

Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **15 (1867)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

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.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,153,113 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem die Gesamtzahl der zurückgelegten Kilometer 1,023,344 betragen hatte, ergibt sich eine Vermehrung von 129,769 Kilometern.

Es fallen:

| | 1866. | 1867. |
|--|--------------------|--------------|
| | Kilom. | Kilom. |
| 1. Auf Schnell- und Personenzüge | 616,810 | 655,835 |
| 2. Auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . . | 185,760 | 218,416 |
| 3. Auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge | 220,774 | 278,862 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | Zusammen 1,023,344 | 1,153,113 |

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

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1867.

| 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. | | |
| Maraun und Turgi | 21.815 | 1. | Januar | 1867 | 31. | Mai | 1867 | täglich | 2 | 6 | 5 | 2 | 5 | 20 | 65,881 |
| | | 1. | Juni | " | 14. | Oktober | " | " | 2 | 6 | 6 | 2 | 4 | 20 | 59,337 |
| | | 15. | Oktober | " | 31. | Dezember | " | " | 2 | 6 | 6 | 2 | 4 | 20 | 34,031 |
| Waldshut und Turgi | 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 |
| Turgi und Zürich | 28.073 | 1. | Januar | " | 31. | Mai | " | " | 4 | 6 | 5 | 2 | 5 | 22 | 93,258 |
| | | 1. | Juni | " | 14. | Oktober | " | " | 4 | 6 | 6 | 2 | 4 | 22 | 83,994 |
| | | 15. | Oktober | " | 31. | Dezember | " | " | 4 | 6 | 6 | 2 | 4 | 22 | 48,173 |
| Romanshorn und Winterthur | 56.337 | 1. | Januar | " | 31. | Mai | " | " | 2 | 6 | — | 2 | 4 | 14 | 119,096 |
| | | 1. | Juni | " | 14. | Oktober | " | " | 2 | 6 | 1 | 2 | 3 | 14 | 107,266 |
| | | 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 | 8 | — | — | — | 10 | 41,048 |
| | | 15. | Oktober | " | 31. | Dezember | " | " | 2 | 8 | — | — | — | 10 | 23,542 |
| Winterthur und Zürich . . . | 26.120 | 1. | Januar | " | 31. | Mai | " | " | 2 | 14 | 1 | 1 | 8 | 26 | 102,547 |
| | | 1. | Juni | " | 14. | Oktober | " | " | 2 | 16 | — | 2 | 8 | 28 | 99,465 |
| | | 15. | Oktober | " | 31. | Dezember | " | " | 2 | 16 | — | 2 | 8 | 28 | 57,046 |
| Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — | | 1. | Januar | " | 31. | Mai | " | täglich an Dienstagen und Freitagen | — | 6 | — | — | — | 6 | 4,109 |
| Zürich und Dersikon | 4.535 | 1. | Juni | " | 14. | Oktober | " | täglich | — | 6 | — | — | — | 6 | 3,701 |
| | | 1. | Januar | " | 31. | Mai | " | an Sonn- und Festtagen. | — | 2 | — | — | — | 2 | 190 |
| | | 1. | Januar | " | 31. | Mai | " | an Freitagen | — | 2 | — | — | — | 2 | 172 |
| | | 15. | Oktober | " | 31. | Oktober | " | täglich | — | 6 | — | — | — | 6 | 463 |
| | | 1. | November | " | 31. | Dezember | " | an Freitagen | — | 2 | — | — | — | 2 | 18 |
| Total | | | | | | | täglich | — | 6 | — | — | — | 6 | 1,660 | |
| | | | | | | | | | | | | | | 1,105,481 | |

* Von den für die Linie Turgi-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 im Berichtsjahre auch von 12 täglichen Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden.

Wie bekannt, so wird die Strecke Zürich=Altstetten außer von den Zügen der Nordostbahn auch noch von denjenigen der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern in Anspruch genommen: Vom 1. Januar bis 31. Mai, sowie vom 15. Oktober bis 31. Dezember haben auf derselben täglich 8 und während der Sommerperiode, d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober, täglich 10 regelmäßige Züge der genannten Bahnunternehmung kursirt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

| 1866. | | | | 1867. | | |
|-----------|------|-----------|--|-----------|------|-----------|
| Fr. | Cts. | Prozente. | | Fr. | Cts. | Prozente. |
| 2,211,438 | 14 | 34.8 | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | 2,208,631 | 81 | 32.9 |
| 116,113 | 76 | 1.8 | 1. Personen-Transport | 126,729 | 14 | 1.9 |
| 117,467 | 56 | 1.9 | 2. Gepäc-Transport | 119,484 | 77 | 1.8 |
| 4,284 | 24 | 0.1 | 3. Pferde- und Viehtransport | 4,256 | 68 | 0.1 |
| 3,463,252 | 69 | 54.6 | 4. Transport von Equipagen u. dergl. | 3,740,607 | 93 | 55.6 |
| 433,651 | 25 | 6.8 | 5. Güter-Transport | 520,885 | 49 | 7.7 |
| 6,346,207 | 64 | 100 | B. Mittelbare Betriebseinnahmen: | 6,720,595 | 82 | 100 |
| | | | Total-Einnahmen | | | |

Die Gesamteinnahme war mithin im Berichtsjahre um Fr. 374,388. 18 Cts. oder um Fr. 2,103. 30 Cts. per Kilometer größer als im Vorjahre.

Nach den Hauptrubriken betrachtet erzeigt das Berichtsjahr in Vergleichung mit dem Vorjahre folgende Differenzen:

| | 1867. | |
|---|---------------|-----------------|
| | Mehreinnahme. | Mindereinnahme. |
| A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | | |
| Personen-Transport | Fr. —. — | Fr. 2,806. 33 |
| Gepäc-Transport | „ 10,615. 38 | „ —. — |
| Pferde- und Vieh-Transport | „ 2,017. 21 | „ —. — |
| Equipagen-Transport | „ —. — | „ 27. 56 |
| Güter-Transport | „ 277,355. 24 | „ —. — |
| B. Mittelbare Betriebseinnahmen | „ 87,234. 24 | „ —. — |

Daß beim Personen-Transporte, ungeachtet der im Monat Juli durch das in Zürich abgehaltene eidgenössische Musikfest bewirkten größeren Frequenz, gegenüber dem Vorjahre, in welchem bekanntlich der Personenverkehr unter dem deutschen und italienischen Krieg sehr empfindlich zu leiden hatte, ein kleiner Rückgang eingetreten, ist der Choleraepidemie, welche im Spätsommer vorigen Jahres Zürich heimgesucht hatte, zuzuschreiben, indem diese Seuche namentlich in den Monaten September und Oktober den Personenverkehr auf den Nordostbahnlinien außerordentlich beeinträchtigt hat. Die Mindereinnahme in diesen zwei Monaten vom Personenverkehr beträgt gegenüber den korrespondirenden Monaten des Jahres 1866 Fr. 108,130. 41 Cts. und gegenüber den betreffenden Monaten des Jahres 1865 Fr. 123,738. 39 Cts.

Es mag hier am Platze sein, zu erwähnen, daß wir im Berichtsjahre uns veranlaßt gesehen haben, eine durchgreifende Revision des Abonnements-System's für die Beförderung von Personen vorzunehmen, da das frühere, schon aus dem Jahre 1857 datirende Abonnements-System in mehrfacher Hinsicht den vorgeschrittenen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügte. Der am 1. Juni v. J. in Kraft getretene neue Abonnements-Tarif gewährt dem Publikum, in Vergleichung mit dem vorherigen, ganz wesentliche Vortheile, von denen wir uns erlauben, hier einige speziell hervorzuheben: 1) Nach dem früheren Tarife hatte auch die längste Abonnementsstrecke ganz den nämlichen Einheitsfuß pro Stunde Entfernung zu bezahlen, wie die kürzeste. In Folge dessen erreichte in den Fällen, wo es sich um längere Bahnstrecken handelte, der Abonnementsbetrag sehr bald eine Höhe, bei welcher die Abonnements-Einrichtung nur noch einzelnen wenigen Personen zugänglich war, wie denn auch in der That schon für Distanzen von mehr als 6 Stunden nur eine ganz geringe Zahl von Abonnements bestanden hatten. Wir haben daher bei Bemessung des dem neuen Tarife zu Grunde liegenden Rabattes neben der Zahl der Fahrten überall noch die Länge der Bahnstrecke in der Weise als bestimmenden Faktor mitwirken lassen, daß in verschiedenen Abstufungen je mit der Verlängerung der Fahrtdistanz auch eine Steigerung des dem Abonnenten gewährten Rabattes stattfindet. 2) Abonnements für eine bestimmte Anzahl Hin- und Rückfahrten konnten früher nur gelöst werden für je 6 oder 12 Fahrten, gültig für 3 Monate, mit einem Rabatt auf der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstaxe von 5% bei 6 Fahrten und von 10% bei 12 Fahrten. Nach dem neuen Tarife werden nun Abonnements abgegeben für je 10, 20 oder 30 Fahrten und mit einer Gültigkeitsdauer von 1, 2 oder 3 Monaten, wobei der auf der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstaxe gewährte Rabatt bis auf die Distanz von 6 Stunden bei einer dreimonatlichen Gültigkeit sich bei 10 Fahrten auf 10%, bei 20 Fahrten auf 20%, bei 30 Fahrten auf 40% beläuft und sich bei einer bloß zweimonatlichen Gültigkeit noch um je weiter 10% und bei einer bloß einmonatlichen um je 20% steigert. Für Abonnements auf eine größere Fahrtdistanz als 6 Stunden ist die Ermäßigung noch bedeutender, da der für die 6 ersten Stunden angewandte Einheitsfuß für die Distanzstufe von 6¹/₂—12 Stunden um 20%, für die Distanzstufe von 12¹/₂—24 Stunden um 40% und für die Distanzstufe über 24 Stunden um 70% weiter reduziert ist. 3) Bei den Abonnements für tägliche Fahrten während 3, 6 oder 12 Monaten sind zwar bis auf die Distanz von 6 Stunden im Wesentlichen die früheren Tarifsätze beibehalten, dagegen ist aber von der 7. Stunde an die vorhin erwähnte Rabatt-Progression auch gegenüber dieser Art von Abonnementskarten zur Anwendung gebracht worden. Außerdem werden bei letzterer Kategorie von Abonnements durch das neue System auch noch andere nicht unwichtige Erleichterungen gewährt, indem nunmehr Handelsfirmen und Geschäftsleute einestheils, gegen einen mäßigen Zuschlag zur Abonnementsstaxe für eine einzelne Person, Abonnementskarten auf den Namen von zwei Angehörigen lautend beziehen können, andernteils beim Bezug von mehr als einer Karte für eine und dieselbe Bahnstrecke von der 4. Distanzstunde

