

# **Dreizehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1866 statt findende Generalversammlung der Aktionäre**

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **13 (1865)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730480>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

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

# Dreizehnter Geschäftsbericht

der

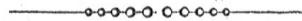
## Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den **30. April 1866**

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.





## Tit!

Unmit gibt sich die Direktion die Ehre, der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren dreizehnten, das Jahr 1865 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

Die im Vorjahre begonnenen Verhandlungen mit den h. Regierungen der Kantone St. Gallen und Thurgau in Betreff der Erwerbung der Konzession für die Fortführung der Nordostbahn von Romanshorn nach Rorschach wurden im Berichtsjahre zu Ende geführt. Die von jenen Kantonen unserer Gesellschaft erteilten dießfälligen Konzessionen erhielten unter'm 17. resp. 18. November abhin die Genehmigung des Bundes. Von dem Inhalt dieser Konzessionen, welcher in allen wesentlichen Punkten mit den Konzessionsvorschriften für die übrigen Nordostbahnstrecken übereinstimmt, haben wir einzig hervorzuheben, daß mit den Erdarbeiten auf der neuen Linie nach Umfluß von 15 Monaten, vom Datum der Ertheilung der Bundesgenehmigung an gerechnet, zu beginnen ist.

Es ist in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt worden, daß der s. Z. zwischen dem schweizerischen Postdepartement einer- und den Direktionen der Nordost- und Centralbahn andererseits in Betreff der Einführung von Nachtzügen abgeschlossene Vertrag von Seiten des Verwaltungsrathes der Centralbahn nicht genehmigt worden sei. Seither haben nun zwischen dem Postdepartement und den beiden Bahnverwaltungen neue Verhandlungen stattgefunden, bei welchen wir, getreu der in dieser Frage von Anfang an eingenommenen Haltung, unsere volle Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben haben, zu jeder Kombination Hand zu bieten, welche das vorhandene Bedürfniß in umfassenderer Weise befriedigt und in Folge dessen als eine wirkliche und einem möglichst großen Theile unseres Landes zu statten kommende Verbesserung unserer Kommunikationen erscheint. Eine abschließliche Erledigung der Sache konnte indeß noch immer nicht erzielt werden.

Der s. Z. mit dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossene Vertrag über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen ist im Laufe des Berichtsjahres auch auf die Stationen Müllheim, Wildegg und Erlen ausgedehnt worden.

Von dem h. Bundesrath ist unter'm 23. September v. J. ein Spezial-Reglement über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten erlassen worden, dessen Inhalt nicht allein die privatrechtliche Stellung der Eisenbahnen vielfach berührt, sondern wegen der auf den Transport

von Munition und Pulver bezüglichen Vorschriften noch ganz besonders dazu angethan ist, die öffentliche Sicherheit ernstlich zu gefährden. Mit Rücksicht hierauf haben wir uns veranlaßt gesehen, in Gemeinschaft mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen bei dem eidgenössischen Militärdepartement gegen einzelne Bestimmungen jenes Reglements Vorstellungen zu erheben, und wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß dieselben den damit beabsichtigten Erfolg nicht verfehlen werden.

Wir befreuen uns, hiemit konstatiren zu können, daß das Projekt einer Gotthardbahn seit unserer letzten Berichterstattung seiner Verwirklichung um einen namhaften Schritt näher gerückt ist. Nachdem eine von dem italienischen Bautenminister, Herrn Sacini, aus den ersten technischen und nationalökonomischen Autoritäten, sowie aus den Präsidenten der Handelskammern der wichtigsten Städte und den Direktoren der bedeutendsten Eisenbahnunternehmungen Italien's gebildete Expertenkommission, auf Grund der gewissenhaftesten und einflächlichsten Studien, ihr Verdikt fast einmüthig zu Gunsten der Gotthardbahn abgegeben hatte, hat sich nun auch das Ministerium des Königreichs Italien für diese Linie entschieden und diesen Entscheid bereits dem h. schweizerischen Bundesrathe notifiziren lassen. Das italienische Ministerium hat auch schon unter'm 25. Februar abhin dem Parlamente den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, gemäß welchem die Regierung ermächtigt werden soll, den Bau des Gotthard-Tunnels mit einer Subvention von 38—39 Millionen Franken zu unterstützen. Daneben werden von verschiedenen italienischen Städten und Provinzen weitere 18 Millionen gewärtigt, so daß von Seite Italien's im Ganzen 56—57 Millionen als Subsidien für den Bau der Gotthardbahn in Aussicht gestellt sind. Zwar knüpft Italien an die Gewährung dieser Subsidien die Bedingung, daß das Ausland zu gleichem Zwecke mindestens eine Summe von 35 Millionen beisteure. Bei dem großen merkantilen und politischen Interesse, das auch die nördlich von den schweizerischen Alpen liegenden Länder an dem Zustandekommen der Gotthardbahn haben, ist aber kaum daran zu zweifeln, daß diese Bedingung in naher Zeit ihre Erfüllung gefunden haben werde. In der Schweiz sind von Seiten einzelner Kantone und Eisenbahngesellschaften bereits über 15,000,000 Franken Gotthard-Subsidien votirt und noch stehen von mehreren Kantonen, von denen man mit Recht eine thatkräftige Unterstützung des Unternehmens ebenfalls erwarten kann, d. h. von Bern, Tessin, Zug, Unterwalden und Baselland, dießfällige Schlußnahmen aus. Was die übrigen nordwärts der Alpen liegenden Länder anbelangt, so hat auf Anregung der Regierung des Großherzogthums Baden, welche von Anfang an dem Projekte ihre warme Theilnahme hat angedeihen lassen, die Regierung des Königreichs Preußen, in voller Erkenntniß der hohen Wichtigkeit, welche die Gotthardbahn für die Entwicklung des deutschen Handels und der deutschen Industrie erlangen wird, in jüngster Zeit die Initiative ergriffen, um unter den zunächst interessirten Staaten eine Verständigung über die der Gotthardbahn zu gewährenden Subsidien herbeizuführen. Diese Verumständungen berechtigen wohl zu der Annahme, daß wir endlich am Vorabend der Ausführung des Riesenwerkes stehen, das, wie kaum ein anderes, ein mächtiger Hebel werden wird für die Förderung des Kulturfortschrittes und der materiellen Wohlfahrt derjenigen Länder, die es näher mit einander zu verbinden bestimmt ist.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Bei den im vorangegangenen Abschnitte erwähnten schweizerischen Subventionen für die Gotthard-Linie sind die Central- und Nordostbahn zusammen mit der Summe von 7 Millionen Franken theilhaftig, wovon jede der beiden Bahnen die Hälfte übernimmt. Dieses Beitragsverhältniß beruht auf einem zwischen den beiden Bahnverwaltungen abgeschlossenen Vertrage, welchem das Prinzip zu Grunde liegt, daß die beiden Bahnunternehmungen einerseits an das nationale Werk in gleichem Maße beisteuern, andererseits aber auch die aus demselben für sie hervorgehenden Vortheile möglichst gleichmäßig genießen sollen. Der Vertrag ward s. B. in Verbindung mit dem Subventionsgesuche der ständigen Kommission der Gotthardvereinigung der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vorgelegt und es wurde daraufhin von der letzteren der Direktion die Ermächtigung erteilt, nach Mitgabe desselben gemeinschaftlich mit der Centralbahngesellschaft einen Beitrag von 7 Millionen Franken als Subvention für die Verwirklichung der Gotthardunternehmung zuzusichern.

Mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen wurde ein neuer Konkurrenzvertrag betreffend den Güterverkehr abgeschlossen, welcher am 1. Juni abhin in Kraft getreten ist und im Wesentlichen auf den nämlichen Grundlagen beruht, auf welche der frühere Konkurrenzvertrag basirt war.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten, den Güterverkehr der Station Basel mit der Ostschweiz und den Bodenseeplätzen betreffenden Verträge zwischen der Nordost- und Centralbahngesellschaft einer- und der Großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung andererseits, sodann speziell zwischen der Nordost- und der Centralbahngesellschaft haben endlich im Berichtsjahre die allseitige definitive Zustimmung erlangt und sind mit dem 1. Juli abhin in Kraft getreten. In Folge dieser Vereinbarungen wurde eine neue Aufstellung des Gütertarifes für den Verkehr zwischen Basel und der Ostschweiz nothwendig, welche indessen nur geringe Modifikationen des vorher bestandenen Tarifes enthält.

In Folge der Fortsetzung der badischen Rheinthalbahn bis Konstanz ist auch eine neue Regulirung der Tarifs- und Instradirungsverhältnisse für den direkten Güterverkehr zwischen der Großherzoglich badischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen nöthig geworden. Zu diesem Ende sind im Berichtsjahre zwischen der Nordostbahngesellschaft und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen einer- und der Großherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung andererseits die erforderlichen neuen Vereinbarungen abgeschlossen worden, deren Vollziehung theils schon stattgefunden hat, theils gegenwärtig vorbereitet wird.

Im Fernern wurde im Berichtsjahre einer umfassenden Revision der Tarife für den Personen- und Güterverkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und der französischen Ostbahn stattgegeben und via Rheinroute eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von den wichtigsten ostschweizerischen Stationen nach und von den Hauptstationen Belgien's, sowie nach und von London eingerichtet.

Von den betreffenden Eisenbahnkomitees angegangen, durch unser Personal die technischen Vorstudien für eine Remptthalbahn, sodann für eine obere Töbthhalbahn und für eine Eisenbahnverbindung von Bremgarten zum Anschluß an die Nordostbahn, beziehungsweise die Linie Zürich-Zug-Luzern in der Richtung nach Zürich vornehmen zu lassen, haben wir zwar keinen Anstand genommen, den diesfälligen Ansinnen zu entsprechen, dabei aber zur Verhütung von Mißverständnissen nicht ermangelt, hervorzuheben, daß durch unsere Handbietung den Entschliessungen der Nordostbahngesellschaft in Betreff ihrer Mitwirkung bei der Ausführung der angestrebten Eisenbahnlinien in keiner Weise vorgegriffen werden solle.

### III. Kapitalbeschaffung.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir uns dahin vernehmen lassen, daß wir in der Lage seien, für die Beschaffung der weitem Fonds, derer unsere Unternehmung bedürfe, den Wiedereintritt völlig entsprechender Konjunkturen abzuwarten. Solche Konjunkturen traten nun wirklich im Frühherbste des Berichtsjahres ein und wir unterließen nicht, sie bestmöglich zu benutzen. Wir schlossen mit der schweizerischen Kreditanstalt ein weiteres Anleihen von 3 Millionen Franken unter sehr annehmbaren Bedingungen ab. Dieses Anleihen ist zu 4 1/2 % verzinslich. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich. Das Anleihen ist bis Ende November 1877 unauflösbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündigung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als Fr. 250,000 betragen und bis Ende November 1895 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein.

### IV. Betrieb.

#### A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sämtliche auf der Nordostbahn ausgeführte Bahnzüge im Ganzen 944,604 Kilometer (gegenüber 873,228 im Vorjahre) zurückgelegt.

Davon fallen:

	<b>1864.</b>	<b>1865.</b>
	Kilom.	Kilom.
1. auf Schnellzüge und Personenzüge . . . . .	580,340	593,421
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung .	186,229	189,107
3. auf Ergänzungs- und Extrazüge . . . . .	106,659	162,076
	Zusammen 873,228	944,604

Die Ausführung der regelmäßigen Bahnzüge mit Personenbeförderung gestaltete sich im Jahre 1865 auf den verschiedenen Linien des Nordostbahnnetzes folgendermaßen:

Länge in Kilo- metern.	Bahnstrecken.	Vom 1. Januar bis 30. April.		Vom 1. Mai bis 31. Mai.		Vom 1. Juni bis 14. Oktober.		Vom 15. Oktober bis 31. Dezember.	
		Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.	Schnellzüge und Personenzüge.	Gemischte Züge und Güterzüge mit Perf.
21.815	Narau = Lurgi . . . . .	8	7	8	7	8	6	8	6
17.015	Waldshut = Lurgi . . . . .	8	2	8	2	8	2	8	2
28.073	Lurgi = Zürich . . . . .	10	6	10	6	10	6	10	6
56.337	Romanshorn = Winterthur . . . . .	8	2	8	2	8	2	8	2
30.182	Schaffhausen = Winterthur . . . . .	8	—	8	—	8	—	8	—
26.120	Winterthur = Zürich . . . . .	10	3	10	3	14	2	14	2
	Außerdem, in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergbahn, auf der Strecke Derlikon = Zürich (4.8 Kil.) . . . . .	—	—	6 *	—	6 *	—	6 *	—
	Alle Züge durchliefen täglich Kilometer Es befuhren täglich die ganze Bahn, Züge . . . . .	1,544	546	1,573	546	1,678	498	1,678	498
		8.60	3.04	8.76	3.04	9.34	2.77	9.34	2.77

\* Ueberdieß wurde vom 1. Mai bis 31. Dezember an Sonn- und Festtagen ein besonderer Zug Derlikon = Zürich, ebenfalls in Fortsetzung eines entsprechenden Zuges der Bülach-Regensbergbahn, ausgeführt.

Von den für die Linie Lurgi = Waldshut aufgeführten 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 Kilometer zu dem eigentlichen Netze unserer Bahn; die übrigen 1.739 Kilometer fallen auf die badische Strecke Mitte Rhein = Waldshut.

Die Bahnstrecke Zürich = Wallisellen ist auch im Berichtsjahre wieder von den Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen mitbenutzt worden und zwar wurden in der Winterdienstperiode d. h. vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 10, und in der Sommerdienstperiode d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich 12 jener Züge auf derselben ausgeführt.

Zwischen Zürich und Altketten haben vom 1. Januar bis 14. Oktober, außer den Zügen der Nordostbahn, täglich 8, und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 6 Bahnzüge der Eisenbahnunternehmung Zürich = Zug = Luzern kursirt.



### B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

Hatten in Folge des Zusammenwirkens mehrfacher ungünstiger Umstände die zwei letzten Betriebsjahre einen Rückgang in den „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ gezeigt, so befinden wir uns hinwieder gegenwärtig in der angenehmen Lage, gegenüber dem Vorjahre eine namhafte Vermehrung der Einnahmen in allen wichtigen Transportzweigen konstatiren zu können. Das Verhältniß in Mehr- oder Mindereinnahmen gestaltet sich nämlich, nach den einzelnen Rechnungs-Kubriken betrachtet, für 1865, in Vergleichung mit dem Vorjahre, wie folgt:

	1865.	
	Mehr-Einnahme.	Minder-Einnahme.
Personen-Transport . . . . .	Fr. 171,487. 48	Fr. — —
Gepäck-Transport . . . . .	„ 3,595. 07	„ — —
Hunde-, Pferde- und Vieh-Transport . . . . .	„ 9,351. 08	„ — —
Transport von Equipagen u. dgl. . . . .	„ — —	„ 661. 37
Güter-Transport . . . . .	„ 346,575. 17	„ — —

Bei'm Personentransport ist die Einnahmevermehrung hauptsächlich außerordentlichen Ursachen, nämlich dem in Schaffhausen abgehaltenen eidgenössischen Freischießen und einem in der Nähe von Winterthur abgehaltenen eidgenössischen Truppenzusammenzuge, zuzuschreiben, während dagegen die bei- nahe auf Fr. 2,000 pro Kilometer sich belaufende Mehreinnahme bei'm Gütertransport lediglich der Wiederkehr normaler Verhältnisse in Handel und Wandel zu verdanken ist.

