

**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.

**Kapitel:** 4: Betrieb

**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:** 09.01.2026

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

Transport von Wein und Most ab ostschweizerischen Stationen nach Basel via Olten, eines Spezialtarifes für den Transport von Bau-, Brenn- und Nussholz 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 Warenklassifikation; b) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr ab Mannheim nach den Bodenseeuferplänen als Grundlage für die Neuauflistung 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 Berridres-Transit, Basel-Loco und Transit und Schaffhausen nach österreichischen Stationen; e) die Aufstellung eines Spezialtarifes für Getreide ab Stationen der österreichischen Südbahn, Mohacs-Fünfkirchen- und Fünfkirchen-Baresebahn 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 Pläne Triest und Venedig und der Brennerbahn; g) einzelne kleinere aus dem jeweiligen Bedürfnisse entstehende Spezialtarife für Spiritus, Wolle, Krapp, Zucker, Steinkohlen, Bier u. c. 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 Etablissements der bei der Erbauung der Bözbergbahn beteiligten Landesgegenden der Nordostbahn- und der Zentralbahngesellschaft zu machen sich verpflichtet haben. Dieses Anleihen wurde unter dem 25. Oktober 1870 in seinem ganzen Umfange eingezahlt. 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. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Es fallen:

	<b>1869</b>	<b>1870</b>
	Kilometer	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, Ergänzung- 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.

## Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1870.

\* Von diesen 17,015 Kilometern gehören nur 15,276 zu dem eigentlichen Nordostbahnhofe; 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 deshalb im Laufe der verflossenen Sommerdienstperiode der Fahrtenplan derselben zu verschiedenen Malen unter bestmöglichster 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-Alstetten, 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 Verkehrs.

### I. Einnahmen.

1869 (181.1 Kilometer)			1870 (193 Kilometer)			Mehrereinnahme gegenüber 1869		Mindereinnahme		
Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	
2,487,977	15	33.91	1. Personentransport	2,506,705	91	33.86	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 Vorjahr die neue Linie Romanshorn-Morschach 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-Morschach hätte sich auf dem Personentransport ein nennhafter 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 verhältnismäßig bedeutenden Mehrertrag im Viehtransport fällt ungefähr die Hälfte auf den Monat Juli und diese ist hauptsächlich dem Umstände 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 Bahnhofes, theils auf Rechnung der natürlichen Zunahme des intern-schweizerischen Viehverkehrs zu sehen. — Die so bedeutende Mehreinnahme im Gütertransport fällt ausschließlich auf die zweite Hälfte des Jahres und röhrt großtheils davon her, daß der Verkehr in Folge der Kriegsergebnisse gezwungen ward, sich unserer Linie nach Richtungen zu bedienen, nach welchen ihm in normalen Zeiten nähere Wege offen stehn. Auf diese Weise hat unsere Unternehmung in der Rubrik des Gütertransports wenigstens einen Ersatz für die Verminderung gefunden, welche der Krieg in dem regelmäßigen Güterverkehre unseres eigenen Bahnhofes 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 Mietzinsen 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 Zins von nur 2½ Monaten (vom 15. Oktober 1869 an) im Vorjahr. II. Der Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen zeigt gegenüber dem Vorjahr eine Mindereinnahme von Fr. 6,947. 81, welche davon herrührt, daß die der Nordostbahn aus dem Wagenverkehre der drei letzten Monate des Berichtsjahrs zukommenden Mietentschädigungen 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 Berichtsjahr zum größten Theile vom Baukonto der Nordostbahn in Anspruch genommen werden mußten, Fr. 22,549. 89 weniger als im Vorjahr erzielt. IV. Die Zinsdividende für das Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat im Berichtsjahr 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 Betheiligungskapitals von 3/5 % oder Fr. 42,000. — V. Auch in diesem Jahre ist aus dem Betheiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg ein Erträgnis nicht erzielt worden. VI. Der Netto-Ertrag des Werkstättebetriebes hat sich von Fr. 106,056. 96 im Vorjahr 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 gesammelten 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.

