

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

Band: 15 (1867)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 20. April 1868 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730483>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Fünfzehnter Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 30. April 1868

Statt findende

Generalversammlung der Aktionäre.



Titl.

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren fünfzehnten, das Jahr 1867 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Der Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn=Norschach konnte im Laufe des Berichtsjahres wegen Verumständungen, deren Beseitigung nicht im Bereiche unserer Macht lag, nur wenig gefördert werden. Während nämlich die Pläne für das Tracé der Bahn, soweit sich dieselbe auf dem Gebiete des Kantons Thurgau befindet, schon längst gutgeheißen sind, wurde dagegen der Plan für das Tracé der Bahnlinie in der St. Gallischen Gemeinde Steinach, welchen wir bereits am 13. November 1866 der h. Regierung von St. Gallen unterbreitet hatten, von der letztern erst vermitteltst Schreibens vom 22./28. Februar d. J. unter Verzichtleistung auf die längere Zeit beharrlich festgehaltene Forderung der Herstellung einer Station bei Steinach, beziehungsweise der Verlegung der Station Horn genehmigt und ist das Bahntracé in der Gemarkung Norschach bis zur Stunde noch nicht festgestellt. Der Plan über das letztere ist zwar der h. Regierung von St. Gallen ebenfalls schon unter dem 13. November 1866 übermittelt worden. Es bietet aber die Bestimmung des Bahntracé's auf dem Gebiete der Gemeinde Norschach so große Schwierigkeiten dar, daß sie zu einer längern Korrespondenz und zu der Abhaltung verschiedener Konferenzen zwischen der h. Regierung von St. Gallen und der unterzeichneten Direktion Veranlassung gab. Die letzte derartige Konferenz, welcher auch eine Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen beiwohnte, fand am 13. Juni des Berichtsjahres Statt. Die uns damals in Aussicht gestellte beförderliche Rückäußerung der h. Regierung von St. Gallen über einen modifizirten Plan, welchen wir ihr unter dem 18. Mai nach vorher erzielter Verständigung mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen unterbreitet hatten und welcher dann in der eben erwähnten Konferenz zum Gegenstande einläßlicher Verhandlungen gemacht wurde, erfolgte erst am 22./28. Februar d. J. Sie enthält Anfinnen von so weit reichender finanzieller Tragweite, daß uns eine genaue Prüfung derselben als eine dringende Pflicht gegenüber unserer Gesellschaft erscheint. Wir sind mit dieser Prüfung, an welche sich der Natur der Sache nach auch Ver-

handlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anzuschließen haben, beschäftigt. Soweit das Tracé der Bahn von den h. Regierungen von Thurgau und St. Gallen genehmigt ist, haben wir auch für die Pläne über die in Folge des Eisenbahnbaues erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern die hohheitliche Sanction ausgewirkt, und ebenso ist die Expropriation überall da, wo das Tracé, sowie die Straßen- und Wasserübergänge festgestellt sind, entweder durchgeführt oder eingeleitet. In den Gemarkungen Romanshorn, Salmisach, Egnach und Arbon ist mit Vorbehalt weniger Fälle, welche vor das h. Bundesgericht gezogen wurden, die Expropriation zu Ende gebracht. In der Gemarkung Steinach ist sie nunmehr angehoben worden, nachdem das Tracé der auf dem Gebiete dieser Gemeinde befindlichen Abtheilung der Bahn unter dem 22./28. Februar abhin und die in derselben vorkommenden Straßen- und Wasserübergänge unter dem 9./12. März hohheitlich genehmigt worden sind. In der Gemarkung Horn endlich ist die Expropriation deshalb noch nicht eingeleitet worden, weil je nach der Wahl des Bahntracé's in Morschach die Richtung eines Theiles der Bahnlinie in der Gemeinde Horn sich so oder anders gestalten wird. Bei so bewandten Verhältnissen konnten nunmehr auch die Bedingnißhefte und Vorschläge für die Ausführung des Unterbaues auf der von Romanshorn bis an die Grenze von Steinach und Horn reichenden Bahnstrecke zu gänzlichem Abschlusse gebracht werden. Nachdem die technischen Vorarbeiten und die Expropriation für diese Bahnstrecke so weit gediehen sind, ist es nun möglich, auf derselben auch die Bauarbeiten selbst, welche seiner Zeit in Wahrnehmung der durch die Konzessionen hiefür festgesetzten Frist auf dem Gebiete der beiden theiligten Kantone, soweit thunlich, in Angriff genommen worden sind, in ihrem ganzen Umfange wieder aufzunehmen und durchzuführen. Da aber die Bauarbeiten, deren Ausführung voraussichtlich am meisten Zeit in Anspruch nehmen wird, gerade in derjenigen Abtheilung der Romanshorn-Morschacher Bahn, deren Tracé zur Zeit noch nicht festgestellt ist, vorkommen, so kann die Wiederaufnahme des Baues in der andern Abtheilung der Bahn Niemandem irgend welchen Nutzen bringen, während sie dagegen für unsere Gesellschaft einen nicht unerheblichen Zinsenverlust zur Folge hat. Wir haben nicht unterlassen, die h. Regierung von Thurgau, welche die Fortführung des Baues auf derjenigen Bahnstrecke, für welche das Tracé feststeht, bei uns anregte, auf dieses Verhältniß wiederholt aufmerksam zu machen. Zu unserm Bedauern geschah es ohne Erfolg, und wir sehen uns deshalb genöthigt, den Unterbau für die von Romanshorn bis zum Ziegelhose bei Horn reichende Bahnstrecke in zwei Bauloosen zur Vergebung an Bauunternehmer öffentlich auszusprechen.