Indem wir nachstehend noch die Hauptergebnisse der Frequenz und der Einnahmen darstellen, erlauben wir uns, hinsichtlich der nähern Details auf die dem Berichte beigehefteten vier statistischen Spezial-Tabellen zu verweisen.

### Gesamt-Verkehr.

	1864.				1865.					
	Quantitäten.		Einnahmen.		Quantitäten.		Einnahmen.			
			Fr.	Ct.	Proz.			Fr.	Ct.	Proz.
Personen-Transport . . . . .	Personen	1,794,193	2,243,401.90	39.8	Personen	2,108,111	2,414,889.38	39.5		
Gepäck-Transport . . . . .	Zentner	121,602	118,322.69	2.1	Zentner	137,606	121,917.76	2.0		
Vieh-Transport . . . . .	Stücke	58,122	92,808.16	1.7	Stücke	69,965	102,159.24	1.7		
Equipagen-Transport . . . . .	„	442	6,491.67	0.1	„	388	5,830.30	0.1		
Güter-Transport . . . . .	Zentner	8,228,803	2,608,341.72	46.3	Zentner	9,531,617	2,954,916.89	48.4		
Mittelbare Betriebs- Einnahmen . . . . .			563,142.88	10.0			510,647.07	8.3		
Total . . . . .			5,632,509.02	100			6,110,360.64	100		



### Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.									
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.		Gepäck.		Vieh u. Hunde.		Güter.		Total.*	
		Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,767.	91	—	59.	81	4,685.	46	11,710.	57	
1856	106	130,000	—	680,000	8,560.	97	—	159.	15	5,619.	35	14,515.	33	
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776.	23	614.	15	198.	47	7,697.	89	17,890.	25
1858	156.53	186,339	—	992,060	9,456.	26	651.	62	294.	19	7,253.	94	18,214.	07
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305.	29	609.	24	368.	57	9,479.	53	21,522.	76
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,264.	76	617.	58	541.	91	12,678.	44	26,627.	86
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,432.	40	651.	36	404.	27	17,330.	78	32,410.	61
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129.	06	679.	83	479.	51	17,225.	19	33,221.	58
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802.	64	681.	90	502.	82	15,954.	91	32,907.	43
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603.	38	664.	73	521.	39	14,653.	60	31,643.	31
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,533.	09	684.	93	573.	93	16,600.	66	34,327.	87

\* Einschließlich der Einnahmen für den Equipagentransport sowie der mittelbaren Betriebseinnahmen.

### Uebersicht des Verkehrs in den wichtigern Waaren=Artikeln.

	<b>1864.</b>	<b>1865.</b>
	Zentner.	Zentner.
Steinkohlen und Coaks . . . . .	1,685,962	2,200,308
Getreide aller Art . . . . .	931,812	1,454,366
Steine aller Art . . . . .	649,487	585,953
Eisen und Eisenwaaren . . . . .	367,482	398,896
Baumwollenwaaren . . . . .	337,849	321,810
Baumwolle, rohe . . . . .	269,690	291,210
Wein und Most . . . . .	235,549	283,091
Salz . . . . .	231,872	238,212
Farbwaaren und Droguerien . . . . .	187,608	214,346
Sägewaaren aller Art . . . . .	244,280	201,241
Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	224,295	181,483
Garne . . . . .	159,481	176,224
Baumaterialien, ausgenommen Holz und Steine . . . . .	177,203	168,988
Eisen, rohes (Maffeln) . . . . .	142,451	165,556

	1864.	1865.
	Zentner.	Zentner.
Brennholz . . . . .	164,535	154,973
Maschinen und Maschinentheile . . . . .	176,069	149,419
Öle aller Art . . . . .	119,257	139,627
Fett und Fettwaren . . . . .	121,350	128,038
Obst . . . . .	37,527	113,536
Gyps, gemahlen, und Gypssteine . . . . .	123,338	108,763
Abfälle aller Art . . . . .	83,589	108,382
Bauholz . . . . .	116,285	107,266
Käse . . . . .	96,574	105,362
Kartoffeln . . . . .	142,145	103,662
Tabak . . . . .	55,416	91,699
Erden aller Art . . . . .	81,495	83,702
Kaffe . . . . .	73,018	77,817
Bücher und Papier . . . . .	44,955	67,849
Kolonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten . . . . .	67,376	66,203
Nußholz . . . . .	76,240	64,477
Wolle und Wollenwaaren . . . . .	51,941	62,827
Zucker . . . . .	47,037	61,186
Seide und Seidenwaaren . . . . .	73,555	59,505
Habern . . . . .	42,894	52,345
Bier . . . . .	44,652	50,202
Spiritus . . . . .	47,665	46,069
Dünger und Düngemittel . . . . .	34,622	43,868
Leder und Lederwaaren . . . . .	39,122	40,389
Glas und Glaswaaren . . . . .	39,500	39,926
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen . . . . .	60,356	39,651
Krapp . . . . .	18,235	29,487
Felle und Häute . . . . .	32,042	27,990
Sämereien . . . . .	35,419	26,826
Dachschiefer . . . . .	32,180	23,195
Gerberlohe . . . . .	45,589	21,785
Holzkohle . . . . .	13,551	21,620
Farbholz und Farbwurzeln . . . . .	51,003	19,960
Hülsenfrüchte . . . . .	34,913	11,915
Torf . . . . .	11,500	10,642

### Mittelbare Betriebs-Einnahmen.

Die Einnahme an Pacht- und Miethzinsen beläuft sich auf Fr. 84,085. 47; der Zuwachs von Fr. 1,783. 34 gegenüber dem Vorjahre ist entstanden durch die Erhöhung der Miethz für Restaurationen und die Verpachtung der im Sihlfelde neu angekauften Grundstücke.

An Vergütungen für Benutzung unserer Wagen auf anderen Bahnen sind uns im Laufe des Rechnungsjahres zusammen Fr. 29,694. 73 bezahlt worden. Dagegen hatten wir für Benutzung fremder Wagen auf unserem Bahnnetze die unter den Ausgaben verrechnete Summe von Fr. 36,969. 76 zu vergüten.

Unter dem Titel „Zinsen von ausgeliehenen Geldern“, welcher im Rechnungsjahre Fr. 70,281. 01 abwarf, ist bisher auch die Rente unserer Beteiligungskapitalien bei den Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg vereinnahmt worden. Wir haben die Erträgnisse dieser zwei Filialen aus obiger Rubrik ausscheiden lassen. Dieselben werden auch für die Zukunft unter besondern Titeln in Rechnungseinnahme fallen.

Der diesjährige Netto-Ertrag der Werkstätte, betragend Fr. 101,901. 56, ist um Fr. 2,326. 11 geringer als der vorjährige. Dieser kleine Ausfall findet seine Begründung in der Verminderung der Einnahmen der Werkstätte auf den Titeln „Unterhalt und Erneuerung der Wagen und Lokomotiven.“ Am Schlusse des folgenden Abschnittes IV. C. ist übrigens noch eine nähere Auseinandersetzung enthalten über den Titel „Werkstätte“, wie über den Titel „Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes.“

Der Netto-Ertrag des Kaufhauses hat sich gegenüber dem Vorjahre um Fr. 1,316. 22 gehoben und beläuft sich auf Fr. 2,154. 69.

Der Titel „Verschiedenes“, eine Einnahme von Fr. 32,428. 80 erzeigend, enthält dieß Jahr lediglich die Erlöse von Materialabfällen, die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehre und eine Anzahl ganz unbedeutender zufälliger Einnahmen.

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebsdienstes.

Neben dem Betriebe der Linie Zürich-Zug-Luzern liegt der Nordostbahn vertragsgemäß nun auch derjenige der am 1. Mai 1865 eröffneten Bülach-Regensberger Bahn ob. Die Betriebsrechnung der Nordostbahn vom Jahr 1865 umfaßt daher in ihren Ausgaben nicht nur die Betriebskosten des eigentlichen Nordostbahnnetzes und der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, und zwar der letztern zum ersten Male für das ganze Jahr, sondern auch diejenigen der Bülach-Regensberger Bahn. In Folge dessen sind die Totalausgaben für den Eisenbahnbetrieb am Schlusse des Berichtsjahres auf die Summe von Fr. 2,811,263. 39 angewachsen.

Für die nachstehenden Durchschnittsberechnungen haben wir das bereits im vorjährigen Geschäftsberichte eingeschlagene Verfahren beobachtet. Denselben wurden außer der Betriebslänge der eigentlichen Nordostbahn von 178 Kilometern auch diejenige der Zürich-Zug-Luzerner Bahn von 66 Kilometern, sowie nunmehr auch die der Bülach-Regensberger Bahn zu Grunde gelegt. Da die letztere 20 Kilometer lang ist, welche während acht Monaten im Betriebe waren, so ergibt sich hieraus, auf das ganze Jahr bezogen, für diese Linie eine Durchschnittslänge von 13.3 Kilometern. Die durchschnittlich betriebene ganze Bahnlänge betrug daher während des Berichtsjahres 257.3 Kilometer (gegenüber 216.5 Kilometern im Vorjahre).

Die Ausgaben betragen nach den Haupttiteln zusammengestellt:

1864.				1865.		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 216.5 Kilometer.				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge: 257.3 Kilometer.		
Fr.	Gts.	Prozente.		Fr.	Gts.	Prozente.
153,009	29	6.1	I. Zentralverwaltung . . . . .	158,577	59	5.6
498,051	48	19.9	II. Unterhaltungskosten . . . . .	612,422	90	21.8
638,962	38	25.5	III. Expeditionsdienst . . . . .	727,442	75	25.9
1,169,749	06	46.7	IV. Transportdienst . . . . .	1,247,229	57	44.4
11,789	44	0.5	V. Telegraphen . . . . .	16,248	56	0.6
32,095	89	1.3	VI. Verschiedenes . . . . .	49,342	02	1.7
2,503,657	54	100	. . . . . Total-Ausgaben . . . . .	2,811,263	39	100

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung der Gesamtausgaben im Betrage von Fr. 307,605. 85. Dieselbe ist, wie bereits erwähnt, hauptsächlich der Ausdehnung des Bahnnetzes, sowie dem Umstande zuzuschreiben, daß der Betrieb der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, anstatt wie im Jahre 1864 bloß 7 Monate, nunmehr das ganze Berichtsjahr umfaßte. Gleichwohl sind wir im Falle, zu konstatiren, daß auch im Jahre 1865 wieder auf einzelnen Abtheilungen des „Transportdienstes“ erhebliche Ersparnisse erzielt wurden.

Ueber die einzelnen Rechnungstitel ist Folgendes zu bemerken:

I. „Zentralverwaltung.“ Die Ausgaben dieses Titels sind im Allgemeinen denjenigen des Vorjahres ziemlich gleich geblieben. Die wenig belangreiche Mehrausgabe trifft hauptsächlich die Rubrik „4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten“.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Theils die Ausdehnung des Bahnnetzes, theils Gehaltsaufbesserungen für vermehrte und angestrebtere Dienstleistungen haben in der Rubrik „Besoldung des Bahnaufsichtspersonales“ erhebliche Mehrkosten gegenüber dem Vorjahre veranlaßt. Da gemäß den Bestimmungen des Vertrages betreffend Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern die

Pflicht der Unterhaltung dieser Linie im Laufe des Berichtsjahres auf die Nordostbahngesellschaft übergegangen ist, so sind in den Rubriken „Unterhaltung des Bahnkörpers, der Kunstbauten etc.“ auch Ausgaben in Berechnung gebracht, welche die bezeichnete Linie betreffen und die hauptsächlich durch das Aufheben der Geleise in Folge der noch fortdauernden Senkungen der Dämme, sowie durch die Auswechslung tannener Schwellen, welche noch von der ehemaligen Ostwestbahn herrühren, nunmehr aber gänzlich beseitigt sind, herbeigeführt wurden. Auf dem eigentlichen Netze der Nordostbahn ist dagegen im Berichtsjahre eine etwelche Verminderung der Kosten für „Unterhaltung des Bahnkörpers“, sowie derjenigen für „Unterhaltung der Kunstbauten“ eingetreten. Die „Unterhaltung des Oberbaues“ erforderte aber hinwieder einen nicht geringen Mehraufwand, welcher größtentheils von der nöthig gewordenen Auswechslung von Schwellen und Schienen auf der ehemaligen Rheinfalldamm und auf der Bahnstrecke Wiesendangen-Weinfelden herrührt. Die von uns beschlossene, im vorigen Geschäftsberichte bereits erwähnte Verwendung von Schienen aus Krupp'schem Gußstahl zu Weichen, sowie für die Kurven der besonders stark befahrenen Bahnhofseleise ist im Berichtsjahre theilweise zur Ausführung gelangt. Die daherigen Anschaffungskosten werden, soweit dieselben die Kurvengeleise betreffen, dem Reservekonto und, soweit sie zu Weichen verwendete Gußstahlschienen beschlagen, dem Betriebskonto belastet.

III. „Expeditionsdienst.“ Die Vermehrung der Ausgaben dieses Titels rührt fast ausschließlich von dem Betriebe der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn her.

IV. „Transportdienst.“ Im Allgemeinen muß hier bemerkt werden, daß die Ausgaben für diese Dienstabtheilung ebenfalls lediglich in Folge der Ausdehnung des Betriebsdienstes auf die beiden Filialbahnen eine Erhöhung gegenüber den entsprechenden Rubriken des Vorjahres erzeugen. Dagegen ist eine ansehnliche Reduktion der Kosten für „Unterhalt und Erneuerung der Wagen etc.“ (IV. 2, c), „Öl und Schmiere“ (IV. 2, d), sowie für „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven etc.“ (IV. 3, h) eingetreten, worüber weiter unten die nähere Nachweise gegeben sind.

Wir lassen diesen allgemeinen Aufschlüssen in Nachstehendem noch einige Mittheilungen über den Stand und die Leistungen des Transportmaterials folgen.

#### A. Die Lokomotiven und ihre Leistungen.

Die Anzahl unserer Lokomotiven wurde im Laufe des Berichtsjahres um 4 Stück, wovon drei für den Betrieb der Bülach-Regensberger Bahn und eine für den Rangirdienst im Bahnhofe Zürich bestimmt sind, vermehrt. Die Konstruktion dieser Lokomotiven, welche in unserer Werkstätte erbaut wurden, weicht von derjenigen der übrigen Lokomotiven der Nordostbahn wesentlich ab: sie gründet sich einerseits auf die in unserem Lokomotivbetriebe gemachten Erfahrungen und anderseits auf den speziellen Zweck, für den diese neuen Maschinen angeschafft wurden. In beiden Richtungen entsprechen dieselben den gestellten Anforderungen und ergeben in ökonomischer Beziehung günstige Resultate.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Lokomotiven:

	1864.	1865.
Von der Klasse A. (Schnellzug=Lokomotiven) . . . . .	Stück: 10	10
„ „ „ B (Personenzug= „ ) . . . . .	18	18
„ „ „ C (Güterzug= „ ) . . . . .	13	13
„ „ „ D (Bahnhofsdienst= „ ) . . . . .	4	4
„ „ „ E (für die Bülach=Regensberger Bahn und den Bahnhofsdienst) . . . . .	—	4
Zusammen	Stück: 45	49

Es trifft somit, auf die Bahnlänge bezogen, je eine Lokomotive auf Kilometer: 5.42 5.39

Bei Ausmittlung der Leistungen der Lokomotiven haben wir, analog dem im vorigen Geschäftsberichte beobachteten Verfahren, die auf der Nordostbahn, sowie die auf der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Regensberger Bahn zurückgelegten Strecken nicht ausgeschieden, so daß in den Nachweisungen über die Leistungen der Lokomotiven auf der Nordostbahn auch diejenigen der Lokomotiven auf den beiden andern Linien enthalten sind. Es haben die zur Beförderung der Bahnzüge mit Inbegriff der Probefahrten, der Extrazüge, des Vorspanndienstes u. s. w. verwendeten Lokomotiven zurückgelegt:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Lokomotive.	Im Ganzen.	per Lokomotive.
Klasse A	317,784 Kilom.	31,778 Kilom.	400,768 Kilom.	40,076 Kilom.
„ B	445,834 „	24,768 „	469,282 „	26,071 „
„ C	297,942 „	22,919 „	327,803 „	25,216 „
„ E	—	—	50,775 „	16,925 „
Total	1,061,560 Kilom.	25,891 Kilom.	1,248,628 Kilom.	28,377 Kilom.

