

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft |
| Herausgeber: | Schweizerische Nordostbahngesellschaft |
| Band: | 19 (1871) |
| Artikel: | Neunzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. Mai 1872 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre |
| Autor: | Peyer, F. |
| Kapitel: | 4: Betrieb |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-730472 |

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: 22.02.2026

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

belauften. Bezuglich des zweiten Anleihens, dessen Ertrag voraussichtlich erst im Laufe der nächsten paar Jahre zu Bauzwecken zu verausgaben sein wird, haben wir zu bemerken, daß wir vor dessen Auflegung mit der Schweiz. Kreditanstalt einen Vertrag abgeschlossen hatten, kraft welchem dieselbe sich verpflichtete, einerseits gegen eine mäßige Provision denjenigen Theil des Anleihens, welcher allfällig durch die Subscription nicht gedeckt werden sollte, fest zu übernehmen, andererseits die Anleihensumme — welche, gleich derjenigen des ersterwähnten Anleihens, bald nach der Subscription fast vollständig einbezahlt wurde — zu Zinsbedingungen in vorübergehende Verwendung zu nehmen, welche für unsere Unternehmung sehr vortheilhaft zu nennen sind. Mittelst dieses Arrangements ist es uns möglich geworden, die günstige Konjunktur benutzen zu können, ohne dabei durch den Zinsverlust auf der erforderlich werdenden Zwischenverwendung des Geldes wieder einen irgend nennenswerthen Theil des erzielten Nutzens einzubüßen zu müssen.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahrs auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,489,127 Kilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Vorjahr (1,248,539 Kilometer) eine Zunahme von 240,588 Kilometer ergibt.

Von der Totalzahl der zurückgelegten Kilometer fallen:

| | 1870 | 1871 |
|---|-------------|-------------|
| | Kilometer | Kilometer |
| 1. auf Schnell- und Personenzüge | 750,507 | 844,081 |
| 2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . . | 268,264 | 288,518 |
| 3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungszüge und Extrazüge . | 229,768 | 356,528 |
| zusammen | 1,248,539 | 1,489,127 |

Die Vertheilung der während des Berichtsjahrs ausgeführten fahrplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus dem nachstehenden Tableau ersichtlich.

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1871.

| Bahnstrecke | Länge in Kilometern | vom | | bis | | Täglich oder an einzelnen Wochentagen | Zahl und Gattung der Züge | | | | Gesamtzahl der Züge | Zurückgelegte Kilometer | |
|---|---------------------|-----|----------|-----|----------|---|---------------------------------|-----------------|------------------|----------------|---------------------|-------------------------|---------|
| | | Tag | Monat | Tag | Monat | | Geleitzüge | Pferdenzüge | Gemischtzüge | Güter- züge | | | |
| | | | | | | | | mit Personen | ohne Personen | | | | |
| Aarau-Turgi | 21.815 | 1. | Januar | 31. | Mai | täglich | 2 | 8 | 8 | — | 4 | 22 | 72,469 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | " | 4 | 8 | 8 | — | 6 | 26 | 86,780 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 4 | 8 | 8 | — | 6 | 26 | 34,599 |
| Waldshut-Turgi | 17.015* | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 6 | 2 | — | — | 10 | 25,693 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | " | 2 | 8 | 2 | — | — | 12 | 31,239 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 2 | 6 | 2 | — | — | 10 | 10,379 |
| Turgi-Zürich | 28.078 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 4 | 8 | 8 | — | 4 | 24 | 101,736 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | " | 6 | 8 | 8 | — | 6 | 28 | 120,265 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 6 | 8 | 8 | — | 6 | 28 | 47,948 |
| Rorschach-Romanshorn . . | 15.092 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 6 | 4 | — | — | 12 | 27,347 |
| | | 1. | Juni | 30. | Juni | " | 2 | 6 | 4 | — | — | 12 | 5,433 |
| | | 1. | Juli | 31. | Oktober | " | 2 | 10 | 4 | — | — | 16 | 29,701 |
| Konstanz-Romanshorn . . | 19.214 | 1. | November | 31. | Dezember | " | 2 | 8 | 2 | — | — | 12 | 12,889 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 6 | 4 | — | — | 12 | 28,360 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 2 | 8 | 2 | — | — | 12 | 14,065 |
| Romanshorn-Winterthur . . | 56.837 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 6 | 4 | — | 4 | 16 | 136,110 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | " | 2 | 6 | 4 | — | 4 | 16 | 137,913 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 2 | 6 | 4 | — | 4 | 16 | 54,985 |
| Schaffhausen-Winterthur . . | 30.182 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 8 | — | — | — | 10 | 45,575 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | " | 2 | 10 | — | — | — | 12 | 55,414 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 2 | 8 | — | — | — | 10 | 18,411 |
| Winterthur-Zürich | 26.120 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 17 | 2 | — | 7 | 28 | 110,435 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | " | 2 | 17 | 2 | — | 7 | 28 | 111,898 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | " | 2 | 17 | 2 | — | 7 | 28 | 44,613 |
| Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Oerlikon | 4.585 | 1. | Januar | 31. | Mai | täglich | — | 6 | — | — | — | 6 | 4,109 |
| | | 1. | Juni | 31. | Oktober | täglich | — | 8 | — | — | — | 8 | 5,551 |
| | | 1. | November | 31. | Dezember | an Sonntagen | — | 2 | — | — | — | 2 | 199 |
| Total | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1,375,776 | |

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

Die Bahnhstrecke Zürich-Wallisellen ist außerdem vom 1. Januar bis 31. Mai von 12, vom 1. Juni bis Ende des Jahres von 14 täglichen Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden.

Ebenso fuhren auf der Strecke Zürich-Alstetten außer den Zügen der Nordostbahn auch diejenigen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Burg-Luzern, und zwar vom 1. Januar bis 31. Mai, sowie vom 1. November bis 31. Dezember täglich 8, vom 1. Juni bis 14. Juli und vom 1. bis 31. Oktober täglich 10, vom 15. Juli bis 30. September täglich 12 Züge.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

| 1870 (193 Kilometer) | | | 1871 (203 Kilometer) | | | Mehreinnahme gegenüber 1870 | | Mindereinnahme gegenüber 1870 | | |
|-------------------------|------|----------|------------------------------------|-----------|----------|--------------------------------|-----------|----------------------------------|-------|----|
| Fr. | Cts. | Prozente | Fr. | Cts. | Prozente | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | |
| 2,506,705 | 91 | 33.36 | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | 3,048,682 | 51 | 31.07 | 541,976 | 60 | — | — |
| 158,529 | 32 | 2.11 | 1. Personentransport | 154,485 | 34 | 1.57 | — | — | 4,043 | 98 |
| 115,627 | 34 | 1.54 | 2. Gepäcktransport | 177,572 | 62 | 1.81 | 61,945 | 28 | — | — |
| 4,131,764 | 55 | 54.98 | 3. Viehtransport | 5,544,874 | 45 | 56.51 | 1,413,109 | 90 | — | — |
| 602,003 | 70 | 8.01 | 4. Gütertransport | 887,330 | 43 | 9.04 | 285,326 | 73 | — | — |
| 7,514,630 | 82 | 100 | B. Mittelbare Betriebseinnahmen: | 9,812,945 | 35 | 100 | | | | |
| | | | Totaleinnahmen | | | | | | | |

Der Mehrertrag beläuft sich im Ganzen auf die bedeutende Summe von Fr. 2,298,314. 53 oder auf Fr. 9,403. 72 pro durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer. Zu diesem ausnahmsweise günstigen Resultate haben ganz besonders auch die Kriegsereignisse und deren Folgen mitgewirkt. Bei Würdigung des absoluten Ergebnisses muß indessen auch in Betracht gezogen werden, daß in Folge der am 1. Juli stattgehabten Eröffnung des Betriebes der neuen Linie Romanshorn-Konstanz im Berichtsjahre durchschnittlich 10 Kilometer mehr im Betriebe gestanden sind, als im Vorjahr.

Von dem Mehrertrag beim Personenverkehr fällt ungefähr der dritte Theil auf die durch die Internirung der Bourbaki'schen Armee veranlaßten außerordentlichen Transporte. Es bleibt aber auch nach Abzug des dießfälligen Betreffnisses noch eine sehr namhafte Mehreinnahme übrig, welche hauptsächlich der gesteigerten allgemeinen Personenfrequenz zuschreiben und um so erfreulicher ist, als die am 1. Juni in Kraft getretene bedeutende Reduktion der Taxen für die Hin- und Rückfahrtbillets in dieser Rechnungsrubrik eher einen Rückgang erwarten ließ.

Die Mindereinnahme beim Gepäcktransport ist nur eine scheinbare. Es wurde nämlich die Entschädigung, welche die Postverwaltung unserer Unternehmung für den Transport von Fahrpoststückchen über 10 Pfund zu bezahlen hat, und welche in den früheren Jahren unter der Rubrik „Gepäcktransport“ verrechnet worden ist, in der vorliegenden Betriebs-

rechnung zum erstenmal beim „Gütertransport“ verrechnet. Ohne diese Abrechnung in dem Buchungsverfahren würde sich auf dem „Gepäcktransport“, statt eines Minderertrages, ein Mehrertrag von beiläufig Fr. 17,000 ergeben haben.

Ein großer Theil des erheblichen Mehrertrages des Viehverkehrs fällt ebenfalls auf Rechnung des Krieges, welcher eine ungewöhnlich starke Viehausfuhr aus der Schweiz nach Frankreich hervorgerufen hat.

Desgleichen ist auch eine ganz bedeutende Quote der beim Gütertransport erzielten Mehreinnahme lediglich dem Kriege und den durch denselben auf verschiedenen Routen veranlaßten Verkehrsstörungen zu verdanken, da in Folge der letzteren der Verkehr sich häufig gezwungen gesehen hat, sich unserer Linien nach Richtungen bedienen zu müssen, nach denen ihm in normalen Zeiten nähere Wege zu Gebote stehen. In dieser Beziehung glauben wir als Kuriosum erwähnen zu dürfen, daß im Berichtsjahre ein Güterquantum von mehr als 800,000 Ztn. vom badiischen Bahnhof Basel nach dem Centralbahnhof Basel über unsere Linie Waldshut-Aarau befördert worden ist. Neben dieser außerordentlichen Ursache hat aber immerhin auch die gesteigerte Entwicklung des unseren Linien naturgemäß zufallenden Güterverkehrs einen sehr wesentlichen Anteil an der Ertrags-Vermehrung.

Die „Mittelbaren Betriebseinnahmen“, welche einen Mehrertrag von Fr. 285,326. 73 erzielen, geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung: I. Die Verminderung auf dem Titel Pacht- und Miethzinse im Betrage von Fr. 1,415. 59 röhrt von der im Berichtsjahre erstmals zur Verrechnung gelangten Quote der Nordostbahn an dem dem st. gallischen Fiscus für einen Theil des Areals der Hafenstation und der Zweigbahn in Rorschach zu bezahlenden Pachtzins her. II. Zur Erklärung der Mindereinnahme von Fr. 20,345. 26, welche der Titel Vergütung für die Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen gegenüber dem Vorjahre aufweist, haben wir zu bemerken, daß sich die Mehrzahl der Abrechnungen über den gegenseitigen Wagenverkehr noch erheblich im Rückstande befindet und zwar die Abrechnungen mit einzelnen deutschen Bahnen in Folge der außerordentlichen Verhältnisse des Kriegsjahres 1870/71, diejenigen mit den schweizerischen Bahnen in Folge einer Differenz, welche sich wegen vertragswidriger Verwendung der Wagen der Nordostbahn zwischen uns und der Verwaltung der Centralbahn erhoben hat. III. An Zinsen für ausgeliehene Gelder wurden Fr. 167,305. 30 mehr eingenommen als im Vorjahre. Diese Mehreinnahme röhrt daher, daß die erfolgten Einzahlungen auf das Anleihen von 5 Millionen vom 3. April nicht sofort zu Bauzwecken verausgabt werden mußten, sondern vorübergehend zinstragend angelegt werden konnten. IV. Das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat im Berichtsjahre in Folge der zur Auszahlung gelangten höheren Dividende von 2 7/10 gegenüber 1 7/10 im Vorjahre einen Mehrertrag von Fr. 60,000 abgeworfen. V. Dagegen ist auch in diesem Jahre aus dem Beteiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg ein Erträgnis nicht erzielt worden. VI. Der Netto-Ertrag des Werkstätte-Betriebes hat sich von Fr. 107,305. 58 im Vorjahre auf Fr. 111,808. 24, also um Fr. 4,502. 66 gehoben; desgleichen VII. der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes von Fr. 36,412. 91 auf Fr. 72,548. 58, demnach um Fr. 36,135. 67. Hinsichtlich des letztern verweisen wir auf die bezügliche Abtheilung dieses Berichtes. VIII. Die Vermehrung von Fr. 42,109. 21 auf dem Titel Verschiedenes hat ihren Grund hauptsächlich in dem bei einer neuen Abschätzung konstatierten Mehrwerth der Kiesgruben, in den übrigen Vorschlägen auf dem Materialverkehr, sowie in dem Erlös von verkauften abgängigen Materialien.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsbüchern.