I. Personentransport.	Transportquantitäten						Einnahmen					
	1869			1870			1869			1870		
	Personen	Pro- zent	Personen	Pro- zent	Fr.	Gts.	Pro- zent	Fr.	Gts.	Pro- zent	Fr.	Gts.
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:												
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 Fahrtagen:												
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		
Abonnementsbillette . . . . 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		
Gefellschafts-, Schul- u. Lust- fahrten . . . . 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	3.88	48,222	1.97	72,153.	08	2.90	48,628.	45	1.94		
<b>Total</b>	<b>2,389,779</b>	<b>100</b>	<b>2,446,009</b>	<b>100</b>	<b>2,487,977.</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>2,506,705.</b>	<b>91</b>	<b>100</b>		
<b>Zusammenzug nach Klassen:</b>												
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	76.80	1,906,008	77.92	1,456,451.	70	58.55	1,501,366.	64	59.89		
<b>Total</b>	<b>2,389,779</b>	<b>100</b>	<b>2,446,009</b>	<b>100</b>	<b>2,487,977.</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>2,506,705.</b>	<b>91</b>	<b>100</b>		
<b>II. Gepäcktransport.</b>												
<b>III. Viehtransport.</b>												
<b>IV. Gütertransport.</b>												
Güter . . . . .	377,044	3.82	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		
Lotalspesen (Waag-, Lab-, Lager-, Zu- und Ab- fuhrgebühren, Nachahmeprovision usw.) . . . . .	.	.	.	.	268,712.	93	7.06	289,523.	57	7.01		
<b>Total</b>	<b>11,366,949</b>	<b>100</b>	<b>13,269,379</b>	<b>100</b>	<b>3,805,890.</b>	<b>06</b>	<b>100</b>	<b>4,131,764.</b>	<b>55</b>	<b>100</b>		
<b>V. Mittelbare Betriebseinnahmen</b>												
<b>Gesamt-Total</b>	.	.	.	.	805,042.	55	.	602,003.	70	.	.	.
	.	.	.	.	7,337,480.	92	.	7,514,630.	82	.	.	.

## 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 193 Kilometer.)		1869	1870
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	13,790.73	12,988.11
"    "    Reisenden . . . . .	"	1.04	1.02
"    "    und Kilometer . . . . .	Centimes	4.67	4.72
Zeder 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
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	749.14	821.40
"    "    Bentner . . . . .	"	0.90	0.95
"    "    Bentner-Kilometer . . . . .	Centimes	2.51	2.40
"    "    Tonnen-Kilometer . . . . .	"	50.20	48.00
"    "    Reisenden . . . . .	"	5.65	6.48
Zeder Bentner hat befahren . . . . .	Kilometer	35.74	39.54
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Bentner	29,708	34,180
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	"	831	865
"    "    Reisenden " . . . . .	Pfund	6.30	6.82
<b> Viehtransport.</b>			
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	573.37	599.10
"    "    Stück . . . . .	"	1.11	1.09
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetrag per Kilometer . . . . .	Franken	21,018.04	21,408.11
"    "    Bentner . . . . .	Centimes	33.48	31.14
"    "    Bentner-Kilometer . . . . .	"	0.55	0.54
"    "    Tonnen-Kilometer . . . . .	"	11.00	10.80
Zeder Bentner hat befahren . . . . .	Kilometer	60.86	57.59
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Bentner	3,817,708	3,959,560
"    jeden Kilometer kommen . . . . .	"	62,732	68,753
"    "    Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	"	25.42	27.49
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>			
Betrag per Kilometer . . . . .	Franken	4,445.29	3,119.19
<b>Total-Einnahme per Kilometer</b> . . . . .	"	40,576.57	38,935.91

## 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten													
	Personen				Gepäck		Wich		Güter					
	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Total	Zentner	Stück	Gülgut	Klasse I	Klasse II & III	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Total	
Januar .	Zahl	Zahl	Zahl	Zahl			Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	
	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 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		Wich		Güter		Mittelbare Betriebs- Einnahmen		Total		Brutto- Einnahme per Kilometer	
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
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 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	Bieh	Güter			Total- Einnahme	Gegenüber 1869			Rangordnung der Stationen nach	
				Berstandt	Empfang	Total		Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht	
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Gt.	Gt.	Anzahl	Zentner		
Morschach	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
Gürgen	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
Märistetten	16,315	425	1,462	55,914	36,853	92,767	42,003	36	+ 1,064	+ 21,536	26	16
Mülheim	19,626	529	707	48,622	16,601	65,223	29,965	62	+ 325	+ 7,202	23	21
Gelben	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
Söllikon	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
Gettlingen	5,172	109	200	1,298	1,803	3,101	3,470	22	+ 1,267	- 273	43	43
Genghart	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
Dietikon	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
Derlikon	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
Ulfstetten	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
Ergi	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
Schindnach	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
Aravu	69,845	7,571	1,320	87,833	222,516	310,349	461,652	07	+ 1,874	+ 50,221	6	6
Zürich-Burg-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				
<b>Total</b>	2,446,009	166,851	105,955	13,269,379	13,269,379	—	7,514,630	82				