Hinsichtlich des Ansuchens um Ertheilung einer Zwangskonzession, für die Eisenbahnlinie Romanshorn-Konstanz, welches das Thurgauische Seethalkomite unter dem 25. November 1866 an den h. Bundesrath zu Händen der h. Bundesversammlung gerichtet hatte, brachten wir in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß, daß der h. Bundesrath sich zunächst veranlaßt gesehen habe, zur Erzielung einer Verständigung über die Aufhebung des der Nordostbahngesellschaft für jene Bahnlinie zustehenden Ausschlußrechtes Konferenzialverhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Verwaltung herbeizuführen.

Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des Lit. eidgenössischen Departementes des Innern gepflogen wurden, führten trotz der entgegenkommenden Haltung, welche wir bei denselben beobachtet, nicht zu dem gewünschten Ziele. Wir hatten uns in der am 11. April 1867 abgehaltenen Konferenz bereit erklärt, auf das uns vertraglich zugesicherte Ausschlußrecht zu verzichten, falls der Kanton Thurgau sich entweder mit einer Summe von Frkn. 250,000

bei der Unternehmung einer Gotthardeisenbahn theilhaftig oder eine Subvention von zirka Frkn. 300,000 an die Herstellung einer Trajektanstalt zwischen dem thurgauischen Hafen Romanshorn auf der einen und den bayerischen und württembergischen Häfen Lindau und Friedrichshafen auf der andern Seite, sowie an die damit in Verbindung stehenden baulichen Veränderungen an dem Hafen in Romanshorn zusichere. Im Fernern hatten wir, ob der Kanton Thurgau sich für die eine oder die andere dieser beiden Leistungen erkläre, die Einräumung des Rechtes zum Ankaufe der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange verlangt, als der Nordostbahngesellschaft der Ausschluß dieser Linie konzessionsgemäß zugesichert worden. Dabei sollte es die Meinung haben, daß der Ankauf zu einem Preise zu erfolgen habe, welcher dem fünfundzwanzigfachen Werthe des durchschnittlichen Reinertrages der dem Zeitpunkte, in welchem der Ankauf erklärt wird, vorausgegangenen Jahre gleichkomme, in keinem Falle aber weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen dürfe. Die h. Regierung von Thurgau erklärte aber mit Zuschrift vom 17. April dem Bundesrath, daß sie sich wegen voraussichtlicher Erfolglosigkeit nicht dazu entschließen könne, diese Ausgleichungsvorschläge dem Großen Rathe vorzulegen, daß sie deshalb den angebahnten Sühneveruch als gescheitert betrachte und demgemäß das Begehren stelle, daß wir nunmehr angehalten werden möchten, uns über das Zwangskonzessionsbegehren vernehmen zu lassen. Dabei sprach die Regierung von Thurgau die Geneigtheit aus, sich zu einer Aktienbetheiligung herbeilassen, beziehungsweise weiter darüber unterhandeln zu wollen, wenn sich die Nordostbahngesellschaft zum Baue und Betriebe der Linie Romanshorn-Konstanz sollte verstehen können.