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|--|----------------------|---------|------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| | 1870 | | 1871 | | 1870 | | 1871 | |
| | Personen | Prozent | Personen | Prozent | Fr. Ct. | Prozent | Fr. Ct. | Prozent |
| I. Personentransport. | | | | | | | | |
| a. Zur gewöhnlichen Fahrtage: | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt I. Klasse . | 17,098 | 0.70 | 22,577 | 0.74 | 85,081. 37 | 3.39 | 105,987. 13 | 3.48 |
| " " . . . II. " . | 234,077 | 9.57 | 285,767 | 9.33 | 647,292. 23 | 25.82 | 769,003. 95 | 25.22 |
| " " . . . III. " . | 681,996 | 27.88 | 741,055 | 24.19 | 778,355. 71 | 31.05 | 876,786. 93 | 28.76 |
| b. Zu ermässigten Fahrtagen: | | | | | | | | |
| Mit Güterzügen II. " . | 9,816 | 0.40 | 11,596 | 0.38 | 10,623. 95 | 0.43 | 11,643. 30 | 0.38 |
| " " . . . III. " . | 156,539 | 6.40 | 158,860 | 5.18 | 97,514. 15 | 3.89 | 96,048. 63 | 3.15 |
| Hin- und Rückfahrt I. " . | 2,140 | 0.09 | 3,346 | 0.11 | 5,755. 30 | 0.23 | 7,542. 64 | 0.25 |
| " " . . . II. " . | 167,762 | 6.86 | 208,820 | 6.81 | 193,094. 92 | 7.70 | 217,829. 43 | 7.14 |
| " " . . . III. " . | 697,370 | 28.51 | 920,209 | 30.03 | 405,354. — | 16.17 | 473,302. 01 | 15.53 |
| Abonnementsbillette II. " . | 92,870 | 3.80 | 97,948 | 3.20 | 35,869. 06 | 1.43 | 35,217. 86 | 1.16 |
| " III. " . | 206,248 | 8.43 | 254,698 | 8.31 | 24,939. 10 | 0.99 | 28,314. 50 | 0.93 |
| Militär- und Polizeitransporte III. " . | 70,807 | 2.90 | 157,184 | 5.13 | 61,465. 08 | 2.45 | 183,039. 66 | 6.00 |
| Pilger II. " . | 282 | 0.02 | — | — | 521. 70 | 0.02 | — | — |
| " III. " . | 44,826 | 1.88 | 75,612 | 2.47 | 85,110. 15 | 3.40 | 121,644. 36 | 3.99 |
| Gesellschafts-, Schul- u. Lust- fahrten I. " . | 678 | 0.03 | 912 | 0.03 | 1,934. 71 | 0.08 | 2,815. 10 | 0.09 |
| " II. " . | 15,278 | 0.61 | 27,915 | 0.91 | 25,166. 03 | 1.01 | 43,827. 19 | 1.44 |
| " III. " . | 48,222 | 1.97 | 97,283 | 3.18 | 48,628. 45 | 1.94 | 75,679. 82 | 2.48 |
| Total | 2,446,009 | 100 | 3,063,782 | 100 | 2,506,705. 91 | 100 | 3,048,682. 51 | 100 |
| Recapitulation nach Klassen: | | | | | | | | |
| I. Klasse | 19,916 | 0.82 | 26,835 | 0.88 | 92,771. 38 | 3.70 | 116,344. 87 | 3.82 |
| II. " | 520,085 | 21.26 | 632,046 | 20.63 | 912,567. 89 | 36.41 | 1,077,521. 73 | 35.34 |
| III. " | 1,906,008 | 77.92 | 2,404,901 | 78.49 | 1,501,366. 64 | 59.89 | 1,854,815. 91 | 60.84 |
| Total | 2,446,009 | 100 | 3,063,782 | 100 | 2,506,705. 91 | 100 | 3,048,682. 51 | 100 |
| II. Gepäcktransport. | | | | | | | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | |
| Klasse I | 5,647 | 5.33 | 4,951 | 2.84 | | | | |
| " II | 23,949 | 22.60 | 46,257 | 26.56 | | | | |
| " III | 48,631 | 45.90 | 49,803 | 28.60 | 115,627. 34 | . | 177,572. 62 | . |
| " IV | 27,728 | 26.17 | 73,128 | 42.00 | | | | |
| Total | 105,955 | 100 | 174,139 | 100 | 115,627. 34 | . | 177,572. 62 | . |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | |
| Eilgut | 402,960 | 3.03 | 636,479 | 3.59 | 294,056. 04 | 7.12 | 480,883. 97 | 8.67 |
| Normalklasse I | 1,090,558 | 8.22 | 1,373,879 | 7.74 | 507,133. 40 | 12.27 | 597,602. 62 | 10.78 |
| " II | 2,737,268 | 20.83 | 3,233,230 | 18.22 | | | | |
| Wagenladungsklasse A | | | 693,694 | 3.91 | 1,005,740. 91 | 24.84 | 1,163,613. 55 | 20.98 |
| " B | 3,260,242 | 24.57 | 1,413,550 | 7.97 | 1,155,426. 18 | 27.97 | 288,421. 78 | 5.20 |
| " C | | | 3,102,155 | 17.48 | | | 494,489. 73 | 8.92 |
| " D | 1,332,173 | 10.04 | 1,600,139 | 9.02 | 251,394. 27 | 6.08 | 963,177. 98 | 17.37 |
| " E | 4,446,178 | 33.51 | 5,689,775 | 32.07 | 628,490. 18 | 15.21 | 300,517. 89 | 5.42 |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Ab- führgebühren, Nachnahmeverprovision &c.) | . | . | . | . | 289,523. 57 | 7.01 | 907,010. 29 | 16.36 |
| Total | 13,269,379 | 100 | 17,742,901 | 100 | 4,131,764. 55 | 100 | 5,544,874. 45 | 100 |
| V. Mittelbare Betriebseinnahmen | | | | | | | | |
| Gesammt-Total | . | . | . | . | 602,003. 70 | . | 887,330. 43 | . |
| | . | . | . | . | 7,514,630. 82 | . | 9,812,945. 35 | . |

3. Durchschnittsergebnisse.

| (Bahnlänge: Im Durchschnitt 203 Kilometer.) | | | 1870 | 1871 |
|---|---|---|-------------|-------------|
| Personentransport. | | | | |
| Einnahmebetrag per Kilometer | . | . | Franken | 12,988.11 |
| " " Reisenden | . | . | " | 1.02 |
| " " " und Kilometer | . | . | Centimes | 4.72 |
| Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse | . | . | Kilometer | 49.21 |
| " " " II. " | . | . | " | 29.19 |
| " " " III. " | . | . | " | 19.88 |
| " " " im Durchschnitt aller Klassen | . | . | " | 21.71 |
| Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen in I. Klasse | . | . | Reisende | 5,078 |
| " " " " " II. " | . | . | " | 78,665 |
| " " " " " III. " | . | . | " | 191,420 |
| " " " " im Total | . | . | " | 275,163 |
| Auf jeden Kilometer kommen | . | . | " | 12,674 |
| " " Personenwagenachsen-Kilometer kommen | . | . | " | 4.68 |
| Gepäcktransport. | | | | |
| Einnahmebetrag per Kilometer | . | . | Franken | 821.40 |
| " " Bentner | . | . | " | 0.95 |
| " " Bentner-Kilometer | . | . | Centimes | 2.40 |
| " " Tonnen-Kilometer | . | . | " | 48.00 |
| " " Reisenden | . | . | " | 6.48 |
| Jeder Bentner hat befahren | . | . | Kilometer | 39.54 |
| Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen | . | . | Bentner | 34,180 |
| Auf jeden Kilometer kommen | . | . | " | 865 |
| " " Reisenden | " | . | Pfund | 6.82 |
| Tiehtransport. | | | | |
| Einnahmebetrag per Kilometer | . | . | Franken | 599.10 |
| " " Stück | . | . | " | 1.09 |
| Gütertransport. | | | | |
| Einnahmebetrag per Kilometer | . | . | Franken | 21,408.11 |
| " " Bentner | . | . | Centimes | 31.14 |
| " " Bentner-Kilometer | . | . | " | 0.54 |
| " " Tonnen-Kilometer | . | . | " | 10.80 |
| Jeder Bentner hat befahren | . | . | Kilometer | 57.59 |
| Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen | . | . | Bentner | 3,959,560 |
| " jeden Kilometer kommen | . | . | " | 68,753 |
| " " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen | . | . | " | 27.49 |
| Mittelbare Betriebseinnahmen. | | | | |
| Betrag per Kilometer | . | . | Franken | 3,119.19 |
| Total-Einnahme per Kilometer | . | . | " | 38,935.91 |
| | | | | 48,339.63 |

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

| | Personen | Gepäck | Bieh | Güter | | | Total-Einnahme | Gegenüber 1870 | | Rangordnung der Stationen | |
|-----------------|----------|---------|--------|-----------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------|-------------------------------------|-------|
| | | | | Verinand | Empfang | Total | | Personen | Güter | nach Personen-zahl Güter-gewicht | |
| Nördlingen | Anzahl | Bentner | Stück | Bentner | Bentner | Bentner | Fr. | Ets. | Anzahl | Bentner | |
| Nördlingen | 50,759 | 1,669 | 1,347 | 310,281 | 387,148 | 697,429 | 198,812 | 26 | + 11,712 | + 122,116 | 11 5 |
| Horn | 10,457 | 182 | 84 | 112,882 | 26,847 | 139,729 | 19,511 | 36 | + 1,069 | + 48,172 | 38 14 |
| Arbon | 32,466 | 634 | 26 | 12,122 | 64,104 | 76,226 | 31,605 | 55 | + 7,072 | + 6,608 | 19 20 |
| Egnach | 8,102 | 109 | 81 | 9,920 | 19,383 | 29,303 | 9,280 | 02 | + 2,707 | + 2,949 | 42 37 |
| Romanshorn | 87,999 | 5,379 | 33,096 | 2,961,585 | 738,214 | 3,699,799 | 1,941,331 | 11 | + 17,874 | + 379,178 | 4 2 |
| * Uttweil | 6,223 | 90 | 59 | 2,103 | 2,757 | 4,860 | 3,863 | 16 | — | — | 5 7** |
| * Rießweil | 5,479 | 43 | 57 | 7,294 | 5,687 | 12,981 | 5,338 | 41 | — | — | 7 4** |
| * Güttingen | 7,535 | 56 | 44 | 6,240 | 16,942 | 23,182 | 7,329 | 03 | — | — | 4 3** |
| * Altnau | 5,779 | 67 | 212 | 5,499 | 5,765 | 11,264 | 6,133 | 31 | — | — | 6 5** |
| * Münsterlingen | 10,019 | 73 | 131 | 3,877 | 7,188 | 11,065 | 7,476 | 72 | — | — | 3 6** |
| * Kreuzlingen | 12,604 | 390 | 95 | 10,778 | 15,189 | 25,967 | 20,923 | 86 | — | — | 2 2** |
| * Konstanz | 32,080 | 1,328 | 1,031 | 70,959 | 76,885 | 147,844 | 64,761 | 62 | — | — | 1 1** |
| Amrisweil | 36,411 | 966 | 6,196 | 69,525 | 117,446 | 186,971 | 76,900 | 19 | + 4,874 | - 39,168 | 17 12 |
| Erlen | 16,062 | 236 | 802 | 34,310 | 28,934 | 63,244 | 28,784 | 39 | + 1,613 | + 16,040 | 29 26 |
| Sulgen | 19,200 | 442 | 851 | 25,136 | 50,787 | 75,923 | 38,712 | 02 | + 4,513 | + 12,038 | 27 21 |
| Bürglen | 13,817 | 130 | 621 | 40,116 | 62,728 | 102,844 | 36,949 | 35 | + 1,229 | - 44,423 | 33 17 |
| Weinfelden | 36,665 | 879 | 3,654 | 49,833 | 76,650 | 126,483 | 71,413 | 60 | + 6,837 | + 15,996 | 16 15 |
| Märtstetten | 17,470 | 301 | 1,516 | 35,920 | 38,916 | 74,836 | 39,975 | 36 | + 1,155 | - 17,931 | 28 22 |
| Mülheim | 21,664 | 432 | 860 | 39,173 | 27,417 | 66,590 | 30,723 | 65 | + 2,038 | + 1,367 | 24 24 |
| Gelben | 13,547 | 125 | 612 | 35,035 | 22,277 | 57,312 | 17,858 | 64 | + 1,526 | - 13,026 | 36 29 |
| Frauenfeld | 87,078 | 2,608 | 3,179 | 110,725 | 246,371 | 357,096 | 190,353 | 61 | + 13,609 | + 51,794 | 5 8 |
| Dißlikon | 13,667 | 196 | 279 | 9,787 | 26,635 | 36,422 | 15,038 | 42 | + 401 | + 4,883 | 34 34 |
| Wiesendangen | 13,553 | 143 | 178 | 6,129 | 16,086 | 22,215 | 9,656 | 68 | + 2,094 | + 5,315 | 35 38 |
| Winterthur | 218,907 | 8,364 | 19,392 | 410,833 | 1,293,378 | 1,704,211 | 899,660 | 22 | + 32,800 | + 412,743 | 2 3 |
| Hettlingen | 6,743 | 77 | 204 | 2,296 | 1,594 | 3,890 | 4,210 | 08 | + 1,571 | + 789 | 43 43 |
| Henggart | 8,299 | 142 | 237 | 1,538 | 4,725 | 6,263 | 7,524 | 79 | + 1,028 | + 1,558 | 41 42 |
| Urdorf | 26,882 | 872 | 3,770 | 28,461 | 31,407 | 59,868 | 42,737 | 47 | + 3,361 | + 2,876 | 20 28 |
| Marthalen | 14,414 | 335 | 408 | 30,357 | 32,626 | 62,983 | 22,893 | 12 | + 2,602 | + 8,722 | 32 27 |
| Übertrag | 833,881 | 26,268 | 79,022 | 4,442,714 | 3,444,086 | — | 3,849,758 | — | | | |

* Von 1. Juli bis 31. Dezember 1871.