Diese Leistungen vertheilten sich im abgelaufenen Jahre wie folgt:

Es kamen	auf die Klassen				
	A	B	C	E	Total.
Zahl der Anheizungen	2,203	3,137	2,344	432	8,116
Zurückgelegte Kilometer:					
a) in Schnellzügen .	141,958	60,537	—	—	202,495
b) „ Personenzügen .	253,015	352,584	—	44,242	649,841
c) „ Güterzügen .	—	20,805	325,736	—	346,541
d) „ Materialtransporten	4,154	16,943	—	6,032	27,129
e) „ leeren Fahrten .	1,641	18,414	2,066	501	22,622
Zusammen	400,768	469,283	327,802	50,775	1,248,628



In einem Tage wurden durchschnittlich 3,421 Lokomotivkilometer (gegenüber 2,900 im Vorjahre) zurückgelegt. Auf jede der durchschnittlich im Dienste gewesenen Lokomotiven fallen per Tag: im Sommerdienste 198, im Winterdienste 169.3 Kilometer.

In Beziehung auf die beförderten Wagen betragen die Leistungen der Lokomotiven:

	1864.		1865.	
	Achsenkilometer.	Durchschnittl. Achsenzahl per Zug.	Achsenkilometer.	Durchschnittl. Achsenzahl per Zug.
bei der Klasse A	5,622,282	17.69	7,514,007	18.75
" " " B	9,562,258	21.45	9,972,223	21.25
" " " C	13,932,458	46.76	15,005,320	45.78
" " " E	—	—	530,192	10.44
Total	29,116,998	27.43	33,021,742	26.45

Der Verbrauch an Brennmaterial, einschließlich der für Anheizen, Stationiren und Zugrangirungen konsumirten Quantitäten, vertheilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Lokomotivklassen, wobei im „Total“ für einen Kubikfuß Holz 10 Pfund Steinkohlen gerechnet sind:

	1864.			1865.		
	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Total in Zentner Steinkohlen.	Holz. Kubikfuß.	Steinkohlen. Zentner.	Total in Zentner Steinkohlen.
Klasse A	4,344	38,595	39,029.4	5,544	47,267	47,821.4
" B	6,840	64,346	65,030.0	7,224	69,854	70,576.4
" C	6,456	58,575	59,220.6	6,672	62,704	63,371.2
" E	—	—	—	552	3,880	3,935.2
Total	17,640	161,516	163,280.0	19,992	183,705	185,704.2

Die hiefür verausgabte Summe beläuft sich im Berichtsjahre auf Fr. 263,190. 85 (gegenüber Fr. 231,133. 68 im Vorjahre).

Der Durchschnittsverbrauch an Steinkohlen (mit Inbegriff des Holzes) betrug:

	per Lokomotivkilometer.		per Achsenkilometer.	
	1864.	1865.	1864.	1865.
Klasse A	Pfd. 12.28 = Cts. 17.39	Pfd. 11.93 = Cts. 16.90	Pfd. 0.694	Pfd. 0.636
" B	" 14.59 = " 20.65	" 15.04 = " 21.32	" 0.680	" 0.708
" C	" 19.88 = " 28.14	" 19.33 = " 27.39	" 0.425	" 0.422
" E	—	" 7.75 = " 10.98	—	" 0.742
Durchschnittlich	Pfd. 15.38 = Cts. 21.77	Pfd. 14.87 = Cts. 21.07	Pfd. 0.561	Pfd. 0.562

An Schmiermaterial (Del und Talg) wurden im Berichtsjahre für die Lokomotiven im Ganzen 36,235 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 20,295. 22 konsumirt. Davon fallen auf die einzelnen Lokomotivklassen:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.
Klasse A	₤fd. 10,958	₤fd. 0.0345	₤fd. 11,086	₤fd. 0.0276
" B	" 13,424	" 0.0301	" 13,099	" 0.0279
" C	" 11,592	" 0.0389	" 10,800	" 0.0329
" E	—	—	" 1,250	" 0.0246
Zusammen	₤fd. 35,974	₤fd. 0.0339	₤fd. 36,235	₤fd. 0.0290

Sämmtliche Reparaturkosten der im regelmäßigen Zugdienste verwendeten Lokomotiven und Tender betragen im Berichtsjahre (ausschließlich der Werkstätteprovisionen) die Summe von Fr. 99,031. 04 (gegenüber Fr. 119,947. 18 im Vorjahre). Diese Minderausgabe ist einerseits durch die Ersparnisse, welche wir der fortschreitenden Verbesserung unseres Materiales und besonders der Einführung von Gußstahlbandagen zu verdanken haben, und andererseits dadurch herbeigeführt worden, daß wir zwar auch im Berichtsjahre wieder eine Anzahl Bandagen durch solche von Gußstahl ersetzt haben, daß aber deren Anschaffungskosten noch ziemlich weit unter der entsprechenden Ausgabe des Vorjahres geblieben sind.

Diese Reparaturkosten vertheilen sich auf die einzelnen Lokomotiv-Klassen, wie folgt:

	1864.		1865.	
	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.	Im Ganzen.	per Lokomotivkilometer.
Klasse A	Fr. 11,057. 05	₤ts. 3.48	Fr. 14,743. 43	₤ts. 3.67
" B	" 35,233. 22	" 7.90	" 30,514. 26	" 6.50
" C	" 28,878. 06	" 9.69	" 26,377. 99	" 8.05
" E	—	—	" 929. 33	" 1.83
Allgemeines und Bandagen	" 44,778. 85	" 4.22	" 26,466. 03	" 2.12
Zusammen	Fr. 119,947. 18	₤ts. 11.30	Fr. 99,031. 04	₤ts. 7.93

Vergleichen wir die durchschnittlichen Ausgaben für einen Lokomotiv-Kilometer im Berichtsjahre mit denjenigen des Vorjahres, so ergibt sich folgendes Resultat:

	1864.	1865.
an Brennmaterial . . . . .	₤ts. 21.77	₤ts. 21.07
" Schmiermaterial . . . . .	" 1.74	" 1.62
" Reparaturkosten (ausschließlich der Werkstätteprovisionen)	" 11.30	" 7.93
für Zugkraftskosten im Ganzen . . . . .	" 62.40	" 56.56

Die durchschnittlichen Zugkraftskosten für einen Wagenachsen-Kilometer beliefen sich im Berichtsjahre auf 2.139 ₤ts. (gegenüber 2.275 ₤ts. im Vorjahre).

Die 4 älteren Maschinen (D) und die neue zweiachsige Tendermaschine (E), welche ausschließlich zum Bahnhofsdienst in Zürich verwendet werden, weisen folgende Leistungen und Verbrauchsmengen aus:

	1861.	1865.
Zurückgelegte Weglänge . . . . .	ca. 95,266 Kilometer.	ca. 123,126 Kilometer.
Verbrauch an Steinkohlen . . . . .	12,977 Zentner.	11,874 Zentner.
"    "    Schmiermaterial . . . . .	4,222 Pfund.	3,574 Pfund.
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 18,370. 24	Fr. 16,828. 62
"    "    Schmiermaterials . . . . .	" 2,122. 11	" 2,000. 68
"    der Reparaturen . . . . .	" 8,044. 13	" 6,905. 36
Durchschnittliche Ausgaben per Tag . . . . .	" 77. 97	" 70. 51
"    "    "    Kilometer . . . . .	Öts. 19.28	Öts. 13.67

### B. Die Wagen und ihre Leistungen.

Als Ersatz der für den Betriebsdienst auf der Bülach-Regensberger Bahn bestimmten Personen- und Güterwagen wurden im Berichtsjahre 7 Stück neue vierrädrige Personenwagen mit je 16 Sitzplätzen II. Klasse und 24 solchen III. Klasse, sowie 34 Stück neue offene vierrädrige Güterwagen angeschafft. Hinwieder sind 4 achträdrige Güterwagen als dienstunfähig in Abgang gekommen; dieselben werden indessen in dem gegenwärtigen Jahre auf Rechnung des Betriebsconto durch neue vierrädrige wieder ersetzt werden.

Der Stand der Wagen am Schlusse des Berichtsjahres war demnach folgender:

1) Personenwagen . . . . .	Stück:	199
mit Achsen . . . . .		540
"    Sitzplätzen I. Klasse . . . . .		496
"    "    II. " . . . . .		2,712
"    "    III. " . . . . .		5,592
Total der Sitzplätze		8,800
Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze per Wagenachse		16.296
2) Güterwagen . . . . .	Stück:	714
mit Achsen . . . . .		1,504
"    einer Tragkraft von Zentnern . . . . .		132,200
Durchschnittliche Tragkraft per Achse: Zentner . . . . .		87.90

Die Güterwagen bestehen aus

22 achträdrigen Gepäckwagen,	16 achträdrigen Güterwagen,
12 vierrädrigen Gepäckwagen,	321 gedeckten vierrädrigen Güterwagen,
	343 offenen vierrädrigen Güterwagen.

Es trafen:

	1864.	1865.
auf je eine Lokomotive . . . . .	48.24 Wagenachsen,	46.45 Wagenachsen,
„ „ „ „ . . . . .	12.83 Personenwagenachsen,	12.27 Personenwagenachsen,
„ „ „ „ . . . . .	35.41 Güterwagenachsen,	34.18 Güterwagenachsen,
„ „ einen Kilometer Bahnlänge . . . . .	2.15 Personenwagenachsen,	2.05 Personenwagenachsen,
„ „ „ „ „ . . . . .	5.95 Güterwagenachsen.	5.70 Güterwagenachsen.

Die neu angeschafften 34 Stück offenen vierradrigen Güterwagen haben eine Tragkraft von je 200 Zentnern und werden vorzugsweise für den Transport von Steinkohlen verwendet. Im Laufe des Berichtsjahres sind in unserer Werkstätte 73 Stück geschlossene Güterwagen, welche durchschnittlich eine Tragkraft von bloß 160 Zentnern hatten, in Wagen mit einer solchen von je 200 Zentnern umgeändert worden, was einer Vermehrung der Tragkraft der betreffenden Wagen um 2,920 Zentner gleichkommt.

Die Leistungen der Wagen anbelangend, sind, entsprechend dem für die Ausmittlung der Leistungen der Lokomotiven eingeschlagenen Verfahren, die auf der Nordostbahn, sowie die auf der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Regensberger Bahn zurückgelegten Strecken nicht ausgeschieden, so daß in den Nachweisungen über die Leistungen der Wagen auf der Nordostbahn auch diejenigen der Wagen auf den beiden andern Linien inbegriffen sind.

Die Wagen haben zurückgelegt:

	1864.		1865.	
	Achsenkilometer.	Prozente.	Achsenkilometer.	Prozente.
1) Personenwagen:				
auf der Nordostbahn . . . . .	8,425,603	85	9,208,593	89
„ fremden Bahnen . . . . .	1,505,502	15	1,132,578	11
Total	9,931,105	100	10,341,171	100
2) Güterwagen:				
auf der Nordostbahn . . . . .	11,545,401	74	13,509,575	64
„ fremden Bahnen . . . . .	4,135,896	26	7,728,008	36
Total	15,681,297	100	21,237,583	100

Demnach haben sämtliche Wagen durchlaufen:

auf der Nordostbahn . . . . .	19,971,004	78	22,718,168	72
„ fremden Bahnen . . . . .	5,641,398	22	8,860,586	28
Zusammen	25,612,402	100	31,578,754	100

Die durchschnittlich zurückgelegte Weglänge beträgt:

	1864.	1865.
für jeden Personenwagen . . . . .	Kilom. 15,900	Kilom. 16,857
und zwar für jeden vierrädrigen . . . . .	„ 9,420	„ 11,786
„ „ achträdrigen . . . . .	„ 26,944	„ 31,917
für jede Personenwagenachse . . . . .	„ 18,880	„ 19,150
„ jeden vierrädrigen Gepäckwagen . . . . .	„ 18,827	„ 28,962
„ „ achträdrigen „ . . . . .	„ 29,256	„ 33,006
„ „ Güterwagen . . . . .	„ 10,139	„ 13,540
und zwar für jeden gedeckten . . . . .	„ 14,051	„ 16,905
„ „ offenen . . . . .	„ 4,685	„ 8,582
für jede Güterwagenachse . . . . .	„ 10,799	„ 14,121

Die Wagen fremder Bahnen haben im Berichtsjahre auf unserer Bahn im Ganzen 10,303,574 Achsenkilometer (gegenüber 9,145,994 im Vorjahre) durchlaufen. Davon fallen:

	1864.	1865.
	Achsenkilometer.	Achsenkilometer.
1) auf Personenwagen . . . . .	1,259,873	1,634,190
2) „ Gepäck- und Güterwagen . . . . .	7,450,609	8,072,244
3) „ schweizerische Bahnpostwagen . . . . .	435,512	597,140
Total	9,145,994	10,303,574

Die Leistungen fremder Wagen auf unserer Bahn betragen im Berichtsjahre 31.20 % der Gesamt-Achsenkilometerzahl (gegenüber 31.41 % im Vorjahre).

Die Ausnutzung der eigenen und fremden Wagen auf dem Nordostbahnstrecke gestaltete sich im Berichtsjahre folgendermaßen:

In den Personenwagen waren, auf das ganze Jahr bezogen, von der Gesamtzahl

der Sitzplätze I. Klasse durchschnittlich	14.75 %
„ „ II. „ „	28.95 „
„ „ III. „ „	37.49 „
„ „ aller 3 Klassen „	33.64 „ besetzt.

Hiernach kamen

in I. Klasse:	auf 1 besetzten Platz durchschnittlich	5.78	unbesetzte Plätze,
„ II. „	„ 1 „ „	2.45	„ „
„ III. „	„ 1 „ „	1.67	„ „
„ allen 3 Klassen	„ 1 „ „	1.97	„ „

Für die Gepäck- und Güterwagen ergab sich eine durchschnittliche Ausnutzung ihrer Tragfähigkeit von 32.02 %.