## 6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitoberkehr über die Nordostbahn.

	Bon der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Gegenüber 1869	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
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
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	5,934	14,019	5,117	84,397	11,051	* 98,416	- 4,012	+ 40,092
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	4,282	84,200	2,971	165,430	7,253	* 249,630	+ 615	+ 96,748
<b>Total .</b>	<b>407,983</b>	<b>3,100,509</b>	<b>410,965</b>	<b>4,746,536</b>	<b>818,948</b>	<b>7,847,045</b>		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
<b>II. Transitoberkehr über die Nordostbahn.</b>								
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
R. bayer. Bahn " " " " .	—	9,837	—	3,935	—	13,772	—	+ 6,703
<b>Bon der R. württ. Bahn</b>	<b>Nach der R. württ. Bahn</b>							
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
<b>Bon der R. bayer. Bahn</b>	<b>Nach der R. bayer. Bahn</b>							
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
<b>Bon der Gr. bad. Bahn</b>	<b>Nach der Gr. bad. Bahn</b>							
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	297	* 260,261	445	—	742	260,261	+ 742	+ 260,261
<b>Bon der Bülach-Regensberg</b>	<b>Nach Bülach-Regensberg</b>							
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	3,540	3,219	202	1,965	3,742	5,184	+ 3,193	+ 2,386
Gr. bad. Bahn " " " " .	131	7,147	32	7,061	163	14,208	- 225	+ 6,106
R. bayer. Bahn " " " " .	414	9,096	421	72,102	835	81,198	- 529	+ 7,814
<b>Gesammt-Total .</b>	<b>20,251</b>	<b>803,743</b>	<b>19,032</b>	<b>1,626,789</b>	<b>39,283</b>	<b>2,430,532</b>		
<b>Gesammt-Total .</b>	<b>428,234</b>	<b>3,904,252</b>	<b>429,997</b>	<b>6,373,325</b>	<b>858,231</b>	<b>10,277,577</b>		

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1869	1870	Gegenüber 1869	
			mehr	weniger
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 Maschinenteile . . . . .	186,455	249,963	63,508	—
Farbwaaren und Drogen . . . . .	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, Kästen, Säcke, Körbe &c. . . . .	102,372	162,823	60,451	—
Eisen, roh (Maseln) . . . . .	191,593	153,586	—	38,007
Öl 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	—
Nußholz . . . . .	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
Glas und Glaswaren	.	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 Metallwaren, ausgenommen Eisen	.	42,818	31,100	—	11,718
Holzohlen	.	17,356	31,021	13,665	—
Hädern	.	32,554	26,182	—	6,372
Krapp	.	15,661	24,459	8,798	—
Milch	.	18,384	23,003	4,619	—
Eis	.	—	18,602	—	—
Cier	.	9,092	10,809	1,717	—

### 8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durch- schnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Bieh	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
									Fr.	
	Kilometer	Anzahl	Bentner	Bentner	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 Nordostbahnenetz mit einer Gesamtlänge 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.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	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:			abzüglich:		
138,906	55		Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personales Dr. 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 Bözbergbahn " 419. 70		
3,735,150	46		. . . . . Verbleiben als Betriebsausgaben . . . . .	120,145	15
				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 Bözbergbahn 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 Bözbergbahn“ enthaltenen näheren Aufschlüsse verweisen.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesamten Eisenbahnbetrieb der Jahre 1869 und 1870 ergibt zu Lasten des letzteren eine Mehrausgabe von Fr. 358,669. 51. Zu diesem Ergebnisse haben neben dem Umstände, daß die Romanshorn-Nötschacherbahn 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 Vorjahr erzeugt 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 Kriegsepochen des Berichtsjahres mehrmals nothwendig gewesene Änderung der Fahrtenpläne und die hieraus erwachsenen Druck- und Insertionskosten 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 Bahnhörterpersonal findet. Während auf der Unterhaltung des Bahnhörpers, der Kunstdämmen 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. Diese Erhöhung röhrt 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 Auswechselung 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 gesamten Bahnnetz, inklusive die Bahmlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, ausgewechselten Schienen von 2.59 % der Gleisellängen im Jahre 1869 auf 8.56 % für das Jahr 1870, die Anzahl der ausgewechselten Schwellen von 4.25 % der Gesamtzahl der gelegten Schwellen im Vorjahr auf 6.76 % für das Jahr 1870. Auf den Stammlinien der Nordostbahn, d. h. mit Ausschluß der Bahmlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betrug die Auswechselung der Schienen im Berichtsjahre 10.13 % und diejenige der Schwellen 7.90 %, gegenüber von 3.08 %, resp. 5.08 % im Vorjahr. An die im Berichtsjahre in Folge dieser Oberbauerneuerungen erwachsenen, aus den betreffenden Reservefonds bestreiteten Kosten im Betrage von Fr. 446,532. 63 partizipieren der Reservefond der Nordostbahn mit Fr. 413,633. 95, der Reservefond der Eisenbahunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit Fr. 28,580. 74 und zum ersten Male auch der Reservefond der Eisenbahunternehmung Bülach-Regensberg mit Fr. 4,317. 94. Endlich röhrt die Vermehrung der Unterhaltungskosten des Oberbaues, im eigentlichen Sinne des Wortes genommen, einerseits von der größeren Ausdehnung des Bahnnetzes, andererseits von den stärker angewachsenen Reparaturen her. Die auf der Rubrik Unterhalt der Einfriedigungen, Barrieren u. s. f. 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 Arbeitsgeshirres 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 Neubau des Dammes erwachsenen 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 müßte 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 Übernahme 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 Bureaux Fr. 12,928. 87. Jene Erhöhung ist einerseits der Ausdehnung des Bahnhofes, anderseits Gehaltsaufbesserungen und einer Vermehrung des Personales, diese theils der Erweiterung und Vermehrung der zu beleuchtenden und zu beheizenden Lokalitäten, theils der Strenge der letztenjährigen Wintermonate, theils den erhöhten 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 Vorjahr mit einer Minderausgabe von Fr. 32,123. 02 ab, wovon Fr. 20,317. 57 auf die Rubrik Besoldungen ic. 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 Dampfschiffahrtanstalt aufgenommen wurde. Die Minderausgabe für die Ersatzleistungen sodann ist dem Umstande beizumessen, daß in Folge der Austragung von Kellamationen, die aus der Periode der in den Jahren 1867 und 1868 stattgefundenen massenhaften Getreidezufuhren in Romanshorn herstammten, im Vorjahr nachträglich noch verschiedene Entschädigungen zu leisten waren.