** Rangordnung der Stationen der Konstanzer Linie unter sich.

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Total- Einnahme | Gegenüber 1870 | | Rangordnung der Stationen | | |
|--|------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|------------|--------------------|----------------|----------|--------------------------------|---------------------------|--|
| | | | | Versandt | Empfang | Total | | Personen | Güter | nach Per- sonen- zahl | nach Güter- gewicht | |
| | | | | | | | | | | | | |
| Nebentrag | 833,881 | 26,268 | 79,022 | 4,442,714 | 3,444,086 | — | 3,849,758 | — | — | — | — | |
| Dachsen | 19,787 | 777 | 119 | 2,329 | 3,980 | 6,309 | 22,724 | 23 | + 4,863 | - 3,744 | 26 41 | |
| Schaffhausen | 77,258 | 6,464 | 15,675 | 640,289 | 382,588 | 1,022,877 | 516,381 | 46 | + 17,279 | + 246,994 | 8 4 | |
| Kemptthal | 20,468 | 285 | 241 | 27,556 | 69,362 | 96,918 | 16,336 | 04 | + 3,478 | + 34,440 | 25 18 | |
| Effretikon | 38,370 | 283 | 6,986 | 24,107 | 18,116 | 42,223 | 23,347 | 46 | + 6,676 | + 4,502 | 15 32 | |
| Dietlikon | 25,805 | 497 | 384 | 9,142 | 10,482 | 19,624 | 14,344 | 99 | + 2,612 | - 1,114 | 21 39 | |
| Wallisellen | 32,867 | 281 | 473 | 22,228 | 33,732 | 55,960 | 31,517 | 90 | + 6,856 | + 23,056 | 18 30 | |
| Derlikon | 58,507 | 392 | 287 | 41,091 | 29,714 | 70,805 | 32,734 | 23 | + 16,766 | + 15,423 | 10 23 | |
| Zürich | 796,379 | 46,498 | 7,671 | 1,585,389 | 4,174,233 | 5,759,622 | 2,905,176 | 60 | +143,369 | + 1,297,875 | 1 1 | |
| Altstetten | 41,298 | 248 | 150 | 7,841 | 37,528 | 45,369 | 46,118 | 09 | + 6,910 | + 22,490 | 13 31 | |
| Schlieren | 25,447 | 662 | 115 | 19,850 | 22,024 | 41,874 | 17,601 | 77 | - 2,322 | + 4,739 | 22 33 | |
| Dietikon | 39,498 | 1,188 | 379 | 43,235 | 70,993 | 114,228 | 47,517 | 40 | + 4,242 | + 6,599 | 14 16 | |
| Killwangen | 14,441 | 402 | 112 | 8,829 | 2,559 | 11,388 | 10,919 | 45 | + 2,027 | + 6,540 | 31 40 | |
| Baden | 131,043 | 7,149 | 1,201 | 121,500 | 192,637 | 314,137 | 200,565 | 22 | + 24,746 | + 50,438 | 3 9 | |
| Turgi | 41,337 | 712 | 3,225 | 68,544 | 84,159 | 152,703 | 61,809 | 40 | + 4,728 | + 66,242 | 12 13 | |
| Siggenthal | 11,665 | 226 | 153 | 67,699 | 23,654 | 91,353 | 20,256 | 86 | + 834 | + 44,446 | 37 19 | |
| Döttingen | 15,511 | 310 | 672 | 18,973 | 16,967 | 35,940 | 20,407 | 80 | + 1,719 | + 4,251 | 30 35 | |
| Koblenz | 9,596 | 241 | 407 | 155,583 | 62,496 | 218,079 | 72,234 | — | + 2,720 | + 62,403 | 40 11 | |
| Brugg | 77,413 | 1,916 | 7,640 | 124,683 | 173,560 | 298,243 | 107,577 | 30 | + 10,749 | + 32,688 | 7 10 | |
| Schinznach | 21,976 | 1,074 | 69 | 17,376 | 13,863 | 31,239 | 24,020 | 58 | + 4,994 | - 13,137 | 23 36 | |
| Wildegg | 59,274 | 1,822 | 1,472 | 142,352 | 221,420 | 363,772 | 108,707 | 75 | + 9,317 | + 85,933 | 9 7 | |
| Rupperswil | 9,701 | 99 | 25 | 19,426 | 44,901 | 64,327 | 15,681 | 25 | + 1,639 | + 16,667 | 39 25 | |
| Aarau | 82,334 | 2,959 | 990 | 112,189 | 373,054 | 485,243 | 759,877 | 14 | + 12,489 | + 174,894 | 6 6 | |
| Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen | 579,926 | 59,380 | 46,671 | 10,019,976 | 8,236,793 | 18,256,769 | — | — | +129,678 | + 5,548,660 | — | |
| Mittelbare Betriebs- Einnahmen | . | . | . | . | . | . | 887,330 | 43 | | | | |
| Total | 3,063,782 | 160,133 | 174,139 | 17,742,901 | 17,742,901 | — | 9,812,945 | 35 | | | | |

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

| | Von der Nordostbahn | | Nach der Nordostbahn | | Total | | Gegenüber 1870 | |
|--|---------------------------------|------------|----------------------------------|-----------|-----------|------------|----------------|-------------|
| | Personen | Güter | Personen | Güter | Personen | Güter | Personen | Güter |
| I. Direkter Verkehr der Nordostbahn. | | | | | | | | |
| Zürich-Zug-Luzern | 104,566 | 387,770 | 99,860 | 291,665 | 204,426 | 679,435 | + 43,828 | + 3,415 |
| Bülach-Regensberg | 63,165 | 65,034 | 61,407 | 47,015 | 124,572 | 112,049 | + 19,467 | - 4,720 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 178,535 | 1,137,257 | 184,217 | 775,969 | 362,752 | 1,913,226 | + 51,553 | + 172,488 |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 120,462 | 2,253,662 | 127,190 | 2,379,994 | 247,652 | 4,633,656 | + 83,331 | + 847,661 |
| Gr. bad. Bahn " " " " . | 32,711 | 242,544 | 32,498 | 2,184,593 | 65,209 | 2,427,137 | + 5,788 | + 1,247,660 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 8,123 | 44,031 | 7,298 | 108,687 | 15,421 | *152,718 | + 4,370 | + 54,302 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 4,755 | 123,765 | 3,793 | 249,323 | 8,548 | *373,088 | + 1,295 | + 123,458 |
| Total | 512,317 | 4,254,063 | 516,263 | 6,037,246 | 1,028,580 | 10,291,309 | | |
| * Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen. | | | | | | | | |
| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | | | | | | | | |
| | Von Zürich-Zug= | | Nach Zürich-Zug= | | | | | |
| | | Luzern | | Luzern | | | | |
| Bülach-Regensberg | 223 | 716 | 170 | 3,834 | 393 | 4,550 | - 3,349 | - 634 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 3,135 | 57,105 | 3,834 | 36,614 | 6,969 | 98,719 | + 2,295 | + 10,457 |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 1,109 | 6,888 | 1,168 | 6,411 | 2,277 | 13,299 | + 2,114 | - 909 |
| Gr. bad. Bahn " " " " . | 570 | 44,222 | 504 | 127,656 | 1,074 | 171,878 | + 239 | + 90,680 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 210 | 1,434 | 94 | 4,932 | 304 | 6,366 | - 105 | - 613 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 601 | 33,428 | 361 | 19,758 | 962 | 53,186 | + 354 | + 20,207 |
| | Von Bülach-Regensberg | | Nach Bülach-Regensberg | | | | | |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 1,010 | 23,592 | 1,112 | 8,784 | 2,122 | 32,376 | + 320 | - 4,796 |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 1,509 | 8,452 | 3 | 21,410 | 1,512 | 29,862 | + 1,433 | + 4,403 |
| Gr. bad. Bahn | — | 593 | — | 8,435 | — | 9,028 | — | + 5,105 |
| R. bayer. Bahn | — | 3,473 | — | 420 | — | 3,893 | — | + 1,555 |
| | Von den Verein. Schweizerbahnen | | Nach den Verein. Schweizerbahnen | | | | | |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 1,620 | 13,838 | 1,354 | 16,068 | 2,974 | 29,906 | + 596 | + 19,598 |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 21,175 | 250,781 | 17,945 | 892,130 | 39,120 | 1,142,911 | + 18,945 | + 48,349 |
| Gr. bad. Bahn " " " " . | 496 | 24,432 | 693 | 689,296 | 1,189 | 713,728 | + 167 | + 344,423 |
| R. bayer. Bahn " " " " . | — | 14,823 | — | 8,699 | — | 23,522 | — | + 9,750 |
| | Von der R. württ. Bahn | | Nach der R. württ. Bahn | | | | | |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 145 | 34,627 | 200 | 50,165 | 345 | 84,792 | - 66 | + 16,843 |
| | Von der R. bayer. Bahn | | Nach der R. bayer. Bahn | | | | | |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 1,665 | 360,987 | 1,504 | 191,570 | 3,169 | 552,557 | + 926 | + 230,884 |
| | Von der Gr. bad. Bahn | | Nach der Gr. bad. Bahn | | | | | |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 653 | *1,017,157 | 600 | — | 1,253 | 1,017,157 | + 511 | + 756,896 |
| Total | 34,121 | 1,896,548 | 29,542 | 2,086,182 | 63,663 | 3,982,730 | | |
| Gesammt-Total | 546,438 | 6,150,611 | 545,805 | 8,123,428 | 1,092,243 | 14,274,039 | | |

* inbegriffen 806,417 Zentner, welche der Verkehrs-
störungen und Güteraufstauungen wegen aus dem
badischen Bahnhof Basel via Waldshut nach dem
Zentralbahn-Bahnhof Basel befördert wurden.

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

| | 1870 | 1871 | Gegenüber 1870 | |
|---|-----------|-----------|----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| Steinkohlen und Coaks | 2,416,963 | 3,140,924 | 723,961 | — |
| Getreide aller Art | 2,078,587 | 2,350,952 | 272,365 | — |
| Steine aller Art | 641,953 | 903,802 | 261,849 | — |
| Eisen und Eisenwaaren aller Art | 514,899 | 708,710 | 193,811 | — |
| Baumwolle, roh | 429,267 | 598,457 | 169,190 | — |
| Mehl und Mühlenfabrikate | 326,461 | 456,956 | 130,495 | — |
| Wein und Most | 318,287 | 441,131 | 122,844 | — |
| Zucker | 120,361 | 418,163 | 297,802 | — |
| Salz | 400,484 | 394,650 | — | 5,834 |
| Baumwollwaaren aller Art | 295,036 | 384,350 | 89,314 | — |
| Brennholz | 318,292 | 365,177 | 46,885 | — |
| Obst, frisches und gedörrtes | 334,569 | 326,811 | — | 7,758 |
| Garne aller Art | 269,949 | 311,399 | 41,450 | — |
| Farbwaaren und Droguerien | 217,483 | 297,397 | 79,914 | — |
| Maschinen und Maschinenteile | 249,963 | 292,668 | 42,705 | — |
| Eisen, roh (Masseln) | 153,586 | 237,398 | 83,812 | — |
| Absfälle aller Art | 175,253 | 226,105 | 50,852 | — |
| Gebinde, leer, Kisten, Säcke, Körbe &c. | 162,823 | 208,206 | 45,383 | — |
| Käse | 133,780 | 205,012 | 71,232 | — |
| Öl aller Art | 145,748 | 198,910 | 53,162 | — |
| Sägewaaren aller Art | 191,440 | 193,991 | 2,551 | — |
| Bier | 96,890 | 185,039 | 88,149 | — |
| Nußholz | 91,374 | 183,404 | 92,030 | — |
| Bauholz | 118,621 | 183,091 | 64,470 | — |
| Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine | 182,437 | 168,383 | — | 14,054 |
| Kolonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten | 110,351 | 150,532 | 40,181 | — |
| Fett und Fettwaaren | 125,037 | 147,878 | 22,841 | — |
| Kartoffeln | 118,142 | 145,255 | 27,113 | — |
| Petroleum | 96,504 | 134,018 | 37,514 | — |
| Gips, gemahlen und Gipssteine | 103,159 | 124,990 | 21,831 | — |
| Erden aller Art | 58,651 | 124,491 | 65,840 | — |
| Seide und Seidenwaaren | 104,585 | 120,830 | 16,245 | — |
| Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände | 96,442 | 118,942 | 22,500 | — |
| Tabak | 55,101 | 110,959 | 55,858 | — |
| Kaffe | 74,154 | 105,224 | 31,070 | — |
| Hausrath | 73,314 | 104,329 | 31,015 | — |
| Bücher und Papier | 76,364 | 102,062 | 25,698 | — |
| Hülsenfrüchte | 50,797 | 89,561 | 38,764 | — |
| Spiritus | 64,226 | 88,733 | 24,507 | — |

| | | 1870 | 1871 | Gegenüber 1870 | |
|---|---|--------|--------|----------------|---------|
| | | | | mehr | weniger |
| Wolle und Wollwaaren | . | 55,842 | 78,748 | 22,906 | — |
| Felle und Häute | . | 46,541 | 70,134 | 23,593 | — |
| Farbholz und Farbwurzeln | . | 42,011 | 64,383 | 22,372 | — |
| Glas und Glaswaaren | . | 54,778 | 61,836 | 7,058 | — |
| Dünger und Düngmittel | . | 49,242 | 61,250 | 11,686 | — |
| Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen | . | 31,100 | 58,748 | 27,648 | — |
| Leder und Lederwaaren | . | 49,242 | 56,787 | 7,545 | — |
| Sämterien aller Art | . | 43,243 | 55,860 | 12,617 | — |
| Schiefer (Dachschiefer) | . | 34,383 | 51,858 | 17,475 | — |
| Holzkohlen | . | 31,021 | 46,930 | 15,909 | — |
| Milch | . | 23,003 | 46,428 | 23,425 | — |
| Gerberlohe | . | 36,935 | 39,519 | 2,584 | — |
| Krapp | . | 24,459 | 37,719 | 13,260 | — |
| Torf | . | 36,625 | 36,489 | — | 136 |
| Fleisch und Fleischwaaren | . | 39,036 | 28,663 | — | 10,373 |
| Heu und Stroh | . | — | 28,330 | 28,330 | — |
| Gier | . | 10,809 | 10,024 | — | 785 |