An Schmiermaterial ist für Personen- und Güterwagen verbraucht worden:

	<b>1864.</b>	<b>1865.</b>
Del und feste Schmiere . . . . .	Pfd. 8,652	Pfd. 4,801
mit einem Kostenaufwande (exclusive Ersparnißprämien an die Wagenwärter) von . . . . .	Fr. 4,367. 85	Fr. 2,483. 57
per Achsenkilometer . . . . .	Cts. 0.015	Cts. 0.0075
Mit 1 Pfd. Schmiere wurden zurückgelegt	Achsenkilom. 3,365.15	Achsenkilom. 6,878.10

Die sehr erhebliche Ersparniß in dem Verbrauche von Schmiermaterial für die Wagen, welche in dem Berichtsjahre gegenüber den frühern Jahren erzielt wurde, ist der steten Verbesserung der Schmier- vorrichtungen und der Anwendung einer neuen Schmierkomposition zuzuschreiben. Die Ersparniß gegenüber dem Vorjahre beträgt per Achsen-Kilometer rund 50 %.

Für Reparatur und Unterhalt der Wagen sind, abzüglich der Werkstätteprovision, verausgabt worden:

	<b>1864.</b>		<b>1865.</b>	
	Im Ganzen.	per Achsenkilom.	Im Ganzen.	per Achsenkilom.
Personenwagen . . . . .	Fr. 65,825. 40	Cts. 0.663	Fr. 53,298. 65	Cts. 0.515
Güterwagen . . . . .	„ 52,641. 79	„ 0.336	„ 74,228. 85	„ 0.349
Allgemeine Reparaturen, Achsen und Bandagen . . . . .	„ 36,714. 70	„ 0.143	„ 26,694. 67	„ 0.085
<b>Total</b>	<b>Fr. 155,181. 89</b>	<b>Cts. 0.606</b>	<b>Fr. 154,222. 17</b>	<b>Cts. 0.488</b>

Unter Hinzurechnung der Provisionszuschläge für die Werkstätte gestaltet sich dieses Ergebnis folgendermaßen:

	<b>1864.</b>	<b>1865.</b>
im Ganzen . . . . .	Fr. 227,199. 39	Fr. 219,299. 42
per Achsenkilometer . . . . .	Cts. 0.887	Cts. 0.694
per durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer . . . . .	Fr. 1,049. 42	Fr. 852. 31

Auch hier wurden, wie bei den Reparaturkosten der Lokomotiven, in Folge der fortschreitenden Verbesserung des Materiales im Berichtsjahre erhebliche Ersparnisse erzielt.

V. „Bahn-Telegraphie“. Die Ausgaben für die Bedienung des Bahn-Telegraphen betragen im Berichtsjahre Fr. 16,248. 56, somit Fr. 4,459. 12 mehr als im Vorjahre. Diese Erhöhung ist theils größeren Unterhaltungskosten der Leitungen, theils der eingetretenen Vermehrung der Telegraphenstationen, sowie des dieselben bedienenden Personales zuzuschreiben.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 5 neue Bahn-Telegraphen-Büreaux eingerichtet, nämlich in Bülach, Dielsdorf und Oberglatt, in Dachfen und in dem Bureau der Betriebsinspektion im Bahnhofe Zürich. Am Schlusse des Jahres bestanden somit 34 Bahn-Telegraphenstationen mit 44 Apparaten nach Morse's System. Dieselben beförderten im Laufe des Berichtsjahres, nicht gerechnet die obligatorischen Zugsanzeigen und zahlreichen Dienstnotizen, zusammen 34,359 Bahndienstbesuchen.

Die Zahl der Bahntelegraphenstationen, auf welchen auch Privatdepeschen zur Beförderung angenommen werden und die sich am Schlusse des Vorjahres auf 9 Bureaux belief, ist im Berichtsjahre um die Stationen Müllheim, Wildeggen und Erlen vermehrt worden. Alle 12 für den Privatverkehr eröffneten Bahntelegraphenstationen haben während des Jahres 1865 zusammen 5,936 Privatdepeschen befördert.

VI. „Verschiedenes“. Die unter diesem Titel in die Rechnung aufgenommenen Ausgaben belaufen sich auf Fr. 49,342. 02 (gegenüber Fr. 32,095. 89 im Vorjahre). Hierin ist vor Allem die dem Bunde im Berichtsjahre entrichtete Konzessionsgebühr für das vorausgegangene Jahr mit Fr. 18,500 enthalten. Die Mehrausgaben dieses Titels wurden hauptsächlich durch das eidgenössische Schützenfest in Schaffhausen veranlaßt.

Die „Totalausgaben für den Bahnbetrieb“ (einschließlich der Zürich=Zug=Luzerner und der Bülach=Regensberger Bahn) erzeugen in Vergleichung mit den Gesamtbetriebs=Ausgaben des vorangegangenen Jahres, in welchem neben der Nordostbahn nur die Zürich=Zug=Luzerner Bahn, und auch letztere bloß während 7 Monaten, im Betriebe war, folgendes Ergebnis:

	1864.	1865.
im Ganzen . . . . .	Fr. 2,503,657. 54	Fr. 2,811,263. 39
auf einen Tag . . . . .	„ 6,840. 59	„ 7,702. 09
„ „ Kilometer Bahnlänge . . . . .	„ 11,564. 27	„ 10,926. 01
„ „ Tag und einen Kilometer . . . . .	„ 31. 59	„ 29. 93
„ „ Lokomotiv=Kilometer . . . . .	„ 2. 36	„ 2. 25
„ „ Wagenachsen=Kilometer . . . . .	„ —. 08.59	„ —. 08.51

Der bisherigen Uebung gemäß lassen wir am Schlusse dieser Abtheilung unseres Berichtes noch einige Bemerkungen über das Versicherungswesen und die im Laufe des Jahres auf der Bahn stattgehabten Unfälle folgen.

Affekuranz. Die Versicherung umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a) im Kanton Zürich . . . . .	Fr. 2,435,350 —	
b) „ „ Thurgau . . . . .	„ 665,300 —	
c) „ „ Schaffhausen . . . . .	„ 144,450 —	
d) „ „ Aargau . . . . .	„ 539,500 —	
e) „ „ Zug . . . . .	„ 160,600 —	
f) „ „ Luzern . . . . .	„ 35,500 —	
	<hr/>	Fr. 3,980,700 —
	Uebertrag .	Fr. 3,980,700 —

	Uebertrag .	Fr. 3,980,700 —
2.	Für Transportmaterial (Lokomotiven und Wagen) . . . . .	„ 5,597,291 —
3.	„ Brennmaterial und Magazinorräthe . . . . .	„ 625,280 —
4.	„ Güter auf Lager . . . . .	„ 9,244,000 —
5.	„ Güter im Transport begriffen . . . . .	„ 1,500,000 —
6.	„ Mobiliar in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und in den Werkstätten . . . . .	„ 1,163,288 —
	Total .	Fr. 22,115,559 —

Ueberdieß waren die im Kaufhause in Zürich befindlichen Güter mit Fr. 500,000 versichert.

In Vergleichung mit den Versicherungsbeträgen des vorausgegangenen Jahres ist auch in diesem Berichtsjahre wieder eine belangreiche Erhöhung einzelner Versicherungssummen eingetreten, welche theils von der Ausdehnung des Bahnnetzes durch Eröffnung der Bülach-Regensberger Bahn, theils von der Vergrößerung der Versicherungssumme für Güter auf Lager herrührt.

Unfälle. Im verflossenen Jahre hatten wir leider eine größere Anzahl von Unfällen auf der Bahn zu beklagen. Am 3. Februar fand in der Nähe der Mannenberger Brücke zwischen Effretikon und Kemptthal, in Folge des Bruches einer Kuppelung, die Trennung eines Güterzuges statt. Die abgetrennte hintere Abtheilung des Zuges kam rückwärts in Bewegung und gerieth, bei dem starken Gefälle dieser Strecke, in so raschen Lauf, daß sie, in dem Bahnhofe Winterthur angelangt, daselbst durch ihren heftigen Anprall an andere Wagen nicht nur diese zertrümmerte, sondern selbst auch fast gänzlich zerstört wurde. Ein Kondukteur, der auf dieser Zugsabtheilung sich befunden hatte, sowie ein Bahnwärter, welcher unterwegs, zum Anziehen der Bremsen, auf einen der Wagen gesprungen war, wurden dabei erheblich beschädigt. Ersterer ist glücklich wiederhergestellt, letzterer aber bald darauf an den Folgen der Verletzungen gestorben. — Am 7. April ist auf der Station Hedingen eine Frau verunglückt. Dieselbe befand sich im Zuge und öffnete im Augenblicke der Einfahrt desselben auf die Station, als das Zugspersonal mit dem Bremsen beschäftigt war, eigenmächtig die Thüre, trat auf die Plattform hinaus und gerieth auf unerklärliche Weise derart unter den Zug, daß ihr beide Beine abgedrückt wurden. — Am 6. Juni hat sich ein Güterverlader im Bahnhofe Zürich beim Schieben eines Wagens in den Schuppen so verletzt, daß er bald darauf im Kantonspital gestorben ist. — Am 27. Juni wurde bei Holderbank eine geistesranke Frau, indem dieselbe bei geschlossenen Barrieren die Ueberfahrt noch vor Ankunft des Zuges passieren wollte, von demselben überfahren und getödtet. — Am 2. Juli wurde auf der Turgi-Waldshuter Linie ein Bahnwärter von der Lokomotive erfaßt und weggeschleudert. Derselbe starb noch am gleichen Tage an den Folgen der erhaltenen Verletzungen. — Am 7. Juli verunglückte im Bahnhofe Turgi beim Verschieben eines Bahnzuges ein Wagenwärter, der an den dabei erhaltenen Verletzungen starb. — Am 9. Juli wurde unterhalb des Bahnhofes Zürich ein Unbekannter, der sich ohne Zweifel absichtlich auf die Schienen gelegt, überfahren und getödtet. — Desselben Tages wurde bei Hettlingen ein ehemaliger



Polizeioldat der Stadt Zürich todt auf den Schienen gefunden. Wie die obwaltenden Umstände schließen ließen, hatte derselbe den Tod freiwillig gesucht. — Am 13. Juli wurde zwischen Killwangen und Baden ein Unbekannter vom Zuge überfahren und getödtet. Derselbe hatte sich vorher eine Stichwunde beigebracht und also den Tod offenbar absichtlich gesucht. — Am 10. August verunglückte auf dem Bahnhofe Zürich ein Maschinenputzer, welcher nach der erforderlich gewordenen Amputation des rechten Armes und des rechten Beines gestorben ist. — Am 17. August wurde im Tunnel bei Derlikon ein Bahnarbeiter, in Folge eigener Unachtsamkeit, durch einen Zug der Vereinigten Schweizerbahnen überfahren und getödtet. — Am 16. September wurde bei Frauenfeld ein alter Mann, welcher bei geschlossenen Barrieren die Bahn noch vor Ankunft des Bahnzuges überschreiten wollte, von demselben erfaßt und getödtet. — Am 21. Oktober gerieth auf der Station Remptthal ein Passagier beim Aussteigen aus dem Wagen durch eigenes Verschulden zwischen denselben und die Rampe, wobei er so erheblich verletzt wurde, daß er an den Folgen der erhaltenen Wunden und nach vorgenommener Amputation eines Armes im Spital starb. — Am 29. Oktober wurde der bei der Hauptüberfahrt zwischen Brugg und Schinznach stationirte Bahnwärter ohne Zweifel im Augenblicke, wo er von seiner Wärterhütte aus auf seinen Posten eilen wollte, von der Lokomotive des ankommenden Zuges überrascht und getödtet. — Am 9. November wurde ein Bahnwärter auf der Thurbrücke bei Andelfingen vom Zuge überfahren und getödtet. Aus dem Ergebnisse der Untersuchung zu schließen, ist dieses Unglück ganz unzweifelhaft durch eigenes Verschulden des Betreffenden herbeigeführt worden.

Von den acht Unglücksfällen, welche Bahnangestellte betroffen haben, sind sieben durch das eigene Verschulden der letztern veranlaßt worden. Fünf der verunglückten Angestellten waren Mitglieder der Unterstützungskasse und folglich auch der schweizerischen Rentenanstalt; drei hingegen, als bloß im Taglohn gestandene Arbeiter, waren nur der Krankenkasse zugetheilt. Die Hinterlassenen der erstern erhielten die mit der Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge, und überdieß genießen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskasse. Den Hinterlassenen der drei Arbeiter, welche nur der Krankenkasse zugetheilt waren, wurden aus der letztern, beziehungsweise aus der Bahnkasse angemessene Unterstützungsbeiträge verabreicht.

Es erübrigt uns noch, der Betriebsthätigkeit der beiden Hülfsanstalten unserer Bahnunternehmung, der Dampfschifffahrtsanstalt auf dem Bodensee und der Werkstätte zu erwähnen.

#### a) Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Wie im Vorjahre, so wurden auch im Berichtsjahre mittelst unserer Boote regelmäßige tägliche Dampfbootkurse zwischen Romanshorn und den Seestationen Konstanz, Friedrichshafen, Lindau Bregenz und Rorschach ausgeführt.

Ueber den Verkehr, die Einnahmen und Ausgaben der Dampfschifffahrtsanstalt lassen wir nachstehende Uebersichten folgen.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	1864.					1865.				
	Transport-Quantitäten.		Einnahmen.			Transport-Quantitäten.		Einnahmen.		
	Personen.	Prozent.	Fr.	Gts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr.	Gts.	Prozent.
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt I. Platz	17,233	25.0	38,610.	78		20,159	25.5	40,075.	12	
" " II. "	36,462	52.8	44,042.	98		44,725	56.6	47,164.	39	
Hin- u. Rückfahrt I. "	1,327	1.9	2,407.	53		1,533	1.9	2,611.	87	
" " II. "	7,844	11.4	8,669.	56		5,409	6.9	6,062.	95	
Abonnements I. "	1,007	1.5	1,188.	57		1,077	1.4	908.	24	
" II. "	5,139	7.4	5,128.	95		6,081	7.7	5,534.	76	
Total	69,012	100	100,048.	37	36.5	78,984	100	102,357.	33	32.6
<b>II. Gepäcktransport.</b>	Zentner.					Zentner.				
	3,129		1,325.	18	0.5	3,013		1,273.	22	0.4
<b>III. Viehtransport.</b>	Stücke.					Stücke.				
Klasse a, Pferde . . . . .	115	1.8	8,687.	21		83	1.9	5,126.	30	
" b, schweres Vieh . . . . .	2,399	36.9				1,505	34.3			
" c, leichtes " . . . . .	2,608	40.2				1,569	35.8			
" d, Schweine . . . . .	397	6.1				316	7.2			
" e, Kälber, Schafe, Ziegen . . . . .	699	10.8				541	12.3			
Hunde . . . . .	275	4.2		371	8.5					
Total	6,493	100	8,687.	21	3.1	4,385	100	5,126.	30	1.6
<b>IV. Equipagentransport.</b>	Stücke.					Stücke.				
I., II. und III. Klasse . . . . .	12		91.	18	0.1	11		65.	28	0.1
<b>V. Gütertransport.</b>	Zentner.					Zentner.				
Eilgut . . . . .	16,720	1.8	157,945.	15		17,797	1.5	199,475.	42	
Gewöhnliches Gut . . . . .	330,286	34.6				315,278	26.4			
Güter der Ausnahmeklasse . . . . .	606,829	63.6				859,563	72.1			
Total	953,835	100	157,945.	15	57.7	1,192,638	100	199,475.	42	63.5
<b>VI. Verschiedenes.</b>										
Schlepp- u. Flößerlöhne u. Total	—	—	5,758.	86	2.1	—	—	5,621.	65	1.8
<b>Gesamt=Total</b>	—	—	273,855.	95	100	—	—	313,919.	20	100

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

	1864.	1865.
Für einen Reisenden . . . .	Fr. 1. 45	Fr. 1. 30
„ „ Zentner Gepäck . . . .	„ —. 42	„ —. 42
„ ein Stück Vieh . . . .	„ 1. 34	„ 1. 17
„ eine Equipage . . . .	„ 7. 59	„ 5. 93
„ einen Zentner Güter . . . .	„ —. 17	„ —. 17

Die aus obiger Zusammenstellung ersichtliche Mehreinnahme im Güterverkehre ist hauptsächlich dem gesteigerten Getreideverkehre, sowie bedeutenden Transporten von Faßdaubenholz aus Ungarn zu verdanken.

### Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	1864.			1865.		
	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
1. Besoldung des Administrationspersonals . . . .	12,781	50	5.6	13,065	10	5.4
2. Besoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals . . . . .	61,323	07	27.0	68,404	05	28.5
3. Bekleidung desselben . . . . .	1,951	18	0.9	2,516	91	1.1
4. Bureaubedürfnisse, Druckkosten u. . . . .	2,286	82	1.0	2,579	27	1.1
5. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial . . . . .	85,352	39	37.6	99,783	02	41.6
6. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe . . . . .	37,487	93	16.5	19,792	38	8.2
7. Affekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter . . . . .	2,505	40	1.1	2,705	40	1.1
8. Verschiedenes . . . . .	23,420	48	10.3	31,236	38	13.0
Total . . . . .	227,108	77	100	240,082	51	100

Die Mehrauslagen an Besoldungen, Brennmaterial u. finden in den Mehrleistungen im Fahr- dienste in Folge des gesteigerten Waarenverkehrs ihre Begründung. Für den Unterhalt der Schiffe verminderten sich dagegen die Ausgaben nahezu um die Hälfte des vorjährigen Betrages.

### Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1864.					1865.				
	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	
Einnahmen . . .	273,855	95	2	86	—	313,919	20	3	15	—
Ausgaben . . .	227,108	77	2	37	83	240,082	51	2	41	76
Netto-Ertrag .	46,747	18	—	49	17	73,836	69	—	74	24

Dieses Ergebnis kann im Allgemeinen als ein befriedigendes bezeichnet werden, namentlich wenn in Betracht gezogen wird, daß die Entschädigung der eidgenössischen Postverwaltung für die postalischen Transporte auf dem Bodensee im Betrage von Fr. 20,000 jährlich nicht mehr geleistet wird, während uns die Transportlast selbst unverändert geblieben ist. Der Netto-Ertrag pro 1865 übersteigt denjenigen pro 1864 um Fr. 27,089. 51 und denjenigen pro 1863 (in welchem Jahre die Postentschädigung noch für 10 Monate in Einnahme gefallen ist) um Fr. 1,711. 74.

Das Betriebsmaterial bestand, wie im Vorjahre, aus 6 Dampfbooten mit zusammen 250 Pferdekraften und 4,600 Zentner Tragfähigkeit und aus 3 Schleppbooten mit zusammen 4,800 Zentner Tragfähigkeit. Die Anschaffung eines vierten Schleppbootes von gleicher Konstruktion, wie die Boote „Winterthur“ und „Frauenfeld“, ist mit Rücksicht auf das vorhandene Bedürfnis gegen Ende des Berichtsjahres angeordnet worden.

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

		1864.	1865.
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . .	Kilometer	95,879	99,534
und zwar in . . . . .	Zeitstunden	5,558.5	5,969.5
Auf eine Zeitstunde kommen somit durchschnittlich	Kilometer	17.26	16.65
Schleppboote. Es wurden solche befördert auf einer Strecke			
von zusammen . . . . .	„	19,413	26,715
Verbrauch an Brennmaterial und daherige Kosten:			
Holz . . . . .	Kubikfuß	6,768	6,408
Steinkohlen . . . . .	Zentner	51,726	55,924
Totalverbrauch, bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen			
(1 Kubikfuß Holz gleich 10 Pfd. Kohlen gerechnet) .	„	52,403	56,565
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . .	Pfund	54.8	56.8
„ „ „ Zeitstunde . . . . .	„	942	947.5

		1864.	1865.
Kosten für Brennmaterial, im Ganzen . . . . .	Franken	78,043.23	92,688.98
"    "    "    per Kilometer . . . . .	Centimes	81.39	93.12
"    "    "    "    Zeitstunde . . . . .	Franken	14.04	15.53
Verbrauch an Schmiermaterial und daherige Kosten:			
Del und Talg, im Ganzen . . . . .	Pfund	6,185	5,641
"    "    "    per Kilometer . . . . .	"	0.064	0.057
"    "    "    "    Zeitstunde . . . . .	"	1.113	0.945
Kosten für Schmiermaterial, im Ganzen . . . . .	Franken	3,692.07	3,192.53
"    "    "    per Kilometer . . . . .	Centimes	3.85	3.21
"    "    "    "    Zeitstunde . . . . .	Franken	0.66	0.53
Unterhaltungs- und Reparaturkosten:			
im Ganzen . . . . .	Franken	37,487.93	19,792.38
per Kilometer . . . . .	Centimes	39.09	19.89

Die Kosten für einen neuen Holzbau an dem Dampfboot „St. Gallen“ sind aus dem Reservefond bestritten worden und daher in obigen Reparaturkosten nicht inbegriffen.

Mit der Dampfbootverwaltung für den Untersee und Rhein ist im Berichtsjahre eine Vereinbarung betreffend gegenseitige Uebernahme und Weiterbeförderung von Gütern aus dem Ober- nach dem Untersee und Rhein und vice versa auf Grund direkter Tariffäge getroffen worden, welche Vereinbarung mit dem 1. November in Kraft erwachsen ist. In unsern Beziehungen zu den übrigen Dampfeschiffahrtsanstalten ist keine Veränderung eingetreten.

Die Transportgüter waren wie früher mit einer Summe von Fr. 150,000 versichert.

In unserm Geschäftsberichte pro 1863 erwähnten wir, daß nach dem Austritte des frühern Dampfbootverwalters dessen Funktionen provisorisch der Bahnhof=Inspektion Romanshorn übertragen worden seien. Seither ist es möglich geworden, die vakante Stelle durch eine geeignete Persönlichkeit wieder definitiv zu besetzen. Es wurde nämlich Herr Anton Poll, Sekretär bei der königlich bayerischen Dampfbootverwaltung in Lindau, zum Dampfbootverwalter der Nordostbahn gewählt und in Folge dessen konnte mit 1. Juli 1865 die Bahnhof=Inspektion Romanshorn, ihrem Wunsche gemäß, der auf den Dampfbootbetrieb bezüglichen Obliegenheiten wieder enthoben werden.

Ueber den Personalbestand der Dampfeschiffahrtsanstalt gibt der am Schlusse des Berichtes beigefügte allgemeine Personal=Etat der Nordostbahn näheren Aufschluß.

#### b) Werkstätte.

Außer der Bewerfstellung der gewöhnlichen Reparaturen an Lokomotiven und Wagen wurden im Laufe des Berichtsjahres in unserer Werkstätte die zwei bereits im Vorjahre in Angriff genommenen, für die Bülach=Regensberger-Bahn bestimmten Lendermaschinen gänzlich vollendet und zwei weitere gleiche Maschinen, und zwar die eine für dieselbe Bahnunternehmung und die andere zur Verwendung

im Bahnhofsdienste, geliefert, ferner eine Anzahl Güter- und Personenwagen umgeändert und erneuert, sowie die auf der Nordostbahn und der Bülach-Regensberger Bahn eingelegten Weichen angefertigt. Endlich besorgte die Werkstätte den Umbau des Dampfbootes „St. Gallen“. Die Zahl der Werkstätte- arbeiter betrug 217 (gegenüber 210 im Vorjahre).

Der Rechnungs-Abschluß der Werkstätte gestaltete sich wie folgt:

	<b>1864.</b>	<b>1865.</b>
Einnahmen . . .	Fr. 1,010,678. 22	Fr. 1,057,268. 48
Ausgaben . . .	„ 906,450. 55	„ 955,366. 92
Netto-Ertrag . . .	Fr. 104,227. 67	Fr. 101,901. 56

Wir lassen endlich noch eine Uebersicht des Personalbestandes, sowie eine summarische Zusammen- stellung des Rechnungsergebnisses der Unterstützungs- und der Krankenkasse für die Angestellten folgen:

### 1. Personal-Stat.

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

#### A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.		III. Expeditions- und Fahrdienst.	
Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . .	13	1. Abtheilung.	
Hauptkassier und Gehülfen . . . . .	3	Betriebs-Chef . . . . .	1
Revisor nebst Gehülfen . . . . .	5	Betriebs-Inspektor . . . . .	1
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen . . .	31	Inspektor für den Gütertransport . . .	1
Materialverwaltung . . . . .	10	Telegraphen-Inspektor . . . . .	1
Abwarte der Centralbüreaux . . . . .	4	Büreau des Betriebs-Chefs . . . . .	2
	<b>66</b>	Büreau des Betriebs-Inspektors und Wagen- kontrole . . . . .	8
II. Bahnunterhaltung.		Bahnhofvorstände und deren Gehülfen . .	11
Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt . .	2	Einnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen	27
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs . .	8	Güterexpedienten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtenbezüger . . . . .	98
Bauführer . . . . .	3	Portiers, Abwarte und Nachtwächter . .	34
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . .	16	Stationseinnehmer und Gehülfen . . .	60
Bahnwärter . . . . .	350		
	<b>379</b>	Uebertrag	244

	Uebertrag	244
Telegraphisten . . . . .		8
Gepäckträger . . . . .		20
Arbeiter für Güterverladung, inclusive Camionneurs . . . . .		276
Oberzugführer . . . . .		1
Zugführer und Kondukteurs . . . . .		86
Wagenmeister und Oberwagenwärter . . . . .		4
Wagenkontroleurs . . . . .		7
Wagenauffeher, Wagenwärter und Bremser . . . . .		53
Billetdrucker . . . . .		2
		<u>701</u>

2. Abtheilung.

Maschinenmeister . . . . .	1
Zeichner, Werkstättebuchhalter und Gehülffen nebst Abwart . . . . .	11
Werkführer . . . . .	3
Lokomotivführer . . . . .	36
Heizer . . . . .	34
Lokomotivputzer und Wagenwäscher . . . . .	36
	<u>121</u>

Total: **1,267** (gegen 1,182 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge 4.8 Angestellte.

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter . . . . .	1	Steuermänner und Schleppschifführer	7
Buchhalter . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	5
Expedienten . . . . .	5	Heizer . . . . .	9
Büreaudiener . . . . .	1	Matrosen . . . . .	11
Kapitaine und Schiffsführer . . . . .	5		

Zusammen **45** Angestellte.

2. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a) Unterstützungs-kasse.

Am 31. Dezember 1864 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 191,956. 95

Im Jahre 1865 kamen an Einnahmen hinzu:

Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	Fr. 28,262. 47
Kapitalzinsen, Bußen, Erlös von gefundenen Gegen- ständen u. . . . .	„ 19,386. 31
	<u>„ 47,648. 78</u>
Gesamteinnahme	Fr. 239,605. 73

Die Ausgaben bestehen in:

Jahresprämien an die Schweizerische Rentenanstalt . . . . .	Fr. 15,625. 98
Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an aus- getretene Angestellte . . . . .	„ 1,728. 86
Uebertrag . . . . .	Fr. 17,354. 84
	Fr. 239,605. 73

Uebertrag . . . . .	Fr. 17,354. 84	Fr. 239,605. 73
Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten . . . . .	„ 2,773. 93	
Regelmäßige Unterstützungsbeiträge . . . . .	„ 4,292. 17	
Verschiedenes . . . . .	„ 90. 05	
		<u>„ 24,510. 99</u>

Bestand am 31. Dezember 1865 Fr. 215,094. 74

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 965 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Der schweizerischen Rentenanstalt, bei welcher die sämtlichen Mitglieder dieser Kasse auf's Ableben versichert sind, war für das Jahr 1865 eine Prämie von Fr. 15,625. 98, wie die Ausgaben es ausweisen, zu entrichten, während jene Anstalt im Berichtsjahre in 15 Todesfällen auf Grund der betreffenden Policen eine Versicherungssumme von Fr. 8,758 ausbezahlt hat. Im Jahre 1864, mit welchem der mit der schweizerischen Rentenanstalt für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossene Vertrag in's Leben getreten ist, erreichte die Jahresprämie die Summe von Fr. 14,738. 25, und es beliefen sich hinwieder die von der Rentenanstalt an die Hinterlassenen von acht im Laufe des Jahres 1864 verstorbenen Angestellten bezahlten Versicherungsbeträge auf Fr. 4,324.

b) Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1864 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 18,124. 36
Im Jahre 1865 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bußen) hinzu . . . . .	„ 10,935. 34
	<u>Gesamteinnahme Fr. 29,059. 70</u>
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen ziehen sich davon ab mit . . . . .	„ 10,317. 93
	<u>Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung Fr. 18,741. 77</u>

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 570 Personen Mitglieder der Krankenkasse. Bekanntlich gehören alle im Taglohne angestellten Arbeiter und Bediensteten derselben an.

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Das Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich, wenn bei den Einnahmen, wie früher, der Saldo-Vortrag, der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes, sowie die Erträgnisse unserer Beteiligungskapitalien bei den Linien Zürich-Zug-Luzern und Büsach-Regensberg außer Acht gelassen und von dem Ertrage des Interessen-Conto nur die auf die Betriebsgelder fallende Quote in Rechnung gebracht wird und endlich bei den Ausgaben die Entschädigungen für die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Büsach-Regensberg abgezogen werden, folgendermaßen:



<b>1864.</b>		<b>1865.</b>	
Fr. 5,485,621. 93	.	.	Einnahmen
„ 2,193,324. 23	.	.	Ausgaben
Fr. 3,292,297. 70	.	.	Reinertrag
<b>60.02</b> % Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme		<b>61.55</b> %	
Fr. 18,490. 43	.	.	Reinertrag per Bahnkilometer
„ 9,019. 81	.	.	Betriebstag
„ 50. 66	.	.	Tag und Bahnkilometer
„ 3. 54	.	.	Lokomotivkilometer
„ —. 12.40	.	.	Wagenachsenkilometer

Die gesammte Reineinnahme des Jahres 1865 beläuft sich mit Einschluß des Saldo-Vortrages von 1864, des Netto-Ertrages der Dampfboote, des ganzen Ertrages der Zinse für ausgeliehene Gelder, sowie der Renten der Betheiligungskapitalien bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg auf die Summe von Fr. 4,006,608. 29 und beträgt somit Fr. 432,603. 11 mehr als diejenige des Vorjahres. Es ist dagegen die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen von Fr. 1,224,481. 87 auf Fr. 1,358,301. 80, also um Fr. 133,819. 93 gestiegen.

Der nach Abzug der Ausgaben für die Verzinsung der Anleihen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,648,306. 49 wurde gemäß dem bezüglichlichen Beschlusse des Verwaltungsrathes verwendet wie folgt:

- Fr. 2,296,640. — = 8 % des Aktien-Kapitals kamen als Dividende zur Vertheilung an die Aktionäre;
- „ 200,330. 40 = 5 % der Reineinnahme fielen in den Reserve-Conto;
- „ 151,336. 09 wurden der Betriebsrechnung des Jahres 1866 gutgeschrieben.