IV. „Transportdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. Die eingetretene Mehrausgabe von Fr. 7,843. 62 verteilt sich vorzugsweise auf die Ausgabentitel der Besoldungen und der Beleuchtung der Bahn ic. Der Mehraufwand

auf ersterer Rubrik im Betrage von Fr. 2,732. 99 wird durch eine Vermehrung des Personales und der Taglöhne in Folge des grösseren Lagerbestandes und des umfangreicherem Magazinverkehrs, 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 Bureaukosten 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 Mietentstehigungen, welche die Nordostbahngesellschaft für die Benutzung fremder Wagen auf ihrem Netze an die Wageneigentümer zu bezahlen hat, soweit es die drei letzten Monate des Berichtsjahres betrifft, in Folge der außerordentlichen Zeitverhältnisse noch nicht zum definitiven Abschluß gebracht werden konnten. Der diesfalls zu Lasten der Nordostbahn sich ergebende Betrag wird daher erst im Jahre 1871 zur Herausgabung gelangen. Von den Rubriken, welche hinnieder einen Mehraufwand aufweisen, erscheint diejenige der Besoldungen mit einem solchen von Fr. 14,029. 02 in Folge von neuen Anstellungen und Gehaltsaufbesserungen. Neben die Mehrausgabe für Unterhalt und Erneuerung der Wagen, welche Fr. 12,116. 50 beträgt, sowie über diejenige für Öl und Schmier 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 Assuranz 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 Ersparnisprämien herrührt, sowie die Schmiermaterialien mit einer Mehrausgabe von Fr. 6,218. 35, welche in Folge grösseren Verbrauches von Schmier, 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 Telegraphenbüro der Nordostbahn auf der Hafenstation in Nötschach wurde der anfänglich dafelbst aufgestellt gewesene einfache Apparat durch einen Doppelapparaten ersetzt.

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

Am 1. September abhin wurde im Bahnhofe Brugg ein Aufgabebüro für Privattelegramme eröffnet. Die auf dem Nordostbahnenetze dem Privatverkehre gewidmeten Telegraphen und Aufgabestationen sind dadurch am Jahreschlusse 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, erzeugt eine Minderausgabe von Fr. 7,032. 50.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeflossenen Beilagen enthalten. Den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen lassen wir in einer besonderen Zusammenstellung folgen. Wir können uns daher in der nachfolgenden Darstellung des Standes, der Leistungen und der Unterhaltungskosten des Fahrmaterials 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 Geschäftsjahre erwähnten, von dem Etablissement Louis Schwarzkopff in Berlin gebauten sechs neuen zweitaktigen Personenzugsmaschinen samt Tendern wurden uns rechtzeitig geliefert. Dadurch ist die Zahl der Lokomotiven von 56 im Vorjahr auf 62 Stück angewachsen und es kommt dennach — 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 Vorjahr, 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 Rheinfallbahnenunternehmung 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 zweitaktigen Personenzugsmaschinen samt Tendern beschlossen.