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. | |
| 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 | 13,738 | 746 | 571 | 21,016 | 4,445 | 40,516 |
| 1870 | 193 | 275,163 | 34,180 | 3,959,560 | 12,988 | 822 | 599 | 21,408 | 3,119 | 38,936 |
| 1871 | 203 | 343,017 | 29,581 | 5,231,331 | 15,018 | 761 | 875 | 27,315 | 4,371 | 48,340 |

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung, sowie die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt — außer dem eigentlichen Nordostbahnenze, dessen Länge nunmehr mit der am 1. Juli 1871 erfolgten Eröffnung der neuen, 20 Kilometer langen Linie Romanshorn-Konstanz auf 213 Kilometer angewachsen ist, — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit einer Länge von 66 Kilometern und die Bülach-Regensberger-Bahn mit einer Länge von 20 Kilometern. Die Gesamtlänge der am Jahresende durch die Nordostbahn betriebenen Bahnstrecken betrug somit 299 Kilometer, die durchschnittlich das ganze Jahr hindurch betriebene Bahnlänge dagegen nur 289 Kilometer gegen 279 im Vorjahr.

1. Ausgaben.

| 1870 | | | 1871 | | |
|----------------------------|------|-----------|---|-----------|-------------|
| Bahnlänge 279 Kilometer | | | Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 289 Kilometer | | |
| Fr. | Gts. | Prozente. | Fr. | Gts. | Prozente. |
| 173,253 | 99 | 4.11 | I. Zentralverwaltung | 186,981 | 95 3.86 |
| 899,742 | 49 | 21.35 | II. Unterhaltungskosten | 979,148 | 72 20.20 |
| 1,026,109 | 92 | 24.35 | III. Expeditionsdienst | 1,218,531 | 15 25.13 |
| 2,051,687 | 63 | 48.69 | IV. Transportdienst | 2,378,154 | 88 49.06 |
| 19,056 | 45 | 0.45 | V. Telegraphie | 19,614 | 04 0.40 |
| 44,114 | 64 | 1.05 | VI. Verschiedenes | 65,295 | 50 1.35 |
| 4,213,965 | 12 | 100 | Totalausgaben | 4,847,726 | 24 100 |
| | | | abzüglich: | | |
| 120,145 | 15 | | Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals Fr. 161,125. 27 | | |
| | | | Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung u. d. techn. Leitung " 10,000. — | | |
| | | | Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bözbergbahn " 2,474. 45 | 173,599 | 72 |
| 4,093,819 | 97 | | Verbleiben als Betriebsausgaben . . . | 4,674,126 | 52 |

Zindem wir hinsichtlich der von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten Posten im Allgemeinen auf die in früheren Berichten gegebenen Aufschlüsse verweisen zu können glauben, haben wir einzig mit Bezug auf „die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bözbergbahn“ zu bemerken, daß wir, da, wie wir im vorjährigen Geschäftsbericht über die Bözbergunternehmung mitgetheilt, ein allfälliger Überschuss der Kosten der Bauverwaltung über 4½ % der Gesamtbaukosten, gemäß den getroffenen Vereinbarungen, zu alleinigen Kosten der Nordostbahn fiele, beschlossen haben, bis auf Weiteres je nur die Hälfte des nach der Jahresbaurechnung unserer Verwaltung zukommenden Entschädigungsbetreffnisses in der Betriebsrechnung zu verrechnen und den Rest dagegen bis gegen das Ende der Bauperiode als specielle Reserve

auf einen besondern Konto überzutragen. Die Vermehrung der auf den Baukonto fallenden Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personales um Fr. 51,399. 82 gegenüber dem Vorjahr erklärt sich aus den ebenfalls bedeutend gesteigerten Bauausgaben.

Bei Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesamten Eisenbahnbetrieb für die Jahre 1870 und 1871 ergibt sich zu Lasten des Letzteren eine Mehrausgabe von Fr. 580,306. 55 oder von Fr. 1,485. 92 per Bahnkilometer. Zu diesem Ergebnisse haben — außer der Inbetriebsetzung der Linie Romanshorn-Konstanz — noch verschiedene andere Ursachen mitgewirkt, die größtentheils eine Folge des ganz außerordentlich starken Güterverkehrs waren und in den nachstehenden Bemerkungen zu den einzelnen Hauptausgabeposten näher besprochen werden sollen.

I. „Zentralverwaltung.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 13,727. 96 eingetreten, welche hauptsächlich durch Vermehrung des Beamtenpersonales und die damit verbundenen Bureaueinrichtungen, sowie durch einzelne Gehaltsaufbesserungen herbeigeführt worden ist.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Der ganze Titel erzeugt gegenüber dem Vorjahr eine Mehrausgabe von Fr. 79,406. 23, ungerechnet den zu Lasten der betreffenden Reservesonds fallenden Mehraufwand für die Erneuerung des Oberbaues. Von dieser Erhöhung fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonales ein Betrag von Fr. 24,989. 29, der durch die Eröffnung der Strecke Romanshorn-Konstanz, sowie durch Anstellung von Hülfsweichen- und Bahnwärttern für den Stellvertreterdienst veranlaßt worden ist. Durch die letztere Maßnahme, welche übrigens keine sehr erhebliche Mehrausgabe mit sich bringt, wurde einerseits der Dienst des gesamten Bahnaufsichtspersonales erleichtert, anderseits die Möglichkeit geboten, den Früh- und Spätdienst noch etwabermaßen auszudehnen. Wegen dieser Vermehrung des Personales mußten auch für Bekleidung des Bahnaufsichtspersonales Fr. 7,892. 70 mehr verausgabt werden als im Jahre 1870. Für den Unterhalt des Bahnhörpers erwuchs eine Mehrausgabe von Fr. 9,581. 33; die Hauptausgaben in dieser Rubrik fallen auf Entwässerungsanlagen in Bahneinschnitten, namentlich auf der Linie Winterthur-Schaffhausen, und auf Ausbesserung und Ergänzung des Steinvorwurfs längs der Ufermauer bei Rorschach. Während auf dem Unterhalt der Kunstbauten Fr. 2,950. 13 erspart werden konnten, erforderte dagegen die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues eine Mehrauslage von Fr. 138,609. 52. Diese beträchtliche Mehrausgabe röhrt hauptsächlich von der in erheblicherer Ausdehnung als bisher erforderlich gewordenen Ersetzung der Schienen her, welche jeweilen in größeren zusammenhängenden Partheien durchgeführt wurde. Im Ganzen mußten im Jahr 1871 an Schienen 133,230 laufende Fuß und an Schwellen 35,399 Stück ausgewechselt werden, während die Auswechselung im Vorjahr 113,518 laufende Fuß Schienen und 30,968 Stück Schwellen betragen hat. Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der auf dem gesamten Bahnnetz (incl. Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) seit Beginn des Betriebes ausgewechselten Schienen 19.30 %, im Jahre 1870 dagegen 15.91 %, die Anzahl der ausgewechselten Schwellen 32.84 %, im Vorjahr 27.87 %. Auf den Stammlinien der Nordostbahn, d. h. mit Ausschluß der Bahlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betrug die Auswechselung der Schienen 23.02 % und diejenige der Schwellen 38.69 % gegenüber von 19.37 %, resp. 33.75 % im Vorjahr. An die im Berichtsjahre für die Oberbau-Erneuerungen erwachsenen, aus den betreffenden Reservesonds bestrittenen Kosten im Betrage von Fr. 555,831. 87 partizipiren der Reservesond der Nordostbahn mit Fr. 517,862. 09, der Reservesond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit Fr. 30,767. 84 und derjenige der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg mit Fr. 7,201. 94. Die Mehrausgabe von Fr. 5,388. 22 für Unterhaltung der Einfriedungen, Barrieren &c. ist hauptsächlich durch Umbau und Ersetzung einer Anzahl hölzerner Barrieren &c. durch solche in Eisenkonstruktion veranlaßt worden. Bei diesem Anlaß glauben wir auch mittheilen zu sollen, daß wir

die an den frequentirteren Straßenübergängen befindlichen sogenannten Drathzugbarrieren mit einer die Sicherheit erheblich vermehrenden Signalvorrichtung versehen lassen. Diese Umänderung ist indessen zur Zeit noch nicht gänzlich durchgeführt. — Die Mehrauslage von Fr. 4,629. 85 für Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe ist eine zufällige; größere Auslagen wurden namentlich durch Ersetzung der hölzernen Krahnen gestelle durch eiserne Gestelle in den Bahnhöfen Zürich und Turgi und auf der Station Koblenz, sowie durch Reparaturen der Dreh scheiben in Winterthur hervorgerufen. Die Unterhaltung der Gebäude erforderte einen Betrag von Fr. 7,166. 34 mehr als im Vorjahr. Die hauptsächlichsten Auslagen in dieser Rubrik fallen auf Brandassuranzsteuern, Umbau eines Theils der hölzernen Laderampe in eine steinerne längs der Nordseite des Güterschuppens in Romanshorn, Verbesserung der Luftheizungseinrichtung in Weinfelden, Reparatur an Hochbauten im Bahnhof Zürich und auf verschiedenen Stationen. Auf dem Unterhalt des Arbeitsgeschirres konnte im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr eine Ersparniß von Fr. 9,975. 47 aus zufälligen Ursachen erzielt werden, während die Räumung der Bahn von Schnee und Eis Fr. 3,821. 91 mehr erforderte als im Jahre 1870.

III. „Expeditionsdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 33,591. 73 auf, welche sich auf die einzelnen in Betracht fallenden Unterabtheilungen ziemlich gleichmäßig verteilt und eine Folge der durch die Ausdehnung des Bahnnetzes und die Zunahme des Verkehrs nothwendig gewordenen Vermehrung des Personals und der zu beheizenden und zu beleuchtenden Räumlichkeiten ist.

2. Personendienst. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 2,767. 55 erwachsen.

3. Güterdienst. Der ganze Titel erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 156,061. 95, von welcher Fr. 140,348. 47 allein auf die Besoldungen und Löhne fallen. Dieselbe röhrt zum Theil von einzelnen Gehaltsaufbesserungen und einer allgemeinen Erhöhung der Taglöhne der Güterarbeiter, zum Theil davon her, daß die massenhaften Güterzufrachten in Romanshorn in der ersten Hälfte des Berichtsjahres die Einstellung einer ausnahmsweise großen Zahl von Güterarbeitern erheischten. Auch auf andern Bahnhöfen, namentlich in Zürich und Winterthur, mußte das Personal dieser Dienstabtheilung erheblich vermehrt werden, um den Anforderungen des nahezu das ganze Jahr andauernden außerordentlich starken Güterandranges genügen zu können. Endlich erforderten die Druckarbeiten einen Mehraufwand von Fr. 8,023. 61; auch mußte für Ersatzleistungen ein Betrag von Fr. 4,562. 64 mehr als im Vorjahr ausgegeben werden.

IV. „Transportdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. An den Mehrausgaben dieses Titels von Fr. 20,443. 54 gegenüber dem Jahre 1870 partizipiren die Besoldungen der Angestellten der Materialverwaltung mit Fr. 1,554. 47, die Bureauosten sc. mit Fr. 2,181. 63 und die Kosten für Beleuchtung der Bahn und Bahnhöfe mit Fr. 16,744. 98. Letztere Mehrausgabe röhrt zum Theil von der Vermehrung der Stationen durch Gröfzung der Konstanzer Linie, theils von dem vermehrten Gasverbrauche im neuen Aufnahmestgebäude im Bahnhofe Zürich her. Auf der Versicherung der Materialvorräthe konnte dagegen eine kleine Ersparniß von Fr. 37. 54 erzielt werden.

