

# Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **19 (1871)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

## **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.

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

#### IV. Betrieb.

##### A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Von der Totalzahl der zurückgelegten Kilometer fallen:

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

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

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1871.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom		bis		Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge					Gesamtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
		Tag	Monat	Tag	Monat		Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge			
										mit Personen	ohne Personen		
Marau=Luzern . . . . .	21.815	1.	Januar	31.	Mai	täglich	2	8	8	—	4	22	72,469
		1.	Juni	31.	Oktober	"	4	8	8	—	6	26	86,780
		1.	November	31.	Dezember	"	4	8	8	—	6	26	34,599
Waldshut=Luzern . . . . .	17.015*	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	2	—	—	10	25,693
		1.	Juni	31.	Oktober	"	2	8	2	—	—	12	31,239
		1.	November	31.	Dezember	"	2	6	2	—	—	10	10,379
Luzern-Zürich . . . . .	28.073	1.	Januar	31.	Mai	"	4	8	8	—	4	24	101,736
		1.	Juni	31.	Oktober	"	6	8	8	—	6	28	120,265
		1.	November	31.	Dezember	"	6	8	8	—	6	28	47,948
Norschach=Romanshorn . . . . .	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	—	—	12	27,347
		1.	Juni	30.	Juni	"	2	6	4	—	—	12	5,433
		1.	Juli	31.	Oktober	"	2	10	4	—	—	16	29,701
Konstanz=Romanshorn . . . . .	19.214	1.	November	31.	Dezember	"	2	8	4	—	—	14	12,889
		1.	Juli	31.	Oktober	"	2	8	2	—	—	12	28,360
		1.	November	31.	Dezember	"	2	8	2	—	—	12	14,065
Romanshorn=Winterthur . . . . .	56.397	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	—	4	16	136,110
		1.	Juni	31.	Oktober	"	2	6	4	—	4	16	137,913
		1.	November	31.	Dezember	"	2	6	4	—	4	16	54,985
Schaffhausen=Winterthur . . . . .	30.182	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	—	—	—	10	45,575
		1.	Juni	31.	Oktober	"	2	10	—	—	—	12	55,414
		1.	November	31.	Dezember	"	2	8	—	—	—	10	18,411
Winterthur-Zürich . . . . .	26.120	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	2	—	7	28	110,435
		1.	Juni	31.	Oktober	"	2	17	2	—	7	28	111,898
		1.	November	31.	Dezember	"	2	17	2	—	7	28	44,613
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Dersikon	4.535	1.	Januar	31.	Mai	täglich	—	6	—	—	—	6	4,109
		1.	Juni	31.	Oktober	täglich	—	8	—	—	—	8	5,551
		1.	November	31.	Dezember	an Sonntagen	—	2	—	—	—	2	199
Total	.	1.	Januar	31.	Dezember	täglich	—	6	—	—	—	6	1,660
		1.	Januar	31.	Dezember	täglich	—	6	—	—	—	6	1,660
		1.	Januar	31.	Dezember	täglich	—	6	—	—	—	6	1,660
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,375,776	