**Leistungen.** In regelmäßigen und außerordentlichen Dienste haben die dem Fahrdbienste 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:

	<b>1869</b>	<b>1870</b>
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 Fahrtdienstes wurde folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

	Achsenkilometer			
	<b>1869</b>	<b>1870</b>		
von den Lokomotiven der Klasse A . . . . .	im Ganzen	im Ganzen		
	per Zug	per Zug		
8,452,086	21.11	10,426,067	22.05	
12,510,395	21.91	10,516,572	21.11	
21,986,183	45.32	22,816,867	45.77	
1,056,427	12.53	1,723,500	14.41	
<b>zusammen</b>	<b>44,005,091</b>	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.

**Unterhaltsungskosten.** An Brennmaterialien verbrauchten die im Fahrtdienste 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 reduziert, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesamte Brennmaterialverbrauch 274,719.3 Zentner, gegenüber von 250,383.6 Zentnern im Vorjahr.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	<b>1869</b>	<b>1870</b>
im Ganzen . . . . .	Fr. 334,817. 55	Fr. 477,296. 91
für einen Zentner . . . . .	1. 33.7	1. 73.7

Die gewöhnlichen Bezugssquellen 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 verhältnismäßig 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 Vorjahr 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: Pf. 52,995, im Vorjahr Pf. 48,559. Die Kosten für das Schmiermaterial betragen: Fr. 28,331. 13, gegenüber Fr. 21,786. 23 im Vorjahr. Ein Pfund Schmieröl kostete durchschnittlich 53.46 Cts., im Vorjahr 44.87 Cts.

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

Die Reparaturkosten der im Fahrdienste gestandenen 59 Lokomotiven betragen, zuzüglich die Provisionszuschläge der Werkstätte, die Summe von Fr. 359,793. 37, gegenüber von Fr. 326,884. 16 im Vorjahr. 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 Gesamtkostenaufwande von Fr. 14,561. 91, 4 einfache Kurbeln und 7 Ercenterkurbeln 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 Unterhaltskosten auf:

	1869	1870
Zurückgelegte Weglänge . . . . .	cirka Kilom. 163,459	Kilom. 171,202
Verbrauch an Brennmaterial . . . . .	Ztr. 12,940.8	Ztr. 12,887.2
" " Schmieröl . . . . .	Pf. 3,955	Pf. 3,896
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 17,304. 67	Fr. 22,389. 87
" der Schmieröl . . . . .	" 2,306. 64	" 1,980. 09
" des Putzmaterials . . . . .	" 160. —	" 230. 20
" der Reparaturen (inclusive 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 größeren Leistungen der Rangiermaschinen gegenüber dem Vorjahr führt davon her, daß dieser Dienst während des verflossenen Jahres ausschließlich mit den dafür gebauten kleineren 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 Bahnhofes durch den Bau der Linie Romanshorn-Konstanz haben wir nämlich die Anschaffung von 15 Stück neuen Personenwagen beschlossen. Die Gesamtzahl 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 bezieft 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 Bahnhofes 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	?
Gesamtleistung 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 Bahнопostwagen . . . . .	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 Nordostbahnenlinien im Berichtsjahre 1,058,563 Achsenkilometer weniger zurückgelegt haben als im Jahre 1869. Diese Minderleistung röhrt einertheils davon her, daß viele unserer Wagen, welche beim Ausbrüche 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 Netz entzogen waren, daß aber auch, wie aus gemachten Erhebungen sich nachweisen läßt, einzelne schweizerische Bahnverwaltungen einen Theil unseres Materials, welches wir auf Grund des direkten schweizerischen Verkehrs auf ihre respektiven Netze übergehen ließen, in konventionswidriger Weise für ihren internen Verkehr benützten. — Die Vermehrung der Achsenkilometerzahl fremder Güterwagen auf der Nordostbahn um 2,237,555 röhrt 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 sämtlichen Kosten dieses Titels betragen mit Zubegriff der an das Wagenwärterpersonal für die beiden Jahre 1869 und 1870 bezahlten Ersparnisprämien die Summe von Fr. 6,575. 05, im Vorjahr 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 Zubegriff der Werkstattprovision 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 Auswechselung von Schalengufrädern, welche durch Räder mit schmiedefernen Radsternen und Gußstahlbandagen ersetzt wurden, sowie die zweite, Fr. 23,541. 80 betragende Hälfte der Kosten des Eratzes der ausrangierten 10 Personenwagen der ehemaligen Nordbahn.

## b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

(Bahnlänge: 279 Kilometer)		1869	1870
<b>I. Ausgaben.</b>			
Gesamt-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
<b>II. Fahr-Material.</b>			
a) Den Bestand derselben 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
" " " " "	Sentner 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
" " " " "	Sentner Tragkraft	717.28	717.28
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . .	Sitzplätze	16.45	16.47
" " Güterwagenachse . . . . .	Sentner Tragkraft	97.91	97.91
Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf den Baukonto, den Dampfbootbetrieb und das Bözbergbahnenunternehmen fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung re. von den Summen der betreffenden Ausgabestitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.			