an für die zweite und jede folgende Karte einen sehr namhaften Rabatt auf der gewöhnlichen Abonnementstages genießen. Wenn wir nun auch konstatiren können, daß die sehr weit gehenden Taxbegünstigungen, welche das neue Abonnementsystem dem Publikum gewährt, überall mit Befriedigung aufgenommen worden sind, so können wir hinwieder das Nämliche nicht sagen mit Beziehung auf die veränderte Form, welche im Interesse einer bessern Kontrolle den Jahres-Abonnementskarten gegeben wurde, welche Form allerdings etwas weniger Bequemlichkeit darbietet, als die frühere. In Berücksichtigung der diesfalls fortwährend laut werdenden Wünsche werden wir daher darauf Bedacht nehmen, demnächst die Karte für Jahres-Abonnements entsprechend umzugestalten.

Die bedeutende Mehreinnahme beim Güter-Transport ist hauptsächlich auf Rechnung der letztjährigen Mißerndte Frankreich's zu setzen, welche zur Folge hat, daß seit der letzten Erndte nicht allein die Mittel- und Westschweiz ihren Getreidebedarf größtentheils von Osten her beziehen muß, sondern daß überdieß unserer Bahn noch namhafte Transporte von Transit-Getreide nach Frankreich zugehen. Die diesfällige Verkehrssteigerung ist daher nicht als eine normale anzusehen. — Einen Ausfall in den Einnahmen, gegenüber dem Vorjahre, erzeugen übrigens lediglich die Tarifsclassen B und C, und in diesen beiden Classen ist es vorzugsweise die im Verkehre an Baumaterialien eingetretene Verminderung, welche den Rückgang bewirkt hat.

Die „Mittelbaren Betriebs-einnahmen“ haben im Ganzen eine Mehreinnahme von Fr. 87,234. 24 Cts. ergeben. Bei den Pacht- und Miethzinsen ist, namentlich in Folge Erhöhung der Miethzinse für die Bahnhof-restaurationen, eine Vermehrung von Fr. 4,144. 64 Cts. eingetreten. — Für die Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen wurden Fr. 3,797. 74 Cts. mehr eingenommen als im Vorjahre, wobei überdieß zu bemerken ist, daß die Ausgabe der Nordostbahn für Benutzung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetz sich gleichzeitig um Fr. 1,967. 34 Cts. vermindert hat. — Die Mehreinnahme von Fr. 22,188. 08 Cts. an Zinsen von ausgeliehenen Geldern hat ihren Grund in den im Laufe des zweiten Semesters successive eingegangenen Einzahlungen auf das neue 4 1/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken. — Das Beteiligungs-kapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern hat Fr. 60,000, also 12,000 mehr abgeworfen, als im Jahre 1866; hinwieder ward für das Beteiligungs-kapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Rechnungsjahre gar keine Einnahme erzielt. — Der Nettoertrag des Werkstättebetriebes ist um Fr. 21,184. 29 Cts. geringer als im Vorjahre, welcher Ausfall seinen Grund theils in der Abnahme der Arbeiten auf dem Bau-Konto, theils in der Einführung der direkten Verrechnung der Arbeitslöhne der provisorischen Lokomotiv-Heizer und Puffer auf den Betriebs-Konto hat. — Der Netto-Ertrag des Dampfbootbetriebes ist gegenüber dem Vorjahre um Fr. 62,256. 21 Cts. gestiegen, dagegen derjenige der Kaufhausanstalt in Zürich um Fr. 474. 68 Cts. gesunken. — Auf dem Titel „Verschiedenes“ wurde in Folge des bewerkstelligten Verkaufs einer großen Menge älterer, ausgefallener und gewonnener Materialien ebenfalls eine Mehreinnahme von Fr. 8,990. 57 Cts. erzielt.

2. Statistik des Verkehrs.

a. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

| | Transport-Quantitäten. | | | | Einnahmen. | | | | | |
|--|------------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|-----------|----------------|-------------------|-----------|----------------|
| | 1866. | | 1867. | | 1866. | | | 1867. | | |
| | Personen. | Pro- zente. | Personen. | Pro- zente. | Fr. | Gts. | Pro- zente. | Fr. | Gts. | Pro- zente. |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| a. Zur gewöhnlichen Fahrtage: | | | | | | | | | | |
| I. Klasse | 14,941 | 0.72 | 17,413 | 0.86 | 59,482. | 09 | 2.69 | 76,750. | 30 | 3.48 |
| II. " | 233,459 | 11.30 | 236,205 | 11.66 | 570,604. | 28 | 25.80 | 619,683. | 64 | 28.06 |
| III. " | 689,882 | 33.38 | 658,005 | 32.48 | 789,042. | 08 | 35.68 | 745,868. | 78 | 33.77 |
| b. Zu ermäßigten Fahrtagen: | | | | | | | | | | |
| Mit Güterzügen II. Klasse . | 6,210 | 0.30 | 5,477 | 0.28 | 4,287. | 04 | 0.19 | 4,567. | 63 | 0.21 |
| " " " " " III. " | 69,698 | 3.37 | 70,680 | 3.48 | 40,606. | 26 | 1.84 | 47,986. | 73 | 2.17 |
| Sin- und Rückfahrt I. " | 2,352 | 0.11 | 1,956 | 0.10 | 6,049. | 85 | 0.27 | 4,927. | 57 | 0.22 |
| " " " " " II. " | 157,022 | 7.60 | 151,742 | 7.49 | 187,246. | 67 | 8.47 | 180,043. | 48 | 8.15 |
| " " " " " III. " | 546,510 | 26.44 | 544,071 | 26.86 | 338,484. | 86 | 15.31 | 328,892. | 95 | 14.89 |
| Mit Abonnementkarten II. " | 64,176 | 3.11 | 63,192 | 3.12 | 13,122. | 18 | 0.59 | 20,966. | 90 | 0.95 |
| " " " " " III. " | 126,792 | 6.14 | 133,882 | 6.61 | 17,163. | 36 | 0.78 | 16,592. | 38 | 0.75 |
| Militär- und Polizeitransporte III. " | 45,140 | 2.18 | 45,763 | 2.26 | 30,206. | 76 | 1.36 | 26,317. | 70 | 1.19 |
| Pilger II. " | 970 | 0.05 | 708 | 0.03 | 1,794. | 50 | 0.08 | 1,309. | 80 | 0.06 |
| " " " " " III. " | 61,838 | 2.99 | 47,762 | 2.36 | 97,870. | 80 | 4.43 | 75,041. | 83 | 3.40 |
| Schul- und Luftfahrten u. dergl. I. " | 482 | 0.02 | 442 | 0.02 | 1,850. | 48 | 0.08 | 712. | 26 | 0.03 |
| " " " " " II. " | 12,831 | 0.62 | 14,504 | 0.71 | 19,458. | 83 | 0.88 | 25,259. | 57 | 1.14 |
| " " " " " III. " | 34,498 | 1.67 | 34,043 | 1.68 | 34,168. | 10 | 1.55 | 33,710. | 29 | 1.53 |
| Total des Personentransportes | 2,066,801 | 100 | 2,025,845 | 100 | 2,211,438. | 14 | 100 | 2,208,631. | 81 | 100 |
| Zusammenzug nach Klassen: | | | | | | | | | | |
| I. Klasse | 17,775 | 0.86 | 19,811 | 0.98 | 67,382. | 42 | 3.05 | 82,390. | 13 | 3.73 |
| II. " | 474,668 | 22.97 | 471,828 | 23.29 | 796,513. | 50 | 36.02 | 851,831. | 02 | 38.57 |
| III. " | 1,574,358 | 76.17 | 1,534,206 | 75.73 | 1,347,542. | 22 | 60.93 | 1,274,410. | 66 | 57.70 |
| Total | 2,066,801 | 100 | 2,025,845 | 100 | 2,211,438. | 14 | 100 | 2,208,631. | 81 | 100 |
| II. Gepäcktransport. | 133,298 | | 139,965 | | 116,113. | 76 | | 126,729. | 14 | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| a. Klassen für Einzelstücke | 21,623 | 28.55 | 19,597 | 23.67 | 117,467. | 56 | | 119,484. | 77 | |
| b. Wagenladungsklassen | 49,789 | 65.73 | 58,984 | 71.24 | | | | | | |
| c. Hunde | 4,329 | 5.72 | 4,218 | 5.09 | | | | | | |
| Total | 75,741 | 100 | 82,799 | 100 | 117,467. | 56 | | 119,484. | 77 | |
| IV. Equipagentransport | 346 | | 310 | | 4,284. | 24 | | 4,256. | 68 | |
| V. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| Eilgut | 277,527 | 2.56 | 295,043 | 2.72 | 159,616. | 47 | 4.61 | 198,911. | 46 | 5.31 |
| Normalklasse I | 977,133 | 9.01 | 996,849 | 9.19 | 463,726. | 80 | 13.39 | 470,614. | 71 | 12.58 |
| " II und III | 2,076,353 | 19.15 | 2,237,102 | 20.64 | 786,859. | 50 | 22.72 | 844,034. | 64 | 22.56 |
| Wagenladungsklasse A | 2,802,683 | 25.85 | 3,319,877 | 30.62 | 1,082,699. | 81 | 31.26 | 1,316,722. | 70 | 35.21 |
| " B | 955,900 | 8.82 | 874,506 | 8.07 | 192,228. | 88 | 5.55 | 172,004. | 50 | 4.60 |
| " C | 3,752,233 | 34.61 | 3,119,441 | 28.76 | 576,123. | 92 | 16.64 | 513,935. | 26 | 13.74 |
| Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, u. Gebühren) | . | . | . | . | 201,997. | 31 | 5.83 | 224,384. | 66 | 6.00 |
| Total | 10,841,827 | 100 | 10,842,818 | 100 | 3,463,252. | 69 | 100 | 3,740,607. | 93 | 100 |
| VI. Mittelfbare Betriebs-Einnahmen | . | . | . | . | 433,651. | 25 | . | 520,885. | 49 | . |
| Gesamt-Total | . | . | . | . | 6,346,207. | 64 | . | 6,720,595. | 82 | . |