2. Kosten des Fahrdienstes. Der ganze Titel weist gegenüber dem Vorjahr eine Mehrausgabe von Fr. 57,605. 52 auf, an welche sämtliche Unterabtheilungen desselben beigetragen haben mit Ausnahme des Kapitels für Unterhalt und Erneuerung der Wagen sc., auf welchem Fr. 40,404. 80 weniger ausgegeben wurden, als im Jahre 1870. In Betreff dieser Minderausgabe ist indessen zu bemerken, daß im Jahr 1870 auf dem fraglichen Kapitel mehrere außerordentliche Ausgaben, nämlich für die Auswechslung von Schalengufrädern und für den Ersatz ausrangirter Personenwagen, zur Verrechnung gekommen sind. Im Uebrigen verweisen wir auf die diesfalls im nachstehenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes“ ertheilten näheren Aufschlüsse. Die Mehrausgabe von Fr. 50,882. 74 für Besoldung des Zugspersonals und der Wagenwärter röhrt von einer in Folge der Zunahme der Zahl der Personen- und

Güterzüge nothwendig gewordenen Vermehrung des Personales her. Am Schluße des Berichtsjahres haben wir sodann mit Rücksicht auf den wesentlich vertheuerteren Lebensunterhalt eine nicht unbeträchtliche Besoldungserhöhung für das Zugspersonal beschlossen, welches von nun an neben dem fixen Gehalte noch ein Fahrgeld für die durchfahrene Strecke und außerdem in länger andauernden Krankheitsfällen, sowie bei Reserve Dienst, eine besondere Zulage bezieht. An diese Besoldungserhöhung reihte sich eine allgemeine Revision der Gehalte unserer sämtlichen Angestellten im Sinne der Erhöhung der Besoldungen an, welche indessen ihre Wirkungen auf die Ausgabenrechnung erst im laufenden Jahre ausüben wird. — Einen Mehraufwand von Fr. 4,968. — erforderte die Bekleidung des Zug- und Wagenwärterpersonals; in Folge einer Vermehrung der Züge und einer größern Leistung der Wagen mußten für Öl und Schmiererei für die Wagen überhaupt Fr. 1,020. 76 und für Beleuchtung und Heizung der Personenwagen Fr. 5,239. 38 mehr verausgabt werden als im Jahre 1870. Neben die Mehrausgabe von Fr. 35,743. 48 für die Benutzung fremder Wagen auf der Nordostbahn werden in dem folgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes“ nähere Mittheilungen gemacht werden.

3. Zugkraftskosten. Auf den Ausgaben dieses Titels ist gegenüber dem Vorjahr ebenfalls eine erhebliche Vermehrung, nämlich im Betrage von Fr. 248,418. 19 eingetreten. Die Erhöhung der Besoldungen um Fr. 47,042. 41 röhrt theils von einzelnen Gehaltsaufbesserungen, theils von einer Vermehrung des Personales dieser Dienstabtheilung, theils endlich von Mehrausgaben für Stundengelder und Ersparnißprämien in Folge der größern Leistungen her. Aus dem nämlichen Grunde und auch wegen theilweise unbefriedigender Qualität der im Berichtsjahre verwendeten französischen Kohlen, zu deren Anschaffung die Bahnverwaltung durch den deutsch-französischen Krieg genöthigt worden war, hat sich die Ausgabe für Brennmaterial um Fr. 120,491. 06 vermehrt. Damit steht im fernern Zusammenhange ein Mehraufwand von Fr. 9,841. 25 für Schmiermaterial und von Fr. 3,536. 49 für Puzmaterial. Eine bedeutende Mehrausgabe (Fr. 69,417. 21) erforderte der Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven. Die Erklärung dieser Erhöhung findet sich in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes“ (Reparaturkosten der Lokomotiven).

V. „Bahntelegraphie.“ Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 557. 59, in Folge von Gehaltserhöhungen. Im Laufe des Berichtsjahres wurden 5 neue Bahntelegraphenbureaux errichtet, nämlich in Konstanz, Kreuzlingen, Münsterlingen, Güttingen und Uttweil. In Aarau wurde an der Stelle der bisherigen zwei Einzelapparate ein Translationsapparat aufgestellt. Am Schluße des Jahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen 51 (im Vorjahr 46) mit 65 Morseapparaten (im Jahr 1870: 61), welche von 102 telegraphendienstfudigen Angestellten bedient wurden. Dieselben beförderten neben den Zugsanzeigen 77,279 Bahndienstdespachen gegen 67,696 im Vorjahr.

Auf den Stationen Münsterlingen und Uttweil wurden zwei öffentliche Privattelegraphenbureaur erstellt, dagegen mit dem Bezug des neuen Aufnahmgebäudes in Zürich das bisanhin daselbst bestandene Aufgabebureau aufgehoben und ein eidgenössisches Filialpost- und Telegraphenbureau errichtet. Am 31. Dezember endlich wurde das öffentliche Privattelegraphenbureau auf der Station Wildegg aufgehoben. Es waren somit am 1. Januar 1872 noch 21 Bahntelegraphenstationen dem Privatverkehre geöffnet. Die Zahl der beförderten Privatdespachen betrug 32,285 gegen 28,664 im Vorjahr.

VI. „Verschiedenes.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 21,180. 86 gemacht worden. Dieselbe röhrt von einem erstmaligen Beitrag von Fr. 20,000 an die Unterstützungs kasse für die Angestellten her, welchen wir dieser Kasse mit Zustimmung des Verwaltungsrathes alljährlich zu verabreichen beschlossen haben. Im Weitern kamen auf diesem Titel zur Verrechnung die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr von Fr. 18,500, ferner Gratifikationen an Angestellte für außerordentliche Dienstleistungen während des Transportes der internirten französischen Armee und Unterstützungen an Hinterlassene von verunglückten Arbeitern &c.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials finden sich, wie früher, dem Berichte wieder in tabellarischer Form als Beilagen angegeschlossen. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen folgt in einer besondern Zusammenstellung. Wir können daher unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken.

Auch dieses Jahr ist es uns leider nicht möglich, die Wagenstatistik für das Berichtsjahr vollständig zu veröffentlichen, da uns wieder eine Reihe von Ausweisen über die Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen trotz vielfacher Reklamationen nicht geliefert worden sind. Namentlich fehlen uns noch die Angaben über den Lauf unserer Wagen auf der badischen Staatsbahn und den weiterliegenden Bahnen, sowie auf den französischen Linien. Die Statistik pro 1870 ist dagegen nunmehr vollständig.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die Zahl der Lokomotiven ist, da die im vorjährigen Berichte erwähnten 5 zweiachigen Personenzugsmaschinen im Berichtsjahre nicht geliefert und auch die 2 ältern von der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft herrenhrenden Lokomotiven noch nicht ausrangirt worden sind, unverändert geblieben. Dieselbe beträgt 62 Stück oder 1 Lokomotive auf 4.82 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 4.5 Kilometer im Jahre 1870. Von diesen Lokomotiven werden 57 Stück im Fahrdienste, 2 Stück (die ehemaligen Rheinfallbahnmassen) zu Kiestransporten und andern leichtern Dienstleistungen, 2 Stück für den Rangirdienst im Bahnhof Zürich und 1 Stück für den Rangir- und Trajektdienst in Romanshorn verwendet.

Der außerordentlich starke Güterverkehr im Berichtsjahr hat die Nothwendigkeit dargethan, die Zahl unserer Güterzugsmaschinen angemessen zu vermehren, um den jeweiligen Ansforderungen des Verkehrs jederzeit ohne Ueberanstrengung der Maschinen Genüge leisten zu können. Ebenso machte sich der Mangel an leichteren Lokomotiven für den Rangirdienst sehr fühlbar, da durch Verwendung von Fahrdienstlokomotiven für diesen Zweck, wie dieses gegenwärtig geschehen muß, letztere zu rasch abgenützt werden. Wir haben daher gegen den Schluß des Berichtsjahres die Anschaffung von weiteren 6 Stück dreiachigen Güterzuglokomotiven samt Tendern und 4 Stück zweiachigen Rangirmaschinen ohne Tender beschlossen. Die Lieferung derselben ist von der Maschinenfabrik in Esslingen übernommen worden; ihre Ablieferung soll im Frühjahr 1873 stattfinden.

Leistungen. Im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste haben die für den Fahrdienst bestimmten 59 Lokomotiven (die ehemaligen Rheinfallbahnmassen werden ebenfalls zu diesen gezählt), die sämtlich während des ganzen Jahres im Dienste standen, zurückgelegt:

| | Kilometer | |
|--|-------------|-------------|
| | 1870 | 1871 |
| auf der eigentlichen Nordostbahn | 1,298,189 | 1,546,014 |
| = = Zürich-Zug-Luzernerbahn | 226,168 | 231,792 |
| = = Bülach-Regensbergerbahn | 64,993 | 71,583 |
| zusammen | 1,589,350 | 1,849,389 |

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

| | 1870 | 1871 |
|------------------------------|---------|---------|
| für das ganze Jahr | 5,685.8 | 6,399.2 |
| für jeden Tag | 15.561 | 17.532 |

Die serienweise nachgewiesenen Leistungen der Lokomotiven sind aus der beigefügten Tabelle ersichtlich.

Die im eigentlichen Fahr diente verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

| | Achsenkilometer | | | 1871 | |
|--|-----------------|-----------|------------|-----------|---------|
| | 1870 | im Ganzen | per Zug | im Ganzen | per Zug |
| von den Lokomotiven der Klasse A | 10,426,067 | 22.05 | 14,892,963 | 22.85 | |
| " " " " B | 10,516,572 | 21.11 | 9,592,874 | 21.00 | |
| " " " " C | 22,816,867 | 45.77 | 27,295,051 | 45.25 | |
| " " " " D | 1,723,500 | 14.41 | 2,087,550 | 15.16 | |
| zusammen | 45,483,006 | 28.62 | 53,868,438 | 29.18 | |

Die Ausscheidung der Achsenkilometer nach Maßgabe des Charakters der Bahnzüge ist in der bezüglichen Tabelle enthalten.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch für die im Fahr diente verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahr 36,235 Kubikfuß Tannenholz und 332,208 Bentner Steinkohlen (1870: 33,153 Kubikfuß Tannenholz und 271,404 Bentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Bentner reduziert, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesamte Verbrauch an Brennmaterial 335,831.5 Bentner, gegenüber 274,719.3 Bentnern im Jahr 1870.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

| | 1870 | 1871 |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| im Ganzen | Fr. 477,296. 81 | Fr. 581,717. 50 |
| für einen Bentner | 1. 73.7 | 1. 73.2 |

Der Kohlen-Verbrauch der einzelnen Lokomotiv-Serien ist sammt den entsprechenden Kosten in der betreffenden Tabelle (Beilage I) angegeben.

An Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdiens tes wurden verbraucht: Pf. 62,887 (im Vorjahr: Pf. 52,995). Die Ausgaben hiefür betragen: Fr. 36,757. 45 gegenüber Fr. 28,331. 13 im Vorjahr. Ein Pfund Schmire ist durchschnittlich auf 58.45 Cts., im Vorjahr auf 53.46 Cts. zu stehen gekommen.

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

Die Reparaturkosten der im Fahrdiens te gestandenen 59 Lokomotiven betragen — zuzüglich der Provisionszuschläge der Werkstätte — Fr. 425,742. 43 gegenüber Fr. 359,793. 37 im Vorjahr. Von jener Summe fallen Fr. 356,919. 11 auf die laufenden Reparaturen, und Fr. 68,823. 32 auf die Hauptreparaturen von 3 Lokomotiven. An Ersatzstücken, deren Kosten in den Reparaturen der Lokomotiven und Tender inbegriffen sind, wurden verwendet: 20 Lokomotivachsen mit einer Ausgabe von Fr. 5,287. 87, 66 Bandagen zu Triebrädern mit einer solchen von Fr. 15,287. 17, 29 Bandagen zu Lauf- und Tenderrädern mit einer solchen von Fr. 4,145. 89, 35 Tragsfedern für Lokomotiven mit einem Anschaffungspreise von Fr. 2,604. 28, 589 messingene Siederöhren mit einem solchen von Fr. 12,637. 43, 2,009 eiserne Siederöhren mit einem Kostenaufwande von Fr. 19,677. 50, 4,188 gusseiserne Roststäbe mit einem solchen von Fr. 8,675. 44 u. s. w. Zwei Lokomotiven sind mit neuen Kesseln versehen worden; die diesfälligen Kosten sind den Ausgaben für die Hauptreparaturen derselben zugezählt.

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

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich und Romanshorn verwendeten 3 Lokomotiven, für welchen Dienst übrigens aushilfsweise zeitweilig noch zwei Fahrtdienst-Lokomotiven benutzt wurden, haben folgende Leistungen und Unterhaltungskosten aufzuweisen:

| | 1870 | 1871 |
|--|----------------------|----------------|
| Zurückgelegte Weglänge | zirka Kilom. 171,202 | Kilm. 271,085 |
| Verbrauch an Brennmaterial | Fr. 12,887.2 | Fr. 22,203.8 |
| " " Schmire | Pf. 3,896 | Pf. 5,806 |
| Kosten des Brennstoffes | Fr. 22,389. 97 | Fr. 38,460. 34 |
| " der Schmire | " 1,980. 09 | " 3,395. 02 |
| " des Puzmaterials | " 230. 20 | " 564. 98 |
| " der Reparaturen (inklusive Provisionszuschläge der Werkstätte) | " 5,136. 58 | " 8,604. 73 |
| Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer | Cts. 17.95 | Cts. 18.82 |

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr sind 8 Personenwagen, von der ehemaligen Nordbahn herrührend, und zwar 3 Stück I. und II. Klasse und 5 Stück II. Klasse mit zusammen 24 Sitzplätzen I. und 156 solcher II. Klasse wegen vollständiger Ausnützung aus dem Betriebe zurückgezogen worden. Der Ersatz zu Lasten des Betriebskontos findet im nächsten Jahre statt. Die Gesamtzahl der Personenwagen betrug am Schlusse des Berichtsjahres 243 Stück mit 628 Achsen und 10,426 Sitzplätzen, gegenüber von 251 Stück mit 644 Achsen und 10,606 Sitzplätzen im Jahre 1870. Die im leßtjährigen Berichte erwähnten 15 Stück neuen Personenwagen sind noch nicht geliefert.

