

Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **14 (1866)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

und Viehwagen, ohne Umladung, von den Schienen der Nordostbahn auf die Schienen der württembergischen Bahn und umgekehrt überzusetzen. Nach der Ansicht der beiderseitigen Verwaltungen würde eine solche Einrichtung eine wesentliche Dienstverbesserung enthalten. Zunächst würde daraus eine sehr beträchtliche Verminderung der so bedeutenden Kosten resultiren, welche beiderseits für das Umladen der Güter aufzuwenden sind. Sodann wäre davon um so gewisser auch eine sehr wohlthätige Rückwirkung auf das Wachsthum des Verkehrs zu erwarten, als einerseits der mit der Umladung verbundene Zeitverlust in Zukunft wegfallen und daher eine namhafte Beschleunigung der Beförderung eintreten würde, und als andererseits jener Bodenseeroute auch solche Transporte gewonnen werden könnten, welche gegenwärtig derselben wegen der doppelten Umladung entgehen. Indem wir bemerken, daß die erwähnten Verhandlungen vorläufig zu dem Ergebnis geführt haben, die technische Seite der Frage, auf gemeinsame Kosten der beiden Unternehmungen, noch einer genauen Untersuchung zu unterstellen, um darauf gestützt erst die definitiven Beschlüsse zu fassen, können wir im Weiteren beifügen, daß seither entsprechende Verhandlungen auch zwischen der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten und unserer Verwaltung hinsichtlich der allfälligen Erstellung einer Trajekt-Anstalt für die Lindau-Romanshorner-Route eingeleitet worden sind.

III. Kapitalbeschaffung.

Für die Vollendung der bereits in Ausführung begriffenen, sowie für die Herstellung der erst in Aussicht stehenden, aber noch nicht in Angriff genommenen Bauten wird unsere Unternehmung noch weiterer Fonds benötigt werden. Dauernde Beschaffung derselben ist aber nichts weniger als ein dringendes Bedürfnis und sie kann deshalb unbedenklich bis zum Eintritte völlig entsprechender Conjunctionen ausgesetzt bleiben.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,023,344 Kilometer zurückgelegt, gegen 944,604 im Vorjahre.

Davon fallen:

	1865.	1866.
	Kilom.	Kilom.
1. Auf Schnell- und Personenzüge	593,421	616,810
2. Auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung	189,107	185,760
3. Auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- u. Extrazüge	162,076	220,774
	<hr/>	<hr/>
	Zusammen 944,604	1,023,344.

Die Vertheilung der letztjährigen fahrplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus nachstehendem Tableau ersichtlich:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1866.

Zwischen	Länge in Kilometern.	vom			bis			Täglich oder an einzelnen Wochentagen.	Zahl und Gattung der Züge.					Gesamtzahl der Züge.	Zurückgelegte Kilometer.
		Tag.	Monat.	Jahr.	Tag.	Monat.	Jahr.		Schnellzüge.	Personenzüge.	Gemischte Züge.	Güterzüge			
												mit Personen.	ohne Personen.		
Karau und Lurgi	21.815	1.	Januar	1866	31.	Mai	1866	täglich	2	6	4	2	4	18	59,293
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	"	2	6	4	2	4	18	53,403
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	5	2	5	20	34,031
Waldshut und Lurgi	17.015	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	6	2	—	—	10	25,693
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	"	2	6	2	—	—	10	23,140
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	2	—	—	10	13,272
Lurgi und Zürich	28.073	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	4	6	4	2	4	20	84,780
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	"	4	6	4	2	4	20	76,359
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	4	6	5	2	5	22	48,173
Romanshorn und Winterthur	56.337	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	6	—	2	2	12	102,083
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	"	2	6	—	2	2	12	91,942
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	—	2	4	14	61,520
Schaffhausen und Winterthur	30.182	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	6	—	—	—	8	36,460
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	"	2	6	—	—	—	8	32,838
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	6	—	—	—	8	18,834
Winterthur und Zürich . .	26.120	1.	Januar	"	31.	Mai	"	"	2	12	1	1	6	22	86,771
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	"	2	12	1	1	6	22	78,151
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	"	2	14	1	1	8	26	52,971
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —		1.	Januar	"	31.	Mai	"	täglich an Sonntagen (inklusive 3 Festtage)	—	6	—	—	—	6	4,109
Zürich und Dersikon . . .	4.535	1.	Juni	"	14.	Oktober	"	täglich an Sonntagen an Dienstagen und Freitagen	—	1	—	—	—	1	109
								täglich an Sonntagen an Dienstagen und Freitagen	—	6	—	—	—	6	3,701
								täglich an Dienstagen und Freitagen	—	2	—	—	—	2	181
		15.	Oktober	"	31.	Dezember	"	täglich an Dienstagen und Freitagen	—	6	—	—	—	6	2,122
									—	2	—	—	—	2	200
Total															990,490

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 mit in Anspruch genommen worden; vom 1. Januar bis 31. Mai haben täglich 10 und vom 1. Juni bis 31. Dezember täglich 12 jener Züge auf derselben kurst.

Außer den Zügen der Nordostbahn wurden zwischen Zürich und Altstetten vom 1. Januar bis 31. März täglich 6, vom 1. April bis 31. Mai, sowie vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 8 und während der Sommersaison, d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober, täglich 10 regelmäßige Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern ausgeführt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1865.				1866.		
Fr.	Stk.	Prozente.		Fr.	Stk.	Prozente.
2,414,889	38	39.5	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	2,211,438	14	34.8
121,917	76	2.0	1. Personen-Transport	116,113	76	1.8
102,159	24	1.7	2. Gepäck-Transport	117,467	56	1.9
5,830	30	0.1	3. Pferde- und Viehtransport	4,284	24	0.1
2,954,916	89	48.4	4. Transport von Equipagen u. dergl.	3,463,252	69	54.6
510,647	07	8.3	5. Güter-Transport	433,651	25	6.8
			B. Mittelbare Betriebseinnahmen			
6,110,360	64	100 Total-Einnahmen	6,346,207	64	100

Die Gesamt-Einnahmen des letzten Jahres waren mithin um Fr. 235,847 = Fr. 1,324. 98 Stk. per Kilometer größer, als diejenigen des Vorjahres.

Nach den Haupt-Kubriken der Einnahmerechnung betrachtet, gestaltet sich die Differenz in den Einnahmen der beiden letzten Betriebsjahre folgendermaßen:

	1866.	
	Mehr Einnahme.	Minder-Einnahme.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Fr.
Personen-Transport	— —	203,451. 24
Gepäck-Transport	— —	5,804. —
Pferde- und Viehtransport	15,308. 32	— —
Equipagen-Transport	— —	1,546. 06
Güter-Transport	508,335. 80	— —
B. Mittelbare Betriebseinnahmen	— —	76,995. 82

Ein Rückgang in den Einnahmen vom Personen- und Gepäcktransport konnte kaum ausbleiben, da das Jahr 1865 in diesen beiden Kubriken einen ausnahmsweise starken Verkehr hatte. Das Jahr 1866 zeigt aber sogar einen Ausfall in Vergleichung mit den Jahren 1863 und 1864. Dieses unerfreuliche Resultat ist lediglich den Kriegsereignissen des letzten Jahres, sowie der Ungunst der Witterung zuzuschreiben, welche in der letztjährigen Reise-Saison dem Touristen-Verkehr außerordentlichen Abbruch gethan hat.

Die verhältnißmäßig erhebliche Mehreinnahme vom Pferde- und Viehtransport erscheint um so erfreulicher, als während eines Theiles des letzten Jahres der Viehverkehr unter den in Folge der Minderpest verhängten Sperrmaßregeln nicht unwesentlich gelitten hatte.

Die Einnahme aus dem Gütertransport ist die höchste, die wir seit dem Bestande unserer Unternehmung je erzielt haben. Sie übersteigt die Einnahme vom Jahre 1861, welches in dieser Rechnungsrubrik bis anhin die größte Ziffer aufzuweisen hatte, noch um Fr. 378,372. 97 Cts. Wenn auf der einen Seite die kriegerischen Verhältnisse nicht verfehlen konnten, auch auf den Güterverkehr unserer Unternehmung einen schädlichen Einfluß auszuüben, so hat dieser Nachtheil auf der andern Seite seine reichliche Ausgleichung in dem Umstande gefunden, daß die Konjunkturen des Getreidehandels im abgewichenen Jahre den Interessen unserer Unternehmung sehr förderlich waren.