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 und Equipagen. | Mittelbare Betriebs- Einnahmen. | Total. |
| | Kilometer. | Anzahl. | Zentner. | Zentner. | Fr. Cts. | 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 | 17,363. 62 | 2,558. 96 | 32,410. 61 |
| 1862 | 178 | 237,963 | — | 2,789,730 | 12,129. 06 | 679. 83 | 479. 51 | 17,267. 64 | 2,665. 54 | 33,221. 58 |
| 1863 | 178 | 247,411 | 27,793 | 2,484,315 | 12,802. 64 | 681. 90 | 502. 90 | 15,994. 33 | 2,925. 66 | 32,907. 43 |
| 1864 | 178 | 247,176 | 26,257 | 2,394,332 | 12,603. 38 | 664. 73 | 521. 39 | 14,690. 09 | 3,163. 72 | 31,643. 31 |
| 1865 | 178 | 275,700 | 27,878 | 2,955,804 | 13,566. 79 | 684. 93 | 573. 93 | 16,633. 42 | 2,868. 80 | 34,327. 87 |
| 1866 | 178 | 251,166 | 26,644 | 3,582,262 | 12,423. 81 | 652. 32 | 659. 93 | 19,480. 55 | 2,436. 24 | 35,652. 85 |
| 1867 | 178 | 252,347 | 28,136 | 3,610,056 | 12,408. 05 | 711. 96 | 671. 26 | 21,038. 57 | 2,926. 32 | 37,756. 16 |

d. Verkehr nach den Waaren-Gattungen.

| | 1866. | 1867. | Gegenüber 1866: | |
|---|-----------|-----------|-----------------|---------|
| | Zentner. | Zentner. | mehr | weniger |
| Getreide aller Art | 2,203,981 | 2,648,000 | 444,019 | — |
| Steinkohlen und Coaks | 2,042,762 | 1,923,529 | — | 119,233 |
| Steine aller Art | 993,079 | 599,040 | — | 394,039 |
| Baumwollwaaren aller Art | 385,875 | 402,076 | 16,201 | — |
| Eisen und Eisenwaaren aller Art | 351,967 | 382,808 | 30,841 | — |
| Baumwolle, roh | 364,274 | 359,373 | — | 4,901 |
| Salz | 285,861 | 290,329 | 4,468 | — |
| Wein und Most | 306,942 | 267,947 | — | 38,995 |
| Garne aller Art | 221,042 | 242,415 | 21,373 | — |
| Farbwaaren und Droguerien | 242,328 | 242,190 | — | 138 |
| Mehl und Mühlenfabrikate | 173,932 | 208,374 | 34,442 | — |
| Eisen, roh (Masseln) | 164,414 | 192,952 | 28,531 | — |
| Maschinen und Maschinentheile | 168,535 | 163,416 | — | 5,119 |
| Kartoffeln | 106,073 | 163,208 | 57,135 | — |
| Sägewaaren aller Art | 159,034 | 146,989 | — | 12,045 |
| Brennholz | 210,998 | 145,739 | — | 65,259 |

| | 1866. | 1867. | Gegenüber 1866: | |
|---|----------|----------|-----------------|---------|
| | Zentner. | Zentner. | mehr | weniger |
| Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine | 142,011 | 141,328 | — | 683 |
| Fett und Fettwaaren | 130,804 | 140,121 | 9,317 | — |
| Abfälle aller Art | 149,318 | 134,337 | — | 14,981 |
| Dele aller Art (pro 1866 „Petroleum“ inbegriffen) | 165,961 | 130,800 | — | — |
| Käse | 106,555 | 116,708 | 10,153 | — |
| Gips, gemahlen, und Gipssteine | 114,181 | 100,243 | — | 13,938 |
| Nutzholz | 135,853 | 97,860 | — | 37,993 |
| Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten | 90,752 | 91,650 | 898 | — |
| Erden aller Art | 78,977 | 77,851 | — | 1,126 |
| Kaffee | 72,370 | 69,705 | — | 2,665 |
| Bier | 66,262 | 66,787 | 525 | — |
| Bauholz | 109,348 | 66,140 | — | 43,208 |
| Bücher und Papier | 59,924 | 65,040 | 5,116 | — |
| Seide und Seidenwaaren | 68,708 | 63,162 | — | 5,546 |
| Obst, frisches und gedörrtes | 148,093 | 62,976 | — | 85,117 |
| Wolle und Wollwaaren | 54,988 | 59,641 | 4,653 | — |
| Schiefer (Dachschiefer) | 59,078 | 54,411 | — | 4,667 |
| Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen | 49,501 | 52,662 | 3,161 | — |
| Zucker | 52,431 | 51,162 | — | 1,269 |
| Leder und Lederwaaren | 47,161 | 50,211 | 3,050 | — |
| Spiritus | 48,066 | 48,880 | 814 | — |
| Glas und Glaswaaren | 41,963 | 48,521 | 6,538 | — |
| Tabak | 62,386 | 45,671 | — | 16,715 |
| Dünger und Düngmittel | 42,868 | 43,038 | 170 | — |
| Hädern | 33,332 | 40,255 | 6,923 | — |
| Petroleum (pro 1866 unter „Dele“ inbegriffen) | — | 37,843 | — | — |
| Felle und Häute | 35,427 | 35,004 | — | 423 |
| Hülsenfrüchte | 20,848 | 33,449 | 12,601 | — |
| Farbholz und Farbwurzeln | 31,583 | 33,103 | 1,520 | — |
| Krapp | 30,084 | 30,275 | 191 | — |
| Gerberlohe | 20,393 | 22,321 | 1,928 | — |
| Holzkohlen | 14,586 | 18,056 | 3,470 | — |
| Sämereien aller Art | 20,183 | 17,873 | — | 2,310 |
| Torf | 9,886 | 15,793 | 5,907 | — |

Ueber die Einnahmen und die Frequenz nach den Monaten und nach den Stationen, sowie über den Verkehr mit andern Bahnen sind diesem Berichte besondere Uebersichten als Beilagen beigeheftet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung sowie die Statistik über den Betriebsdienst umfaßt außer dem eigentlichen Nordostbahnnetz mit einer Gesamtlänge von 178 Kilometern, wie gewohnt, auch noch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit einer Betriebslänge von 66 Kilometern und die Bülach-Regensbergerbahn mit einer Länge von 20 Kilometern.

1. Ausgaben.

| 1866. | | | | 1867. | | |
|-------------------------------|------|-----------|------------------------------------|-------------------------------|------|-----------|
| Bahnlänge 264.0 Kilometer. | | | | Bahnlänge 264.0 Kilometer. | | |
| Fr. | Sts. | Prozente. | | Fr. | Sts. | Prozente. |
| 114,892 | 78 | 3.5 | I. Centralverwaltung | 122,847 | 57 | 3.55 |
| 791,446 | 65 | 24.2 | II. Unterhaltungskosten | 711,762 | 16 | 20.57 |
| 853,459 | 06 | 26.1 | III. Expeditionsdienst | 1,015,586 | 48 | 29.34 |
| 1,453,934 | 14 | 44.5 | IV. Transportdienst | 1,541,172 | 41 | 44.53 |
| 16,662 | 37 | 0.5 | V. Telegraphie | 18,083 | 94 | 0.52 |
| 40,443 | 83 | 1.2 | VI. Verschiedenes | 51,522 | 40 | 1.49 |
| 3,270,838 | 83 | 100 | Total-Ausgaben | 3,460,974 | 96 | 100 |

Die Gesamtausgaben sind demnach um Fr. 190,136. 13 Sts. oder um Fr. 720. 21 Sts. per Kilometer gestiegen. Ueber die Ursachen dieser Vermehrung geben die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabentitel nähern Aufschluß.