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

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

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

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

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

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

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

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



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

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

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

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

## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1870		1871		1870			1871		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:										
Einfache Fahrt . . . . . I. Klasse . . . . .	17,098	0.70	22,577	0.74	85,081.	37	3.39	105,987.	13	3.48
„ „ „ „ „ II. „ . . . . .	234,077	9.57	285,767	9.33	647,292.	23	25.82	769,003.	95	25.22
„ „ „ „ „ III. „ . . . . .	681,996	27.88	741,055	24.19	778,355.	71	31.05	876,786.	93	28.76
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:										
Mit Güterzügen . . . . . II. „ . . . . .	9,816	0.40	11,596	0.38	10,623.	95	0.43	11,643.	30	0.38
„ „ „ „ „ III. „ . . . . .	156,539	6.40	158,860	5.18	97,514.	15	3.89	96,048.	63	3.15
Hin- und Rückfahrt . . . . . I. „ . . . . .	2,140	0.09	3,346	0.11	5,755.	30	0.23	7,542.	64	0.25
„ „ „ „ „ II. „ . . . . .	167,762	6.86	208,820	6.81	193,094.	92	7.70	217,829.	43	7.14
„ „ „ „ „ III. „ . . . . .	697,370	28.51	920,209	30.03	405,354.	—	16.17	473,302.	01	15.53
Abonnementsbillete . . . . . II. „ . . . . .	92,870	3.80	97,948	3.20	35,869.	06	1.43	35,217.	86	1.16
„ „ „ „ „ III. „ . . . . .	206,248	8.43	254,698	8.31	24,939.	10	0.99	28,314.	50	0.93
Militär- und Polizeitransporte III. „ . . . . .	70,807	2.90	157,184	5.13	61,465.	08	2.45	183,039.	66	6.00
Pilger . . . . . II. „ . . . . .	282	0.02	—	—	521.	70	0.02	—	—	—
„ „ „ „ „ III. „ . . . . .	44,826	1.83	75,612	2.47	85,110.	15	3.40	121,644.	36	3.99
Gesellschafts-, Schul- u. Lust- fahrten . . . . . I. „ . . . . .	678	0.03	912	0.03	1,934.	71	0.08	2,815.	10	0.09
„ „ „ „ „ II. „ . . . . .	15,278	0.61	27,915	0.91	25,166.	03	1.01	43,827.	19	1.44
„ „ „ „ „ III. „ . . . . .	48,222	1.97	97,283	3.18	48,628.	45	1.94	75,679.	82	2.48
<b>Total</b>	<b>2,446,009</b>	<b>100</b>	<b>3,063,782</b>	<b>100</b>	<b>2,506,705.</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	<b>3,048,682.</b>	<b>51</b>	<b>100</b>
Recapitulation nach Klassen:										
I. Klasse . . . . .	19,916	0.82	26,835	0.88	92,771.	38	3.70	116,344.	87	3.82
II. „ . . . . .	520,085	21.26	632,046	20.63	912,567.	89	36.41	1,077,521.	73	35.34
III. „ . . . . .	1,906,008	77.92	2,404,901	78.49	1,501,366.	64	59.89	1,854,815.	91	60.84
<b>Total</b>	<b>2,446,009</b>	<b>100</b>	<b>3,063,782</b>	<b>100</b>	<b>2,506,705.</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	<b>3,048,682.</b>	<b>51</b>	<b>100</b>
<b>II. GepäcKtransport.</b>										
	Zentner		Zentner							
	166,851	.	160,133	.	158,529.	32	.	154,485.	34	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
	Stück		Stück							
Klasse I . . . . .	5,647	5.33	4,951	2.84	115,627.	34	.	177,572.	62	.
„ II . . . . .	23,949	22.60	46,257	26.56						
„ III . . . . .	48,631	45.90	49,803	28.60						
„ IV . . . . .	27,728	26.17	73,128	42.00						
<b>Total</b>	<b>105,955</b>	<b>100</b>	<b>174,139</b>	<b>100</b>						
<b>IV. Gütertransport.</b>										
Eilgut . . . . .	402,960	3.03	636,479	3.59	294,056.	04	7.12	480,883.	97	8.67
Normalklasse I . . . . .	1,090,558	8.22	1,373,879	7.74	507,133.	40	12.27	597,602.	62	10.78
„ II . . . . .	2,737,268	20.63	3,233,230	18.22	1,005,740.	91	24.34	1,163,613.	55	20.98
Wagenladungsklasse A . . . . .			693,694	3.91						
„ B . . . . .	3,260,242	24.57	1,413,550	7.97	1,155,426.	18	27.97	494,489.	73	8.92
„ C . . . . .			3,102,155	17.48						
„ D . . . . .	1,332,173	10.04	1,600,139	9.02	251,394.	27	6.08	300,517.	89	5.42
„ E . . . . .	4,446,178	33.51	5,689,775	32.07	628,490.	18	15.21	907,010.	29	16.36
Lokalspeisen (Waag-, Lab-, Lager-, Zu- und Ab- fuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	289,523.	57	7.01	349,156.	64	6.30
<b>Total</b>	<b>13,269,379</b>	<b>100</b>	<b>17,742,901</b>	<b>100</b>	<b>4,131,764.</b>	<b>55</b>	<b>100</b>	<b>5,544,874.</b>	<b>45</b>	<b>100</b>
<b>V. Mittelbare Betriebseinnahmen</b>										
	.	.	.	.	602,003.	70	.	887,330.	43	.
<b>Gesamt-Total</b>	.	.	.	.	<b>7,514,630.</b>	<b>82</b>	.	<b>9,812,945.</b>	<b>35</b>	.

### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: Im Durchschnitt 203 Kilometer.)		1870	1871
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	12,988.11	15,018.14
"    "    Reisenden . . . . .	" "	1.02	1.00
"    "    "    "    und Kilometer . . . . .	Centimes	4.72	4.38
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse . . . . .	Kilometer	49.21	45.62
"    "    "    "    "    II. " . . . . .	" "	29.19	29.31
"    "    "    "    "    III. " . . . . .	" "	19.38	20.74
"    "    "    "    "    im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	" "	21.71	22.73
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse . . . . .	Reisende	5,078	6,031
"    "    "    "    "    "    II. " . . . . .	" "	78,665	91,246
"    "    "    "    "    "    III. " . . . . .	" "	191,420	245,740
"    "    "    "    "    "    im Total . . . . .	" "	275,163	343,017
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	" "	12,674	15,093
"    "    Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	" "	4.68	5.33
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	821.40	761.01
"    "    Zentner . . . . .	" "	0.95	0.96
"    "    Zentner-Kilometer . . . . .	Centimes	2.40	2.57
"    "    Tonnen-Kilometer . . . . .	" "	48.00	51.40
"    "    Reisenden . . . . .	" "	6.48	5.04
Jeder Zentner hat befahren . . . . .	Kilometer	39.54	37.50
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Zentner	34,180	29,581
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	" "	865	789
"    "    Reisenden " . . . . .	Pfund	6.82	5.23
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	599.10	874.74
"    "    Stück . . . . .	" "	1.09	1.02
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	21,408.11	27,314.65
"    "    Zentner . . . . .	Centimes	31.14	31.25
"    "    Zentner-Kilometer . . . . .	" "	0.54	0.52
"    "    Tonnen-Kilometer . . . . .	" "	10.80	10.40
Jeder Zentner hat befahren . . . . .	Kilometer	57.59	59.85
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Zentner	3,959,560	5,231,331
"    jeden Kilometer kommen . . . . .	" "	68,753	87,403
"    "    Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	" "	27.49	31.50
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>			
Betreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	3,119.19	4,371.09
<b>Total = Einnahme</b> per Kilometer . . . . .	" "	38,935.91	48,339.63



5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

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

\* Vom 1. Juli bis 31. Dezember 1871.

\*\* Rangordnung der Stationen der Konstanzer Linie unter sich.