Um die Entwicklung zu veranschaulichen, welche seit der Vervollständigung des Nordostbahnnetzes der Verkehr unserer Linien gewonnen hat, geben wir nachstehend eine Vergleichung der letztjährigen „Unmittelbaren Betriebseinnahmen“ mit denjenigen von 1860, als dem ersten Jahre, während dessen ganzer Dauer das Netz in seinem gegenwärtigen Bestande dem Betriebe übergeben war. Es haben die dießfälligen Einnahmen betragen:

	Personen- und Gepäck- Transport.	Pferde- und Vieh- Transport.	Güter- Transport.	Total aller Transport-Rubriken.
1860 per Kilometer	Fr. 10,882	Fr. 542	Fr. 12,678	Fr. 24,144
1866 „ „	„ 13,076	„ 660	„ 19,456	„ 33,217
Mehreinnahme 1866 oder in Prozenten:	Fr. 2,194 20.1 %	Fr. 118 21.8 %	Fr. 6,778 53.5 %	Fr. 9,073 37.6 %

Die „Mittelbaren Betriebseinnahmen“ geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung: a) die Einnahmen von Pacht- und Miethzinsen haben einen kleinen Zuwachs ergeben, welcher hauptsächlich durch Vermietung neuer Objekte herbeigeführt wurde; b) für die Benutzung unserer Wagen auf andern Bahnen haben wir nur Fr. 23,637. 54 Cts. eingenommen, gegenüber einer Einnahme von Fr. 29,694. 73 Cts. im Vorjahre. Dagegen hatten wir für die Benutzung fremder Wagen auf unserm Bahnnetze nur Fr. 16,229. 28 Cts. zu vergüten, d. h. Fr. 20,740. 48 Cts. weniger als 1865; c) auf dem Titel: Zinse von ausgeliehenen Geldern hat sich, in Vergleichung mit dem Jahre 1865, ein Ausfall von Fr. 34,566. 52 Cts. ergeben, herrührend von der successiven Verwendung der disponibeln Gelder zu Bauzwecken; d) das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern hat Fr. 57,000, und dasjenige bei der Bülach=Regensberger Bahn Fr. 6,780. 09 Cts. weniger abgeworfen, als im Jahre 1865; e) der Nettoertrag des Werkstättebetriebes ist, gegenüber dem Vorjahre, um Fr. 5,757. 39 Cts., derjenige des Dampfbootbetriebes um Fr. 14,651. 40 Cts. und endlich derjenige des Betriebes der Kaufhausanstalt in Zürich um Fr. 103. 37 Cts. gestiegen; f) der Titel Verschiedenes, wie gewöhnlich die Erlöse von Materialabfällen, die Vorschläge auf dem gesammten Materialverkehre und zufällige Einnahmen enthaltend, zeigt eine Mehreinnahme von Fr. 5,962. 88 Cts.

2. Statistik des Verkehrs.

a. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.					
	1865.		1866.		1865.			1866.		
	Personen.	Pro- zente.	Personen.	Pro- zente.	Fr.	Gts.	Pro- zente.	Fr.	Gts.	Pro- zente.
I. Personentransport.										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:										
I. Klasse	17,891	0.85	14,941	0.72	72,390.	28	3.00	59,482.	09	2.69
II. "	256,250	12.16	233,459	11.30	663,139.	93	27.46	570,604.	28	25.80
III. "	690,047	32.73	689,882	33.38	788,069.	09	32.64	789,042.	08	35.68
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:										
Mit Güterzügen	7,404	0.35	6,210	0.30	5,129.	10	0.21	4,287.	04	0.19
II. Klasse	81,480	3.86	69,698	3.37	51,212.	02	2.12	40,606.	26	1.84
III. "	2,646	0.13	2,352	0.11	7,791.	—	0.32	6,049.	85	0.27
Sin- und Rückfahrt	162,665	7.72	157,022	7.60	202,469.	66	8.39	187,246.	67	8.47
II. "	539,216	25.58	546,510	26.44	369,907.	71	15.32	338,484.	86	15.81
III. "	49,902	2.37	64,176	3.11	14,506.	10	0.60	13,122.	18	0.59
Mit Abonnementkarten	124,642	5.91	126,792	6.14	15,812.	90	0.65	17,163.	36	0.78
II. "	56,868	2.70	45,140	2.18	47,181.	—	1.95	30,206.	76	1.36
Militär- und Polizeitransporte	820	0.04	970	0.05	1,517.	—	0.06	1,794.	50	0.08
Pilger	60,994	2.89	61,838	2.99	94,240.	95	3.90	97,870.	80	4.43
III. "	1,114	0.05	482	0.02	3,437.	20	0.14	1,850.	48	0.08
Schul- und Luftfahrten u. dgl.	15,411	0.73	12,831	0.62	25,992.	49	1.08	19,458.	83	0.88
I. "	40,761	1.93	34,498	1.67	52,092.	95	2.16	34,168.	10	1.55
II. "										
III. "										
Total des Personentransportes	2,108,111	100	2,066,801	100	2,414,889.	38	100	2,211,438.	14	100
Zusammenzug nach Klassen:										
I. Klasse	21,651	1.03	17,775	0.86	83,618.	48	3.46	67,382.	42	3.05
II. "	492,452	23.36	474,668	22.97	912,754.	28	37.80	796,513.	50	36.02
III. "	1,594,008	75.61	1,574,358	76.17	1,418,516.	62	58.74	1,347,542.	22	60.93
Total	2,108,111	100	2,066,801	100	2,414,889.	38	100	2,211,438.	14	100
II. Gepäcktransport.	Zentner.		Zentner.							
	137,606		133,298		121,917.	76		116,113.	76	
III. Viehtransport.	Stück.		Stück.							
a. Klassen für Einzelstücke	20,903	29.88	21,623	28.55	102,159.	24		117,467.	56	
b. Wagenladungsklassen	44,684	63.86	49,789	65.73						
c. Hunde	4,378	6.26	4,329	5.72						
Total	69,965	100	75,741	100	102,159.	24		117,467.	56	
IV. Equipagentransport	Stück.		Stück.		5,830.	30		4,284.	24	
	388		346							
V. Gütertransport.	Zentner.		Zentner.							
Eilgut	245,658	2.58	277,527	2.56	165,581.	22	5.60	159,616.	47	4.61
Normalklasse I.	856,725	8.99	977,131	9.01	422,011.	73	14.28	463,726.	80	13.39
II. und III.	1,795,411	18.83	2,076,353	19.15	676,752.	29	22.90	786,859.	50	22.72
Wagenladungsklasse A.	1,979,434	20.77	2,802,683	25.85	741,011.	64	25.08	1,082,699.	81	31.26
B.	904,703	9.49	955,900	8.82	206,941.	86	7.01	192,228.	88	5.55
C.	3,749,686	39.34	3,752,233	34.61	558,262.	15	18.89	576,123.	92	16.64
Localspejen (Waag-, Lad-, Lager-, u. Gebühren)	.		.		184,356.	—	6.24	201,997.	31	5.83
Total	9,531,617	100	10,841,827	100	2,954,916.	89	100	3,463,252.	69	100
VI. Mittelsbare Betriebs-Einnahmen	.		.		510,647.	07		433,651.	25	
Gesamt-Total	.		.		6,110,360.	64		6,346,207.	64	

b. Durchschnitts-Ergebnisse.

(Bahnlänge: 178 Kilometer.)		1865.	1866.
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	13,566.79	12,423.81
„ „ „ Reisenden	„	1.15	1.07
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	41.24	39.27
„ „ „ „ II. „	„	28.16	27.06
„ „ „ „ III. „	„	21.52	19.80
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	23.28	21.63
„ die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	5,016	3,922
„ „ „ „ II. „	„	77,918	72,160
„ „ „ „ III. „	„	192,766	175,084
„ „ „ „ in Total	„	275,700	251,166
„ jeden Betriebstag kommen	„	5,776	5,662
„ „ Kilometer	„	11,843	11,611
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.56	4.98
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	684.93	652.32
„ „ „ Zentner	„	0.89	0.87
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	36.06	35.58
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	27,878	26,644
„ jeden Betriebstag kommen	„	377	365
„ „ Kilometer	„	773	749
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	573.93	659.93
„ „ „ Stück	„	1.46	1.55
Equipagentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	„	32.76	24.07
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	„	16,600.66	19,456.48
„ „ „ Zentner	Centimes	31.00	31.94
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	55.20	58.81
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	2,955,804	3,582,262
„ jeden Betriebstag kommen	„	26,114	29,704
„ „ Kilometer	„	53,548	60,909
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck, Vieh und Equipagen, zusammen mit 468,088 Ztr. inbegr.) kommen	„	28.04	28.06
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	2,868.80	2,436.24
Total-Einnahme per Kilometer	„	34,327.87	35,652.85
„ „ Tag	„	16,740.71	17,386.87

c. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge.	Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer.				
		Personen.	Gepäck.	Güter.	Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.	Total.*
	Kilometer.	Anzahl.	Zentner.	Zentner.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
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	13,566. 79	684. 93	573. 93	16,600. 66	34,327. 87
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,423. 81	652. 32	659. 93	19,456. 48	35,652. 85

*) Einschließlich der „Mittelbaren Betriebseinnahmen“.

d. Uebersicht des Verkehrs nach den Waaren-Gattungen.