Der h. Bundesrath lud uns in Folge dessen mit Schreiben vom 24./26. April ein, „uns zunächst darüber „auszusprechen, ob wir auf weitere Unterhandlungen auf der Grundlage selbsteigenen Baues und Betriebes der „Linie Romanshorn-Konstanz gegen Aktienbetheiligung von Seite des Thurgau's einzutreten geneigt seien und „im Falle wir dieß ablehnen sollten, über das Begehren des Seethalkomite's selbst uns vernehmen zu lassen.“ Dieser Einladung folgeleidend richteten wir unter dem 16. Mai ein einläßliches Memorial an den h. Bundesrath, in welchem wir „die Uebernahme des selbsteigenen Baues und Betriebes der Linie Romanshorn-Konstanz“ ablehnten und sodann, immerhin unter Aufrechthaltung unserer in der Konferenz vom 11. April gemachten Ausgleichungsvorschläge, nachwiesen, daß das Zwangskonzessionsbegehren des Seethalkomite's als unbegründet erscheine. Wir stützten uns dabei auf nachfolgende Hauptsätze, welche wir in dem Memorial weiter ausführten: 1. Kraft der Konzession für die Eisenbahn von Solikon nach Romanshorn liegt dem Kantone Thurgau gegenüber der Nordostbahngesellschaft die vertragliche Verpflichtung ob, „während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, „weder eine Eisenbahn von Konstanz nach Romanshorn selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung „einer solchen Bahn zu erteilen“. 2. Dieser Konzessionsartikel ist von Bundeswegen genehmigt worden und besteht demnach in Kraft. Es hat die Bundesversammlung lediglich gegenüber demselben die Rechte vorbehalten, welche ihr in Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes eingeräumt sind. 3. Es kann nur der Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes angerufen werden, wenn die Konzession für die Konstanz-Romanshorner Linie durch die Einwirkung des Bundes erhältlich gemacht werden will. Namentlich ist auch die Behauptung, daß der Bund auf dem Wege der Delegation in den Stand gesetzt worden sei, die fragliche Konzession zu erteilen, unhaltbar. 4. Damit der Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes in dem vorliegenden Falle zur Anwendung kommen könne, muß 1) die Linie Konstanz-Romanshorn „eine im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegende Eisenbahn“ sein und 2) die „Weigerung“ des Kantons Thurgau vorliegen, die „Bewilligung zur Erstellung“ jener Eisenbahn zu erteilen. 5. Ob die erste dieser beiden Bedingungen als erfüllt zu betrachten sei, erscheint zwar