Der Reserve-Conto hat mit 31. Dezember 1865 einen Bestand von Fr. 2,170,175. 76 erreicht.

## V. Bahnbau.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich nahm unsere Thätigkeit während des Berichtsjahres in erheblichem Maasse in Anspruch.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte einläßlich beschriebenen Baupläne für das neue Aufnahmsgebäude mit Einsteighalle haben die nach Mitgabe des Gesetzes betreffend eine Bauordnung erforderliche Genehmigung des Lit. Stadtrathes Zürich erhalten und ebenso haben die mit dieser Behörde in Betreff der Ueberlassung von Materialablagerungs- und Arbeitsplätzen für die Dauer der Bauzeit gepflogenen Unterhandlungen ihren Abschluß erreicht.

Es gelangten sodann die Grab-, Maurer-, Steinmetz- und Verputzarbeiten des Aufnahmsgebäudes mit Einsteighalle und des neuen definitiven Güterschuppens zur Ausschreibung, worauf der Zuschlag

dieser Arbeiten für das Hauptgebäude an die Herren Baumeister Diener und Gehler in Zürich und für den Gilgutschuppen an Herrn Baumeister J. Staub in Wollishofen erfolgte. Die Herstellung der eisernen Dachkonstruktion der Einsteighalle, für deren Ausführung zwischen einer Reihe von Etablissements des In- und Auslandes Konkurrenz eröffnet worden war, wurde nach einer eingehenden Prüfung der in großer Zahl eingereichten Konstruktionspläne und Uebernahmsofferten und nachdem noch weitere Unterhandlungen, welche sich in Folge dieser Prüfung als nothwendig herausgestellt, Statt gefunden hatten, der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett und Comp. in Nürnberg, einem in dergleichen Konstruktionen sehr erfahrenen Etablissement, unter vortheilhaften Bedingungen übertragen. Die Ausschreibung der Zimmer-, Schmied- und Spenglerarbeiten des Hauptgebäudes wird in den nächsten Tagen erfolgen können.

Es sind endlich an dem Hauptbaue die Fundamente der nördlichen Längenmauer der Einsteighalle, sowie diejenigen der Stirnfronte gegen die Limmat, soweit ihre Ausführung im Berichtsjahre beabsichtigt war, in ihrer ganzen Ausdehnung hergestellt worden. Den Winter über blieben die Maurerarbeiten mit Rücksicht auf die nachtheiligen Folgen, welche durch eintretende Kälte an frisch aufgeführtem Mauerwerke herbeigeführt werden können, eingestellt. Dafür wurden während dieser Zeit die Arbeiten in den Steinbrüchen und die Bearbeitung der Hausteine, sowie die Herstellung der erforderlichen Gerüstungen in erheblichem Maaße gefördert, so daß für den bevorstehenden Sommer ein rascher Fortgang der Bauarbeiten in sichere Aussicht zu nehmen ist. Der gegenwärtige Stand der Arbeiten am Gilgutschuppen berechtigt zu der Hoffnung, daß dieses Gebäude gegen Ende des nächsten Monats Mai seiner Bestimmung wird übergeben werden können und daß es in Folge dessen möglich werden wird, bis zu diesem Zeitpunkte den gegenwärtigen provisorischen Gilgutschuppen abzubrechen und sodann auch den auf dem Platze des letzteren zu erbauenden Theil des Hauptgebäudes in Angriff zu nehmen.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist darauf hingewiesen worden, daß zum Zwecke der Ermöglichung eines ungestörten Betriebes während der Bauzeit die Herstellung mehrerer provisorischer Lokale nothwendig werde und daß solche an der Stirnseite der Einsteighalle in Aussicht genommen seien. Weitere Untersuchungen, welche mittlerweile stattfanden, lassen es jedoch sowohl mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb, als auch auf die leichtere Bauausführung als zweckmäßiger und zugleich ökonomisch vortheilhafter erscheinen, die erwähnten Lokale in einem besondern, in der Verlängerung der Einsteighalle von Holz zu erstellenden provisorischen Gebäude unterzubringen, zu welchem ein Theil des Daches der bisherigen Einsteighalle verwendet werden kann.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich bringt auch Veränderungen in der Anlage der Geleise mit sich. Dieselben wurden während des Berichtsjahres soweit bewerkstelligt, als die Herstellung der Fundamente des Aufnahmsgebäudes es erheischte, und sie sollen auch im Verfolge jeweilen nach Maaßgabe des durch den Fortgang der Neubauten hervorgerufenen Bedürfnisses zu weiterer Ausführung gelangen. Sie schließen, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, eine Vermehrung der die Sihl zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhofe überschreitenden Geleise in sich. Zu diesem Ende hin stellte sich eine flußaufwärts zu bewerkstelligende Verlängerung der Pfeiler der Eisenbahnbrücke

über die Sihl um die Breite eines Geleises als eine unabwiesbare Nothwendigkeit heraus. Diese nicht unwichtige Arbeit wurde im Berichtsjahre ausgeführt. Der im letzten Dritttheile desselben zu Tage getretene ausnahmsweise niedrige Wasserstand der Sihl erleichterte die Baute in hohem Maaße und ermöglichte namentlich auch eine ganz erhebliche Kostenersparniß.

Um einerseits der Ausführung der zur Vollendung des Personenbahnhofes in Zürich erforderlichen Bauten thunlichsten Vorschub zu leisten und anderseits den Betrieb vor Störungen und Hemmungen in Folge dieser Bauarbeiten möglichst zu bewahren, mußten verschiedene Hülfsseinrichtungen getroffen werden, welche ihrer Bestimmung gemäß einen ganz provisorischen Charakter haben. Unter diesen Einrichtungen verdient namentlich der Bau einer provisorischen Eisenbahnbrücke über die Sihl hervorgehoben zu werden. Dieselbe ist dazu bestimmt, die Verbringung des Baumaterials auf die Werkplätze an der Südseite des künftigen Aufnahmsgebäudes möglich zu machen, ohne daß hiezu die gewöhnlichen Dienstgeleise in Anspruch genommen werden müssen, was die nachtheiligsten Folgen für den Bahnhofverkehr unausweichlich herbeiführen würde. Es wurde ein Geleise der für die Rohmaterialien dienenden Abtheilung des Güterbahnhofes als Zufahrtsgeleise zu jenen Werkplätzen ausgewählt. In der Verlängerung dieses Geleises wurde die provisorische Brücke über die Sihl in Holz und mit einer Tragkraft erbaut, welche dieselbe mit einem vollständigen, Baumaterial enthaltenden Bahnzuge zu befahren gestattet. Diese Brücke wird auch Drittpersonen zur Befuhr von Baumaterial für Neubauten im Bahnhofquartiere unter Bedingungen eingeräumt werden können, die unserer Gesellschaft einen theilweisen Ersatz der erlaufenen Baukosten sichern und gleichwohl von den Bezüglern gerne eingegangen werden dürften. An der südlichen Seite der Brücke wurde ein Steg für Fußgänger angebracht. Es war dies um so nothwendiger, da der an die definitive Eisenbahnbrücke über die Sihl zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhofe angehängte Fußsteg während der durch den Ausbau des Bahnhofes bedingten Umgestaltung dieser Brücke von dem Publikum nicht wird benutzt werden können, ein geeigneter Ersatz für den letzterwähnten Fußsteg während der Dauer seiner Sperrung aber nur durch den an der provisorischen Brücke angebrachten Steg geboten werden kann.

Der in rascher Zunahme begriffene Verkehr auf dem Bahnhofe Aarau macht eine Erweiterung desselben zur dringenden Nothwendigkeit. Bei der großen Menge von Zügen der Nordost- und der Centralbahn, welche täglich in den Bahnhof Aarau hinein, beziehungsweise aus demselben heraus fahren, sowie bei der stets zunehmenden Zahl von Personen- und Güterwagen, welche sich in Folge des belangreichen durchgehenden und lokalen Verkehrs fortwährend auf diesem Bahnhofe befinden, tritt in demselben oft eine dem Dienste nachtheilige Beengung ein, welcher nur durch eine Vermehrung der Güter- und Reservegeleise abgeholfen werden kann. Und sodann genügt der Raum, welcher gegenwärtig auf dem Bahnhofe Aarau für die Ablagerung von Rohmaterialien bestimmt ist, dem Bedürfnisse nicht mehr, so daß auch von diesem Standpunkte aus das Areal des Bahnhofes eine Erweiterung erheischt. Wir haben nun mit Zustimmung der mitbetheiligten Centralbahngesellschaft und unter Genehmigung der h. Regierung von Aargau die Anlage eines besondern Materialablagerungsplatzes in Aarau und zwar auf einem Landkomplexe, welcher diesseits der Lenzburger Straße, jedoch in der

unmittelbaren Nähe des Bahnhofes und an der Bahn selbst gelegen ist, sowie ferner die Anbringung weiterer Güter- und Reservegleise auf derjenigen Abtheilung des Bahnhofes, welche gegenwärtig noch die Rohmaterialien aufzunehmen bestimmt ist, beschlossen. Wir glauben, daß dadurch dem obwaltenden Bedürfnisse ein volles Genüge gethan werde. Die Hälfte der darüber erlaufenden Kosten sind uns von der Centralbahngesellschaft gemäß dem seiner Zeit betreffend den Bahnhof Aarau abgeschlossenen Vertrage zu 5 % zu verzinsen.

War dem Bahnhofe Schaffhausen bei Anlaß der Eröffnung der badischen Bahnstrecke Waldshut-Schaffhausen-Konstanz eine erheblich größere Ausdehnung und eine entsprechende Erweiterung der Gleisanlagen zu Theil geworden, so wurden die letztern während des Berichtsjahres noch mehr vervollständigt. Es geschah dies vertragsgemäß auf gemeinschaftliche Kosten der badischen und unserer Verwaltung. Im Fernern wird nunmehr ebenfalls von diesen beiden Verwaltungen ein den Bahnhof zwischen der Bogenthurmstraße und dem Mühlethale überschreitender eiserner Fußsteg zur Ausführung gebracht werden, in Folge dessen dann die an der bezeichneten Stelle über den Bahnhof hinführende Straße, deren Fortbestand mit der Sicherheit des Bahnbetriebes unvereinbar erscheint, aufgehoben werden soll.

Wir haben Ihnen in unserem letzten Berichte von Unterhandlungen Kenntniß gegeben, welche wir mit der h. Regierung und dem Lit. Stadtrathe Schaffhausen gepflogen haben, um ihre Einwilligung zu einer Verschiebung des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen zu erwirken. Wir theilten Ihnen damals mit, daß diese Unterhandlungen erfolglos geblieben seien und daß in Folge dessen die erforderlichen Einleitungen zum Ausbaue des fraglichen Bahnhofes zu treffen sein werden. Je mehr wir uns aber mit dem Programme beschäftigten, welches für diesen Ausbau auf Grundlage der in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten, die Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen betreffenden Vereinbarung vom 14. März 1863 vor allem aufzustellen war, desto mehr wurden wir von der Ueberzeugung durchdrungen, daß dieses Programm je nach dem Zustandekommen oder Nichtzustandekommen der verschiedenen projektirten Eisenbahnen, welche auf die Frequenz des Bahnhofes Schaffhausen einen erheblichen Einfluß auszuüben geeignet wären, somit je nach dem Umfange der Bedürfnisse, welchen der Bahnhof Schaffhausen inskünftig zu genügen bestimmt sein wird, sich so oder anders wird zu gestalten haben. Wenn nämlich die Gotthardbahn und andere Eisenbahnprojekte, die neulich in Deutschland zur Sprache gebracht worden sind und welche zu der Gotthardbahn in einer gewissen Wechselwirkung stehen, zu Stande kommen, so ist es in hohem Grade wahrscheinlich, daß der Bahnhof Schaffhausen in den in der fraglichen Vereinbarung angenommenen Dimensionen den dannzumal zu gewärtigenden Verkehrsbedürfnissen nicht genügen wird: vielmehr ist für jenen Fall vorauszusehen, daß das in der Vereinbarung in Aussicht genommene Bahnhofareal sich nur für den Personenverkehr als zulänglich erweisen und daß für den Güterverkehr eine besondere Bahnhofabtheilung auf weiter zu erwerbendem Grunde und Boden hinzuzufügen sein wird. Es ist nun wohl selbstverständlich, daß das Programm für die definitiven Bauten auf dem in der Vereinbarung vorgesehenen Areal sich anders gestalten wird, wenn auf dem letztern dem gesammten Verkehre oder wenn bloß demjenigen der Personen

ein Genüge gethan werden muß. So lange es nun aber ungewiß ist, ob die berührten Eisenbahnprojekte zur Ausführung kommen, wird den beim Bahnhofe Schaffhausen beteiligten Bahnverwaltungen nicht wohl zugemuthet werden können, diesem Bahnhofe bei seinem Ausbaue eine Ausdehnung zu geben, welche durch das im Falle der Nichtverwirklichung jener Projekte vorhandene Bedürfnis in keiner Weise gerechtfertigt wäre. Wenn also der h. Regierungsrath und der Lit. Stadtrath von Schaffhausen, mit welchen die mehrerwähnte Vereinbarung abgeschlossen worden ist, darauf beharren zu sollen glauben würden, daß der Bahnhof Schaffhausen zur Vollendung gebracht werde, bevor in Betreff der Verwirklichung der fraglichen Eisenbahnprojekte Gewißheit vorliegt, so würden die beteiligten Eisenbahnverwaltungen sich genöthigt sehen, den Ausbau des Bahnhofes im Sinne einer Beschränkung desselben auf den in der Vereinbarung vorhergesehenen Umfang zu bewerkstelligen. Wir können uns jedoch der Annahme nicht hingeben, daß die Lit. Behörden Schaffhausen's Willens seien, die Bahnverwaltungen zu nöthigen, den Ausbau des Bahnhofes jetzt und in Folge dessen innerhalb viel engerer Grenzen zur Ausführung zu bringen, als das künftige Bedürfnis möglicherweise erheischen wird. Wir hoffen im Gegentheile, es werden dieselben im Hinblick auf die Fortschritte, welche die in Frage stehenden Eisenbahnprojekte in neuerer Zeit gemacht haben, sich veranlaßt sehen, das endliche Schicksal jener Projekte abzuwarten, damit bei dem Ausbaue des Bahnhofes Schaffhausen auf dasselbe geeignete Rücksicht genommen werden könne. Wir haben deshalb auch nicht unterlassen, unter Darstellung der eben berührten Verhältnisse sowohl an die h. Regierung als an den Lit. Stadtrath von Schaffhausen das erneuerte Gesuch zu richten, es möchten diese Lit. Behörden in der Bahnhoffrage den unter den obwaltenden Umständen nicht etwa bloß durch die einseitigen Interessen der beteiligten Bahnunternehmungen, sondern vor Allem auch durch die öffentlichen Interessen Schaffhausen's angezeigten abwartenden Standpunkt einzunehmen sich geneigt finden lassen. Wir glaubten dieses Gesuch um so nachdrücklicher stellen zu sollen, da wir die feste Ueberzeugung hegen, daß die Zukunft ein derartiges Verfahren vollkommen rechtfertigen wird, während hinwieder eine Nöthigung zum Ausbaue des Bahnhofes Schaffhausen im gegenwärtigen Augenblicke und, was gleichbedeutend damit ist, in einer den künftigen Verkehrsinteressen möglicher Weise nicht entsprechenden Beschränkung sich dem Tadel der kommenden Zeiten kaum dürfte entziehen können.