	1865.	1866.	Gegenüber 1865	
	Zentner.	Zentner.	mehr	weniger
Getreide aller Art	1,454,366	2,203,981	749,615	—
Steinkohlen und Coaks	2,200,308	2,042,762	—	157,546
Steine aller Art	585,953	993,079	407,126	—
Baumwollwaaren aller Art	321,810	385,875	64,065	—
Baumwolle, roh	291,210	364,274	73,064	—
Eisen und Eisenwaaren aller Art	398,896	351,967	—	46,929
Wein und Most	283,091	306,942	23,851	—
Salz	238,212	285,861	47,649	—
Farbwaaren und Droguerien	214,346	242,328	27,982	—
Garne aller Art	176,224	221,042	44,818	—
Brennholz	154,973	210,998	56,025	—
Mehl und Mühlenfabrikate	181,483	173,932	—	7,551
Maschinen und Maschinentheile	149,419	168,535	19,116	—
Dele aller Art	139,627	165,961	26,334	—
Eisen, roh (Masseln)	165,556	164,414	—	1,142
Sägewaaren aller Art	201,241	159,034	—	42,207

	1865.	1866.	Gegenüber 1865:	
			mehr	weniger
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Abfälle aller Art	108,382	149,318	40,936	—
Obst, frisches und gedörrtes	113,536	148,093	34,557	—
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	168,988	142,011	—	26,977
Rugholz	64,477	135,853	71,376	—
Fett und Fettwaaren	128,038	130,804	2,766	—
Gips, gemahlen, und Gipssteine	108,763	114,181	5,418	—
Bauholz	107,266	109,348	2,082	—
Käse	105,362	106,555	1,193	—
Kartoffeln	103,662	106,073	2,411	—
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	66,203	90,752	24,549	—
Erden aller Art	83,702	78,977	—	4,725
Kaffee	77,817	72,370	—	5,447
Seide und Seidenwaaren	59,505	68,708	9,203	—
Bier	50,202	66,262	16,060	—
Tabak	91,699	62,386	—	29,313
Bücher und Papier	67,849	59,924	—	7,925
Schiefer (Dachschiefer)	23,195	59,078	35,883	—
Wolle und Wollwaaren	62,827	54,988	—	7,839
Zucker	61,186	52,431	—	8,755
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	39,651	49,501	9,850	—
Spiritus	46,069	48,066	1,997	—
Leder und Lederwaaren	40,389	47,161	6,772	—
Dünger und Düngmittel	43,868	42,868	—	1,000
Glas und Glaswaaren	39,926	41,983	2,057	—
Felle und Häute	27,990	35,427	7,437	—
Hädern	52,345	33,332	—	19,013
Farbholz und Farbwurzeln	19,960	31,583	11,623	—
Krapp	29,487	30,084	597	—
Hülsenfrüchte	11,915	20,848	8,933	—
Gerberlohe	21,785	20,393	—	1,392
Sämereien aller Art	26,826	20,183	—	6,643
Holzkohlen	21,620	14,586	—	7,034
Torf	10,642	9,886	—	756

Uebersichten über die Einnahmen und die Verkehrsergebnisse nach den Monaten und den Stationen zusammengestellt, sowie über den Verkehr mit anderen Bahnen sind diesem Berichte als besondere Beilagen angeheftet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Rechnung und die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt außer dem eigentlichen Nordostbahnneze, mit einer Gesamtlänge von 178 Kilometer, auch noch die Linie Zürich-Zug-Luzern, mit einer Länge von 66 Kilometer, und die Bülach-Regensberger Bahn mit einer Länge von 20 Kilometer. Die ganze Länge der während des Berichtsjahres in unserm Betriebe gestandenen Linien beträgt demnach 264 Kilometer.

1. Ausgaben.

1865.				1866.		
Durchschnittliche Bahnlänge 257.3 Kilometer.				Durchschnittliche Bahnlänge 264.0 Kilometer.		
Fr.	Gts.	Prozente.		Fr.	Gts.	Prozente.
158,577	59	5.6	I. Centralverwaltung	114,892	78	3.5
612,422	90	21.8	II. Unterhaltungskosten	791,446	65	24.2
727,442	75	25.9	III. Expeditionsdienst	853,459	06	26.1
1,247,229	57	44.4	IV. Transportdienst	1,453,934	14	44.5
16,248	56	0.6	V. Telegraphie	16,662	37	0.5
49,342	02	1.7	VI. Verschiedenes	40,443	83	1.2
2,811,263	39	100	Total-Ausgaben	3,270,838	83	100

Die Gesamtausgaben sind demnach um Fr. 459,575. 44 Gts. gestiegen. Zu diesem Ergebniß hat, wenn auch selbstverständlich nur in beschränktem Maße, der Umstand mitgewirkt, daß die Bülach-Regensberger Bahn während des Jahres 1865 bloß 8 Monate, 1866 dagegen das ganze Jahr im Betriebe war. Ueber die weiteren Ursachen der Vermehrung enthalten die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabe-Titel die nähern Aufschlüsse.

I. „Centralverwaltung.“ In Vergleichung mit dem Vorjahre ergibt sich bei diesem Rechnungstitel eine Minderausgabe von Fr. 43,684. 81 Gts., wovon Fr. 28,723. 93 Gts. auf die Rubrik „1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung“ und Fr. 11,916. 47 Gts. auf die Rubrik „4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten“ fallen. Soweit es die erstere Rubrik anbetrifft, handelt es sich indessen nicht um eine wirkliche Minderausgabe, sondern lediglich um eine veränderte Buchung. Die Gehalte des Betriebschefs, des Betriebs-Inspectors und des Gütertransport-Inspectors sowie des Bureau-Personals dieser Beamten wurden nämlich im Berichtsjahre nicht mehr wie früher unter dem Titel „I. Centralverwaltung“, sondern unter dem Titel „III. Expeditionsdienst“ verrechnet.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Dieser Titel weist im Ganzen eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 179,023. 75 Cts. auf, an welcher, mit Ausnahme der Rubriken: „Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals“ und „Räumung von Schnee und Eis“ sämtliche Ausgabe-Rubriken betheiltigt sind.

Die „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals“ erheischte einen Mehraufwand von Fr. 43,860. 78 Cts., welcher theils von der Aufbesserung der Besoldungen, theils von der Vermehrung des Personals herrührt. Die Ausgaben für die Unterhaltung des Bahnkörpers sind von Fr. 5,386. 91 Cts. auf Fr. 28,422. 57 Cts., also um Fr. 23,035. 66 Cts. gestiegen, hauptsächlich veranlaßt durch Rutschungen der Bahndämme bei Schaffhausen, Niederhasli, Birmensdorf und Bonstetten in Folge der abnormen Niederschläge. Die Mehrausgabe von Fr. 5,197. 02 Cts. für Unterhaltung der Kunstbauten wurde durch Auswechslung von Fischbauchbrücken sowie durch den Umbau und die Reparatur verschiedener Durchlässe verursacht. Die belangreichste Quote der Mehrausgabe, nämlich Fr. 73,010. 27 Cts., fällt auf die Unterhaltung des Oberbaues. Dieselbe findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß auf der Linie Schaffhausen-Winterthur, sodann auf dem Bahnhofe Wallisellen und auf der Strecke Wallisellen-Zürich in sehr namhaftem Maße Auswechslungen von Schwellen und Schienen nothwendig geworden waren. Die raschere Abnutzung des Oberbaues auf der Strecke Wallisellen-Zürich ist eine Folge der außerordentlich großen Zahl von Zügen, die auf dieser Bahnstrecke täglich kurfahren. Bezüglich der Linie Schaffhausen-Winterthur dagegen ist zu bemerken, daß s. B. beim Bau derselben eine größere Anzahl tannener imprägnirter Schwellen zur Verwendung gekommen ist, von denen im Berichtsjahre, wie auch schon im vorangegangenen Jahre, ein sehr bedeutender Theil durch eichene ersetzt wurde, in Folge dessen auf dieser Linie nunmehr bereits 28 Prozent sämtlicher Schwellen zur Auswechslung gelangt sind. Für derartige umfassende Erneuerungen des Oberbaues hätte eigentlich der Reservefond aufzukommen. Da dieser aber seine statutarische Höhe noch nicht ganz erreicht hat, so haben wir um so eher geglaubt, von einer Inanspruchnahme desselben für jene Ausgabe absehen zu sollen, als die Betriebsrechnung gleichwohl ein sehr befriedigendes Resultat ergeben hat. — Die Erneuerungen von Einfriedigungen in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, sodann die Anlegung einer Pflanzschule in Altstätten und Anpflanzungen an den Bahnböschungen der Luzerner Linie erhöhten die Ausgaben der Rubrik Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren etc. um Fr. 5,723. 56 Cts. Die Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe verursachte eine Mehrausgabe von Fr. 1,658. 99 Cts., die von der Erstellung eines eisernen Krahnengestelles im Güterbahnhofe in Winterthur und von ziemlich bedeutenden Reparaturen an den Drehscheiben in Winterthur und Romanshorn herrührt. Einige belangreiche Reparaturen sowie der Umbau einer größern Anzahl Heizöfen haben auch eine Vermehrung der Ausgaben für Unterhaltung der Gebäude im Betrage von Fr. 23,914. 44 Cts. veranlaßt. Die Mehrausgabe von Fr. 7,817. 08 Cts. für Unterhaltung des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter etc. ist eine Folge der außergewöhnlichen umfangreichen Auswechslung von Oberbaumaterialien, sowie von bedeutenden Anschaffungen von Werkgeschirr für die Bauwerkstätte.