mehr als zweifelhaft: es wird aber die Entscheidung hierüber der Würdigung der hohen Bundesbehörden, welche der Natur der Sache nach eine allseitigere und unbefangenerere sein wird, als diejenige der Nordostbahngesellschaft, überlassen. 6. Die zweite Bedingung, daß der Kanton Thurgau sich weigere, die Bewilligung zur Erstellung der Konstanz-Romanshornener Bahn zu ertheilen, ist in der That und Wahrheit nicht erfüllt. Der Kanton Thurgau erklärt nämlich, daß er die Konzession für diese Bahn nur darum nicht verleihe, weil ihm dieß durch den mit der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag untersagt sei. Die letztere Gesellschaft erklärt sich aber bereit, den Kanton Thurgau von diesem Vertrage gegen Zusicherung einer Gegenleistung zu entbinden, welche ihrem Maße nach als billig und ihrer Natur nach als angemessen anerkannt werden muß und auch anerkannt worden ist. 7. Bei so gestalteter Aktenlage hätte eine Zwangskonzession nicht mehr die Bedeutung, den Bau der Eisenbahn Konstanz-Romanshorn im Interesse der Erleichterung oder der Freiheit des öffentlichen Verkehrs möglich zu machen, sondern sie würde nur dazu dienen, den Kanton Thurgau von Bundeswegen in den Stand zu setzen, sich der Erfüllung einer von ihm übernommenen Verpflichtung unentgeltlich entziehen zu können. 8. Angesichts dieser Situation erscheint die Ertheilung einer Zwangskonzession für die Eisenbahnlinie Konstanz-Romanshorn sowohl vom Standpunkte des Rechtes als von demjenigen der Würde des Bundes aus unzulässig. — Der h. Bundesrath hinterbrachte nun mit Botschaft vom 24. Juni der h. Bundesversammlung die nachfolgenden, das Zwangskonzessionsbegehren des Seethal-Komite's betreffenden Anträge: „Art. 1. In das vom Seethal-Komite „gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten. Art. 2. Für den Fall, daß der Kanton „Thurgau sich mit der Nordostbahngesellschaft vereinbaren und in Folge dessen in nächster Zeit mit dem Konzessions- „gesuch für die fragliche Linie einlangen sollte, ist der Bundesrath ermächtigt, Namens des Bundes demselben im „Sinne der Beschlüsse, welche die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen. „Art. 3. . . Art. 4. Für den Fall, daß eine Beseitigung des Hindernisses auf dem Wege der Verständigung „nicht erzielt werden sollte, wird der Bundesrath der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung weiteren „Bericht und Antrag vorlegen“. In der diese Anträge begleitenden Botschaft anerkannte der h. Bundesrath ausdrücklich, daß die Ausgleichungsvorschläge, welche wir in der Konferenz vom 11. April gemacht, „den Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens an sich tragen“. — Der h. Ständerath faßte am 12. Juli folgenden Beschluß: „In das vom Seethal-Komite gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht ein- „getreten; dagegen der Bundesrath eingeladen, mit dem Großherzogthum Baden über die Anschlußverhältnisse zu „unterhandeln, sachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Vertrag abzuschließen und, unter Vorlage dieses „Vertrages, Anträge darüber zu stellen, ob dem Zwangskonzessionsbegehren des Seethal-Komite's zu entsprechen „sei oder nicht. Der Bundesrath wird eingeladen, jedenfalls in der nächsten Dezember-Session der Bundes- „versammlung Bericht über den Stand der Sache vorzulegen“. — Die von dem Nationalrath in Sachen nieder- „gesetzte Kommission hinterbrachte mit Bericht vom 18./20. Juli den einmütigen Vorschlag, dem Antrage des Bundesrathes beizupflichten. Als aber der Nationalrath am 20. Juli in die Behandlung dieses Gegenstandes eintreten wollte, wurde ein Gesuch des Seethal-Komite's vorgelegt, welches dahin ging, es möchte die Berathung des von ihm gestellten Zwangskonzessionsbegehrens verschoben werden, da Aussicht zu einer gütlichen Verständigung vorhanden sei. Wiederholte dießfalls in vertraulicher Weise an uns gerichtete Anfragen und Anstinnen hatten wir nämlich dahin beantwortet, daß wir die in der Konferenz vom 11. April von uns gemachten Ausgleichungsvorschläge fortwährend festhalten und uns auch zu einer Ermäßigung unserer in diesen Vorschlägen enthaltenen Forderungen bereit finden lassen werden, falls, wie es den Anschein habe, eine Verständigung sonst

nicht erreichbar sei. Wir glaubten gerade deshalb um so eher in solcher Weise noch weiter entgegenkommen zu dürfen, weil schon unsere anfänglichen Anerbietungen allseitig als billig und würdig anerkannt worden waren. Der Nationalrath entsprach dem Verschiebungsgesuche des Seethalkomite's.