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



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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Gegenüber 1870	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	104,566	387,770	99,860	291,665	204,426	679,435	+ 43,828	+ 3,415
Bülach-Megensberg . . . . .	63,165	65,034	61,407	47,015	124,572	112,049	+ 19,467	- 4,720
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	178,535	1,137,257	184,217	775,969	362,752	1,913,226	+ 51,553	+ 172,488
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	120,462	2,253,662	127,190	2,379,994	247,652	4,633,656	+ 83,331	+ 847,661
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	32,711	242,544	32,498	2,184,593	65,209	2,427,137	+ 5,788	+1,247,660
K. württemberg. Staatsbahn . . . . .	8,123	44,031	7,298	108,687	15,421	*152,718	+ 4,370	+ 54,302
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	4,755	123,765	3,793	249,323	8,548	*373,088	+ 1,295	+ 123,458
<b>Total</b> . . . . .	512,317	4,254,063	516,263	6,037,246	1,028,580	10,291,309		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Bülach-Megensberg . . . . .	223	716	170	3,834	393	4,550	- 3,349	- 634
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	3,135	57,105	3,834	36,614	6,969	93,719	+ 2,295	+ 10,457
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,109	6,888	1,168	6,411	2,277	13,299	+ 2,114	- 909
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	570	44,222	504	127,656	1,074	171,878	+ 239	+ 90,680
K. württemberg. Staatsbahn . . . . .	210	1,434	94	4,932	304	6,366	- 105	- 613
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	601	33,428	361	19,758	962	53,186	+ 354	+ 20,207
	Von Bülach-Megensberg		Nach Bülach-Megensberg					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,010	23,592	1,112	8,784	2,122	32,376	+ 320	- 4,796
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,509	8,452	3	21,410	1,512	29,862	+ 1,433	+ 4,403
Gr. bad. Bahn . . . . .	—	593	—	8,435	—	9,028	—	+ 5,105
K. bayer. Bahn . . . . .	—	3,473	—	420	—	3,893	—	+ 1,555
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,620	13,838	1,354	16,068	2,974	29,906	+ 596	+ 19,598
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	21,175	250,781	17,945	892,130	39,120	1,142,911	+ 18,945	+ 48,349
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	496	24,432	693	689,296	1,189	713,728	+ 167	+ 344,423
K. bayer. Bahn " " " " . . . . .	—	14,823	—	8,699	—	23,522	—	+ 9,750
	Von der K. württ. Bahn		Nach der K. württ. Bahn					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	145	34,627	200	50,165	345	84,792	- 66	+ 16,843
	Von der K. bayer. Bahn		Nach der K. bayer. Bahn					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,665	360,987	1,504	191,570	3,169	552,557	+ 926	+ 230,884
	Von der Gr. bad. Bahn		Nach der Gr. bad. Bahn					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	653	*1,017,157	600	—	1,253	1,017,157	+ 511	+ 756,896
* inbegriffen 806,417 Zentner, welche der Verkehrs-förderungen und Güteraufbauten wegen aus dem badischen Bahnhof Basel via Waldshut nach dem Zentralbahn-Bahnhof Basel befördert wurden.								
<b>Total</b> . . . . .	34,121	1,896,548	29,542	2,086,182	63,663	3,982,730		
<b>Gesamt-Total</b> . . . . .	546,438	6,150,611	545,805	8,123,428	1,092,243	14,274,039		

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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



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

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
		Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

#### 1. Ausgaben.

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

Indem wir hinsichtlich der von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten Posten im Allgemeinen auf die in früheren Berichten gegebenen Aufschlüsse verweisen zu können glauben, haben wir einzig mit Bezug auf „die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bözbergbahn“ zu bemerken, daß wir, da, wie wir im vorjährigen Geschäftsbericht über die Bözbergunternehmung mitgeteilt, ein allfälliger Ueberschuß der Kosten der Bauverwaltung über  $4\frac{1}{2}$  % der Gesamtbaukosten, gemäß den getroffenen Vereinbarungen, zu alleinigen Kosten der Nordostbahn fielen, beschlossen haben, bis auf Weiteres je nur die Hälfte des nach der Jahresbaurechnung unserer Verwaltung zukommenden Entschädigungsbetriffnisses in der Betriebsrechnung zu verrechnen und den Rest dagegen bis gegen das Ende der Bauperiode als specielle Reserve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

### a. Fahrmaterial.

#### Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

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

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

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



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

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

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

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

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

	Achsenkilometer			
	1870		1871	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A . . . . .	10,426,067	22.05	14,892,963	22.85
" " " " " B . . . . .	10,516,572	21.11	9,592,874	21.00
" " " " " C . . . . .	22,816,867	45.77	27,295,051	45.25
" " " " " D . . . . .	1,723,500	14.41	2,087,550	15.16
zusammen	45,483,006	28.62	53,868,438	29.13