III. „Expeditionsdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. Der Titel für Besoldungen weist eine Mehrausgabe auf im Betrage von Fr. 24,322. 56 Cts., welche hauptsächlich von der bereits erwähnten Uebertragung der Gehalte des Betriebschefs und des Betriebs-Inspectors, sowie ihres Bureau-Personals auf diese Rechnungsabtheilung herrührt. — Während der Posten Beleuchtung und Heizung der Büreaux eine Ersparniß von Fr. 5,330. 88 Cts. erzielt, ist dagegen der Posten Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars — in Folge Er-

setzung einer Anzahl in Abgang gekommener Camionnage-Wagen, Wagendecken, Vieh-Ladebrücken, Gepäckkarren und Mobiliargeräthschaften durch neue — um Fr. 17,995. 35. Cts. gestiegen.

2. Personendienst. In dieser Abtheilung wurde eine Ersparniß von Fr. 1,569. 26 Cts. erzielt und zwar vorzugsweise auf dem Posten für Druckkosten.

3. Güterdienst. Auf dem Titel der Befoldungen hat sich auch hier eine Mehrausgabe von Fr. 95,609. 43 Cts. ergeben. Dieselbe rührt theils von der Uebertragung des Gehaltes des Gütertransport=Inspektors von der Centralverwaltung auf diesen Titel, theils von der Aufbesserung der Gehalte, ganz besonders aber von der Vermehrung des Personals her. In letzterer Beziehung ist namentlich zu bemerken, daß die massenhafte Getreidezufuhr in den letzten Monaten des Jahres in Romanshorn vorübergehend die Verwendung einer ganz ausnahmsweise großen Zahl von Güterarbeitern nothwendig gemacht hatte, so zwar, daß daselbst zeitweise über 300 Arbeiter mit dem Ein- und Ausladen der Güter beschäftigt waren.

IV. „Transportdienst.“ 1. Allgemeine Kosten. Die in diesem Titel eingetretene Mehrausgabe von Fr. 4,058. 13 Cts. fällt ausschließlich zu Lasten des Postens: Büroaufkosten, Heizung und Beleuchtung, sowie des Postens: Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung.

2. Kosten des Fahrdienstes. Der ganze Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 103,437. 48 Cts., ungeachtet sich auf dem Posten Vergütung für die Benutzung fremder Wagen die ziemlich erhebliche Minderausgabe von Fr. 20,740. 48 Cts. ergeben hatte. Der bedeutendste Theil der Ausgabe=Vermehrung fällt einerseits mit Fr. 33,149. 48 Cts. auf den Posten Befoldungen, Löhne und Entschädigungen, anderseits mit Fr. 87,813. 95 Cts. auf den Posten Unterhalt und Erneuerung der Wagen. Der Mehraufwand in der ersten Rubrik wurde, theils durch Aufbesserung der Gehalte, hauptsächlich aber durch die in den größeren Fahrleistungen begründete Vermehrung des Personals veranlaßt. Zur Erklärung der Erhöhung der Kosten des Unterhalts der Wagen bemerken wir, daß 4 im Jahre 1865 in Abgang gekommene achträdrige Güterwagen zu Lasten des dießjährigen Betriebskonto durch 5 vierträdige neue Wagen ersetzt werden mußten, sodann daß 26 Wagen mehr angestrichen, 84 Sitzpolster mehr mit neuem Tuch überzogen und ferner 142 Gußstahlbandagen mehr zur Verwendung gelangten als im Jahre 1865, und endlich, daß an die Stelle unbrauchbar gewordener Schalengußräder 134 schmiedeeiserne Radsterne gesetzt wurden, während im Jahre 1865 keinerlei Auswechslung von Schalengußrädern stattfinden mußte. Mit Beziehung auf die Schalengußräder wollen wir hier erwähnen, daß wir solche allmählig ganz aus dem Betriebe zurückziehen werden und sie zur Zeit nur noch bei Wagen ohne Bremsen verwenden lassen.

3. Zugkraftskosten. Der gesammte Mehraufwand unter diesem Titel beläuft sich auf Fr. 99,208. 96 Cts. und fällt ausschließlich zu Lasten der Rubriken für Befoldungen, für Brenn- und Schmiermaterial, sowie für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven. In allen diesen Rubriken haben vorzugsweise die beträchtlich gesteigerten Fahrleistungen, die 10 Prozent mehr betragen als im Vorjahre, zur Erhöhung der Ausgaben mitgewirkt. Daneben liegen aber in einzelnen Rubriken der Erhöhung noch spezielle Ursachen zu Grunde. So ist beim Brennmaterial, wofür ein Mehraufwand von Fr. 37,589. 75 Cts. erforderlich war, nicht bloß die Konsumtion erheblich gestiegen, sondern es hat gleichzeitig auch ein Preisaufschlag der Steinkohlen stattgefunden, der, wenn auch an und für sich nicht von erheblichem Belange, sich bei unserm großen Verbrauche dennoch sehr fühlbar machte. Unter den Ausgaben für Unterhalt und Erneuerungen der Lokomotiven mit einem Mehraufwand von Fr. 48,544. 05 Cts. sind auch die Kosten für den Umbau der im Jahre 1847 von der Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe erbauten, von

der ehemaligen Nordbahngesellschaft auf unsere Verwaltung übergegangenen Maschine „Limmat“ in eine zweiaxthige Tenderlokomotive mit Fr. 18,074. 65 Cts. inbegriffen. Letztere Kosten hätten zwar, der Zweckbestimmung des Reservefond's gemäß, aus diesem bestritten werden sollen. Wir haben aber aus den weiter oben, anlässlich der Erörterung der Unterhaltungskosten des Oberbaues, angegebenen Gründen, gleichwohl geglaubt, dieselben zu Lasten der Betriebsrechnung nehmen zu sollen.

V. „Bahntelegraphie.“ Die Mehrausgabe von Fr. 413. 81 Cts. ist durch Errichtung von 3 neuen Telegraphen-Büreaux in Amriswil, in Cham und im Bahnhofe Zürich (Büreau des Betriebs-Ingenieurs) herbeigeführt worden.

Am Schlusse des Jahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen 37 mit 48 Apparaten nach dem System Morse. Dieselben wurden bedient durch 83 des Telegraphendienstes kundige Angestellte. Sie beförderten, die obligatorischen Zugsanzeigen und zahlreichen Dienstnotizen nicht gerechnet, im Berichtsjahre 40,636 Bahndienstdepeschen (1865: 34,359). — Von den 15 für den Privatverkehr eröffneten Telegraphenstationen wurden 6,657 Privatdepeschen befördert (1865: 5,936).

VI. „Verschiedenes.“ Die Ersparniß von Fr. 8,898. 19 Cts. findet ihre Erklärung in den außerordentlichen Ausgaben, zu welchen im Jahre 1865 das eidgenössische Schützenfest in Schaffhausen und die Eröffnungsfierlichkeit der Bülach-Regensberger Bahn Veranlassung gegeben hatten.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

In Abweichung von dem bisher befolgten Verfahren haben wir die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterial's in tabellarischer Form dem gegenwärtigen Berichte als Beilagen angefügt. Sodann lassen wir, der bessern Uebersichtlichkeit wegen, den größern Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen in einer besondern Zusammenstellung vereinigt folgen. Wir können uns daher in der nachstehenden Darstellung des Standes, der Leistungen und der Unterhaltungskosten des Fahrmaterial's auf wenige Punkte beschränken, indem wir dabei hinsichtlich der weitem Details theils auf jene Uebersicht der Durchschnitts- und Verhältnißzahlen, theils auf die dem Berichte beigegebenen Tabellen verweisen.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die Zahl der Lokomotiven betrug am Jahreschlusse 49 Stück. Eine Vermehrung ist im Berichtsjahre nicht eingetreten. Dagegen macht die stete Zunahme des Güterverkehrs eine solche zum unabweislichen Bedürfniß. Wir haben daher im letzten Spätjahre die weitere Anschaffung von 6 schweren Güterzuglokomotiven beschlossen. Diese Maschinen erhalten 3 gekuppelte Achsen und können vermöge ihrer Konstruktion mit Vortheil auch für den Personentransport verwendet werden. Die Herstellung wurde der Werkstätte der österreichischen Staatsbahngesellschaft in Wien übertragen. Die Ablieferung hat mit dem 1. Juni zu beginnen und muß bis 1. Juli l. J. beendet sein.