I. „Centralverwaltung.“ Von der Mehrausgabe im Betrage von Fr. 7,954. 79 Sts. fällt der größte Theil auf den Titel „Bureau-Bedürfnisse, Druck- und Insertionskosten“, auf welchem theils die Fahrtenpläne, theils die Insertionen wegen des eidgenössischen Schützenfestes in Schwyz namhafte Mehrkosten verursacht haben.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Diese Rubrik weist eine Minderausgabe von Fr. 79,684. 49 Sts. auf. Diese rührt aber lediglich davon her, daß für die in sehr erheblichem Umfange stattgehabte Erneuerung des Oberbaues der Reserverfond mit einer Summe von Fr. 218,858. 93 Sts. in Anspruch genommen wurde. Mit Hinzurechnung dieser Summe ergibt sich in Vergleichung mit dem Vorjahre im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 139,174. 44 Sts., an welcher fast alle einzelnen Rechnungstitel partizipiren. Die Ausgabe für Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ist in Folge von Gehaltsaufbesserungen und Vermehrung des Personales um Fr. 34,035. 83 Sts. gestiegen. Während auf der Unterhaltung des Bahnkörpers, der Kunstbauten und der Einfriedigungen

und Barrieren Ersparnisse erzielt wurden, die zusammen Fr. 14,974. 68 Cts. betragen, erforderte die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, einschließlich der aus dem Reservefond geschöpften Quote, eine Mehrausgabe von Fr. 80,938. 62 Cts., die Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe eine solche von Fr. 7,267. 28 Cts., die Unterhaltung der Gebäude eine solche von Fr. 9,610. 24 Cts., die Unterhaltung des Arbeitsgeschirres eine solche von Fr. 711. 99 Cts. Die Räumarung von Schnee und Eis verursachte einen Kostenaufwand von Fr. 19,191. 27 Cts., d. h. Fr. 17,636. 78 Cts. mehr als im Vorjahre und auch erheblich mehr als in irgend einem früheren Winter.

III. „Expeditionsdienst“. 1. Allgemeine Kosten. In Folge von neuen Anstellungen und Gehaltsaufbesserungen sind die Ausgaben für Besoldungen um Fr. 12,089 gestiegen. Die Beleuchtung und Heizung der Bureaux erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 9,050. 57 Cts., welche theils der Erweiterung und Vermehrung der zu beheizenden Lokalitäten (7 neue Stationsgebäude), theils der Strenge des letztjährigen Winters zuzuschreiben ist. Auf dem Titel: Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars ergibt sich eine Mehrausgabe von Fr. 22,836. 99 Cts., zu deren Erklärung wir bemerken, daß wir, anlässlich der auf 1. Oktober v. J. erfolgten Uebertragung des Camionnage-Dienstes in Zürich an einen General-Unternehmer, diesem auch den ganzen Camionnage-Wagenpark käuflich abgetreten haben, und zwar zu einem auf der Schätzung eines unparteiischen Experten beruhenden Kaufpreise, welcher Fr. 20,530 weniger ausmacht als der Betrag, zu welchem das betreffende Material auf dem Inventar komparirt hatte, in Folge wessen die diesjährige Betriebsrechnung zu Gunsten des Bau-Conto mit dieser Differenz belastet ward.

2. Personendienst. Von der Mehrausgabe in dieser Rubrik, im Belange von Fr. 11,907. 96 Cts., fallen Fr. 8,787. 47 Cts. auf das Kapitel der Besoldungen und Fr. 2,470. 64 Cts. auf Druckkosten.

3. Güterdienst. Nachdem sich in dieser Rubrik auf dem Titel der Besoldungen schon im vorigen Jahre eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 95,609. 43 Cts. ergeben hatte, weist die letztjährige Betriebsrechnung eine weitere Vermehrung von Fr. 98,523. 90 Cts. nach, veranlaßt durch neue Anstellungen und Gehaltserhöhungen, hauptsächlich aber durch den Umstand, daß zur Bewältigung der massenhaften Getreidezufuhren während der ganzen Dauer des Berichtsjahres in Romanshorn ein ganz ungewöhnliches Arbeiter-Kontingent beschäftigt war. Im Weiteren erforderten die Druckkosten einen Mehraufwand von Fr. 2,921. 77 Cts. und betrug auch die Ausgaben für Ersatzeleistungen Fr. 3,120. 93 Cts. mehr als im Vorjahre.

IV. „Transportdienst“. 1. Allgemeine Kosten. Die eingetretene Mehrausgabe von Fr. 8,780. 30 Cts. vertheilt sich auf die Ausgabebetitel der Besoldungen, der Bureaukosten sowie der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe.

2. Kosten des Fahrdienstes. Diese Rubrik schließt mit einer Minderausgabe von Fr. 2,237. 23 Cts. ab. Ersparnisse wurden erzielt auf den Titeln: Affekuranz der Wagen, Vergütung für die Benutzung fremder Wagen und Unterhalt und Erneuerung der Wagen und zwar auf letztem Titel eine solche von Fr. 45,561. 66 Cts. Alle übrigen Titel dagegen erzeugen eine Ausgabevermehrung, von welcher die bedeutendste mit Fr. 42,644. 09 Cts. auf den Titel der Besoldungen fällt und in den stattgehabten Gehaltsaufbesserungen sowie in der, in Folge Vermehrung der Bahnzüge, nothwendig gewordenen Vermehrung des Zugpersonals ihren Grund hat.

3. **Zugkraftskosten.** Der gesammte Mehraufwand in dieser Rubrik beläuft sich auf Fr. 80,695. 20 Cts. und mit geringen Ausnahmen sind hieran alle einzelnen Ausgabetitel theilhaftig. Auf den Besoldungen zc. des Maschinenpersonals ist eine Mehrausgabe von Fr. 14,175. 59 Cts. eingetreten, veranlaßt durch Gehaltsaufbesserungen und die in Folge der Vermehrung der Bahnzüge nothwendig gewordene Vermehrung des Maschinenpersonals. Die Mehrausgaben für Brennmaterial (Fr. 46,173. 77 Cts.) sowie für Schmier- und Putzmaterial haben ebenfalls zunächst in den, im Vergleich zum Vorjahre, beträchtlich gesteigerten Fahrleistungen ihren Grund. Die Kosten für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven, für welche schon im Jahr 1866 gegenüber dem vorangegangenen Jahre eine Mehrausgabe von Fr. 48,544. 05 Cts. erwachsen war, haben im Berichtsjahr eine weitere Steigerung im Betrage von Fr. 16,675. 83 Cts. erlitten, welche wesentlich durch den Umstand hervorgerufen ward, daß mehrere Lokomotiven Hauptreparaturen unterworfen werden mußten.

V. „**Bahnteleggraphie**“. Die Mehrausgabe von Fr. 1,421. 57 Cts. ist durch Erstellung eines eigenen Bahntelegraphenbureau in Romanshorn, sowie durch Vermehrung der Apparate in Andelfingen, Dietikon, Zürich (Personenbahnhof), Winterthur und Wallisellen verursacht worden.

Am Schluß des Jahres 1867 waren 38 Bahntelegraphenstationen mit 54 Apparaten nach dem System Morse in Funktion. Dieselben wurden durch 85 telegraphendienstkundige Angestellte bedient und beförderten, ohne die sehr zahlreichen Dienstnotizen und obligatorischen Zugsanzeigen, 47,504 Bahndienstdepeschen (1866: 40,636). Von den 16 für den Privatverkehr eröffneten Telegraphen- und Aufgabestationen wurden 8,231 Privattelegramme behandelt (1866: 6,657).

VI. „**Verschiedenes**“. Diese Rubrik, in welcher u. A. die alljährlich an den Bund zu bezahlende Konzessionsgebühr, sodann die Ehrengaben für kantonale und eidgenössische Feste, die verabreichten Unterstützungen und dergl. verrechnet werden, zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 11,078. 63 Cts. In dieser Rubrik befindet sich auch ein durch die Cholera-Epidemie veranlaßter Ausgabeposten im Betrage von Fr. 14,697. 35 Cts.

2. **Statistik des Betriebsdienstes.**

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind, wie dies bereits im Vorjahre der Fall gewesen, dem Berichte in tabellarischer Form als Beilagen angehängt worden. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetriebe abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen folgt wiederum in einer besondern Zusammenstellung. Unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials können sich daher auf wenige Punkte beschränken, da die weiteren Details sich theils in den dem Berichte beigegebenen Tabellen, theils in der Uebersicht der Durchschnitts- und Verhältniszahlen vorfinden.

a. **Fahrmaterial.**

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die im Jahre 1866 in Bestellung gegebenen 6 Stück neuen Güterzugsmaschinen sind in der Mitte des verfloßenen Jahres abgeliefert worden. Damit ist die Zahl der Lokomotiven von 49 auf

55 gestiegen. Auf die absolute Bahnlänge — 264 Kilometer — bezogen, ergibt sich demnach eine Lokomotive auf je 4.80 Kilometer Bahnlänge (1866: 5.39 Kilometer). Von jenen 55 Lokomotiven finden 5 ausschließlich für den Rangirdienst im Bahnhofe Zürich sowie zu Materialtransporten Verwendung.