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

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

Die Kosten für Brennmaterialien betragen:

	1870	1871
im Ganzen . . . . .	Fr. 477,296. 81	Fr. 581,717. 50
für einen Zentner . . . . .	" 1. 73.7	" 1. 73.2

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

An Schmiermaterial (Del und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes wurden verbraucht: Pfd. 62,887 (im Vorjahre: Pfd. 52,995). Die Ausgaben hiefür betragen: Fr. 36,757. 45 gegenüber Fr. 28,331. 13 im Vorjahre. Ein Pfund Schmiere ist durchschnittlich auf 58.45 Cts., im Vorjahre auf 53.46 Cts. zu stehen gekommen.

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

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

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

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

		<b>1870</b>	<b>1871</b>
Zurückgelegte Weglänge . . . . .	zirka Kilom.	171,202	Kilom. 271,085
Verbrauch an Brennmaterial . . . . .	Ztr.	12,887.2	Ztr. 22,203.8
„ „ Schmiere . . . . .	Pfd.	3,896	Pfd. 5,806
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr.	22,389. 97	Fr. 38,460. 34
„ der Schmiere . . . . .	„	1,980. 09	„ 3,395. 02
„ des Putzmaterials . . . . .	„	230. 20	„ 564. 98
„ der Reparaturen (inklusive Provisionszuschläge der Werkstätte) . . . . .	„	5,136. 58	„ 8,604. 73
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer . . . . .	Cts.	17.95	Cts. 18.82

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



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

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

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

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

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

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

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

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





c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß	
		Zentral- Verwaltung	Unter- haltungskosten	Expeditions- Dienst	Transport- Dienst	Tele- graphie	Ver- schiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv- Kilometer	per Wagen- achsen- Kilometer
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Grä.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67

D. Finanzergebniss und Zinsdividende.

Werden zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes einerseits der Saldoertrag und die Nettoerträge des Dampfbootbetriebes, sowie des Betheteiligungskapitales bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn von den Einnahmen, andererseits die auf den Bankonto und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal, sowie die Entschädigungsbetreffnisse für die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlirien Zürich-Zug-Luzern und Yilach-Regensberg und für die Leitung des Baues der Böhbergbahn von den Ausgaben in Abzug gebracht, so ergibt sich folgendes Resultat:

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

1870		1871	
Fr. 20,262. 02	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 27,292. 73	
" 3. 01	" " Lokomotiv-Kilometer	" 3. 58	
" —. 09.77	" " Wagenachsen-Kilometer	" —. 11.55	

Zuzüglich des Saldo-vortrages vom Jahre 1870, sowie der Nettoerträge des Dampfbootbetriebes und der Beteiligungsquote bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 5,783,640. 48 gegenüber von Fr. 4,199,668. 96 im Vorjahre.

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

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

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

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

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

Zum Schlusse des Abschnittes über den Betrieb lassen wir nach bisheriger Uebung noch Nachweise folgen: 1) über die Resultate des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee, 2) über die Resultate des Werkstättebetriebes, 3) über die stattgehabten Unfälle, 4) über die bestehenden Versicherungsverträge, 5) über den Personalbestand und 6) über den Stand der Unterstützungs- und der Krankenkasse.

### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Nordostbahn haben im Berichtsjahre folgende Fahrten ausgeführt:

Täglich:	Auf der Route Romanshorn-Lindau,
"	" " " Friedrichshafen,
"	" " " Konstanz (bis zur Eröffnung der Bahnstrecke Romanshorn-Konstanz am 30. Juni),
"	" " " Norjchach-Lindau,
"	" " " Lindau-Bregenz (vom 1. Juni an),
Wöchentlich:	" " " Romanshorn-Ueberlingen (Marktfahrt am Mittwoch).