Von jenen 49 Maschinen finden 5 Stück lediglich für den Rangirdienst im Bahnhofe in Zürich Verwendung.

Leistungen. In regelmäßigem und außerordentlichem Dienste haben die im Fahrdienste verwendeten 44 Lokomotiven zurückgelegt:

	Kilometer.
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,100,031
„ „ Zürich-Zug-Luzerner Bahn	201,868
„ „ Bülach-Regensberger Bahn	70,377
zusammen	1,372,276

gegenüber von 1,248,628 Kilometer im Vorjahre.

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:	1865.	1866.
für das ganze Jahr	4,802.4	5,198.0
für jeden Tag	13.157	14.241

Die beförderten Wagen repräsentiren eine Achsen-Kilometerzahl von 37,343,418 (1865: 33,021,742).

Unterhaltungskosten. Im Jahre 1866 wurden an Brennmaterialien verbraucht: 19,584 Kubikfuß Holz und 204,640 Ztr. Steinkohlen (1865: 19,992 Kubikfuß Holz und 183,705 Ztr. Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentnern ausgedrückt — den Kubikfuß Tannenholz = 10 Pfd. Kohlen gerechnet — bezieht sich der Gesamtverbrauch im Jahre 1866 auf 206,598 Ztr., im Jahre 1865 auf 185,704 Ztr.

Der Kostenaufwand betrug

	1865.	1866.
im Ganzen	Fr. 263,190. 85 Cts.	Fr. 300,146. 77 Cts.
Kostenbetreffniß per Zentner	1. 41.7 „	1. 45.3 „

An Schmiermaterialien wurden verbraucht Pfd. 40,571 (1865: Pfd. 36,235). Der Kostenaufwand betrug Fr. 22,790. 37 Cts. (1865: Fr. 20,295. 22 Cts.). Ein Pfund Schmiere kostete durchschnittlich 56.17 Cts. gegenüber 56.01 Cts. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten der für den Fahrdienst verwendeten 44 Lokomotiven haben, abzüglich der Provisions-Zuschläge der Werkstätte, sich auf Fr. 102,783. 36 Cts. belaufen (1865: Fr. 99,031. 04 Cts.).

Die ausschließlich im Rangirdienste des Bahnhofes Zürich verwendeten 5 Maschinen weisen nachstehende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

		1865.	1866.
Zurückgelegte Weglänge	circa Kilom.	123,126	Kilom. 130,898
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	11,874	Ztr. 12,020
„ „ Schmiere	Pfd.	3,574	Pfd. 3,289
Kosten des Brennmaterial's	Frk.	16,828. 62	Frk. 17,462. 45
„ der Schmiere	„	2,000. 68	„ 2,078. 66
„ der Reparaturen	„	6,905. 36	„ 2,375. 63
Durchschnittliche Ausgabe per Tag	„	70. 51	„ 60. 05
„ „ „ Kilometer	Cts.	— 20.90	Cts. — 16.74

In obiger Summe der Reparaturkosten sind die Kosten für den Umbau der Lokomotive „Limmat“ nicht eingerechnet.

Wagen. Bestand. Die Personenwagen sind in ihrem Bestande unverändert geblieben. Die Zahl derselben betrug auf Ende 1866 Stück **199** mit 540 Achsen und 8,794 Sitzplätzen.

Die außerordentliche Steigerung des Güterverkehrs hatte dagegen eine weitere Vermehrung des Güterwagenbestandes als unumgänglich nothwendig erscheinen lassen. In Folge dessen sind von uns 120 Stück neue Wagen — 50 gedeckte und 70 offene — in Bestellung gegeben worden, von denen am Schluß des Berichtsjahres bereits 76 Stück abgeliefert waren. Gegenüber dem vorjährigen Bestande trat eine anderweitige Vermehrung noch dadurch ein, daß 4 im Jahre 1865 in Abgang gekommene, achträdige Güterwagen durch 5 vierrädige, die nämliche Tragkraft repräsentirende, neue Wagen ersetzt wurden. Sodann ist bei 51 Wagen die Tragfähigkeit von 160 auf 200 Zentner erhöht worden. Die beiden letzterwähnten Arbeiten wurden durch unsere eigene Werkstätte ausgeführt.

Am 31. Dezember 1866 betrug die Gesamtzahl der Güterwagen **795** Stück mit 1,666 Achsen und einer Tragfähigkeit von 149,640 Zentnern. Gegenüber dem Jahre 1865 hat sich die Zahl der Wagen um 81 Stück, die Zahl der Achsen um 162 Stück, die gesammte Tragkraft um 17,440 Zentner erhöht.

Leistungen. Es haben Achsenkilometer zurückgelegt:

	<u>1865.</u>	<u>1866.</u>
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:		
Personenwagen	9,208,593	9,942,020
Güterwagen	13,509,575	15,946,246
Im Ganzen	22,718,168	25,888,266
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	1,132,578	1,083,095
Güterwagen	7,728,008	9,534,827
Im Ganzen	8,860,586	10,617,922
Gesamtleistung der Nordostbahnwagen	31,578,754	36,506,188
Die Wagen fremder Bahnen auf der Nordostbahn	9,706,434	10,639,838
„ Bahnpostwagen „ „ „	597,140	815,314
Sämmtliche Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn	10,303,574	11,455,152
Die Nordostbahn- und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	33,021,742	37,343,418
Täglich haben die ganze Bahnlänge durchlaufen: . . . Achsen	348	387

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden für die Personen- und Güterwagen verbraucht Pfund 6,106 mit einem Kostenaufwand (ausschließlich der Ersparnißprämie der Wagenwärter) von Fr. 2,939. 39 Cts. Im Jahre 1865 war der Verbrauch 4,801 Pfund und der Kostenaufwand Fr. 2,483. 57 Cts.

Mit einem Pfund Schmiere wurden 6,107 Achsenkilometer zurückgelegt (1865: 6,878).

Für Reparatur der Wagen sind, abzüglich der Werkstätte-Provision, verausgabt worden: Fr. 217,666. 22 Cts., gegenüber Fr. 154,222. 17 Cts. im Vorjahre.

b. Durchschnitts-Resultate und Verhältniszahlen.

(Betriebskilometer 1865: 257.3; 1866: 264.)		1865.	1866.
I. Ausgaben.			
Im Ganzen:	per Bahnkilometer	10,926. 01	12,389. 54
	„ Locomotivkilometer	2. 25	2. 38
	„ Wagenachsenkilometer	— 08. ⁵¹	— 08. ⁷⁵
Centralverwaltung:	„ Bahnkilometer	616. 31	435. 20
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt:	„ „	2,380. 15	2,997. 90
Expeditionsdienst:	„ „	2,827. 14	3,232. 80
Transportdienst:			
Im Ganzen	„ „	4,847. 37	5,507. 32
	„ Locomotivkilometer	— 99. ⁸⁸	1. 06
	„ Wagenachsenkilometer	— 03. ⁷⁷	— 03. ⁸⁹
Allgemeine Kosten	„ Locomotivkilometer	— 04. ⁴⁴	— 04. ³⁴
	„ Wagenachsenkilometer	— 00. ¹⁶	— 00. ¹⁶
Fahrdienst	„ Locomotivkilometer	— 38. ⁸⁸	— 42. ⁹²
	„ Wagenachsenkilometer	— 01. ⁴⁷	— 01. ⁵⁷
Zugkraft	„ Locomotivkilometer	— 56. ⁵⁵	— 58. ⁶⁹
	„ Wagenachsenkilometer	— 02. ¹³	— 02. ¹⁵
	„ Bahnkilometer	2,744. 61	3,050. 74
Bahntelegraphie:	„ „	63. 15. ⁰¹	63. 11
Verschiedenes	„ „	191. 76. ⁸⁴	153. 19
II. Fahr-Material.			
a) Den Bestand desselben betreffend:			
Auf jede Locomotive kommen	Bahnkilometer	5.39	5.39
„ „ „ „	Personenwagenachsen	12.27	12.27
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.18	37.86
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	46.45	50.14
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Locomotiven	0.18	0.18
„ „ „ „	Personenwagenachsen	2.05	2.05
„ „ „ „	Güterwagenachsen	5.70	6.31
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	7.75	8.36
„ „ „ „	Sitzplätze	33.31	33.31
„ „ „ „	Zentner Tragkraft	500.76	566.82
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	16.296	16.296
„ „ Güterwagenachse „	Zentner Tragkraft	87.90	89.82

