	für jeden Tag Fr.	84.21
2,306.64	—	5,091.58	—	24,702.89	" " " "	67.68

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				
	achträdrige	vierrädrige		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		auf der Nordostbahn in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen	auf fremden Bahnen	im Ganzen	von fremden Wagen auf der Nordostbahn
								Achsen-Kilometer			
1870	71	180	644	686	3,460	6,460	10,606	11,654,603	?	?	1,971,958
1869	71	185	654	686	3,484	6,588	10,758	11,893,837	1,852,329	13,746,166	1,452,754

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
1870	166,294.75	?	6.603	—	2,769	2,769	2,602.86
1869	128,252.53	0.934	5.195	—	2,813	2,813	2,237.74

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
?	96,514,884	896,630,587	993,145,471	3,559,661	72.883	28.39	2,506,705.91
21,019	100,725,415	879,682,632	980,408,047	3,670,565	73.458	30.50	2,487,977.15

Kosten.

Schmiermaterials		Putzen			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Putzwolle	Seife		
Loth	Centimes	Pfund		Franken	Centimes
0.00650	0.01910	870	42	8,703.40	0.06387
0.00674	0.01677	940	137	8,793.87	0.06589

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. Stand und

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierräderige	Anzahl: Güterwagen achträdrige	Anzahl: Güterwagen vierräderige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Gütermagen (Zentner)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Zentner)	Maximaltragkraft per Achse (Zentner)	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt: auf der Nordostbahn von den Gepäck-Wagen	auf der Nordostbahn von den Güter-Wagen	auf der Nordostbahn im Ganzen	auf fremden Bahnen von den Gepäck-Wagen	auf fremden Bahnen von den Güter-Wagen	auf fremden Bahnen im Ganzen
1870	22	18	6	948	994	2,044	200,120	53.74	100	4,637,067	13,956,435	18,693,502	?	?	?
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

b. Unterhaltungs-

Betriebsjahr	Reparaturkosten im Ganzen (inkl. Zuschläge) (Franken)	Reparaturkosten per Achsen-Kilometer (Centimes)	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme	Kosten des Schmiere (Pfund)	Kosten des Oel (Pfund)
1870	171,305.23	?	3.888	—	6,474.5
1869	197,230.95	0.578	4.877	—	6,473.5

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 zurückgelegt		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Zentner-Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
11,819,953	?	846,276,731	1,724,743,208	2,571,019,939	9,215,125	84.64	29.26	13,736,499	18,119,946	4,405,921.21
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

Kosten.

Schmiermaterials			Putzen	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
	Schmiere	Ausgaben		
Franken	Loth	Centimes	Franken	Centimes
6,088.57	0.00650	0.01911	967.05	0.00304
5,150.02	0.00676	0.01680	977.10	0.00319