Wir sind im Interesse unserer Bahnunternehmung fortwährend bestrebt, auf dem Bahnhofe Romanshorn die Ablagerung des Getreides thunlichst zu erleichtern. Hatten wir schon in frühern Jahren auf dem bezeichneten Bahnhofe sehr geräumige Lokale in mehr definitiver oder in mehr provisorischer Weise für die Unterbringung von Getreide herstellen lassen, so machte die große Masse von Früchten, welche im Frühlinge des Berichtsjahres in Romanshorn eintraf oder angemeldet wurde, die Erbauung noch weiterer provisorischer Schuppen in erheblichem Umfange nothwendig. Es wurde im letzten Jahre eine Grundfläche von mehr als 30,000 □' mit derartigen provisorischen Obdächern versehen.

Die Station Derlikon ist im Laufe des Berichtsjahres zu gänzlichem Ausbaue gelangt. In Betreff der Vertheilung der Baukosten der Stationen Altstätten und Derlikon auf die

Nordostbahn und die Unternehmungen der Zürich-Zug-Luzerner Bahn und der Bülach-Regensberger Bahn wurde die Vereinbarung getroffen, daß die Kosten, welche seiner Zeit für die Herstellung dieser beiden Stationen in ihrem früheren Bestande erlaufen sind, ausschließlich der Nordostbahngesellschaft belastet bleiben sollen, während hingegen die Kosten der durch die Einführung der Zürich-Zug-Luzerner Bahn, beziehungsweise der Bülach-Regensberger Bahn in die zwei Stationen nothwendig gewordenen Erweiterung der letztern von der Nordostbahngesellschaft und von den betreffenden Bahnunternehmungen je zur Hälfte zu tragen seien. Wir glauben, daß diesem Verfahren das Prädikat der Billigkeit von keinem der Betheiligten, am wenigsten aber von dem Standpunkte der Unternehmungen der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn aus ver sagt werden könne.

Die neue Station Dietlikon wurde im Frühherbste des Berichtsjahres eröffnet. Das Gesuch um Herstellung dieser Station ist schon vor geraumer Zeit von den betheiligten Gemeinden an uns gerichtet und auch von der h. Regierung von Zürich befürwortet worden. Im Hinblick auf die große Distanz zwischen den Stationen Wallisellen und Effretikon, sowie auf die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegend glaubten wir auf das Gesuch eintreten, jedoch die Gewährung desselben an die wohl nicht ungerechtfertigte Bedingung knüpfen zu sollen, daß die für Herstellung der Station sich verwendenden Gemeinden hinwieder die erforderlichen Verbindungsstraßen mit derselben, und zwar bereits auf den Zeitpunkt ihrer Eröffnung, zur Ausführung bringen. Die Erfüllung dieser Bedingung nahm mehr Zeit in Anspruch, als man hätte erwarten sollen, und verzögerte in Folge dessen die Eröffnung der Station in erheblicher Weise. Indem wir zu der Herstellung der Station Hand boten, machten wir übrigens den Vorbehalt, daß uns in Betreff der Zahl der Bahnzüge, mit welchen auf derselben angehalten werden solle, gänzlich freie Hand vorbehalten bleiben müsse.

Auf verschiedenen Stationen sind während des Berichtsjahres Vervollständigungsarbeiten vorgenommen worden, die jedoch nicht belangreich genug sind, um hier einzeln aufgeführt zu werden.

Das Gestein des Tunnels in Baden ist an zwei Stellen durch den Zutritt von Sickerwasser gelockert worden, so daß sich nicht selten Stücke desselben ablösten und auf die Bahn herunterfielen. Es wurde zwar schon seit Jahren allwöchentlich eine Untersuchung der Beschaffenheit des Gesteines vorgenommen und bei diesem Anlasse eine Abtrennung derjenigen Bestandtheile bewerkstelligt, welche nicht mehr die erforderliche Festigkeit darboten. Diese Vorsichtsmaßregel erwies sich aber in neuerer Zeit als nicht mehr völlig ausreichend und es mußte daher der Entschluß zur Auswölbung der beiden Tunnelstrecken, deren Gestein durch das Hinzutreten von Sickerwasser gelockert wurde, gefaßt werden. Nachdem schon im Januar des Berichtsjahres die nöthigen Einleitungen zur rechtzeitigen Ausführung dieser Baute getroffen worden waren, wurde die Auswölbung im Monate Juli in Angriff genommen und im November zu Ende geführt. Der Bahnbetrieb ist durch dieselbe nie gestört worden.

Der Zustand der beiden senkrechten Felswände, welche die Bahn im nördlichen Tunnel=einschnitte bei Dietlikon begrenzen, gewährte nicht mehr die nöthige Sicherheit für den Bahnbetrieb, indem die unterhalb der Felswand befindliche Mergelschichte in Folge des Frostes alljährlich tiefer hinein verwitterte und deshalb den auf ihr ruhenden Felsen keine feste Stütze mehr darzubieten vermochte.

Es wurden zwar von Zeit zu Zeit die am weitesten herausragenden Felsstücke, welche ein Abstürzen befürchten ließen, abgelöst. Gleichwohl konnte dadurch nicht jeder Gefahr vorgebeugt werden: denn es kam einige Male vor, daß größere Steinbrocken, in deren Haltbarkeit man gar keinen Zweifel setzen zu dürfen glaubte, plötzlich auf die Bahn herabfielen. Unter solchen Umständen erschien es dringend angezeigt, den Fuß der fraglichen Felswände durch Stützmauern zu sichern. Bei Anlaß dieser Baute konnten die reichlichen Quellen, welche an den beiden Felswänden entspringen, gefaßt werden, ohne daß dadurch irgend erhebliche Mehrkosten entstanden wären. Die fraglichen Arbeiten wurden im Frühherbste des Berichtsjahres in Angriff genommen und bis zum Eintritte des Frostes noch so weit gefördert, als es im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes während des Winters erforderlich schien.

Während des Berichtsjahres ist endlich das Dampfboot „St. Gallen“ einer durchgreifenden Reparatur unterworfen worden. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Verfahrens wurde der Reservefond mit den dahierigen Baukosten belastet.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden ist während des Berichtsjahres durch den Hinschied des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Herrn Oberstlieutenant von Muralt=Stochar, eine uns sehr schmerzliche Veränderung eingetreten. Die in Folge dessen erforderliche Neuwahl in den Verwaltungsrath ist in der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung vorzunehmen, während der Verwaltungsrath bereits für den Verewigten den Herrn Ständerathspräsidenten Dr. Rüttimann zu seinem Vicepräsidenten ernannt hat. Im Berichtsjahre ist sodann noch von der Generalversammlung an die Stelle des Herrn alt Regierungsrath Böschstein von Stein (Kts. Schaffhausen), welcher um seine Entlassung eingekommen war, Herr Regierungsrath Ammann von Schaffhausen zum Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt worden.

Die Direktion behandelte in 195 Sitzungen 3,279 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 5 Sitzungen 16 Geschäfte.

---

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1865 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. April 1866.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

# Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizer. Nordostbahn im Jahre 1865.

Nach den Rechnungs-Rubriken.

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.					
	1864.		1865.		1864.			1865.		
	Personen.	Prozente	Personen.	Prozente	Fr.	St.	Prozente	Fr.	St.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Zur gewöhnlichen Fahrten	I. Klasse.	13,150	0.73	17,891	0.85	67,861. 16	3.03	72,390. 28	3.00	
"	II.	228,379	12.73	256,250	12.16	646,152. 86	28.80	663,139. 93	27.46	
"	III.	623,159	34.73	690,047	32.73	760,287. 67	33.89	788,069. 09	32.64	
Zu ermäßigten Fahrten:										
Mit Güterzügen	II. Klasse	3,696	0.21	7,404	0.35	5,490. 02	0.25	5,129. 10	0.21	
"	III.	56,509	3.15	81,480	3.86	45,817. 69	2.04	51,212. 02	2.12	
Hin- und Rückfahrt	I.	2,390	0.13	2,646	0.13	6,737. 99	0.30	7,791. —	0.32	
"	II.	138,542	7.72	162,665	7.72	179,297. 71	7.99	202,469. 66	8.39	
"	III.	439,714	24.51	539,216	25.58	319,100. 08	14.22	369,907. 71	15.32	
Mit Abonnementskarten	II.	40,112	2.24	49,902	2.37	11,912. 25	0.53	14,506. 10	0.60	
"	III.	99,780	5.56	124,642	5.91	12,216. 75	0.55	15,812. 90	0.65	
Militär- und Polizeitransporte	III.	41,964	2.34	56,868	2.70	35,882. 69	1.60	47,181. —	1.95	
Pilger	II.	1,520	0.08	820	0.04	2,167. 30	0.10	1,517. —	0.66	
"	III.	58,784	3.28	60,994	2.89	90,263. 52	4.02	94,240. 95	3.90	
Schul- und Lustfahrten u. dgl.	I.	860	0.05	1,114	0.05	3,423. 25	0.15	3,437. 20	0.14	
"	II.	10,228	0.57	15,411	0.73	17,804. 53	0.79	25,992. 49	1.08	
"	III.	35,406	1.97	40,761	1.93	38,986. 43	1.74	52,092. 95	2.16	
<b>Total</b>		<b>1,794,193</b>	<b>100</b>	<b>2,108,111</b>	<b>100</b>	<b>2,243,401. 90</b>	<b>100</b>	<b>2,414,889. 38</b>	<b>100</b>	
Recapitulation nach Klassen										
	I. Klasse	16,400	0.91	21,651	1.03	78,022. 40	3.48	83,618. 48	3.46	
	II.	422,477	23.55	492,452	23.36	862,824. 67	38.46	912,754. 28	37.80	
	III.	1,355,316	75.54	1,594,008	75.61	1,302,554. 83	58.06	1,418,516. 62	58.74	
<b>Total</b>		<b>1,794,193</b>	<b>100</b>	<b>2,108,111</b>	<b>100</b>	<b>2,243,401. 90</b>	<b>100</b>	<b>2,414,889. 38</b>	<b>100</b>	
<b>II. Gepäcktransport</b>										
	Zentner.	<b>121,602</b>		<b>137,606</b>		<b>118,322. 69</b>		<b>121,917. 76</b>		
<b>III. Viehtransport.</b>										
I. Klasse.	Einzelstücke, Pferde, Maulthiere, Esel	998	1.72	1,437	2.05					
II.	" " Stiere, Ochsen, Kühe	7,103	12.22	7,728	11.04					
III.	" " Kälber, große Schweine	9,385	16.15	10,569	15.11					
IV.	" " Schafe, Ziegen u.	957	1.64	1,169	1.67					
V.	" Ganze Wagenladungen, Pferde u.	870	1.50	1,451	2.07	92,808. 16		102,159. 24		
VI.	" " Großvieh	13,361	22.99	15,089	21.57					
VII.	" " Kleinvieh	21,725	37.38	28,144	40.23					
	Hunde	3,723	6.40	4,378	6.26					
<b>Total</b>		<b>58,122</b>	<b>100</b>	<b>69,965</b>	<b>100</b>	<b>92,808. 16</b>		<b>102,159. 24</b>		
<b>IV. Equipagentransport I., II. und III. Klasse</b>										
	Stück.	<b>442</b>		<b>388</b>		<b>6491. 67</b>		<b>5,830. 30</b>		
<b>V. Gütertransport.</b>										
	Zentner.	199,472	2.43	245,658	2.58	146,109. 40	5.60	165,581. 22	5.60	
Eilgut		876,137	10.65	856,725	8.99	415,412. 21	15.93	422,011. 73	14.28	
Normalklasse I.		1,737,316	21.11	1,795,411	18.89	633,248. 40	24.23	676,752. 29	22.90	
" II. und III.		1,663,924	20.22	1,979,434	20.77	676,479. 65	25.93	741,011. 64	25.03	
Wagenladungs-klassen A.		728,576	8.85	904,703	9.49	145,867. 20	5.59	206,941. 86	7.01	
" B.		3,023,378	36.74	3,749,686	39.34	443,426. 16	17.00	558,262. 15	18.89	
" C.										
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahme-Provision u.)						147,798. 70	5.67	184,356. —	6.24	
<b>Total</b>		<b>8,228,803</b>	<b>100</b>	<b>9,531,617</b>	<b>100</b>	<b>2,608,341. 72</b>	<b>100</b>	<b>2,954,916. 89</b>	<b>100</b>	
<b>VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen</b>						<b>563,142. 88</b>		<b>510,647. 07</b>		
<b>Gesamt-Total</b>						<b>5,632,509. 02</b>		<b>6,110,360. 64</b>		



# Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Schweizerischen Nordostbahn im Jahre 1865.

Nach den Monaten.

Monat.	Personen.						Gepäck.			Vieh und Hunde.			Equipagen.			Güter.						Nützliche Betriebs-Einnahmen.		Total-Einnahme.		Druffo-Einnahme per Kilometer.									
	Klasse I.		Klasse II.		Klasse III.		Total.		Einnahmen.		Gewicht.	Einnahmen.		Stück.	Einnahmen.		Eigut.	Klasse I.		Klasse II. u. III.		Klasse A.		Klasse B.		Klasse C.		Total.		Einnahmen.		Dr.	Gt.	Dr.	Gt.
	Anzahl.	Fr.	Anzahl.	Fr.	Anzahl.	Fr.	Centner.	Fr.	Centner.	Centner.		Centner.	Centner.		Centner.	Centner.		Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.				
Januar . . .	186	25,739	88,209	114,134	116,610	60	5,779	5,162	98	3,298	5,579	30	14	209	05	15,568	61,731	130,228	157,226	27,005	215,136	606,894	202,940	28	.	.	330,502	21	1,856	75					
Februar . . .	166	21,985	74,404	96,555	104,375	46	6,188	5,348	82	4,377	6,152	68	21	284	06	14,412	60,094	124,094	141,061	38,097	226,249	604,007	199,808	05	.	.	315,969	07	1,775	10					
März . . .	222	24,794	86,007	111,023	123,544	61	7,101	5,968	56	5,816	8,168	39	20	407	34	17,070	69,304	130,717	175,596	72,398	269,992	735,077	236,860	39	.	.	374,949	29	2,106	46					
April . . .	521	32,408	110,626	143,555	163,844	41	8,470	7,796	72	7,447	8,643	86	24	292	50	18,886	61,122	115,042	141,310	80,371	265,712	682,443	223,404	10	.	.	403,981	59	2,269	56					
Mai . . .	1,126	44,164	143,948	189,238	199,304	44	11,622	10,508	35	5,881	9,286	70	50	652	40	20,252	67,559	136,987	161,967	88,932	339,673	815,370	246,142	75	.	.	465,894	73	2,617	39					
Juni . . .	2,858	51,831	157,962	212,651	235,677	39	14,009	12,047	89	4,762	6,753	32	23	307	45	22,480	68,674	148,888	149,212	67,302	375,107	831,663	239,263	87	.	.	494,049	92	2,775	56					
Juli . . .	4,441	70,348	216,616	291,405	403,655	57	18,008	16,757	74	4,965	6,317	02	16	171	50	23,715	69,819	149,264	155,750	53,157	413,253	864,958	242,067	72	.	.	668,969	55	3,758	26					
August . . .	6,220	60,201	164,284	230,705	296,475	48	19,411	17,742	70	7,249	10,654	03	33	561	63	21,000	84,961	142,266	178,300	75,437	386,019	887,983	266,994	07	.	.	592,427	91	3,328	25					
September . . .	3,861	57,926	181,223	243,010	292,505	33	16,467	15,007	25	8,744	17,970	72	138	2,171	32	24,279	78,046	176,728	182,619	129,968	391,447	983,087	285,563	98	.	.	613,218	60	3,445	05					
Oktober . . .	1,354	45,131	141,074	187,559	211,512	03	12,465	11,445	37	5,541	8,541	37	19	230	40	24,851	81,072	194,042	184,273	116,726	352,919	953,883	277,708	34	.	.	509,437	51	2,862	01					
November . . .	394	29,362	115,750	145,506	140,271	97	9,315	7,879	72	5,363	6,702	65	20	264	75	21,751	80,830	182,527	222,844	92,856	297,173	897,981	275,751	41	.	.	430,870	50	2,420	62					
Dezember . . .	302	28,563	113,905	142,770	127,112	09	8,771	6,251	66	6,522	7,389	11	10	277	90	21,394	73,513	164,628	129,276	62,454	217,006	668,271	258,411	93	.	.	399,442	69	2,244	06					
Jan.—Dez. . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	510,647	07	510,647	07	2,868	80			
Total 1865 . . .	21,651	492,452	1,594,008	2,108,111	2,414,889	38	137,606	121,917	76	89,965	102,159	24	388	5,830	30	245,658	856,725	1,795,411	1,979,434	904,703	3,749,686	9,531,617	2,954,916	89	510,647	07	6,110,360	64	34,327	87					
Total 1864 . . .	16,400	422,477	1,355,316	1,794,193	2,243,401	90	121,602	118,322	69	58,122	92,808	16	442	6,491	67	199,472	876,137	1,737,316	1,663,924	728,576	3,023,378	8,228,803	2,608,341	72	563,142	88	5,632,509	02	31,643	31					