Der Bestand der Gepäckwagen ist im Berichtsjahre um 1 Stück, das bei dem bekannten Unfalle auf der westschweizerischen Station Colombier zertrümmert wurde, reduziert worden. Ebenso mußten 2 gedeckte Güterwagen in Folge starker Beschädigungen bei Anlaß eines auf der Station Wildegg stattgefundenen Zusammenstoßes demolirt werden. Der Ersatz dieser 3 Wagen zu Lasten des Betriebskonto's findet im Laufe dieses Jahres statt. Dagegen ist durch die inzwischen erfolgte Ablieferung der im letzten Geschäftsberichte erwähnten 80 Stück gedeckten und 40 Stück offenen Güterwagen eine Vermehrung der Güterwagen eingetreten und es beträgt demnach die Gesamtzahl der Gepäck- und Güterwagen am Jahresschluß **1,111** Stück mit 2,276 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 223,480 Zentnern. Die im vorjährigen Berichte erwähnten 4 Stück neuen Gepäckwagen gelangen erst im laufenden Jahre zur Ablieferung. Gegen den Schluß des Jahres haben wir eine weitere Vermehrung unseres Wagenparkes beschlossen und zwar durch Anschaffung von 150 gedeckten Güter- und Viehwagen, 100 offenen Güterwagen und 50 offenen Wagen für den Steintransport, letztere mit einer erhöhten Tragfähigkeit von 300 Ztr. per Wagen.

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

| | 1869 | 1870 | 1871 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Die Nordostbahnhwagen auf den Nordostbahnenlinien: | | | |
| Personenwagen | 11,893,837 | 11,654,603 | 13,820,041 |
| Güterwagen | 19,752,065 | 18,693,502 | 18,376,799 |
| Im Ganzen | 31,645,902 | 30,348,105 | 32,196,840 |
| Die Nordostbahnhwagen auf fremden Bahnen: | | | |
| Personenwagen | 1,852,329 | 1,874,320 | ? |
| Güterwagen | 14,392,117 | 14,746,493 | ? |
| Im Ganzen | 16,244,446 | 16,620,813 | ? |
| Gesamtleistung der Nordostbahnhwagen | 47,890,348 | 46,968,918 | ? |
| Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn: | | | |
| Personenwagen | 1,452,754 | 1,971,958 | 2,437,075 |
| Güterwagen | 9,582,398 | 11,819,953 | 17,882,772 |
| Eidgenössische Bahnpostwagen | 1,324,037 | 1,342,990 | 1,351,751 |
| Im Ganzen | 12,359,189 | 15,134,901 | 21,671,598 |
| Die Nordostbahnhwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn | 44,005,091 | 45,483,006 | 53,868,438 |

Aus den vorstehenden Zahlen ergibt sich, daß unsere eigenen Güterwagen trotz der vermehrten Anzahl im Berichtsjahr erheblich weniger Kilometer auf den Linien der Nordostbahn zurückgelegt haben, als im Vorjahr. Diese Minderleistung röhrt, wie wir schon im letzten Berichte kurz erwähnt haben, zum Theil auch davon her, daß einige schweizerische

Bahnverwaltungen unsere Wagen, die auf ihr Netz übergegangen waren, auch im Berichtsjahr während längerer Zeit auf konventionswidrige Weise für ihren internen Verkehr benützten. In Folge dessen trat in der Abfuhr der Güter ab unsrer Stationen und namentlich des Getreides ab Romanshorn eine solche Hemmung ein, daß wir sogar genöthigt wurden, die Annahme von WaarenSendungen nach den Stationen der Mittel- und Westschweiz zeitweise zu sistiren und da, wo sie angenommen wurden, die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Lieferfristen abzulehnen. Im Hinblick auf den uns hiedurch erwachsenen bedeutenden Schaden haben wir uns, da die betreffenden Bahnverwaltungen die von uns gestellte Ersatzforderung nicht glaubten anerkennen zu können, zu unserm Bedauern genöthigt gesehen, den gerichtlichen Weg zu betreten. Diese Angelegenheit ist indessen zur Zeit noch schwiegend. Auch unsere Wagendecken sind, ähnlich wie die Wagen selbst, im Frühjahr 1871 von den Stationen der westschweizerischen Bahnen und namentlich in Genf längere Zeit zurückbehalten und im dortigen Dienste verwendet worden, wodurch wir selbstverständlich in der Benützung unserer offenen Güterwagen erheblich gehemmt wurden. Zur Wahrung unserer Ansprüche haben wir auch hier den Rechtsweg betreten müssen. Die Erfahrungen, welche wir im Berichtsjahre in Betreff der vertragswidrigen Verwendung unseres Transportmaterials durch andere Bahnen gemacht haben, veranlaßten uns überdies, die diesfällige Uebereinkunft am Schlusse des Berichtsjahres zu kündigen; die Verhandlungen über den Abschluß eines neuen Vertrages fallen indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden verbraucht 12,133.75 Pf. mit einem Kostenaufwande von Fr. 7,018. 96 (im Vorjahr 9,243.5 Pf. mit Auslage von Fr. 5,001. 18).

Es wurden mit einem Pfund Schmire 4,439.5 Achsenkilometer (gegenüber von 4,920.5 im Jahr 1870) zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde mit Inbegriff der Werkstätteprovision die Summe von Fr. 297,195. 18 (1870: Fr. 337,599. 98) verausgabt. Davon fallen auf laufende Reparaturen Fr. 253,001. 60, auf Hauptreparaturen von 7 Personenwagen Fr. 15,398. 32, Ersetzen von 100 Stück ausrangirten eisernen Wagenachsen durch solche aus Gußstahl Fr. 15,502. 06, Umänderung der steifen Kupplung an 19 Personenwagen in's Puffersystem (50 % der Kosten) Fr. 6,513. 20 u. s. f. Der Rest unserer Personenwagen mit steifer Kupplung soll im Laufe dieses Jahres ebenfalls mit Puffern versehen werden.

b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

| (Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 289 Kilometer) | 1869 | 1870 | 1871 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| I. Ausgaben. | | | |
| Gesammt-Betriebsausgaben . . . per Bahn-Kilometer . . . Franken | 13,984. 09* | 14,687. 52* | 16,173. 44* |
| " " Lokomotiv-Kilometer . . . " | 2. 42* | 2. 57* | 2. 52* |
| " " Wagenachsen-Kilometer. Centimes | 8.49* | 9.01* | 8.67* |
| Zentralverwaltung . . . " Bahn-Kilometer . . . Franken | 416. 92* | 466. 88* | 417. 99* |
| Bahnaufsicht und Bahnunterhalt . . . " " " " | 2,553. 67* | 2,962. 70* | 3,016. 37* |
| Expeditionsdienst . . . " " " " | 3,836. 70 | 3,677. 81 | 4,216. 37 |
| Transportdienst: | | | |
| Im Ganzen . . . " " " " | 6,922. 03 | 7,353. 71 | 8,228. 91 |
| " " Lokomotiv-Kilometer . . . " | 1. 19.99 | 1. 29.08 | 1.28.59 |
| " " Wagenachsen-Kilometer. Centimes | 4.20 | 4.51 | 4.41 |
| Allgemeine Kosten . . . " " " " | 5.05 | 5.39 | 5.73 |
| " " Lokomotiv-Kilometer . . . " | 0.17 | 0.19 | 0.19 |
| Fahrdienst . . . " " " " | 47.28 | 45.27 | 42.02 |
| " " Lokomotiv-Kilometer . . . " | 1.66 | 1.58 | 1.44 |
| Zugkraft . . . " " " " | 67.66 | 78.42 | 80.88 |
| " " Wagenachsen-Kilometer. " | 2.37 | 2.74 | 2.77 |
| " " Bahn-Kilometer . . . Franken | 3,903. 24 | 4,467. 54 | 5,172. 53 |
| Bahntelegraphie . . . " " " " | 63. 28 | 68. 30 | 67. 87 |
| Verschiedenes . . . " " " " | 191. 49 | 158. 12 | 225. 93 |
| II. Fahr-Material. | | | |
| a) Den Bestand desselben betreffend: | | | |
| Auf jede Lokomotive kommen Bahn-Kilometer | 4.98 | 4.50 | 4.66 |
| " " " " Personenwagenachsen | 11.68 | 10.89 | 10.13 |
| " " " " Güterwagenachsen | 36.50 | 32.97 | 36.71 |
| " " " " im Ganzen Wagenachsen | 48.18 | 43.36 | 46.84 |
| " " " " Sitzplätze | 192.11 | 171.06 | 168.16 |
| " " " " Bantner Tragkraft | 3,573.57 | 3,227.74 | 3,604.52 |
| Auf jeden Bahn-Kilometer kommen Lokomotiven | 0.20 | 0.22 | 0.21 |
| " " " " Personenwagenachsen | 2.34 | 2.31 | 2.17 |
| " " " " Güterwagenachsen | 7.33 | 7.33 | 7.87 |
| " " " " im Ganzen Wagenachsen | 9.67 | 9.64 | 10.04 |
| " " " " Sitzplätze | 38.56 | 38.01 | 36.07 |
| " " " " Bantner Tragkraft | 717.28 | 717.28 | 773.28 |
| Auf jede Personenwagenachse fallen Sitzplätze | 16.45 | 16.47 | 16.60 |
| " " Güterwagenachse " Bantner Tragkraft | 97.91 | 97.91 | 98.19 |
| Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf den Baukonto, den Dampfbootbetrieb und das Bötsbergbahnenunternehmen fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung u. c. von den Summen der betreffenden Ausgabentitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht. | | | |

| | | 1869 | 1870 | 1871 |
|---|----------|-------------|-------------|-------------|
| b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend: | | | | |
| Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . Kilometer | 189 | 229 | 185.8 | |
| " " " " Winterdienst . . " | 165 | 144 | 163.9 | |
| " " " " zurückgelegt im Ganzen " | 29,072 | 28,381 | 31,346 | |
| Durchschnittliche Achsenzahl per Zug | 28.56 | 28.62 | 29.13 | |
| Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . Centimes | 21.21 | 22.57 | 23.02 | |
| " " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer " | 0.743 | 0.788 | 0.790 | |
| Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . . Pfund | 16.250 | 17.285 | 18.159 | |
| " " " Wagenachsen-Kilometer . . " | 0.569 | 0.604 | 0.623 | |
| " " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . " | 0.0315 | 0.0333 | 0.0340 | |
| " " " Wagenachsen-Kilometer . . " | 0.0011 | 0.0012 | 0.0012 | |
| Kosten des Brennmaterialeß " Lokomotiv-Kilometer . . Centimes | 21.73 | 30.03 | 31.45 | |
| " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer " | 0.761 | 1.049 | 1.080 | |
| " " Schmiermaterialeß* " Lokomotiv-Kilometer . . " | 1.41 | 1.78 | 1.99 | |
| Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: | | | | |
| per Bahn-Kilometer Franken | 2,592.72 | 3,133.99 | 3,655.13 | |
| " Lokomotiv-Kilometer . . Centimes | 44.94 | 55.01 | 57.12 | |
| " beförderten Wagenachsen-Kilometer . . " | 1.57 | 1.92 | 1.96 | |
| c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend: | | | | |
| Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen Kilometer | 17,750 | 17,474 | ? | |
| und zwar jede Personenwagenachse " | 21,019 | 21,008 | ? | |
| " Güterwagenachse " | 16,705 | 16,360 | ? | |
| Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen | 136.90 | 133.80 | 154.11 | |
| " Güterwagenachsen | 314.47 | 312.82 | 343.74 | |
| " Personen- und Güterwagenachsen | 451.37 | 446.62 | 497.85 | |
| Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen | | | | |
| auf Nordostbahnwagen Prozent | 71.91 | 66.72 | 59.77 | |
| " fremde Wagen " | 28.09 | 33.28 | 40.23 | |
| Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer . . . Centimes | 0.0087 | 0.0110 | 0.0130 | |
| Reparaturkosten per Bahn-Kilometer Franken | 1,218.58 | 1,210.04 | 1,028.35 | |
| " " Wagenachse und Jahr " | 120.64 | 125.63 | 102.34 | |
| " " Wagenachsen-Kilometer Centimes | 0.680 | 0.719 | ? | |
| d) Ausnutzung der Wagen: | | | | |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen | | | | |
| Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: I. Klasse Prozent | 13.65 | 13.00 | 12.35 | |
| II. " " . | 30.85 | 26.95 | 27.46 | |
| III. " " . | 31.38 | 30.68 | 34.78 | |
| alle drei Klassen " | 30.50 | 28.39 | 31.436 | |
| Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbefügte Plätze | 6.33 | 6.69 | 7.10 | |
| II. " " " " " " " | 2.24 | 2.71 | 2.68 | |
| III. " " " " " " " | 2.19 | 2.26 | 1.88 | |
| in allen drei Klassen Prozent | 2.28 | 2.52 | 2.18 | |
| Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen Prozent | 28.32 | 29.26 | 35.896 | |

* Baumaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| Betriebsjahr | Durchschnittliche Bahnlänge Kilom. | Ausgabe per Kilometer | | | | | | | Ausgaben-Betreibsnis | |
|--------------|--|------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------------|------------------|--------------------|--------------|--------------------------------|------------------------------------|
| | | Zentral- verwaltung | Unter- haltungs- kosten | Expeditions- Dienst | Transport- Dienst | Tele- graphie | 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 | 2.28 | 8.64 |
| 1860 | 178 | 480 | 1,886 | 2,419 | 4,659 | 47 | 121 | 9,613 | 2.38 | 8.93 |
| 1861 | 178 | 581 | 2,163 | 3,061 | 6,094 | 60 | 247 | 12,207 | 2.43 | 8.88 |
| 1862 | 178 | 638 | 2,267 | 3,138 | 6,575 | 55 | 177 | 12,851 | 2.44 | 8.62 |
| 1863 | 178 | 783 | 2,422 | 3,257 | 6,853 | 61 | 235 | 13,609 | 2.62 | 9.23 |
| 1864 | 216.5 | 707 | 2,300 | 2,951 | 5,403 | 54 | 148 | 11,564 | 2.36 | 8.59 |
| 1865 | 257.3 | 616 | 2,380 | 2,827 | 4,847 | 63 | 192 | 10,926 | 2.25 | 8.51 |
| 1866 | 264 | 435 | 2,998 | 3,233 | 5,507 | 63 | 153 | 12,389 | 2.38 | 8.75 |
| 1867 | 264 | 465 | 2,696 | 3,847 | 5,838 | 68 | 195 | 13,109 | 2.27 | 8.37 |
| 1868 | 264 | 444 | 2,696 | 4,279 | 6,812 | 78 | 222 | 14,531 | 2.37 | 8.46 |
| 1869 | 267.1 | 417 | 2,554 | 3,837 | 6,922 | 63 | 191 | 13,984 | 2.42 | 8.49 |
| 1870 | 279 | 467 | 2,963 | 3,678 | 7,354 | 68 | 158 | 14,688 | 2.57 | 9.01 |
| 1871 | 289 | 418 | 3,016 | 4,216 | 8,229 | 68 | 226 | 16,173 | 2.52 | 8.67 |

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 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 Entschädigungs betrifffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg und für die Leitung des Baues der Böözbergbahn von den Ausgaben in Abzug gebracht, so ergibt sich folgendes Resultat:

| 1870 | 1871 |
|--|-------------------|
| Fr. 7,376,217. 91 | Fr. 9,578,396. 77 |
| „ 3,465,648. 69 | „ 4,037,972. 37 |
| Fr. 3,910,569. 22 | Fr. 5,540,424. 40 |
| 53.01 % | 57.84 % |
| Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme | 5 |

| 1870 | | | | 1871 | | | |
|-------------|------------|---|---|-------------------------------|---|---|---|
| Fr. | 20,262. 02 | . | . | Reinertrag per Bahn-Kilometer | . | . | . |
| " | 3. 01 | . | . | " Lokomotiv-Kilometer | . | . | " |
| " | —. 09.77 | . | . | " Wagenachsen-Kilometer | . | . | " |

Buzliglich des Saldo vortrages vom Jahre 1870, sowie der Nettoerträge des Dampfbootbetriebes und der Betheiligungsquote bei der Zürich-Burg-Luzernerbahn beläuft sich die gesamte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 5,783,640. 48 gegenüber von Fr. 4,199,668. 96 im Vorjahr.

Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist in Folge des im Monat Oktober des Berichtsjahres verfallenen ersten Semesterzinses des 5 Millionen Anleihe vom 3. April 1871 von Fr. 1,902,477. 65 im Vorjahr auf Fr. 2,045,440. 73 im Berichtsjahr gestiegen.

Der nach Abzug der Zinse für die Obligationen sich ergebende reine Überschuss von Fr. 3,738,199. 75 erhält gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,583,720. — = 9 % des Aktienkapitales wurden als Aktiendividende vertheilt;
 " 578,364. 05 = 10 % des Reinertrages fielen in den Reservesond und
 " 576,115. 70 wurden auf die Betriebsrechnung des Jahres 1872 übergetragen.

Summa wie oben Fr. 3,738,199. 75.

Dem Reservesond wurde im Berichtsjahr für die Erneuerung des Oberbaues, sowie für den Umbau der Dampfboote „Thurgau“ und „Rhein“ die Summe von Fr. 582,813. 66 entnommen. Derselbe schließt per 31. Dezember 1871 mit einem Saldo von Fr. 2,257,489. 52 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 im Berichtsjahr folgende Fahrten ausgeführt:

Täglich: Auf der Route Romanshorn-Lindau,

" " " Friedrichshafen,
 " " " Konstanz (bis zur Eröffnung der Bahnstrecke Romanshorn-Konstanz am 30. Juni),

" " Nor schach-Lindau,
 " " Lindau-Bregenz (vom 1. Juni an),

Wöchentlich: " Romanshorn-Ueberlingen (Marktfahrt am Mittwoch).

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

| | | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|-------------------------------|--|----------------------|----------|-----------|----------|-------------|----------|-------------|----------|
| | | 1870 | | 1871 | | 1870 | | 1871 | |
| | | Personen | Prozente | Personen | Prozente | Fr. Cts. | Prozente | Fr. Cts. | Prozente |
| I. Personentransport. | Einfache Fahrt I. Platz . | 26,755 | 25.9 | 29,125 | 25.2 | 33,434. 52 | | 35,525. 46 | |
| | " " II. " . | 32,426 | 31.5 | 29,784 | 25.8 | 38,225. 75 | | 34,344. 49 | |
| | Hin- und Rückfahrt I. " . | 5,422 | 5.3 | 6,676 | 5.8 | 4,605. 15 | | 4,856. 31 | |
| | " " II. " . | 28,054 | 27.2 | 15,522 | 13.5 | 14,295. 48 | | 8,504. 54 | |
| | Abonnementsbillete I. " . | 2,256 | 2.2 | 2,491 | 2.2 | 2,143. 20 | 22.0 | 2,182. 66 | 19.6 |
| | " II. " . | 8,150 | 7.9 | 7,616 | 6.6 | 6,482. 45 | | 6,441. 05 | |
| | Luftfahrtsbillete I. " . | — | — | 3,746 | 3.2 | — | | 2,555. 44 | |
| | " II. " . | — | — | 20,464 | 17.7 | — | | 9,018. 48 | |
| | Total . | 103,063 | 100 | 115,424 | 100 | 99,186. 55 | | 103,428. 43 | |
| | Zentner | | | Zentner | | | | | |
| II. Gepäcktransport | | 10,806 | | 9,843 | | 4,440. 16 | 1.0 | 4,251. 93 | 0.8 |
| | Stück | | | Stück | | | | | |
| | Klasse a, Pferde | 104 | 3.0 | 186 | 3.4 | | | | |
| | " b, schweres Vieh | 1,147 | 32.7 | 2,015 | 36.6 | | | | |
| | " c, leichtes " | 1,009 | 28.7 | 1,437 | 26.1 | | | | |
| | " d, Schweine | 340 | 9.7 | 245 | 4.5 | 4,361. 90 | 1.0 | 6,987. 90 | 1.3 |
| | " e, Kälber, Schafe und Ziegen | 644 | 18.3 | 1164 | 21.1 | | | | |
| | Hunde | 268 | 7.6 | 459 | 8.3 | | | | |
| | Total . | 3,512 | 100 | 5,506 | 100 | 4,361. 90 | | 6,987. 90 | |
| | Zentner | | | Zentner | | | | | |
| IV. Gütertransport | Gut | 48,121 | 2.4 | 95,382 | 3.7 | | | | |
| | Gewöhnliches Gut | 429,373 | 21.5 | 490,415 | 18.8 | 336,781. 54 | 74.8 | 406,047. 08 | 76.9 |
| | Güter der Ausnahmsklasse . | 1,518,290 | 76.1 | 2,020,979 | 77.5 | | | | |
| | Total . | 1,995,784 | 100 | 2,606,776 | 100 | 336,781. 54 | | 406,047. 08 | |
| | | | | | | | | | |
| V. Verschiedenes | Schleppplöhne &c. | . | . | . | . | 5,456. 41 | 1.2 | 7,189. 55 | 1.4 |
| | Total . | . | . | . | . | | | | |
| | Gesamt-Total . | . | . | . | . | 450,226. 56 | 100 | 527,904. 89 | 100 |

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

Die Einnahmen im Personenverkehr sind grösser als 1870, bleiben aber hinter denjenigen von 1867, 1868 und 1869 erheblich zurück, was zum Theil daher röhrt, daß unsere Boote die Route Rorschach-Romanshorn gar nicht mehr und die Route Romanshorn-Konstanz nur noch während eines Theiles des Jahres befahren haben. Im Viehtransport hat vermehrte Ein- und Durchfuhr der Schweiz die Einnahmen gesteigert. Die Vermehrung der Einnahmen im Gütertransport ist hauptsächlich der in Folge der Kriegsergebnisse während eines großen Theiles des Jahres stattgehabten außerordentlichen Verkehrssteigerung beizumessen. Mit Einschluß des Gemeinschaftsgüterverkehres mit Bayern und Württemberg, an welchem die Nordostbahn zur Hälfte partizipirt, beziffert sich der Gesammt-Ein- und Ausgang von Schiffsgütern auf 4,624,810, gegenüber 3,645,619 Zentner im Jahre 1870.

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

| | | 1870 | 1871 |
|--|--|-------------|-------------|
| | | Fr. | Gts. |
| Einnahmebetreffniß per Reisenden | | — | 90 |
| " " Bentner Gepäck | | — | 43 |
| " " Stück Bieh | | 1 | 27 |
| " " Bentner Güter | | — | 16 |

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

| 1870 | | | 1871 | | | Gegenüber 1870 | | | |
|---------|------|----------|---|---------|----------|----------------|--------|-------------|---------------|
| Fr. | Gts. | Prozente | Fr. | Gts. | Prozente | Fr. | Gts. | Mehrausgabe | Minderausgabe |
| 10,000 | — | 2.4 | 1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung | 10,000 | — | 2.2 | — | — | — |
| 14,449 | 90 | 3.5 | 2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals | 20,151 | 80 | 4.4 | 5,701 | 90 | — |
| 100,565 | 66 | 24.3 | 3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals | 106,138 | 98 | 23.4 | 5,573 | 32 | — |
| 2,418 | 98 | 0.6 | 4. Bekleidung derselben | 3,122 | 75 | 0.7 | 703 | 77 | — |
| 3,123 | 53 | 0.8 | 5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaug | 975 | 98 | 0.2 | — | — | 2,147 55 |
| 45,240 | 95 | 10.9 | 6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter . | 54,805 | 89 | 12.0 | 9,564 | 94 | — |
| 159,192 | 41 | 38.5 | 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe | 185,225 | 44 | 40.7 | 26,033 | 03 | — |
| 29,153 | 95 | 7.0 | 9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände | 38,359 | 06 | 8.4 | 9,205 | 11 | — |
| 7,367 | 23 | 1.8 | 10. Assuranz-Prämien | 7,807 | 28 | 1.7 | 440 | 05 | — |
| 42,301 | 04 | 10.2 | 11. Verschiedenes | 28,769 | 13 | 6.3 | — | — | 13,531 91 |
| 413,813 | 65 | 100 | Total | 455,356 | 31 | 100 | 41,542 | 66 | — |

Die Mehrausgaben auf den Titeln Besoldungen und Entschädigungen des Administrations- und Schiffspersonales finden ihren Grund einerseits in Vermehrung der Angestellten, in Gehaltserhöhungen sowie in der neuen Normierung der Ersparnisprämien des Maschinenpersonales und anderseits in Verabfolgung von Gratifikationen an Beamte der württembergischen und bayerischen Verwaltung aus Anlaß des außerordentlichen Trajektverkehrs. — Der Mehraufwand für Ein- und Ausschiffung der Güter beruht auf dem Mehrtransport an Gütern von nahezu einer Million Zentnern gegenüber dem Vorjahre. — Die Kosten für Beleuchtung und Beheizung der Schiffe wurden durch die vermehrten Fahrleistungen erhöht. — Eine Verminderung tritt nur auf dem Titel Verschiedenes in Folge der 1870 geleisteten Steuernachzahlung für die Jahre 1854—1869 zu Tage.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

| | 1870 | | | | 1871 | | | | | |
|-----------------------|---------|------|--------------------|------|----------------------------------|---------|------|--------------------|------|----|
| | Total | | per Fahr-Kilometer | | In Prozenten der Brutto-Einnahme | Total | | per Fahr-Kilometer | | |
| | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | |
| Einnahmen | 450,226 | 56 | 4 | 17 | — | 527,904 | 89 | 4 | 80 | — |
| Ausgaben | 413,813 | 65 | 3 | 83 | 92 | 455,356 | 31 | 4 | 14 | 86 |
| Nettoertrag | 36,412 | 91 | — | 34 | 8 | 72,548 | 58 | — | 66 | 14 |

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand Ende 1871 wie im Vorjahre aus

- 6 Dampfschiffen,
- 4 Schleppschiffen,
- 1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Würtemberg),
- 1 Schleppkahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

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

| | | | 1870 | 1871 |
|---|---------------|------------|-------------|-------------|
| a. Leistungen der Schiffe. | | | | |
| Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt | Kilometer | 107,995 | 110,059 | |
| und zwar in | Zeitstunden | 6,648 | 6,849 | |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich | Kilometer | 16.24 | 16.07 | |
| Schleppboote. Solche durchliefen | " | 52,821 | 70,651 | |
| b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz | Kubikfuß | 168,156 | 77,590 | |
| Steinkohlen | Sentner | 51,212 | 69,356 | |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen) | Sentner | 68,028 | 77,115 | |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer | Pfund | 63.0 | 70.07 | |
| " Zeitstunde | " | 1,023.3 | 1,125.09 | |
| Kosten für Brennmaterial im Ganzen | Franken | 136,390.51 | 156,148.72 | |
| per Kilometer | Centimes | 126.29 | 141.88 | |
| " Zeitstunde | Franken | 20.52 | 22.80 | |
| c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg | Pfund | 9,129 | 9,824 | |
| " " " | per Kilometer | 0.085 | 0.089 | |
| " " " | Zeitstunde | 1.373 | 1.434 | |
| Kosten für Schmiermaterial im Ganzen | Franken | 5,231.30 | 5,534.59 | |
| per Kilometer | Centimes | 4.84 | 5.03 | |
| " Zeitstunde | " | 78.69 | 80.81 | |
| d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten im Ganzen | Franken | 29,153.95 | 38,359.06 | |
| per Kilometer | Centimes | 27.00 | 34.85 | |

In den Beziehungen zu den übrigen Dampfschiffahrtsanstalten des Bodensees und Rheins sind im Berichtsjahre keinerlei Änderungen eingetreten.