	1865.	1866.
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:		
Jede Lokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . . Kilometer	198	196
„ „ „ „ „ „ im Winterdienst . . . „	169.3	175
„ „ „ zurückgelegt im Ganzen „	28,377	31,188
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	26.45	27.21
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . Centimes	7.93	7.49
„ „ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . . „	0.30	0.275
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . . Pfund	14.87	15.055
„ „ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . . „	0.502	0.553
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer . . . „	0.029	0.029
„ „ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . . „	0.0010	0.0010
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . . Centimes	21.07	21.87
„ „ „ „ „ Wagenachsenkilometer . . . „	0.797	0.803
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer . . . „	1.62	1.66
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:		
per Bahnkilometer Franken	1,486.66	1,612.57
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	30.63	31.02
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.024	1.140
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:		
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	15,449	16,548
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	19,150	20,417
„ „ Güterwagenachse . . . „	14,121	15,295
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen .	115.45	117.08
„ „ Güterwagenachsen . . .	236.16	270.45
„ „ Pers.- u. Güterwagenachsen . . .	351.61	387.53
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0075	0.0079
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	599.38	824.49
„ „ „ Wagenachse und Jahr „	75.45	98.67
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer Centimes	0.488	0.596
d) Ausnützung der Wagen:		
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen		
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: I. Klasse Prozente	14.75	10.74
„ „ „ „ „ II. „ „	28.95	25.10
„ „ „ „ „ III. „ „	37.49	33.04
„ „ „ „ „ alle drei Klassen „	33.64	29.32
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze	5.78	8.31
„ II. „ „ 1 „ „ „ „	2.45	2.98
„ III. „ „ 1 „ „ „ „	1.67	2.03
in allen 3 Klassen „ 1 „ „ „ „	1.97	2.41
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . Prozente	32.02	32.43

* Pußmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

Betriebsjahr.	Durchschnittliche Bahnlänge.	Ausgabe per Kilometer.														Ausgaben-Betreffniß								
		Central- Verwaltung.		Unter- haltungskosten.		Expeditions- Dienst.		Transport- Dienst.		Tele- graphie.		Ver- schiedenes.		Im Ganzen.		per Lokomotiv- Kilometer.		per Wagen- achsen- Kilometer.						
		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Centimes.						
1855	60	394	93	1,377	01	Fr. 3,409. 08 Gts.														5,181	02	—	—	—
1856	106	341	62	1,932	08	" 3,909. 31 "														6,183	01	1	89	9.63
1857	134.4	426	40	1,834	70	" 4,998. 70 "														7,259	80	1	85	8.63
1858	156.5	460	15	2,243	55	" 5,383. 26 "														8,086	96	2	14	10.05
1859	168.1	490	89	1,820	62	" 6,273. 01 "														8,584	52	2	28	8.75
1860	178	480	13	1,885	97	2,419	15	4,659	34	47	30	121	13	9,613	02	2	38	8.72						
1861	178	580	97	2,162	87	3,061	20	6,094	30	60	39	247	17	12,206	90	2	43	8.03						
1862	178	638	15	2,267	47	3,138	36	6,574	81	54	77	176	99	12,850	55	2	44	8.60						
1863	178	783	05	2,421	58	3,257	29	6,852	58	61	07	234	63	13,609	60	2	62	9.23						
1864	216.5	706	75	2,300	47	2,951	34	5,403	—	54	46	148	25	11,564	27	2	36	8.59						
1865	257.3	616	30	2,380	20	2,827	23	4,847	34	63	16	191	78	10,926	01	2	25	8.51						
1866	264	435	20	2,997	90	3,232	80	5,507	32	63	11	153	19	12,389	54	2	38	8.75						

D. Finanz-Ergebniss und Dividende.

Werden zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebs einerseits der Saldo-Vortrag und die Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes, sowie des Betheiligungskapitalcs bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Wülach-Regensberger Bahn von den Einnahmen, anderseits die Entschädigungsbetreffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den beiden eben genannten Linien von den Ausgaben abgezogen, so gestaltet sich dasselbe wie folgt:

1865.		1866.	
Fr. 5,890,567. 24	Einnahmen	Fr. 6,205,235. 52	Einnahmen
" 2,265,015. 41	Ausgaben	" 2,666,830. 71	Ausgaben
Fr. 3,625,551. 83	Reinertrag	Fr. 3,538,404. 81	Reinertrag
61.55 %	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme	57.02 %	Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme

1865.			1866.		
Fr.	20,368. 26	.	.	Fr.	19,878. 67
	3. 59	.	.		3. 22
	— 12.60	.	.		— 10.91
		.	.		
		.	.		
		.	.		

Zuzüglich des Saldo-Vortrages von 1865 sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und unserer Betheiligungsquoten bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,820,713. 02 Cts. Sie beträgt somit Fr. 185,895. 27 Cts. weniger als im Vorjahre. Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,358,301. 80 Cts. auf Fr. 1,376,758. 55 Cts., also um Fr. 18,426. 75 Cts. gestiegen.

Der nach Abzug der Obligationenzinse sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,453,984. 47 Cts. wurde, auf Beschluß des Verwaltungsrathes, verwendet wie folgt:

Fr. 2,296,640. — Cts. = 8 % des Aktienkapitals wurden als Aktien-Dividende vertheilt,

„ 114,921. 39 „ = 3 % der Reineinnahme fielen in den Reservefond,

„ 42,423. 08 „ wurden der Betriebsrechnung des laufenden Jahres gutgeschrieben.

Der Reservefond hat mit 31. Dezember 1866 einen Bestand von Fr. 2,283,549. 61. Cts. erreicht. Es waren aus demselben, mit Ausnahme einer kleinen Restzahlung, im Berichtsjahre keinerlei Ausgaben zu bestreiten.

Zum Schlusse des Abschnittes über den Betrieb lassen wir nach bisheriger Uebung noch Nachweise folgen: 1) über die Resultate des Dampfboot-Betriebes, 2) über die Resultate des Werkstätte-Betriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle auf den in unserm Betriebe stehenden Linien, 4) über die abgeschlossenen Versicherungs-Verträge, 5) über den Personal-Bestand und 6) über den Stand der Unterstützungs- und der Krankenkasse.

1. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Im Laufe des Berichtsjahres haben die Dampfboote der schweizerischen Nordostbahn auf folgenden Routen tägliche Fahrten ausgeführt: a) Romanshorn-Lindau, beziehungsweise Bregenz, b) Romanshorn-Friedrichshafen, c) Romanshorn-Norschach, und d) Romanshorn-Konstanz.

Ueber die Ergebnisse des Dampfbootbetriebs, namentlich auch in Vergleichung mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres, geben die nachstehenden Uebersichten nähere Aufschlüsse:

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	1865.					1866.					
	Transport-Quantitäten.		Einnahmen.			Transport-Quantitäten.		Einnahmen.			
	Personen.	Prozent.	Fr.	Cts.	Prozent.	Personen.	Prozent.	Fr.	Cts.	Prozent.	
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt											
I. Platz	20,159	25.5	40,075.	12		13,936	21.8	28,920.	98		
II. "	44,725	56.6	47,164.	39		37,487	58.5	40,950.	78		
Hin- u. Rückfahrt											
I. "	1,533	1.9	2,611.	87		890	1.4	2,079.	11		
II. "	5,409	6.9	6,062.	95		4,240	6.6	5,354.	07		
Abonnements											
I. "	1,077	1.4	908.	24		1,076	1.7	1,402.	75		
II. "	6,081	7.7	5,534.	76		6,413	10.0	6,530.	60		
Total	78,984	100	102,357.	33	32.6	64,042	100	85,238.	29	22.9	
II. Gepäcktransport											
	Zentner.					Zentner.					
	3,013		1,273.	22	0.4	2,934		1,409.	37	0.4	
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde	83	1.9				163	2.1				
" b, schweres Vieh	1,505	34.3				2,700	35.0				
" c, leichtes "	1,569	35.8				2,922	37.9				
" d, Schweine	316	7.2	5,126.	30		986	12.8	9,661.	99		
" e, Kälber, Schafe, Ziegen	541	12.3				700	9.1				
Hunde	371	8.5				243	3.1				
Total	4,385	100	5,126.	30	1.6	7,714	100	9,661.	99	2.6	
IV. Equipagentransport.											
I., II. und III. Klasse	Stücke.					Stücke.					
	11		65.	28	0.1	13		133.	—	0.1	
V. Gütertransport.											
Eilgut	17,797	1.5				20,494	1.2				
Gewöhnliches Gut	315,278	26.4	199,475.	42		348,568	20.7	269,897.	17		
Güter der Ausnahmeklasse	859,563	72.1				1,313,870	78.1				
Total	1,192,638	100	199,475.	42	63.5	1,682,932	100	269,897.	17	72.5	
VI. Verschiedenes.											
Schlepp- u. Flößerlöhne u.			5,621.	65	1.8			5,789.	25	1.5	
Total											
Gesamt-Total			313,919.	20	100			372,129.	07	100	

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

	1865.		1866.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Für einen Reisenden	1.	30	1.	33
„ „ Zentner Gepäck.	—	42	—	48
„ ein Stück Vieh	1.	17	1.	25
„ eine Equipage	5.	93	10.	23
„ einen Zentner Güter	—	17	—	16