**I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

vom Jahre 1865;

**II. Rechnung über die Vollenbung des Baues der Schweiz. Nordostbahn**

vom Jahre 1865;

**III. Bilanz auf 31. Dezember 1865**

und

**IV. Ausweis über den Reservekonto**

auf 31. Dezember 1865.

---

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

<b>Einnahmen.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
I. Personentransport . . . . .	2,414,889	38					
II. Gepäcktransport . . . . .	121,917	76					
III. Pferde- und Viehtransport . . . . .	102,159	24					
IV. Transport von Equipagen und außergewöhnlichen Gegenständen . . . . .	5,830	30					
V. Gütertransport . . . . .	2,954,916	89					
				5,599,713	57		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
I. Pacht- und Miethzinse . . . . .	84,085	47					
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nord- ostbahn auf andern Bahnen . . . . .	29,694	73					
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . . .	70,281	01					
IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzerner Bahn . . . . .	105,000	—					
V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensberger Bahn . . . . .	11,264	12					
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes . . . . .	101,901	56					
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes . . . . .	73,836	69					
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich . . . . .	2,154	69					
IX. Verschiedenes . . . . .	32,428	80					
				510,647	07		
						6,110,360	64
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1864						161,263	06
<b>Summa der Einnahmen</b>						<b>6,271,623</b>	<b>70</b>

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1865.

<b>Ausgaben.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Eisenbahnbetrieb.</b>							
<b>I. Centralverwaltung.</b>							
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .	.	.	114,236	59			
2. Reiseauslagen . . . . .	.	.	2,762	09			
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale . . . . .	.	.	6,771	77			
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .	.	.	31,508	26			
5. Porti . . . . .	.	.	3,115	05			
6. Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars . . . . .	.	.	183	83			
					158,577	59	
<b>II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.</b>							
1. Besoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufseher und Bahnwärter) . . . . .	.	.	349,517	89			
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	3,166	29			
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	17,050	59			
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	.	.	5,386	91			
5. " der Kunstbauten . . . . .	.	.	11,064	04			
6. " des Oberbaues . . . . .	.	.	147,975	46			
7. " der Einfriedungen, Barrieren u. . . . .	.	.	7,815	55			
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .	.	.	9,390	50			
9. " der Gebäude . . . . .	.	.	44,396	42			
10. " d. Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter u. . . . .	.	.	11,038	58			
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	.	.	5,620	67			
					612,422	90	
<b>III. Expeditionsdienst.</b>							
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>							
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter . . . . .	150,335	73					
b) Bekleidung derselben . . . . .	4,836	46					
c) Büreaukosten . . . . .	10,382	39					
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux . . . . .	33,753	09					
e) Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars . . . . .	22,968	30					
			222,275	97			
Uebertrag . . . . .	.	.	222,275	97	771,000	49	

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

<b>Ausgaben.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Uebertrag .	.	.	222,275	97	771,000	49
<b>2. Personen-Dienst.</b>							
a)	Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-Expedienten und Gepäckträger . . . . .	75,643	60				
b)	Bekleidung derselben . . . . .	2,541	17				
c)	Druckkosten . . . . .	13,615	77				
d)	Ersatzleistungen . . . . .	324	50				
				92,125	04		
<b>3. Güter-Dienst.</b>							
a)	Besoldung und Entschädigung der Güter-Expedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter u. . . . .	371,874	60				
b)	Bekleidung derselben . . . . .	2,512	03				
c)	Druckkosten . . . . .	18,598	90				
d)	Ersatzleistungen . . . . .	8,657	71				
e)	Affekuranz der Güter . . . . .	11,398	50				
				413,041	74	727,442	75
<b>IV. Transport-Dienst.</b>							
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>							
a)	Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .	14,731	81				
b)	Bürekosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .	3,593	55				
c)	Affekuranz der Materialvorräthe . . . . .	762	35				
d)	Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisierung . . . . .	36,410	70				
				55,498	41		
<b>2. Kosten des Fahrdienstes.</b>							
a)	Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter . . . . .	201,551	69				
b)	Bekleidung derselben . . . . .	12,136	01				
c)	Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . .	219,299	42				
d)	Öl und Schmiere für die Wagen . . . . .	3,227	92				
e)	Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .	8,183	08				
f)	Affekuranz der Wagen . . . . .	4,174	55				
g)	Bergütung für die Benutzung fremder Wagen . . . . .	36,969	76				
				485,542	43		
	Uebertrag .	.	.	541,040	84	1,498,443	24

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1865.

<b>Ausgaben.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Uebertrag	.	.	541,040	84	1,498,443	24
<b>3. Zugkraftskosten.</b>							
a)	Befolgungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	242,179	97				
b)	Bekleidung desselben	946	71				
c)	Büreaufkosten, Heizung und Beleuchtung	79	15				
d)	Brennmaterial	280,019	47				
e)	Schmiermaterial	22,295	90				
f)	Bugmaterial	7,887	76				
g)	Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen	17,450	71				
h)	Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	132,595	16				
i)	Affekuranz der Lokomotiven	2,733	90				
				706,188	73	1,247,229	57
<b>V. Bahntelegraphie</b>		.	.	.	.	16,248	56
<b>VI. Verschiedenes</b>		.	.	.	.	49,342	02
	Summa	.	.	.	.	2,811,263	39
	Hieron ab:						
	Die Entschädigung für die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Megensberg, betragend	.	.	.	.	546,247	98
	Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes	.	.	.	.	2,265,015	41
<b>B. Verzinsung der Anleihen</b>		.	.	.	.	1,358,301	80
<b>C. Einlage in den Reservefond (5 % des Reinertrages)</b>		.	.	.	.	200,330	40
<b>D. Dividende für die Aktien</b>		.	.	.	.	2,296,640	—
	Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1866	.	.	.	.	151,336	09
	<b>Total gleich der Einnahme</b>	.	.	.	.	<b>6,271,623</b>	<b>70</b>



## II. Rechnung über die Vollendung des Baues

	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Saldo der Rechnung vom Jahre 1864 . . . . .	6,378,796	46
<b>Summa .</b>	<b>6,378,796</b>	<b>46</b>

# der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1865.

		Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
<b>Ausgaben.</b>									
<b>Allgemeine Verwaltung.</b>									
Herstellung der Aktien und Obligationen	.	.	300	—	.	.			
Provisionen und Coursvergütungen	.	.	—	—	.	.			
Gehalte und Entschädigungen der Direktion und des Verwaltungsrathes	.	.	2,956	45	.	.			
Gehalte des Administrations-Personals	.	.	4,081	04	.	.			
Reiseauslagen	.	.	154	36	.	.			
Postporti und Kommissionskosten	.	.	846	68	.	.			
Druck- und Insertionskosten	.	.	937	45	.	.			
Miethzinse, Heizung und Beleuchtung	.	.	564	32	.	.			
Büreaukosten	.	.	770	67	.	.			
Bibliothek und Zeitungen	.	.	127	07	.	.			
Verschiedenes	.	.	218	82	.	.			
							10,956	86	
<b>Technisches Centralbureau (frühere Rubrik: Vorarbeiten).</b>									
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	220	80	.	.			
Inventarstücke	.	.	—	—	.	.			
Materialien	.	.	—	—	.	.			
Verschiedenes	.	.	—	—	.	.			
							220	80	
<b>Expropriation.</b>									
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	78	20	.	.			
Entschädigungen	.	.	98,825	24	.	.			
Schätzungs- und Gerichtskosten	.	.	266	66	.	.			
Verschiedenes	.	.	135	75	.	.			
							99,305	85	
<b>Bahnbau.</b>									
<b>Allgemeines.</b>									
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	44,119	64	.	.			
Inventarstücke	.	.	371	49	.	.			
Materialien	.	.	894	25	.	.			
Büreaukosten	.	.	890	44	.	.			
Verschiedenes	.	.	—	—	.	.			
							46,275	82	
							46,275	82	
Uebertrag	.	.			.	.	110,483	51	

## II. Rechnung über die Vollendung des Baues

<b>Ausgaben.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Uebertrag .	.	.	46,275	82	110,483	51
<b>Unterbau.</b>							
	Erdarbeiten . . . . .	5,336	87				
	Stützmauern . . . . .	23,872	93				
	Tunnels . . . . .	15,658	83				
	Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .	56,191	41				
	Wegbauten . . . . .	5,439	21				
	Uferbauten . . . . .	27	52				
	Bettung . . . . .	18,337	45				
	Verschiedenes . . . . .	—	—				
				124,864	22		
<b>Oberbau.</b>							
	Schwellen . . . . .	16,660	80				
	Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	15,802	18				
	Wegübergänge . . . . .	246	09				
	Legen des Oberbaues . . . . .	14,320	82				
	Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger u. Verschiedenes . . . . .	1,695	94				
				48,725	83		
<b>Bahnhöfe und Stationsplätze.</b>							
	Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	174,019	52				
	Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen u. . . . .	24,357	19				
	Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen u. . . . .	2,123	83				
	Sehkränen und Brückenwaagen . . . . .	564	90				
	Technische Einrichtung der Werkstätten . . . . .	290	50				
	Verschiedenes . . . . .	—	—				
				201,355	94		
						421,221	81
<b>Betriebs-Inventar.</b>							
	Lokomotiven und Tender . . . . .	.	.	25,000	—		
	Wagen . . . . .	.	.	2,532	35		
	Für die Bureaux der Hauptverwaltung und Kontrolle . . . . .	.	.	414	46		
	„ „ Materialverwaltung . . . . .	.	.	—	—		
	„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen . . . . .	.	.	—	—		
	„ „ „ Werkzeugmaschinen . . . . .	.	.	5,922	85		
	„ „ „ Werkzeuge und Requiristen . . . . .	.	.	624	25		
	„ „ Bahnhofsverwaltungen . . . . .	.	.	8,252	86		
	Geräthschaften für den Bahndienst . . . . .	.	.	2,475	27		
	Dampf- und Schlepptoote . . . . .	.	.	—	—		
						45,222	04
	<b>Total der Ausgaben .</b>	.	.	.	.	<b>576,927</b>	<b>36</b>

# der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1865.

	Fr.	Cts.
<b>Rechnungs-Abschluß.</b>		
Summa der Einnahmen . . . . .	6,378,796	46
Summa der Ausgaben . . . . .	576,927	36
Saldo auf neue Rechnung .	<b>5,801,869</b>	<b>10</b>

### III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Nettobetrag der Bauausgaben laut Rechnung vom 31. Dezember 1864	.	.	53,247,153	54				
Nettobetrag der Ausgaben für die Vollendung des Bahnnetzes im Jahre 1865 laut Rechnung vom 31. Dezember 1865	.	.	576,927	36				
<b>Nettobetrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1865</b>	.	.	.	.			53,824,080	90
<b>Restirender Kapitalsaldo</b>	.	.	.	.			5,801,869	10
Ausweis dieses Saldo:								
<b>Aktiva.</b>								
Kassa-Konto	167,559	53						
Werthpapiere	272,010	—						
Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	713,125	46						
Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen u.)	259,239	47						
Liegenschaften-Konto	356,167	78						
Skonto-Geschäft	670,903	73						
Diverse Hauptbuch-Debitoren	411,468	04						
Ausgeloooste und zurückbezahlte 3 % Obligationen	409,150	—						
Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	6,000,000	—						
Lit. Regierung des Kantons Zug (für sie geleistete Einzahlungen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern)	800,000	—						
Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg	728,172	64						
			10,787,796	65				
<b>Passiva.</b>								
Diverse Hauptbuch-Kreditoren	1,749,540	84						
Betriebs-Konto der Nordostbahn (Saldo auf das Jahr 1866)	151,336	09						
Reserve-Konto der Nordostbahn	2,170,175	76						
Betriebs-Konto Zürich-Zug-Luzern (Saldo auf d. Jahr 1866)	330	73						
Saldo der Baurechnung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	806,505	48						
Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	87,199	96						
Betriebs-Konto Bülach-Regensberg (Saldo auf d. Jahr 1866)	3,863	03						
Reservefond der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg	16,975	66						
			4,985,927	55				
			5,801,869	10				
							<b>59,625,950</b>	—

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1865.

<b>Kreditoren.</b>		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Aktienkapital</b>				28,708,000	—
<b>Obligationen.</b>					
3 0/0	{ ausgelooſte . . . . .	Fr. 409,150. —			
	{ noch nicht ausgelooſte . . . . .	„ 408,800. —			
			817,950	—	
4 0/0			12,100,000	—	
4 1/2 0/0			8,000,000	—	
5 0/0			10,000,000	—	
				30,917,950	—
				<b>59,625,950</b>	—

## IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn auf 31. Dezember 1865.

	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Saldo vom 31. Dezember 1864 . . . . .	2,017,427	24
Einnahme im Jahre 1865.		
5 % des Nettoertrags der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1865 . . . . .	200,330	40
<b>Summa .</b>	<b>2,217,757</b>	<b>64</b>
<b>Ausgaben.</b>		
Betrag der Kosten für den Umbau des Dampfbootes „St. Gallen“ . . . . .	30,349	58
Betrag der Kosten für die zu Geleisen verwendeten Gußstahlschienen . . . . .	17,232	30
Saldo auf neue Rechnung . . . . .	2,170,175	76
<b>Summa .</b>	<b>2,217,757</b>	<b>64</b>