2. Werkstättebetrieb.

Der Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen bildete auch während des verflossenen Jahres die hauptsächlichste Beschäftigung der Werkstätte. Nebenbei wurden von derselben für den Bahnhunterhalt 34 Stück einfache Weichen und 54 Stück Schienenkreuzungen hergestellt, für die Stationen der neuen Bahnlinie Romanshorn-Konstanz 6 Stück bewegliche Biehlabrampen und für diese und den Bahnhof Zürich zusammen 9 Stück sogenannte Stationswagen angefertigt, sowie 19 Stück Personenwagen mit Plattformen in's Puffersystem umgeändert und mit elastischer Kupplung versehen. Endlich besorgte die Werkstätte den Umbau des Dampfbootes „Rhein“.

Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter, welche der Zunahme des Betriebsmaterials entsprechend hat vermehrt werden müssen, betrug am Jahresschlusse 345 (1870: 302); außerdem werden noch 47 Lokomotivputzer und Hülfsheizer, 9 Wagenwäscher und 12 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

| | 1870. | 1871. |
|--|-----------------|-------------------|
| an Einnahmen | Fr. 859,930. 25 | Fr. 1,116,450. 56 |
| an Ausgaben | " 752,624. 67 | " 1,004,642. 32 |
| und einen Netto-Ertrag von Fr. 107,305. 58 | | Fr. 111,808. 24 |

Dieses Ergebniß ist ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung erzielt worden.

3. Unfälle.

Das Berichtsjahr ist leider nicht ohne einige Unfälle abgelaufen, doch wurde durch keinen derselben der Fahrdienst gestört. Im Ganzen fanden in den Bahnhöfen, auf der Linie und im Schiffahrtsdienste 15 Personen ihren Tod, und zwar 9 Angestellte und 6 dem Betriebe fremde Personen: Am 15. Januar Nachts gegen 10 Uhr verfehlte unser Dampfboot „Bodan“ bei dichtem Nebel die Einfahrt in den Hafen von Lindau und stieß bei der Frauenbadanstalt auf eine doppelte Reihe von Pfählen. Der am Bugsriet postirte Matrose verlor bei diesem Anprall sein Leben. — Am 9. Februar früh ertrank im Hafen von Romanshorn Hr. Bauführer Schlegel, wahrscheinlich in Folge Ausglüschens auf dem feuchten Boden. — Am 16. Februar wurde ein Lagerhausarbeiter in Romanshorn in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einer manövrirenden Maschine überfahren; er starb kurz nachher im Spital an den Folgen der Amputation seiner Füße. — Am 26. Februar verunglückte auf dem Bahnhofe Schaffhausen ein Güterarbeiter, welcher vor einer heranfahrenden Lokomotive die Geleise noch überschreiten wollte, aber von der Maschine erfaßt und durch deren Aschenkasten erdrückt wurde. — Am 28. Februar sprang ein Arrestant im Bahnhof Alarau unter einen ankommenden Zug und wurde sofort getötet. — Am 28. April wurde auf der Hafenstation Norschach ein Kornhausarbeiter in dem Augenblicke, als er die Geleise überschreiten wollte, von einem Zuge erfaßt und derart verletzt, daß er bald nachher starb. — Am 23. Mai gerieth ein Arbeiter der Dampfbootverwaltung aus Unachtsamkeit beim Wagenverschieben im Bahnhof Romanshorn zwischen die Puffer zweier Wagen und wurde erdrückt. — Am 15. Juni wurde ein Bauarbeiter bei der Kiesgrube in Spreitenbach, da er trotz des Zurufs seiner Mitarbeiter im Geleise stehen blieb, von einem daherafahrenden Zuge erfaßt und getötet. — Am 15. September wurde ein Zollbureauadiner in Schaffhausen in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem Rangirzuge erfaßt und überfahren. Er starb zwei Tage nachher an den erlittenen Verletzungen. — Am 9. Oktober Morgens wurde in einem Einschnitt bei Cham der Leichnam einer jungen Frauensperson aufgefunden. Dieselbe scheint in der Nacht über die Böschung heruntergestürzt und in Folge von Verletzungen im Geleise liegen geblieben und durch den ersten Zug am folgenden Morgen überfahren worden zu sein. — Am 20. Oktober fiel ein Bahnwärter beim Kiestransport in der Nähe von Henggart zwischen zwei Schotterwagen, wurde überfahren und getötet. — Am 23. Oktober wurde im Bahnhof Zürich ein Wagenwärter in Folge eigener Unachtsamkeit beim Ankuppeln eines Wagens erdrückt. — Am 3. November wurde in der Nähe von Frauenfeld ein Mann vom Zuge überfahren und getötet. Es ist zu vermutthen, daß er den Tod absichtlich gesucht hat. — Am 17. November wurde ein jüngerer Mann zwischen Schinznach und Wildegg vom Zuge überfahren und getötet. Derselbe war seit einiger Zeit geisteskrank und konnte unbemerkt, nur unvollständig bekleidet, aus dem väterlichen Hause entweichen und in dem Augenblicke auf die Bahn gelangen, als der Zug

vorbeifuhr. Es unterliegt auch in diesem Falle keinem Zweifel, daß der Betreffende den Tod freiwillig gesucht hat. — Am 6. Dezember glittschte ein Arbeiter beim Schieben von Materialwagen in Rorschach auf den Schienen aus und fiel so unglücklich, daß ihm ein Rad über den Oberarm gieng und denselben zerdrückte. Er starb an den Folgen dieser Verlezung.

Von den verunglückten 9 Angestellten gehörten 4 der Unterstützungsstätte an, von denen jedoch einer keine pensionsberechtigten Hinterlassene hatte; es beziehen die Hinterlassenen der drei übrigen die statutengemäßen Unterstützungen. Den Hinterlassenen von drei der verunglückten Arbeiter wurden den Umständen entsprechende Unterstützungen verabreicht.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

| | |
|-------------------------------|------------------|
| a. im Kanton Zürich | Fr. 5,478,350. — |
| b. " " Thurgau | " 1,501,400. — |
| c. " " St. Gallen | " 5,800. — |
| d. " " Schaffhausen | " 496,350. — |
| e. " " Aargau | " 816,100. — |
| f. " " Zug | " 149,400. — |
| g. " " Luzern | " 34,300. — |

Fr. 8,481,700. —

| | |
|---|-----------------|
| 2. Für Transportmaterial | " 9,219,659. 57 |
| 3. " Brennmaterial- und Magazinvorräthe | " 605,334. 93 |
| 4. " Transportgüter | " 6,144,000. — |
| 5. " Lagergüter in Zürich und Romanshorn | " 7,000,000. — |
| 6. " Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten | " 1,582,257. 36 |

Total Fr. 33,032,951. 86

Die Absicherung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die von Romanshorn nach Friedrichshafen und Lindau trajektierten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransports beträgt Fr. 274,000. Den Vertrag mit der Versicherungsgesellschaft „Schweiz“ über Versicherung des Transportmaterials und der Transportgegenstände gegen die Gefahren des Choc's u. dgl. haben wir im Berichtsjahre aufgelöst und dagegen diese Versicherung durch Gründung eines angemessenen dotirten „Versicherungsfonds“ gegen Transportgefahren“ auf eigene Rechnung übernommen.

Die Gesamtv-Ver sicherungssumme der Gebäude übersteigt diejenige des Vorjahres um Fr. 838,800, welche Vermehrung hauptsächlich von der Errichtung der neuen Stationsgebäude auf der Linie Romanshorn-Konstanz, der Güterhalle in Romanshorn und der Vollendung des Aufnahmehauses in Zürich herrührt. Bei der Versicherungssumme für Lagergüter ist der Betrag für das Kaufhaus in Zürich mit Fr. 500,000 weg gefallen, dagegen ein Betrag von Fr. 1,500,000 für die Güterhalle in Romanshorn neu hinzugekommen.

5. Personalestat.

Um Ende des Jahres 1871 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

| | | | |
|--|----|---|------|
| Sekretariat, Registratur und Kanzlei | 18 | Uebertrag | 20 |
| Hauptklassier und Gehülfen | 3 | | 15 |
| Revisor, Buchhalter und Gehülfen | 8 | Stationsvorstände und Gehülfen | 76 |
| Betriebs-Kontrolleur und Gehülfen | 42 | Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen | 35 |
| Chef des Tarifbüro und Gehülfen | 5 | Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger &c. | 150 |
| Hauptmagazin-Verwaltung | 11 | Telegraphisten | 7 |
| Abwarte der Centralbureaux und der Hauptmagazin- Verwaltung | 5 | Portiers, Abwarte und Nachtwächter | 41 |
| | 5 | Gepäckträger | 22 |
| | 92 | Arbeiter für Güterverladung und Camionneure | 590 |
| | | Oberzugführer und Gehülfen, Zugführer, Kondukteure und Bremser | 156 |
| | | Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure | 87 |
| | | Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) | 10 |
| | | Billetdrucker | 2 |
| | | | 1212 |

II. Bahnunterhaltung.

| | |
|--|-----|
| Betriebs-Oberingenieur und Adjunkt | 2 |
| Bauführer | 2 |
| Bureau des Betriebs-Oberingenieurs | 12 |
| Werksführer der Bauwerkstätte | 1 |
| Oberbahnaufseher und Bahnaufseher | 18 |
| Weichen- und Bahnwärter | 561 |

596

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

| | |
|---|----|
| Betriebschef | 1 |
| Betriebsinspektor | 1 |
| Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen | 2 |
| Telegrapheninspektor | 1 |
| Bureau des Betriebschefs und Wagenkontrolle | 15 |

Uebertrag 20

2. Abtheilung.

| | |
|--|----|
| Maschinenmeister | 1 |
| Oberwerkführer und Werkführer | 4 |
| Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart | 12 |
| Oberlokomotivführer und Lokomotivführer | 56 |
| Lokomotivheizer | 48 |
| Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader | 78 |

199

Total: 2,098 (gegen 1,878 im Vorjahr); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Bug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7.02 Angestellte (6.7 im Jahre 1870).

Die beträchtliche Vermehrung von über 200 Angestellten röhrt hauptsächlich von der bereits erwähnten Eröffnung der neuen Linie Romanshorn-Konstanz und von der definitiven Anstellung der bisherigen Hülfss-, Weichen- und Bahnwärter her.

B. Dampfschiffahrt.

| | | | |
|--|---|---|----|
| Verwalter | 1 | Maschinisten | 5 |
| Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister | 7 | Heizer | 10 |
| Kapitäne und Schiffsführer | 5 | Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen | 24 |
| Steuermann und Schleppschiffführer | 8 | Güter- und Kohlenverlader | 17 |

Zusammen 77 Angestellte (im Vorjahr 76).

C. Werkstätte.

Werfttätearbeiter: 345 (im Vorjahr 302).

D. 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 Einschluß der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,526, gegenüber 2,280 im Vorjahr.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskaſſe.

| | |
|--|-----------------|
| Am 31. Dezember 1870 betrug der Aktivsaldo derselben | Fr. 309,928. 58 |
| Im Jahre 1871 kamen an Einnahmen hinzu: | |
| Beitrag der Nordostbahn-Gesellschaft | Fr. 20,000. — |
| Obligatorische Beiträge der Mitglieder | " 51,448. 59 |
| Kapitalzinsen, Bußen, Geschenke | " 28,672. 28 |
| | ————— |
| | " 100,120. 87 |
| | ————— |
| Gesamteinnahme | Fr. 410,049. 45 |

Die Ausgaben bestehen aus:

| | |
|---|--------------|
| Rück erstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte | Fr. 143. 44 |
| Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten | " 1,143. 02 |
| Außerordentliche Unterstützung | " 250. — |
| Regelmäßige Unterstützungen | " 15,108. 13 |
| Verschiedenes | " 175. 20 |
| | ————— |
| " | 16,819. 79 |

Bestand am 31. Dezember 1871 Fr. 393,229. 66

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,355 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

| | |
|--|----------------|
| Am 31. Dezember 1870 betrug der Aktivsaldo derselben | Fr. 17,186. 32 |
| Im Jahre 1871 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu | " 21,168. 73 |
| | ————— |
| Gesamteinnahme | Fr. 38,355. 05 |

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen &c. ziehen sich davon ab mit

Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung Fr. 11,454. 85

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 1,010.