Am 7. Oktober faßte dann der h. Große Rath von Thurgau folgenden Beschluß: „1. Der Regierungsrath ist eingeladen, auf gestelltes Begehren mit dem Seethalkomite, beziehungsweise mit der großherzoglich badischen Regierung betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz (thurgauische Grenze) sowie, unter Mitwirkung des Bundesrathes, über die hiebei in Betracht kommenden Anschlußfragen in Unterhandlungen einzutreten und dem Großen Rathe den Entwurf einer Konzessionsakte zur Schlußberathung vorzulegen, in der Meinung und Bedingung, daß eine demgemäß ertheilte Konzession erst in Wirksamkeit treten soll, nachdem a) das der schweizerischen Nordostbahngesellschaft zustehende Ausschlußrecht auf dem Wege der Verständigung oder durch den Entscheid der zuständigen Behörde gehoben, und b) betreffend die Anschlußverhältnisse eine definitive Vereinbarung zwischen den beteiligten Staaten abgeschlossen sein wird. 2. Der Regierungsrath ist im Weiteren eingeladen, sofern es von der einen oder andern Seite gewünscht wird, unter Beiziehung eines Vertreters des Seethalkomite's, die Unterhandlungen über die Auslösung des mehrerwähnten Ausschlußrechtes mit der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft wieder aufzunehmen, in dem Sinne, daß zwar für die Erfüllung der dießfälligen Vertragsbestimmungen gegenüber der Nordostbahngesellschaft der Kanton die Gewähr übernehme, dadurch aber dem nach Artikel 3 vorbehaltenen freien Entscheidungsrecht des Großen Rathes in keinerlei Weise vorgegriffen sein soll. 3. In der Voraussetzung eines annehmbaren Ergebnisses der Unterhandlungen betreffend die Ertheilung der Konzession für die Eisenbahn Romanshorn-Konstanz und die Anschlußverhältnisse an die großherzoglich badische Eisenbahn erklärt sich der Große Rath bereit, sich bei der Auslösungssumme an die Direktion der Nordostbahn finanziell zu betheiligen. Betreffend die Größe und die Form dieser Betheiligung (ob in der Form der Aktienzeichnung oder in der einfachen Uebernahme einer Quote der Auslösungssumme) behält sich der Große Rath den Entscheid bis zur Vorlage der mit dem Seethalkomite respektive der großherzoglich badischen Regierung abzuschließenden Verträge vor.“ In Vollziehung dieser Schlußnahme ersuchte der h. Regierungsrath von Thurgau den h. Bundesrath um Veranstaltung einer weiteren Konferenz zum Zwecke der Erzielung einer Verständigung zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahngesellschaft hinsichtlich der Aufhebung des der letztern zustehenden Ausschlußrechtes. Der h. Bundesrath lehnte aber dieses Ansuchen ab, indem er seine Mitwirkung „bei der waltenden Sachlage nicht für angemessen erachtete“. In Folge dessen berief der h. Regierungsrath von Thurgau die fragliche Konferenz, zu welcher auch das Seethalkomite beigezogen wurde, selbst ein. Nach längern Verhandlungen, welche einen mehrmaligen Zusammentritt der Konferenz nothwendig machten, wurde am 22. November zwischen dem h. Regierungsrathe des Kantons Thurgau unter Beiziehung des Seethalkomite's einerseits und der Direktion der Nordostbahn anderseits unter allseitigem Vorbehalte höherer Ratifikation der nachfolgende Vertrag abgeschlossen: „Art. 1. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet auf das ihr gemäß § 3 Absatz 1 der Konzession des Kantons Thurgau für eine Eisenbahn von Islikon über Frauenfeld nach Romanshorn vom 8. Dezember 1852 zustehende Recht des Ausschlusses einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz auf thurgauischem Gebiete. Art. 2. Für diese Verzichtleistung ist der Nordostbahngesellschaft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der Bahnlinie Romanshorn-Thurgauergrenze (Konstanz) eine Entschädigung von Frkn. 150,000 zu entrichten. Die Hälfte dieser Summe hat der thurgauische Fiskus, die andere Hälfte das Seethalkomite, beziehungsweise die Eisenbahnunternehmung Romanshorn = Konstanz

„ zu bezahlen. Für diese zweite Hälfte leistet der Fiskus des Kantons Thurgau der Nordostbahngesellschaft „ Gewähr. Art. 3. Wenn die Nordostbahngesellschaft von dem ihr konzessionsgemäß zustehenden Prioritäts- „ rechte für die auf thurgauischem Gebiete befindliche Strecke der Eisenbahn Romanshorn=Konstanz Gebrauch „ machen, oder wenn diese Linie innert der Zeit, für welche das Ausschlußrecht bedungen wurde, überhaupt „ nicht gebaut würde, so hat die nach Art. 2 dieses Vertrages stipulirte Entschädigung nicht zu erfolgen.“ — Den öffentlichen Blättern war zu entnehmen, daß der h. Große Rath von Thurgau unter dem 11. Februar abhin diesem Vertrage vom 22. November vorigen Jahres „ die Genehmigung erteilt hat, in der Meinung, „ daß die definitive Verbindlichkeit desselben für den Kanton Thurgau durch einen befriedigenden Erfolg der vom „ Bundesrath mit der großherzoglich badischen Regierung einzuleitenden Unterhandlungen über den Anschluß der „ Eisenbahn Romanshorn=Konstanz bedingt sei, und daß daher jener Vertrag erst in Kraft trete, nachdem der zwischen „ der Eidgenossenschaft und Baden abzuschließende Staatsvertrag die Bundesgenehmigung erlangt haben werde.“

Mit dem eidgenössischen Postdepartement haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher einerseits von der Nordostbahn die Verpflichtung übernommen wurde, zum Zwecke der Herstellung einer Influxion je des letzten am Abend in Romanshorn eintreffenden und des ersten am Morgen daselbst abgehenden Bahnzuges auf den Nachtzug der bayerischen Südbahn, während des ganzen Jahres eine Nachtfahrt von Romanshorn nach Lindau und eine Frühfahrt von Lindau nach Romanshorn auszuführen, und andererseits die Postverwaltung die Verbindlichkeit eingegangen hat, an die sehr erheblichen Kosten dieser, vornehmlich im Interesse des Postverkehrs liegenden, Dampfbootfahrten einen mäßigen Jahresbeitrag zu bezahlen. Diese Uebereinkunft ist am 15. Mai v. J. in Kraft getreten.