Von den noch von der ehemaligen Nordbahngesellschaft herrührenden Lokomotiven der Serie D ist Nr. 1 „Limmat“ schon im Jahre 1866 in eine zweiachsige, nach dem System der Serie E, umgebaut worden. Es müssen nunmehr auch noch die übrigen, ebenfalls sehr baufällig gewordenen 3 Stück dieser Serie aus dem Dienst zurückgezogen werden. Ein Umbau derselben würde sich nicht mehr lohnen, und da überdies diese kleineren Maschinen zur Bewältigung des Rangirdienstes in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, in welcher letzterem zur Zeit eine Personenzugs-Lokomotive hiefür verwendet wird, nicht mehr genügen, so haben wir beschlossen, zum Ersatz der 3 defekt gewordenen Lokomotiven 4 neue nach dem System der auf der Bülach-Regensbergerbahn im Betriebe befindlichen, jedoch größer und stärker, — wovon 3 Stück zu Lasten des Betriebes — zu bauen. Dieselben werden in unsern eigenen Werkstätten erstellt und sollen 2 Stück im laufenden und 2 im nächsten Jahre zur Ablieferung gelangen.

Leistungen. Im Berichtsjahre sind, die 6 neuen Lokomotiven inbegriffen, durchschnittlich 47 Lokomotiven im regelmäßigen und außerordentlichen Fahrdienste verwendet worden. Dieselben haben zurückgelegt:

| | Kilometer. | |
|--|------------|-----------|
| | 1866. | 1867. |
| auf der eigentlichen Nordostbahn | 1,100,031 | 1,242,424 |
| „ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn | 201,868 | 214,629 |
| „ „ Bülach-Regensbergerbahn | 70,377 | 67,131 |
| Zusammen | 1,372,276 | 1,524,184 |

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

| | 1866. | 1867. |
|------------------------------|---------|---------|
| für das ganze Jahr | 5,198.0 | 5,773.4 |
| für jeden Tag | 14.21 | 15.817 |

Ueber die Leistungen der Lokomotiven geben die angefügten Tabellen den erforderlichen, nach den Serien geordneten Nachweis.

Von den Lokomotiven wurde folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

| | Achsenkilometer. | | | |
|--------------------|------------------|---------|------------|----------|
| | 1866. | | 1867. | |
| von Klasse | im Ganzen | per Zug | im Ganzen | per Zug. |
| A | 7,479,747 | 19.04 | 7,982,772 | 20.83 |
| „ „ B | 10,736,419 | 20.84 | 11,186,021 | 19.32 |
| „ „ C | 18,400,512 | 46.70 | 21,502,779 | 43.45 |
| „ „ E | 726,740 | 10.33 | 643,808 | 9.59 |
| Zusammen | 37,343,418 | 27.21 | 41,315,380 | 27.11 |

Die Ausschreibung der Achsenkilometer, nach Maßgabe des Charakters der Bahnzüge, ist in der resp. Tabelle zu finden.

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch von Brennmaterialien für die Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 20,693 Kubikfuß Tannenholz und 231,843 Zentner Steinkohlen (1866: 19,584 Kubikfuß Tannenholz und 204,640 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentnern ausgedrückt beziffert sich — den Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Brennmaterial-Verbrauch auf 233,912.3 Zentner gegenüber von 206,598 Zentnern im Vorjahre.

Die Kosten für Brennmaterialien betragen:

| | 1866. | 1867. |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| im Ganzen | Fr. 300,146. 77 | Fr. 345,578. 59 |
| für einen Zentner | " 1. 45.3 | " 1. 47.7 |

Der Brennmaterial-Verbrauch per Lokomotiv-Serie ist sammt den entsprechenden Kosten in der betreffenden Tabelle ausführlich nachgewiesen.

An Schmiermaterial (Del und Talg) für die Lokomotiven wurden verbraucht: Pfd. 47,865 (1866: Pfd. 40,571). Die Ausgaben hiefür betragen: Fr. 25,981. 12 Cts. (1866: Fr. 22,790. 37). Ein Pfund Schmiere ist auf 54.28 Cts., im Vorjahre auf 56.17 Cts. zu stehen gekommen. Auch bezüglich des Schmiermaterials verweisen wir auf die beigegebene Tabelle.

Die Reparaturen, d. h. der Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven haben, exclusive Provisionszuschläge der Werkstätte, gekostet: Fr. 132,965. 71 Cts. gegenüber von Fr. 102,783. 36 pro 1866.

In der Tabelle finden sich die allgemeinen Reparaturen und die Anschaffungskosten für Bandagen — von denen 8 Stück für Triebräder und 24 Stück für Lauf- und Tenderräder, sämtlich aus Gußstahl, verwendet wurden, was einen Gesamtaufwand von Fr. 12,172. 16 Cts. zur Folge hatte — unter die einzelnen Serien vertheilt.

Die zum Rangirdienste im Bahnhofe Zürich und theilweise auch zum Materialtransporte verwendeten 5 Lokomotiven haben folgende Leistungen und Unterhaltungskosten aufzuweisen:

| | 1866. | 1867. |
|---|----------------------|----------------|
| Zurückgelegte Weglänge | circa Kilom. 130,898 | Kilom. 127,747 |
| Verbrauch an Brennmaterial | Ztr. 12,020 | Ztr. 12,322 |
| " an Schmiere | Pfd. 3,289 | Pfd. 3,942 |
| Kosten des Brennmaterials | Fr. 17,462. 45 | Fr. 18,204. 40 |
| " der Schmiere | " 2,078. 66 | " 1,882. 05 |
| " der Reparaturen | " 2,375. 63 | " 7,485. 75 |
| Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer | " —. 16.74 | " —. 21.61 |

Wagen. Bestand. Die Personenwagen sind im Berichtsjahre um einen zweiachsigen Wagen II. und III. Klasse vermehrt worden. Dermaliger Stand: **200** mit 542 Achsen und 8,824 Sitzplätzen, gegenüber von 8,794 Sitzplätzen im Vorjahre.

Auch die Zahl der Güterwagen hat sich vermehrt. Von den im Vorjahre bestellten 120 Stück sind die Ende 1866 noch unvollendet gewesenen 44 Stück in den ersten Monaten des Berichtsjahres abgeliefert worden. Dagegen haben wir uns veranlaßt gesehen, 10 offene achträdige Güterwagen, welche in Folge langjährigen Gebrauchs dienstunfähig geworden, aus dem Betriebe zurückzuziehen. Dieselben werden im Laufe dieses Jahres zu Lasten des Betriebs ersetzt werden. Am 31. Dezember 1867 betrug daher die Gesamtzahl der Güterwagen **829** Stück mit 1,714 Achsen und einer Tragfähigkeit von 158,520 Zentnern. (Ende 1866: 795 Stück mit 1,666 Achsen und 149,640 Zentner Tragfähigkeit).

Leistungen. Es haben Achsenkilometer zurückgelegt:

| | 1866. | 1867. |
|---|------------|------------|
| Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnliniën: | | |
| Personenwagen | 9,942,020 | 10,434,815 |
| Güterwagen | 15,946,246 | 19,091,265 |
| Im Ganzen | 25,888,266 | 29,526,280 |
| Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen: | | |
| Personenwagen | 1,083,095 | 1,222,809 |
| Güterwagen | 9,534,827 | 9,440,640 |
| Im Ganzen | 10,617,922 | 10,663,449 |
| Gesamtleistung der Nordostbahnwagen | 36,506,188 | 40,189,529 |
| Die Wagen fremder Bahnen auf der Nordostbahn | 10,639,838 | 10,717,752 |
| Die Bahnpostwagen auf der Nordostbahn | 815,314 | 1,071,548 |
| Sämmtliche Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn | 11,455,152 | 11,789,300 |
| Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn | 37,343,418 | 41,315,380 |
| Täglich haben die ganze Bahnlänge durchlaufen: Achsen | 387 | 417 |

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial für alle auf der Nordostbahn kursirenden Wagen betrug 8,950 Pfund mit einem Kostenaufwand von Fr. 4,520. 90 Cts. (1866: Pfd. 6,106 und ein Kostenaufwand von Fr. 2,939. 39 Cts.)