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

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

## Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Gts.	Zentner	Fr.	Gts.	Stück	Fr.	Gts.	Zentner	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
<b>1871</b>	115,424	103,428	43	9,843	4,251	93	5,506	6,987	90	2,606,776	406,047	08	527,904	89
gegenüber 1870	103,063	99,186	55	10,806	4,440	16	3,512	4,361	90	1,995,784	336,781	54	450,226	56
mehr . . . . .	12,361	4,241	88	—	—	—	1,994	2626	—	610,992	69,265	54	77,678	33
weniger . . . . .	—	—	—	963	188	23	—	—	—	—	—	—	—	—

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

## Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

	1870		1871	
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Einnahmebetreffend per Reisenden . . . . .	—	96	—	90
„ „ Zentner Gepäck . . . . .	—	41	—	43
„ „ Stück Vieh . . . . .	1	24	1	27
„ „ Zentner Güter . . . . .	—	17	—	16

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

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



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

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

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

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand Ende 1871 wie im Vorjahre aus

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

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

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

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

## 2. Werkstättebetrieb.

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

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

### 3. Unfälle.

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

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

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

#### 4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

##### 1. Für Gebäude:

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

Fr. 8,481,700. —

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

Total Fr. 33,032,951. 86

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

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

**5. Personaletat.**

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

**A. Bahnbetrieb.**

<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>		Uebertrag	20
Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .	18	Bahnhofsvorstände und Gehülfen . . . . .	15
Hauptkassier und Gehülfen . . . . .	3	Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	76
Revisor, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	8	Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen . . . . .	35
Betriebs-Kontrolleur und Gehülfen . . . . .	42	Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezügler zc. . . . .	150
Chef des Tarifbüreau und Gehülfen . . . . .	5	Telegraphisten . . . . .	7
Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	11	Portiers, Abwarte und Nachtwächter . . . . .	41
Abwarte der Centralbureaux und der Hauptmagazin- Verwaltung . . . . .	5	Gepäckträger . . . . .	22
	<b>92</b>	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure . . . . .	590
		Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser . . . . .	156
<b>II. Bahnunterhaltung.</b>		Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure . . . . .	87
Betriebs-Oberingenieur und Adjunkt . . . . .	2	Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) . . . . .	10
Bauführer . . . . .	2	Billetdrucker . . . . .	2
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs . . . . .	12		<b>1212</b>
Werkführer der Bauwerkstätte . . . . .	1		
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .	18		
Weichen- und Bahnwärter . . . . .	561		
	<b>596</b>		
		<b>2. Abtheilung.</b>	
<b>III. Expeditions- und Fahrdienst.</b>		Maschinenmeister . . . . .	1
<b>1. Abtheilung.</b>		Oberwerkführer und Werkführer . . . . .	4
Betriebschef . . . . .	1	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart . . . . .	12
Betriebsinspektor . . . . .	1	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer . . . . .	56
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfe . . . . .	2	Lokomotivheizer . . . . .	48
Telegrapheninspektor . . . . .	1	Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader . . . . .	78
Bureau des Betriebschefs und Wagenkontrolle . . . . .	15		
			<b>199</b>
	Uebertrag		20

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

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

**B. Dampfschiffahrt.**

Verwalter . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	5
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister . . . . .	7	Heizer . . . . .	10
Kapitäne und Schiffsführer . . . . .	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . .	24
Steuermänner und Schleppschiffsführer . . . . .	8	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	17

Zusammen **77** Angestellte (im Vorjahre 76).

## C. Werkstätte.

Werkstattarbeiter: **345** (im Vorjahre 302).

## D. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhofe Zürich für den	Chef der Agentur im Bahnhofe Waldshut . . . . .	1
Berkehr nach der Levante und Italien . . . . .	Gehülfen . . . . .	2
Gehülfen . . . . .		2

Zusammen **6** Angestellte wie im Vorjahre.

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

## 6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

## a. Unterstützungskasse.

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

Die Ausgaben bestehen aus:

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

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

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

## b. Krankenkasse.

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

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen etc. ziehen sich davon ab mit . . . . .	„ 26,900. 20
---	--------------

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

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