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	1865.			1866.		
	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
1. Besoldung des Administrationspersonals	13,065	10	5.4	12,071	10	4.2
2. Besoldung, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	68,404	05	28.5	73,752	33	26.0
3. Bekleidung desselben	2,516	91	1.1	1,999	76	0.7
4. Bureaubedürfnisse, Druckkosten u.	2,579	27	1.1	1,913	52	0.7
5. Brenn-, Schmier- und Puzmaterial	99,783	02	41.6	109,313	14	38.5
6. Unterhalt und Erneuerung der Schiffe	19,792	38	8.2	34,571	36	12.2
7. Affekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter	2,705	40	1.1	3,000	—	1.1
8. Verschiedenes	31,236	38	13.0	47,019	77	16.6
Total	240,082	51	100	283,640	98	100

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1865.					1866.				
	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.	Total.		per Fahr-Kilometer.		In Prozenten der Brutto-Einnahme.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	313,919	20	3	15	—	372,129	07	3	95	—
Ausgaben	240,082	51	2	41	76	283,640	98	3	01	76
Netto-Ertrag	73,836	69	—	74	24	88,488	09	—	94	24

Der Ausfall im Ertrage aus dem Personenverkehr von Fr. 17,119. 04 Cts. hat seine Ursache in den politischen Verwickelungen des abgelaufenen Jahres. Alle übrigen Einnahmeposten weisen gegen 1865 eine Zunahme auf, namentlich ist dieses, Dank dem bedeutenden Getreideverkehr, beim Gütertransport der Fall, in welcher Rubrik eine Mehreinnahme von Fr. 70,421. 75 Cts. erzielt ward.

Unter den Ausgaben treten uns, in Vergleichung mit dem Vorjahre, Vermehrungen zunächst entgegen in der Rubrik „Besoldung und Löhne des Schiffspersonals“ mit Fr. 5,348. 28 Cts., wesentlich als Folge des vermehrten Güterverkehrs; sodann bei „Brenn- und Schmiermaterial“ mit Fr. 9,530. 12 Cts., wovon die Ursache theils in dem angestrongteren Schleppdienst, theils in der Erhöhung der Steinkohlenpreise zu suchen ist; ferner in der Rubrik: „Unterhaltung und Erneuerung der Schiffe“ mit Fr. 14,778. 98 Cts., auf welchen Posten im Jahre 1865 ungewöhnlich geringe Kosten entfallen waren, und endlich in der Rubrik „Verschiedenes“ mit Fr. 15,783. 39 Cts., im Wesentlichen aus Schiffsmiethen für Schleppboote anderer Anstalten und Privatsegelschiffe herrührend, deren Beiziehung wegen des starken Getreideandranges im Spätsommer und Herbst nöthig geworden war.

Der Netto=Ertrag des Dampfbootbetriebes übersteigt denjenigen des Vorjahres um Fr. 14,651. 40 Cts. Im Hinblick auf den Umstand, daß die allgemeinen Zeitverhältnisse während der besten Zeit des Jahres außerordentlich lähmend auf den Reisendenverkehr eingewirkt hatten, darf dieses Ergebniß als ein befriedigendes bezeichnet werden.

Das Betriebsmaterial der Dampfbootunternehmung, zu Anfang des Berichtsjahres aus 6 Dampfbooten und 3 Schleppschiffen bestehend, hat sich im Laufe desselben um ein eisernes Schleppschiff von 2,600 Ztr. Tragkraft vermehrt.

Die Leistungen der Schiffe sind folgende:

		<u>1865.</u>	<u>1866.</u>
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	99,534	94,082
und zwar in	Zeitstunden	5,969.5	5,905
mithin auf eine Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.65	15.93
Schleppboote. Es wurden solche befördert auf einer Strecke von zusammen	„	26,715	36,933
Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	6,408	6,912
Steinkohlen	Zentner	55,924	59,396
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz 10 Pfd. Kohlen gerechnet)	Zentner	56,565	60,087
Durchschnittlicher Verbrauch per Kilometer	Pfund	56.8	63.8
„ „ „ „ Zeitstunde	„	947.5	1,017.5
Kosten für Brennmaterial, zusammen	Franken	92,688.98	102,315.60
„ „ „ „ per Kilometer	Centimes	93.12	108.75
„ „ „ „ „ Zeitstunde	Franken	15.53	17.32
Verbrauch an Schmiermaterial. Del und Talg, zusammen	Pfund	5,641	6,269
„ „ „ „ per Kilometer	„	0.057	0.066
„ „ „ „ „ Zeitstunde	„	0.945	1.061

		<u>1865.</u>	<u>1866.</u>
Kosten für Schmiermaterial, im Ganzen	Franken	3,192.53	3,496.59
" " " per Kilometer	Centimes	3.21	3.61
" " " " Zeitstunde	Franken	0.53	0.59
Unterhaltungs- und Reparaturkosten, im Ganzen	"	19,792.38	34,571.36
" " " per Kilometer	Centimes	19.89	36.74

Daß das mit der königlich württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten im Jahr 1857 vereinbarte Fuhrungsverhältniß betreffend die Route Romanshorn-Friedrichshafen im Laufe des Berichtsjahres eine Modification erlitten hat, haben wir in Abschnitt II bereits erwähnt.

Ueber den Personalbestand der Dampfschifffahrtsanstalt gibt der allgemeine Personal-Stat der Nordostbahn näheren Aufschluß.

2. Werkstätte.

Die hauptsächlichste Thätigkeit der Werkstätte während des Berichtsjahres war dem Unterhalte und der Reparatur des Betriebsmaterials — Lokomotiven und Wagen — gewidmet. Außerdem wurde der Umbau der Lokomotive „Limmat“ in eine zweiachsige Tendermaschine, sodann der Neubau von 5 vierrädrigen Güterwagen und ein Theil des Neubaus des eisernen Schleppbootes „Romanshorn“ bewerkstelligt. Endlich wurden durch die Werkstätte 13 doppelte und 30 einfache Weichen, theils zum Ersatz schadhaft gewordener, theils für den Umbau des Bahnhofes Zürich bestimmt, sowie 6 Wasser-Reservoirs für die Silguthalle und das Lagerhaus angefertigt. — Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug am Jahreschlusse 242 (1865: 217).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigte:

	<u>1865.</u>	<u>1866.</u>
An Einnahmen	Fr. 1,057,268. 48 Cts.	Fr. 1,019,360. 28 Cts.
An Ausgaben	" 955,366. 92 "	" 911,701. 33 "
Demnach einen Nettoertrag von	Fr. 101,901. 56 Cts.	Fr. 107,658. 95 Cts.

3. Unfälle.

Der Fahrdienst wurde glücklicher Weise durch keinen Unfall gestört, der den regelmäßigen Betrieb unterbrochen oder den Tod oder die Verlegung eines Reisenden zur Folge gehabt hätte. Dagegen fanden leider 9 Personen auf der Bahn oder in den Bahnhöfen ihren Tod und zwar 4 Angestellte und 5 dem Betriebe fremde Personen: Am 25. April gerieth auf der Station Brugg der Agent des italienischen und levantischen Güterverkehrs im Bahnhofe Zürich, als er sich in den bereits im Abfahren begriffenen Zug begeben wollte, zwischen denselben und die Rampe, wobei er derart verletzt wurde, daß er nach wenigen Minuten starb. — Am 30. April wurde auf dem Bahnhofe Winterthur ein zweijähriges Mädchen, welches unter der geschlossenen Barriere bei der Ueberfahrt der Wülflingerstraße hindurchschlüpfen und auf die Bahn gerathen konnte, vom Zuge überfahren und getödtet. — Am demselben Tage wurde beim südlichen Tunnелеinschnitt bei Wipkingen ein Bahnwärter durch eigenes Verschulden vom Zuge erfaßt und starb am darauffolgenden Tage an den Folgen der dabei erlittenen Verletzungen. — Am 20. Mai wurde in der Nähe der Rheinfällebrücke ein Mann vom Bahnzuge getödtet. Aus den auf dem Ver-

unglückten gefundenen Papieren ging hervor, daß er den Tod absichtlich gesucht hatte. — Ein Kondukteur, welcher am 7. Juni auf der Station Wallisellen von der Laderampe aus auf den schon im Laufe befindlichen Zug steigen wollte, gerieth zwischen dieselbe und die Wagen und erlitt dabei solche Quetschungen, daß er noch am gleichen Tage starb. — Am 13. Juni wurde bei Gisikon ein 7 Jahre altes Mädchen, welches unmittelbar vor Ankunft des Zuges die Bahn zu überschreiten beabsichtigte, von demselben erreicht und getödtet. — Am 25. Juni überfuhr der Zug beim südlichen Tunnel einschnitt bei Wipfingen das in einem unbewachten Augenblick auf die Bahn gerathene zweijährige Knäblein eines Bahnwärters. — Am 5. August verlor auf dem Bahnhofe Turgi ein Kondukteur wiederum dadurch das Leben, daß er seinen Posten auf dem Zuge erst einnehmen wollte, als dieser schon in rascher Bewegung war. — Am 9. September endlich wurde auf dem Bahnhofe Marau ein Güterverlader durch eigene Unachtsamkeit beim Wagenverschieben erdrückt.