Mit einem Pfund Schmiere wurden 4,624 (1866: 6,107) Achsenkilometer zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde, abzüglich der Werkstätteprovision, verausgabt: Fr. 187,414. 23 Cts., gegenüber von 217,666. 22 Cts. im Vorjahre.

b. Durchschnitts=Resultate und Verhältniszahlen.

| (Betriebskilometer 264.) | | 1866. | 1867. |
|--|---------------------------------|---------|-------|
| I. Ausgaben. | | | |
| Im Ganzen: | per Bahnkilometer | Franken | |
| | „ Lokomotivkilometer | | |
| | „ Wagenachsenkilometer. | | |
| Centralverwaltung | „ Bahnkilometer | | |
| Bahnaufsicht und Bahnunterhalt | „ „ | | |
| Expeditionsdienst | „ „ | | |
| Transportdienst: | | | |
| Im Ganzen | „ „ | | |
| | „ Lokomotivkilometer | | |
| | „ Wagenachsenkilometer. | | |
| Allgemeine Kosten | „ Lokomotivkilometer | | |
| | „ Wagenachsenkilometer. | | |
| Fahrdienst | „ Lokomotivkilometer | | |
| | „ Wagenachsenkilometer. | | |
| Zugkraft | „ Lokomotivkilometer | | |
| | „ Wagenachsenkilometer. | | |
| | „ Bahnkilometer | | |
| Bahntelegraphie | „ „ | | |
| Verschiedenes | „ „ | | |
| II. Fahr-Material. | | | |
| a) Den Bestand desselben betreffend: | | | |
| Auf jede Lokomotive kommen | Bahnkilometer | | |
| „ „ „ „ | Personenwagenachsen | | |
| „ „ „ „ | Güterwagenachsen | | |
| „ „ „ „ im Ganzen | Wagenachsen | | |
| Auf jeden Bahnkilometer kommen | Lokomotiven | | |
| „ „ „ „ | Personenwagenachsen | | |
| „ „ „ „ | Güterwagenachsen | | |
| „ „ „ „ im Ganzen | Wagenachsen | | |
| „ „ „ „ | Sitzplätze | | |
| „ „ „ „ | Zentner Tragkraft | | |
| Auf jede Personenwagenachse fallen | Sitzplätze | | |
| „ „ Güterwagenachse „ | Zentner Tragkraft | | |

| | 1866. | 1867. |
|---|----------|----------|
| b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend: | | |
| Jede Lokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . . Kilometer | 196 | 191 |
| " " " " " " Winterdienst . . . " | 175 | 161 |
| " " " zurückgelegt im Ganzen . . . " | 31,188 | 32,429 |
| Durchschnittliche Achsenzahl per Zug | 27.21 | 27.11 |
| Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . Centimes | 7.49 | 8.72 |
| " " " " Wagenachsenkilometer . . . " | 0.275 | 0.321 |
| Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotivkilometer . . . Pfund | 15.055 | 15.346 |
| " " " " Wagenachsenkilometer . . . " | 0.553 | 0.566 |
| " " " Schmiermaterial* " Lokomotivkilometer . . . " | 0.029 | 0.031 |
| " " " " Wagenachsenkilometer . . . " | 0.0010 | 0.0011 |
| Kosten des Brennmaterials " Lokomotivkilometer . . . Centimes | 21.87 | 22.67 |
| " " " " Wagenachsenkilometer . . . " | 0.803 | 0.836 |
| " " " Schmiermaterials* " Lokomotivkilometer . . . " | 1.66 | 1.70 |
| Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: | | |
| per Bahnkilometer . . . Franken | 1,612.57 | 1,911.08 |
| " Lokomotivkilometer . . . Centimes | 31.02 | 33.10 |
| " Wagenachsenkilometer . . . " | 1.140 | 1.221 |
| c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend: | | |
| Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer | 16,548 | 17,814 |
| und zwar jede Personenwagenachse . . . " | 20,417 | 21,508 |
| " Güterwagenachse . . . " | 15,295 | 16,646 |
| Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . . | 117.08 | 122.31 |
| " Güterwagenachsen . . . | 270.45 | 295.23 |
| " Pers.= u. Güterwagenachsen . . . | 387.53 | 417.54 |
| Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes | 0.0079 | 0.0109 |
| Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . Franken | 824.49 | 709.90 |
| " " Wagenachse und Jahr . . . " | 98.67 | 83.07 |
| " " Wagenachsenkilometer . . . Centimes | 0.596 | 0.466 |
| d) Ausnützung der Wagen: | | |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . I. Klasse Prozente | 10.74 | 12.61 |
| II. " " . . . | 25.10 | 26.02 |
| III. " " . . . | 33.04 | 31.90 |
| alle drei Klassen " . . . | 29.32 | 29.05 |
| Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze | 8.31 | 7.01 |
| II. " " 1 " " " " . . . | 2.98 | 2.84 |
| III. " " " " " " " " . . . | 2.03 | 2.13 |
| in allen drei Klassen " " " " " " " " . . . | 2.41 | 2.44 |
| Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . Prozente | 32.43 | 28.49 |

* Pußmaterial nicht gerechnet.

e. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

| Betriebsjahr. | Durchschnittliche Bahnlänge. | Ausgabe per Kilometer. | | | | | | | | | | | | | | Ausgaben-Betreffniß. | | | | |
|---------------|------------------------------|------------------------|------|----------------------|------|---------------------|------|-------------------|------|--------------|------|----------------|------|-------------|------|--------------------------|------|----------------------------|----|-------|
| | | Central-Verwaltung. | | Unterhaltungskosten. | | Expeditions-Dienst. | | Transport-Dienst. | | Telegraphie. | | Verschiedenes. | | Sum Ganzen. | | per Lokomotiv-Kilometer. | | per Wagenachsen-Kilometer. | | |
| | Kil. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Centimes. | | |
| 1855 | 60 | 394 | 93 | 1,377 | 01 | Fr. 3,409. 08 Cts. | | | | | | | | | | 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 | | |
| 1867 | 264 | 465 | 33 | 2,696 | 07 | 3,846 | 92 | 5,837 | 77 | 68 | 50 | 195 | 16 | 13,109 | 75 | 2 | 27 | 8.37 | | |

D. Finanzergebniss und Dividende.

Werden zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebs einerseits der Saldo-Vortrag und die Netto-Erträge des Dampfboothetriebes, sowie des Beteiligungs-kapitales bei der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn von den Einnahmen, andererseits die Entschädigungsbetreffnisse für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den eben genannten Linien von den Ausgaben abgezogen, so gestaltet sich dasselbe folgendermaßen:

| 1866. | | 1867. | |
|-------------------|---|-------------------|---|
| Fr. 6,205,235. 52 | Einnahmen | Fr. 6,509,851. 52 | Einnahmen |
| " 2,666,830. 71 | Ausgaben | " 2,837,447. 46 | Ausgaben |
| Fr. 3,538,404. 81 | Reinertrag | Fr. 3,672,404. 06 | Reinertrag |
| 57.02 % | Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme | 56.41 % | Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme |

| 1866. | | | 1867. | | |
|-------|------------|----------------|------------------------|-----|------------|
| Fr. | 19,878. 67 | Reinertrag per | Bahnkilometer | Fr. | 20,631. 48 |
| " | 3. 22 | " | " Lokomotivkilometer | " | 2. 95 |
| " | — 10.91 | " | " Wagenachsenkilometer | " | — 10.15 |

Zuzüglich des Saldo-Vortrages von 1866, sowie der Netto-Erträge des Dampfbootbetriebes und der Beteiligungsquoten bei den Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 3,925,571. 44 Cts. Sie übersteigt somit diejenige des Vorjahres um Fr. 104,858. 42 Cts. Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 1,376,728. 55 Cts. auf Fr. 1,433,156. 65 Cts. gestiegen und hat sich also um Fr. 56,430. 10 Cts. vermehrt.

Der nach Abzug der Obligationen-Zinse sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 2,492,412. 79 Cts. erhielt gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,153,100. — = $7\frac{1}{2}$ % des Aktienkapitals wurden als Aktien-Dividende vertheilt.

" 314,045. 70 = 8 % des Reinertrags fielen in den Reservefond.

" 25,267. 09 wurden auf die Betriebsrechnung pro 1868 übergetragen.

Der Reservefond, welchem zur Bestreitung der Kosten für Erneuerung des Oberbaues und für Hauptreparaturen an den Dampfbooten „Schaffhausen“ und „Bodan“ Fr. 259,378. 98 Cts. entnommen wurden, hat mit 31. Dezember 1867 einen Bestand von Fr. 2,338,216. 33 Cts. erreicht.

In Festhaltung an der bisherigen Uebung geben wir nachstehend noch nähere Nachweise: 1) über die Resultate des Dampfboot-Betriebes auf dem Bodensee, 2) über die Resultate des Werkstätte-Betriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle, 4) über die bestehenden Versicherungsverträge, 5) über den Personal-Bestand und 6) über den Stand der Unterstützungs- und der Krankenkasse.

1. Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee.

Im Berichtsjahre haben die Dampfboote der Nordostbahn auf nachstehenden Routen tägliche Fahrten ausgeführt: a) Romanshorn-Lindau, b) Romanshorn-Friedrichshafen, c) Romanshorn-Norschach und d) Romanshorn-Constanz.