		<b>1869</b>	<b>1870</b>
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	17.255
" " " Wagenachsen-Kilometer . . . . "		0.569	0.604
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . . . "		0.0315	0.0333
" " " Wagenachsen-Kilometer . . . . "		0.0011	0.0012
Kosten des Brennmaterials " Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes		21.73	30.03
" " " beförderten Wagenachsen-Kilometer . . . "		0.761	1.049
" " Schmiermaterial* " 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 Personewagenachse . . . . "		21,019	?
" Güterwagenachse . . . . "		16,705	?
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personewagenachsen . . . .		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 . . . . . Prozent		71.91	66.72
" fremde Wagen . . . . . "		28.09	33.28
Kosten des Schmiermaterials 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 Personewagen waren während des Jahres von sämtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse Prozent		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 unbefüllte 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 . . . . Prozent		28.32	29.26

\* Zugmaterial nicht gerechnet.

## c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlinieng. Kilom.	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betriebs- verhältnis	
		Zentral- Verwaltung	Unter- haltungs- kosten	Expeditions- Dienst	Transport- Dienst	Tele- graphic	Ver- schiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv- Kilometer	per Wagen- achsen- Kilometer
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 Saldo vortrag und die Nettoerträge des Dampfbootbetriebes, sowie des Beteiligungskapitales 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 Entschädigungsbetrifffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg und für die Leitung des Baues der Bölkbergbahn 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
<b>56.01%</b>	.	.	.	.	.	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	.	.	.	<b>53.01%</b>

1869						1870						
Fr.	21,792.	03	.	.	.	Reinertrag per Bahn-Kilometer	.	.	.	Fr.	20,262.	02
"	3.	18	.	.	.	" Locomotiv-Kilometer	.	.	.	"	3.	01
"	—.	10.37	.	.	.	" Wagenachsen-Kilometer	.	.	.	"	—.	09.77
Buzüglich des Saldo vortrages vom Jahre 1869, sowie der Nettoerträge des Dampfbootbetriebes und der Be teiligungsquote bei der Zürich-Burg-Luzernerbahn beläuft sich die gesamte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 4,199,668. 96, gegenüber von Fr. 4,340,958. 49 im Vorjahr.												
Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,792,402. 28 im Vorjahr auf Fr. 1,902,477. 65 im Berichtsjahr gestiegen.												
Der nach Abzug der Zinse für die Obligationen sich ergebende reine Überschuss von Fr. 2,297,191. 31 erhielt gemäß dem Beschluss des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:												
Fr. 2,009,560. — = 7% des Aktienkapitales wurden als Aktiendividende vertheilt;												
" 278,963. 81 = 6 <sup>3</sup> / <sub>5</sub> % 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 Berichtsjahr 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 Schluß 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 Unterstüzung und der Krankenkasse.

### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Nordostbahn haben folgende Fahrten ausgeführt:

Täglich:	Auf der Route Romanshorn-Lindau,
"	" " " " Friedrichshafen,
"	" " " " Konstanz,
"	" " " " Rorschach-Lindau,
"	" " " " Lindau-Bregenz (während des Sommerkurses),
Wöchentlich:	" " " Romanshorn-Überlingen (Marktfahrt am Mittwoch).

## Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1869		1870		1869		1870		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.
<b>I. Personentransport.</b>									
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	
	<b>Total .</b>	<b>124,460</b>	<b>100</b>	<b>103,063</b>	<b>100</b>	<b>134,574. 52</b>		<b>99,186. 55</b>	
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>									
	<b>Zentner</b>		<b>Zentner</b>						
	<b>7,224</b>		<b>10,806</b>		<b>2,031. 92</b>	<b>0.5</b>	<b>4,440. 16</b>	<b>1.0</b>	
<b>III. Viehtransport.</b>									
	<b>Stück</b>		<b>Stück</b>						
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					
	<b>Total .</b>	<b>5,123</b>	<b>100</b>	<b>3,512</b>	<b>100</b>	<b>6,561. 39</b>		<b>4,361. 90</b>	
<b>IV. Gütertransport.</b>									
	<b>Zentner</b>		<b>Zentner</b>						
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 Ausnahmeklasse . . .	1,584,879	79.8	1,518,290	76.1					
	<b>Total .</b>	<b>1,986,890</b>	<b>100</b>	<b>1,995,784</b>	<b>100</b>	<b>331,478. 07</b>		<b>336,781. 54</b>	
<b>V. Verschiedenes.</b>									
Schlepp- und Flößersöhne &c.	.	.	.	.	2,641. 89	0.5	5,456. 41	1.2	
	<b>Total .</b>	.	.	.					
<b>Gesamt-Total .</b>	.	.	.	.	<b>477,287. 79</b>	<b>100</b>	<b>450,226. 56</b>	<b>100</b>	

## Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Bieh			Güter			Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Gts.	Zentner	Fr.	Gts.	Stück	Fr.	Gts.	Zentner	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
<b>1870</b>	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	2,081	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 Minderereinnahme 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 Trajektverkehrs inbegriffen. Der Gesammt-Ein- und Ausgang von Schiffsgütern bezieht 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 zukommt und somit durch Aufnahme der ganzen Gewichtssumme sich ein ganz unrichtiges Durchschnitts-Einnahmenbetrifft für den Güterverkehr herausstellen würde.

## Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		<b>1869</b>		<b>1870</b>	
		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Einnahmenbetrifft per Reisenden . . . . .		1	08	—	96
" " Zentner Gepäck . . . . .		—	28	—	41
" " Stück Bieh . . . . .		1	28	1	24
" " Zentner Güter . . . . .		—	17	—	17

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	<b>1869</b>			<b>1870</b>			Gegenüber 1869			
	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
12,518	70	3.8		10,000	—	2.4	10,000	—	—	—
107,604	57	32.6		14,449	90	3.5	1,931	20	—	—
3,080	11	0.9		100,565	66	24.3	—	—	7,038	91
2,295	06	0.7		2,418	98	0.6	—	—	661	13
132,251	37	40.1		3,123	53	0.8	828	47	—	—
40,682	39	12.3		45,240	95	10.9	45,240	95	—	—
7,712	35	2.3		159,192	41	38.5	26,941	04	—	—
24,047	78	7.3		29,153	95	7.0	—	—	11,528	44
330,192	33	100		7,367	23	1.8	—	—	345	12
				42,301	04	10.2	18,253	26	—	—
				413,813	65	100	83,621	32	—	—
				Total						

Die Vermehrung der Ausgaben auf Titel Brennmaterial &c. 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 Reservefond 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 hiervon komparieren unter den Ausgaben zum ersten Male: a. ein Ansatz als Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung, b. Mietzinsen 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.

#### Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes.

	1869						1870					
	Total		per Jahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Jahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme		
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.
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 bestand Ende 1870 aus sechs Dampfbooten und vier Schleppfähnen, welche sich im ausschließlichen Eigenthume unserer Gesellschaft befinden, sobann aus der mit Württemberg gemeinschaftlichen Dampffähre, sowie einem mit Bayern gemeinschaftlichen Schleppfahne, und außerdem aus drei Trajekt-Schleppfähnen, 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	Sentner	73,226	51,212	
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Sentner	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: Öl 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 Dampfschiffahrtsanstalten 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 Transportmaterials 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 Einstieghalle des Bahnhofes Zürich eine Dampfmaschine gebaut und endlich der auf der Werfe in Romanshorn ausgeführte Umbau des Dampfbootes „Zürich“, sowie der beiden Schleppfähne „Winterthur“ und „Schwan“ besorgt.

Am Jahresende 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:

	<b>1869</b>	<b>1870</b>
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 Verleihung 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 getötet. — Am 21. Februar ward zwischen Marthalen und Dachsen während eines heftigen Schneegestöbers und Sturmwindes ein mit der Reinigung des Schienenzuges beschäftigt gewesener Bahnwärter von dem Bahnzuge überrascht und getötet. — 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 Wagentreppen 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 Kantonsspital. — 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 Bahnwärter durch eigene Unachtsamkeit beim Wagenverschieben erdrückt. — Am 19. Oktober wurde im Bahnhofe Baden das 8jährige Töchterchen des Portiers, welches in einem unbewachten Augenblicke die Gleise überschreiten wollte und dabei mit dem Kopfe zwischen die Puffer zweier im gleichen Moment zusammengehobener Wagen gerieth, in Folge der dadurch erlittenen Quetschung augenblicklich getötet. — Am 21. Oktober wurde ein Bahnwärter-Stellvertreter in der Nähe des Bahnhofes Brugg von

dem Bahnhofe überfahren und getötet. 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 Unterstützungsclasse und folglich auch bei der schweizerischen Rentenanstalt auf's Ableben versichert; vier hingegen, als bloß im Taglohn gestandene Arbeiter, waren der Krankenkasse zugethieilt. Die Hinterlassenen der ersten erhielten die mit der Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge und überdies genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungsclasse. Den Hinterlassenen von drei der verunglückten Arbeiter, welche der Krankenkasse zugethieilt waren, wurden aus der Bahnkasse angemessene Unterstützungsbeiträge verabreicht.