Von den vier verunglückten Angestellten waren drei der Unterstützungskassa und einer der Krankenkassa zuge-
theilt. Die Hinterlassenen der Ersteren erhielten einerseits die mit der schweizerischen Rentenanstalt vereinbarten Versicherungsbeträge, andererseits genossen sie die statutengemäßen Beiträge aus der Unterstützungskassa. Der Familie des Letztern wurde aus der Bahnkassa ein angemessener Unterstützungsbeitrag verabfolgt.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßte nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a) im Kanton Zürich	Fr. 2,673,750. —
b) „ „ Thurgau	„ 777,600. —
c) „ „ Schaffhausen	„ 144,450. —
d) „ „ Aargau	„ 550,450. —
e) „ „ Zug	„ 162,700. —
f) „ „ Luzern	„ 36,000. —

2. Für Transport-Material	Fr. 4,344,950. —
3. „ Brennmaterial und Magazinvorräthe	„ 5,597,291. —
4. „ Transport- und Lagergüter	„ 717,280. —
5. „ Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden sowie in den Werkstätten	„ 10,744,000. —
6. „ Transportgüter der Dampfschiffunternehmung	„ 1,168,298. —
	„ 150,000. —

Total . Fr. 22,721,819. —

Wir haben an diesem Orte zu erwähnen, daß wir unser Eisenbahnfahrmaterial auch für einen Theil des Schadens affekurirt haben, der durch Entgleisung, Zusammenstoß u. dergl. entstehen kann.

5. Personal-Stat.

Von den im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Personal-Änderungen haben wir den zum Behufe der Begründung eines eigenen Etablissements erfolgten Austritt unseres frühern Maschinenmeisters, Herrn Krauß, und dessen Ersetzung durch Herrn H. R. Maey von Wartenburg (Königr. Preußen), gewesenen Maschinenmeister der Dypeln-Tarnowitz Bahn, hier speziell zu erwähnen.

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

A. Bahnbetrieb.	
I. Allgemeine Verwaltung.	
Sekretariat, Registratur und Kanzlei	14
Hauptkassier und Gehülfen	3
Revisor nebst Gehülfen	6
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen	34
Materialverwaltung	10
Abwarte der Centralbüreau	4
	71
II. Bahnunterhaltung.	
Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkte	3
Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs	10
Bauführer	4
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	12
Bahnwärter	373
	405
III. Expeditions- und Fahrdienst.	
1. Abtheilung.	
Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspector	1
Inspector für den Gütertransport	1
Telegraphen-Inspector	1
Büreau des Betriebs-Chefs	2
Büreau des Betriebs-Inspectors und Wagenkontrolle	11
	134
2. Abtheilung.	
Maschinenmeister	1
Zeichner, Werkstättebuchhalter und Gehülfen	14
Werkführer	3
Lokomotivführer	39
Heizer	36
Lokomotivpuger, Wagenreiniger und Kohlenverlader	41
	134

Total: **1,557** (gegen 1,267 im Vorjahre); trifft auf einen Kilometer Bahnlänge, inclusive der Zürich-Zug- Luzerner- und der Wülach-Regensberger Bahn, 5.9 Angestellte.

Die Zahl der Angestellten des Bahndienstes hat sich demnach um 290 vermehrt. An dieser Vermehrung sind zwar alle Dienstabtheilungen theilhaftig, doch fallen annähernd zwei Drittheile derselben auf die Kategorie der

„Arbeiter für die Güterverladung“. Die diesjährige Vermehrung trifft hauptsächlich den Bahnhof Romanshorn, wo gegen das Ende des Jahres massenhafte Getreidezufuhren vorübergehend die Einstellung eines außerordentlich großen Arbeiter-Personals erforderlich machten. Seither sind normale Verhältnisse zurückgekehrt, weshalb auch bereits wieder eine beträchtliche Verminderung dieses Personals stattgefunden hat.

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten und Abwart	6	Heizer	8
Kapitaine und Schiffsführer	6	Matrosen	19
Steuermänner und Schleppschiffsführer	9		

Zusammen **51** Angestellte.

Vermehrung gegenüber dem Vorjahre 9.

C. Werkstätte.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug 242 gegen 217 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1865 betrug der Activasaldo derselben Fr. 215,094. 74

Im Jahre 1866 kamen an Einnahmen hinzu:

Obligatorische Beiträge der Mitglieder Fr. 29,695. 84

Kapitalzinsen, Bußen, Erlös von gefundenen Gegenständen u. „ 15,124. 10

„ 44,819. 94

Gesamteinnahme Fr. 259,914. 68

Die Ausgaben bestehen in:

Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt Fr. 16,904. 11

Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte „ 2,838. 96

Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten „ 2,325. —

Regelmäßige Unterstützungsbeiträge „ 5,103. 46

Verschiedenes „ 161. 90

„ 27,333. 43

Bestand am 31. Dezember 1866 Fr. 232,581. 25

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,104 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Wie in den Ausgaben im Besondern aufgeführt, war für die Versicherung der sämtlichen Mitglieder der Unterstützungskasse der schweizerischen Rentenanstalt pro 1866 eine Prämie von Fr. 16,904. 11 Cts. zu entrichten, wogegen diese Anstalt im Berichtsjahre in 11 Todesfällen auf Grund der betreffenden Policen eine Versicherungssumme von Fr. 7,712. — auszubezahlen hatte.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1865 betrug der Activsaldo derselben	Fr. 18,741. 77
Im Jahre 1866 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bußen) hinzu	„ 12,225. 79
	Gesamteinnahme Fr. 30,967. 56
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. ziehen sich davon ab mit	„ 12,094. 45
	Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung Fr. 18,873. 11

Im Berichtsjahre gehörten der Krankenkasse durchschnittlich 710 Personen als Mitglieder an.

V. Bahnbau.

Die technischen Vorarbeiten für den Bau der Linie Romanshorn-Norschach sind im Frühlinge des Berichtsjahres begonnen worden. Obschon die Zugrichtung schon durch die Konzession ziemlich bestimmt vorgezeichnet ist und die Terrainverhältnisse keine besondern Schwierigkeiten darbieten, so wurden gleichwohl ausgedehnte topographische Aufnahmen bewerkstelligt, um das in jeder Beziehung vortheilhafteste Tracé zu ermitteln. Die Einmündung der Nordostbahn in Norschach erheischte namentlich sehr eingehende Untersuchungen. Dieselben führten zur Aufstellung von zwei Projekten, nach deren einem die Bahnlinie dem See entlang und nach deren andern sie landeinwärts um die südliche Seite von Norschach herum gezogen würde. Es sind gegenwärtig sachbezügliche Verhandlungen mit der h. Regierung von St. Gallen und mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen im Gange, von deren Ergebnisse die Entscheidung der Direktion für das eine oder das andere der beiden in Aussicht genommenen Tracé's abhängen wird.

Der gegenwärtige Stand der technischen Vorarbeiten für den Bau der Linie Romanshorn-Norschach ist nun der, daß die Linie auf der Strecke von Romanshorn bis Horn, also auf mehr als zwei Drittheilen ihrer Länge, definitiv abgesteckt und vermessen ist. Die Detailpläne und die Kostenvoranschläge für den Unterbau dieser Abtheilung der Linie werden im Laufe des gegenwärtigen Monats zur Vollendung gebracht werden. Auf der Strecke Horn-Norschach sind die Katastervermessungen auf dem Felde durchgeführt worden. Es wird also nach erfolgter Verständigung über die bei der Einmündung der Bahn in Norschach zu befolgende Richtung die Absteckung der Linie, sowie die Ausarbeitung der Detailpläne und der Kostenvoranschläge in sehr kurzer Zeit vollendet werden können.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich hat uns auch während des Berichtsjahres in hohem Grade beschäftigt.

Die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhofes darbietet, der gleichzeitig auch für den Bahnbetrieb, und zwar ohne Unterbrechung und in einer vollen Sicherheit darbietenden Weise, zur Verfügung gehalten werden muß, liegen auf flacher Hand und bedürfen keiner weitern Auseinandersetzung.

Die Arbeiten für den Ausbau des Bahnhofes Zürich sind während des Berichtsjahres, welches als das erste eigentliche Baujahr zu betrachten ist, in erheblichem Maße vorgerückt. Bald nach dem Erscheinen unseres letzten Geschäftsberichtes fand die Verakkordirung der Zimmer-, Schmied- und Spenglerarbeiten des Hauptgebäudes Statt