Ueber die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes geben die nachstehenden Uebersichten nähere Aufschlüsse:

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

| | 1866. | | | | | 1867. | | | | | |
|--------------------------------|------------------------|-----------|------------|----------|----------|------------------------|-----------|------------|----------|----------|------|
| | Transport-Quantitäten. | | Einnahmen. | | | Transport-Quantitäten. | | Einnahmen. | | | |
| | Personen. | Prozent. | Fr. | Gts. | Prozent. | Personen. | Prozent. | Fr. | Gts. | Prozent. | |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt | I. Platz | 13,936 | 21.8 | 28,920. | 98 | 23,058 | 28.7 | 42,772. | 25 | | |
| " | II. " | 37,487 | 58.5 | 40,950. | 78 | 41,535 | 51.8 | 47,561. | 38 | | |
| Hin- u. Rückfahrt | I. " | 890 | 1.4 | 2,079. | 11 | 1,775 | 2.2 | 3,261. | 43 | | |
| " | II. " | 4,240 | 6.6 | 5,354. | 07 | 5,268 | 6.5 | 7,185. | 77 | | |
| Abonnements | I. " | 1,076 | 1.7 | 1,402. | 75 | 2,001 | 2.5 | 2,259. | 91 | | |
| " | II. " | 6,413 | 10.0 | 6,530. | 60 | 6,597 | 8.3 | 6,302. | 59 | | |
| | Total | 64,042 | 100 | 85,238. | 29 | 80,234 | 100 | 109,343. | 33 | 23.7 | |
| II. Gepächtransport | | | | | | | | | | | |
| | | Zentner. | | 1,409. | 37 | 0.4 | Zentner. | | 2,626. | 81 | 0.6 |
| | | 2,934 | | | | 5,955 | | | | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | | |
| Klasse a, Pferde | | 163 | 2.1 | 9,661. | 99 | 177 | 1.6 | 14,230. | 63 | | |
| " b, schweres Vieh | | 2,700 | 35.0 | | | 4,106 | 37.1 | | | | |
| " c, leichtes " | | 2,922 | 37.9 | | | 3,917 | 35.4 | | | | |
| " d, Schweine | | 986 | 12.8 | | | 1,830 | 16.6 | | | | |
| " e, Kälber, Schafe und Ziegen | | 700 | 9.1 | | | 734 | 6.7 | | | | |
| Hunde | | 243 | 3.1 | 286 | 2.6 | | | | | | |
| | Total | 7,714 | 100 | 9,661. | 99 | 2.6 | 11,050 | 100 | 14,230. | 63 | 3.0 |
| IV. Equipagentransport. | | | | | | | | | | | |
| I., II. und III. Klasse | | 13 | | 133. | — | 0.1 | 9 | | 67. | 10 | 0.1 |
| V. Gütertransport. | | | | | | | | | | | |
| Eilgut | | 20,494 | 1.2 | 269,897. | 17 | 23,633 | 1.2 | 329,113. | 53 | | |
| Gewöhnliches Gut | | 348,568 | 20.7 | | | 334,333 | 17.1 | | | | |
| Güter der Ausnahmungsklasse | | 1,313,870 | 78.1 | | | 1,598,748 | 81.7 | | | | |
| | Total | 1,682,932 | 100 | 269,897. | 17 | 72.5 | 1,956,714 | 100 | 329,113. | 53 | 71.3 |
| VI. Verschiedenes. | | | | | | | | | | | |
| Schlepp- u. Flößerlöhne etc. | | | | 5,789. | 25 | 1.5 | | | 6,019. | 13 | 1.3 |
| | Total | | | | | | | | | | |
| Gesamt-Total | | | | 372,129. | 07 | 100 | | | 461,400. | 53 | 100 |

Die durchschnittlichen Einnahmen betragen:

| | 1866. | 1867. |
|---------------------------------|-----------|-----------|
| Für einen Reisenden | Fr. 1. 33 | Fr. 1. 36 |
| „ „ Zentner Gepäck | „ —. 48 | „ —. 44 |
| „ ein Stück Vieh | „ 1. 25 | „ 1. 29 |
| „ eine Equipage | „ 10. 23 | „ 7. 45 |
| „ einen Zentner Güter | „ —. 16 | „ —. 17 |

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

| | 1866. | | | 1867. | | |
|---|---------|------|-----------|---------|------|-----------|
| | Fr. | Gts. | Prozente. | Fr. | Gts. | Prozente. |
| 1. Befoldung des Administrationspersonals | 12,071 | 10 | 4.2 | 10,833 | 40 | 3.5 |
| 2. Befoldung, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals | 73,752 | 33 | 26.0 | 84,045 | 66 | 27.0 |
| 3. Bekleidung desselben | 1,999 | 76 | 0.7 | 2,775 | 40 | 0.9 |
| 4. Bureaubedürfnisse, Druckkosten zc. | 1,913 | 52 | 0.7 | 2,089 | 62 | 0.7 |
| 5. Brenn-, Schmier- und Fußmaterial | 109,313 | 14 | 38.5 | 124,082 | 55 | 39.9 |
| 6. Unterhalt der Schiffe | 34,571 | 36 | 12.2 | 27,930 | 56 | 9.0 |
| 7. Affekuranz der Schiffe, Materialvorräthe und Güter | 3,000 | — | 1.1 | 3,000 | — | 1.0 |
| 8. Verschiedenes | 47,019 | 77 | 16.6 | 55,899 | 04 | 18.0 |
| Total | 283,640 | 98 | 100 | 310,656 | 23 | 100 |

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

| | 1866. | | | | | 1867. | | | | |
|------------------------|---------|------|------------------------|------|---|---------|------|------------------------|------|---|
| | 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 | 372,129 | 07 | 3 | 95 | — | 461,400 | 53 | 4 | 31 | — |
| Ausgaben | 283,640 | 98 | 3 | 01 | 76 | 310,656 | 23 | 2 | 90 | 67 |
| Netto-Ertrag | 88,488 | 09 | — | 94 | 24 | 150,744 | 30 | 1 | 41 | 33 |

| | | 1866. | 1867. |
|---|----------|-----------|-----------|
| Verbrauch an Schmiermaterial: Del und Talg, zusammen . | Pfund | 6,269 | 7,830 |
| " " " per Kilometer | " | 0.066 | 0.073 |
| " " " " Zeitstunde | " | 1.061 | 1.167 |
| Kosten für Schmiermaterial: im Ganzen | Franken | 3,496.59 | 4,588.96 |
| per Kilometer | Centimes | 3.61 | 4.29 |
| " Zeitstunde | Franken | 0.59 | 0.68 |
| Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen | " | 34,571.36 | 27,930.56 |
| per Kilometer | Centimes | 36.74 | 26.10 |

Die Verhältnisse zu den übrigen Dampfschiffahrts-Anstalten auf dem Bodensee haben im abgelaufenen Betriebsjahre keinerlei Aenderungen erlitten.

2. Werkstättebetrieb.

Der Unterhalt und die Reparaturen des Betriebsmaterials — Lokomotiven und Wagen — haben auch im Berichtsjahre die Werkstätte vorzugsweise beschäftigt. Als weitere belangreichere Arbeiten derselben sind anzuführen: Die Hauptreparatur und theilweise Erneuerung des Dampfbootes „Bodan“; der Neubau eines Drehscheibenlokomobiles; die Herstellung von 6 Stationswagen, die Herstellung eines Sandtrofkenofens und eines eisernen Schneepfluges, sowie endlich die Anfertigung von 7 doppelten und 28 einfachen Weichen.

Die Zahl der Werkstätte=Arbeiter betrug, ausschließlich der Lokomotivputzer, Wagenwäscher und Kohlenverlader, am Jahreschlusse: 204 (1866: 201).

Die Rechnung der Werkstätte ergibt:

| | 1866. | 1867. |
|---------------------------|-------------------|-----------------|
| An Einnahmen | Fr. 1,019,360. 28 | Fr. 685,388. 72 |
| An Ausgaben | „ 911,701. 33 | „ 598,914. 06 |
| Und einen Nettoertrag von | Fr. 107,658. 95 | Fr. 86,474. 66 |

3. Unfälle.

Im Jahre 1867 sind 7 Personen auf der Bahn verunglückt und entweder sofort getödtet worden oder an den Folgen der Verletzungen gestorben und zwar 3 Angestellte und 4 dem Betriebe fremde Personen. Von fraglichen 3 Angestellten befand sich jedoch nur einer zur Zeit des ihm zugestossenen Unfalls im Dienst. — Am 9. Januar legte sich vor Ankunft eines Bahnzuges außerhalb des Bahnhofes Zürich ein Mann auf die Schienen, wurde vom Zuge überfahren und getödtet. — Am 3. März fiel ein Hülfswärter, welcher Nachts unbefugter Weise in Aarau einen Güterwagen des abfahrenden Zuges besteigen wollte, um nach Wildegg zu reisen, zwischen Rampe und Zug und wurde erdrückt. — Am 27. März wurde ein Wagenwärter im Bahnhofe Zürich beim Verschleben

der Wagen am linken Unterschenkel der Art beschädigt, daß sich eine Amputation desselben als nothwendig herausstellte, welche dann den Tod herbeiführte. — Am 24. Mai gerieth ein siebenjähriger Knabe im Bahnhofe Schaffhausen durch Unvorsichtigkeit unter einen Zug und wurde sofort getödtet. — Am 7. Juli fiel ein beurlaubter Heizer im Bahnhofe Romanshorn unter den Zug, wurde an beiden Füßen und an einem Arme schwer verletzt und starb im Spitale. — Am 30. September wurde ein alter fast gehörloser Mann in der Nähe von Romanshorn von einem Zuge erfaßt, über die Bahnböschung hinabgeschleudert und getödtet. — Am 16. November wurde zwischen Muppersweil und Marau ein Unbekannter vom Zuge überfahren und getödtet.