#### 4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschäden 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. " Möbiliar- und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten . . . . .	" 1,425,996. —
	Total Fr. 31,047,607. —

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

## 5. Personalestat.

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

## A. Bahnbetrieb.

## I. Allgemeine Verwaltung.

Secretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .	17	Bahnhofsvorstände und Gehülfen . . . . .	14
Hauptklassier und Gehülfen . . . . .	3	Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	72
Revisor, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	7	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen . . . . .	35
Betriebskontrolleur und Gehülfen . . . . .	36	Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditonen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger &c. . . . .	128
Chef des Tarifbüreau und Gehülfen . . . . .	5	Telegraphisten . . . . .	7
Hauptmagazinverwaltung . . . . .	11	Portiers, Abwarte und Nachtwächter . . . . .	41
Abwarte der Zentralbüreau und der Hauptmagazinverwaltung . . . . .	5	Gepäckträger . . . . .	22
	<b>84</b>	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure . . . . .	604

## II. Bahnunterhaltung.

Bahnbetriebs-Ingenieur und Abjunkte . . . . .	3	Oberzugsführer und Gehülfen, Zugführer, Kondukteure und Bremser . . . . .	127
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs . . . . .	16	Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure . . . . .	78
Werkführer der Bauwerkstätte . . . . .	1	Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) . . . . .	8
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .	17	Billetdrucker . . . . .	2
Weichen- und Bahnwärter . . . . .	403		
	<b>440</b>		<b>1157</b>

## III. Expeditions- und Fahrdienst.

## 1. Abtheilung.

Betriebschef . . . . .	1	Maschinenmeister . . . . .	1
Betriebsinspektor . . . . .	1	Oberwerkführer und Werkführer . . . . .	4
Inspektor für den Gütertransport . . . . .	1	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart . . . . .	14
Telegrapheninspektor . . . . .	1	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer . . . . .	50
Büreau des Betriebschefs und Wagenkontrolle . . . . .	15	Lokomotivheizer . . . . .	43
	<b>19</b>	Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader . . . . .	85
			<b>197</b>

Total: 1,878 (gegen 1,695 im Vorjahr); 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 Vorjahr eine Vermehrung um 183 Angestellte. Davon fallen volle vier Fünfttheile allein auf die Kategorie „Arbeiter für Güterverladung“, und zwar hauptsächlich auf den Bahnhof Romanshorn.

## B. Dampfschiffahrt.

Berwarter . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	5
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister . . . . .	7	Heizer . . . . .	7
Kapitäne und Schiffsführer . . . . .	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . .	26
Steuermänner und Schleppschiffsführer . . . . .	8	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	17

Zusammen 76 Angestellte (im Vorjahr 71).

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

## C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 302 (im Vorjahr 267).

## D. Kaufhaus Zürich.

Chef	1	Schaffner, resp. Magazinier und Gehülfen	2
Expedienten	5	Arbeiter für Güterverladung	10
Zusammen 18 Angestellte (im Vorjahr 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 Vorjahr).

Mit Einführung der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte, des Kaufhauses Zürich und der beiden Agenturen betrug am Schluß des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,280, gegenüber 2058 im Vorjahr.

## 6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

## a. Unterstützungs kasse.

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
Kapitalzins, Bußen und Geschenke	.	.	.	.	.	.	„ 16,810. 64
Zahlung der schweizerischen Rentenanstalt für von derselben in Folge Auflösung des Vertrages vom 24. Dezember 1863 zurückgekauft							
1,036 obligatorische Versicherungspolizen	.	.	.	.	.	„ 28,045. —	
Zahlungen von Angestellten für zurückgekauft 210 obligat. Versicherungspolizen	.	.	.	.	.	„ 5,830. —	
							„ 84,716. 43
							Gesamteinnahme 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	
Rückstättung der Guthaben der Mitglieder der Unterstützungs kasse per							
31. Dezember 1863	.	.	.	.	.	„ 27,179. 05	
Verschiedenes	.	.	.	.	.	„ 106. 20	
							„ 60,772. 55

Bestand am 31. Dezember 1870 Fr. 309,928. 58

Im Berichtsjahr 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 insgesamt eine Versicherungssumme von Fr. 7,912 ausbezahlt.

Auf Ende des Berichtsjahres ist das Vertragsverhältnis 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 Deckungskapitalles (Reserve) zurückgekauft werden sollen. Diese Entschädigung fiel der Unterstützungskasse zu, da sie auch sämtliche Prämien-Einzahlungen an die Rentenanstalt geleistet hatte. Die dennoch in die Unterstützungskasse gefallenen Rücklaufssummen 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 ausshinbezahlt.

### b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1869 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 17,549. 01
Im Jahre 1870 kamen an Einnahmen (Zins, Beiträge und Bußen) hinzu . . . . .	" 16,527. 96
	<hr/>
	Gesamteinnahme
	Fr. 34,076. 97
Die Ausgaben an Krankengeltern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen &c. ziehen sich davon ab mit . . . . .	" 16,890. 65
	<hr/>
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 17,186. 32

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 854.