Der im Dienste verunglückte Angestellte war der Unterstützungskasse zugetheilt. Die Hinterlassenen desselben erhielten daher den laut Vertrag mit der schweizerischen Rentenanstalt ihnen zukommenden Versicherungsbeitrag. Sie genossen überdieß die statutengemäßen Bezüge aus der Unterstützungskasse. Auch wurde ihnen noch eine angemessene Unterstützung aus der Bahnkasse ausbezahlt. Den Hinterlassenen des einen außer Dienst verunglückten Angestellten, welcher ebenfalls der Unterstützungskasse zugetheilt war, wurde nebst dem von der Rentenanstalt zu leistenden Versicherungsbetrage noch das Gehaltsbetroffniß von drei Monaten aus der Bahnkasse bewilligt. Den Hinterlassenen des andern außer Dienst verunglückten Angestellten konnte keine Unterstützung verabfolgt werden, weil der nur provisorisch angestellte Verstorbene nicht der Unterstützungskasse zugetheilt gewesen war und sich überdieß den Unfall durch Begehung einer Dienstwidrigkeit zugezogen hatte.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

| | |
|-------------------------------|------------------|
| a) im Kanton Zürich | Fr. 2,616,050. — |
| b) „ „ Thurgau | „ 851,100. — |
| c) „ „ Schaffhausen | „ 198,850. — |
| d) „ „ Aargau | „ 561,250. — |
| e) „ „ Zug | „ 143,200. — |
| f) „ „ Luzern | „ 36,000. — |

Fr. 4,406,450. —

| | |
|---|-----------------|
| 2. Für Transportmaterial | „ 5,597,291. — |
| 3. „ Brennmaterial und Magazinvorräthe | „ 717,280. — |
| 4. „ Transport- und Lagergüter | „ 13,744,000. — |
| 5. „ Mobilien und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stations- gebäuden, sowie in den Werkstätten | „ 1,168,298. — |

Total . Fr. 25,633,319. —

Die Affekuranz für die Transport-Güter der Dampfschiffunternehmung gegen die Gefahren des Wassertransports und des Eisenbahnfahrmaterials gegen Hoch beläuft sich auf die Summe von Fr. 325,000.

5. Personal-Stat.

Am Ende des Jahres 1867 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

| I. Allgemeine Verwaltung. | | Uebertrag 17 | |
|--|---------------------|--|--------------|
| Sekretariat, Registratur und Kanzlei | 14 | Bahnhofsvorstände und deren Gehülfen | 13 |
| Hauptkassier und Gehülfen | 3 | Einnehmer, Gepäck-Expediten und Gehülfen | 29 |
| Revisor nebst Gehülfen | 6 | Güterexpediten, Güterschaffner, Gehülfen und Frachtenbezüger | 105 |
| Betriebs-Kontrolle und Gehülfen | 27 | Portiers, Abwärte und Nachtwächter | 38 |
| Materialverwaltung | 10 | Stations-Einnehmer und Gehülfen | 73 |
| Abwärte der Centralbüreaux | 4 | Telegraphisten | 8 |
| | 64 | Gepäckträger | 20 |
| | | Arbeiter für Güterverladung und Camionneure | 551 |
| II. Bahnunterhaltung. | | Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kon- dukteure und Bremser | 127 |
| Bahnbetriebs-Ingenieur und Adjunkt | 2 | Wagenmeister, Wagenwärter und Wagenvisiteure | 66 |
| Büreau des Bahnbetriebs-Ingenieurs | 12 | Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) | 8 |
| Bauführer | 2 | Billetdrucker | 2 |
| Oberbahnaufseher und Bahnaufseher | 15 | | |
| Bahn- und Weichenwärter | 383 | | |
| | 414 | | 1,057 |
| III. Expeditions- und Fahrdienst. | | 2. Abtheilung. | |
| 1. Abtheilung. | | Maschinenmeister | 1 |
| Betriebs-Chef | 1 | Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen | 15 |
| Betriebs-Inspektor | 1 | Oberwerkführer und Werkführer | 4 |
| Inspektor für den Gütertransport | 1 | Lokomotivführer | 44 |
| Telegraphen-Inspektor | 1 | Heizer | 43 |
| Büreau des Betriebs-Chef | 2 | Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlen- verlader | 57 |
| Büreau des Betriebs-Inspektors und der Wagen- Kontrolle | 11 | | |
| | Uebertrag 17 | | 164 |

Total: **1,699** (gegen 1,557 im Vorjahre); somit auf einen Kilometer Bahnlänge, inclusive der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensberger Bahn, 6.4 Angestellte.

Die Zahl der Angestellten hat sich demnach um 142 vermehrt. Von dieser Vermehrung fallen annähernd zwei Drittheile auf die Kategorie der „Arbeiter für Güterverladung“ und zwar hauptsächlich auf den Bahnhof Romanshorn.

B. Dampfschiffahrt.

| | | | |
|---|---|--|----|
| Verwalter | 1 | Heizer und Hülfsheizer | 10 |
| Buchhalter, Expedienten und Abwart | 6 | Matrosen | 16 |
| Kapitäne und Schiffsführer | 6 | Hülfsmatrosen, Schiffsjungen, Güter- und | |
| Steuermänner und Schleppschiffsführer | 8 | Kohlenverlader | 24 |
| Maschinisten | 5 | | |

Zusammen **76** Angestellte (gegen 54 im Vorjahr).

C. Werkstätte.

Werkstätte-Arbeiter **204** (im Vorjahr 201).

Einschließlich der Dampfschiffunternehmung und der Werkstätte hat am Schlusse des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahngesellschaft beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeiter sich auf **1,979** belaufen, gegenüber 1,812 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

| | |
|--|-----------------|
| Am 31. Dezember 1866 betrug der Aktivsaldo derselben | Fr. 232,581. 25 |
| Im Jahre 1867 kamen an Einnahmen hinzu: | |
| Obligatorische Beiträge der Mitglieder | Fr. 32,764. 28 |
| Kapitalzinsen, Bußen und Geschenke | „ 14,259. 54 |
| | <hr/> |
| | „ 47,023. 82 |
| | <hr/> |
| Gesamteinnahme | Fr. 279,605. 07 |

Die Ausgaben bestehen in:

| | |
|---|----------------|
| Jahresprämien an die schweizerische Rentenanstalt | Fr. 18,856. 87 |
| Statutengemäße Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene | |
| Angestellte | „ 1,464. 83 |
| Arzt-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten | „ 1,781. 02 |
| Regelmäßige Unterstützungsbeiträge | „ 6,003. 83 |
| Verschiedenes | „ 118. 17 |
| | <hr/> |
| | „ 28,224. 72 |
| | <hr/> |

Bestand am 31. Dezember 1867 Fr. 251,380. 35

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,169 Beamtete und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die schweizerische Rentenanstalt hatte an die Hinterlassenen von 16 im Laufe des Berichtsjahres verstorbenen Mitgliedern der Unterstützungskasse zusammen Fr. 9,934 auszubezahlen. Von diesen 16 Todesfällen sind vier durch die Cholera herbeigeführt worden.

b. Krankenkasse.

| | |
|---|----------------|
| Am 31. Dezember 1866 betrug der Aktivsaldo derselben | Fr. 18,873. 11 |
| Im Jahre 1867 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu | „ 15,005. 26 |
| | Fr. 33,878. 37 |
| Gesamteinnahme | Fr. 33,878. 37 |
| Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. ziehen sich davon ab mit | „ 15,931. 77 |
| | Fr. 17,946. 60 |
| Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung | Fr. 17,946. 60 |

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 831. Der Choleraepidemie sind 8 Mitglieder zum Opfer gefallen.

V. Bahnbau.

Die Mittheilungen, welche wir hinsichtlich der Linie Romanshorn-Norschach in der ersten Abtheilung des gegenwärtigen Geschäftsberichtes zu machen im Falle waren, enthalten bereits die erforderlichen Angaben über den Stand der Bauarbeiten auf dieser Bahnstrecke. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir daher hier einfach auf dieselben.

Der Ausbau des Personenbahnhofes in Zürich nahm im Berichtsjahre unsere Aufmerksamkeit und Thätigkeit wieder vielfach in Anspruch.

Die Arbeiten sind zwar in Folge unvorhergesehener Ereignisse und Verumständungen nicht allseitig in dem Maasse vorgerückt, wie wir es in unserm letzten Berichte in Aussicht nehmen zu können glaubten. Gleichwohl dürfen die im Berichtsjahre erzielten Fortschritte der Bahnhofsbauarbeiten als befriedigend bezeichnet werden. Es gereicht uns auch zu großer Beruhigung, daß trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, welche der Bau eines Bahnhofes, der gleichzeitig auch für den Betrieb zur Verfügung gehalten werden muß, darbietet, bis zur Stunde noch kein Unglück zu beklagen ist.

Die Erbauung des schon in unserem letztjährigen Berichte besprochenen provisorischen Aufnahmsgebäudes auf der nördlichen Seite der neuen Einsteighalle, die Erstellung der damit zusammenhängenden provisorischen Dakenüberdachungen des nördlichen Seitentrottoirs, des Mitteltrottoirs und des Trottoirs an der Stirnseite im Innern der Einsteighalle, die Anbringung einer provisorischen Einrichtung für die Gepäckausgabe, sowie endlich die Ausführung der steinernen Trottoireinfassungen in der Einsteighalle wurden so rasch gefördert, daß es möglich geworden ist, die Benutzung des Provisoriums durch das Publikum mit 1. Juli v. J. beginnen zu lassen.