Zur Durchführung der im eidgenössischen Telegraphenwesen auf den Anfang dieses Jahres in's Werk gesetzten Reformen war auch eine Abänderung der Vereinbarungen nothwendig, welche zwischen den Bahnverwaltungen und der eidgenössischen Telegraphen-Verwaltung mit Bezug auf die Benützung der Bahntelegraphen für Privatdepeschen bestanden hatten. In Folge dessen ist zwischen dem eidgenössischen Postdepartement einerseits und den sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen andererseits ein, am 1. Januar l. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden, welcher die dießfälligen Beziehungen in umfassendster Weise regelt. Nach dem Inhalte dieses Vertrages sind nunmehr die Bahntelegraphen für den öffentlichen Dienst weit mehr zugänglich gemacht, als es vordem der Fall war, ohne daß jedoch dabei eine der Kautelen preisgegeben worden wäre, die vom Standpunkt der Obforgen für die Sicherheit des Bahnbetriebes aus als nothwendig oder zweckmäßig erachtet werden müssen. Die Bahnverwaltungen erhalten nach dem neuen Vertrage für eine durch den Telegraphen beförderte Depesche nur noch eine Entschädigung von 25 Cts., während sie bisher den doppelten Betrag bezogen hatten. Diese Reduktion ist indessen nur die natürliche Folge der stattgehabten allgemeinen Herabsetzung des Telegraphen-Tarifs.

Bekanntlich hatte der h. Bundesrath das im Jahre 1865 erlassene Spezial-Reglement über die Benützung der Eisenbahnen zu Militärtransporten in Folge der von Seiten der schweizerischen Bahnverwaltungen dagegen erhobenen Reklamationen einer Revision unterworfen, hinwieder aber die Inkraftsetzung

des abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eidgenössischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz- oder Handelspulsvers stattfinden, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie=Verpflichtungen auf Schwierigkeiten gestoßen war. Diese Garantiefrage wurde seither im Sinne der Anschauungen der Bahnverwaltungen erledigt, in Folge wessen das oben erwähnte Spezial=Reglement vom h. Bundesrathe unter'm 20. Mai abhin in Kraft gesetzt ward.

Das verfloßene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosigkeit charakterisirte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Wirklichkeit des Gotthardbahn=Projectes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfniß einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ist einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montcenis=Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Personen= und Waaren=Transits von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Folge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Markte in Zukunft unter viel ungünstigern Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Fall war. Nur vermittelt einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenverbindung kann unser Land hoffen, im Verkehre mit Italien diejenige Stellung zu behaupten, auf die es vermöge seiner geographischen Lage ein natürliches Anrecht hat. Die gegenwärtige Situation enthält daher gewiß für Alle, welche in irgend einer Weise zur Wahrnehmung der schweizerischen Verkehrs=Interessen berufen sind, die dringendste Aufforderung, mit Aufbietung aller Kräfte die baldige Realisirung des Gotthardbahn=Projectes herbeizuführen. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstützung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichtsjahres hinsichtlich der Einführung der Romanshorn=Norschacher Bahn in den Bahnhof Norschach, in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutzung desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Richtung aufzustellenden Bedingungen eingehende Verhandlungen gepflogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gelangt, demselben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene Uebereinkunft mit der schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen der Personenzüge zwischen Zürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ist im Berichtsjahre dahin modificirt worden, daß die Personenzüge nunmehr zwischen Romanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlaufen und daß aus den Schnellzügen zwischen Zürich und Basel je mindestens ein achträdriger Personenwagen I. und II. Klasse in die Schnellzüge von Olten nach Bern und vice versa übergehen soll.

Von den in Verbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tarifwesen getroffenen Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: I. Personenverkehr:

a) die Einführung von sogenannten Rundfahrtsbillets im Verkehr mit der großherzoglich badischen Bahn, b) die Einführung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen einzelnen deutschen und italienischen Hauptstationen via Gotthard und Splügen; II. Güterverkehr: a) die Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen Leipzig und Dresden einer- und den Hauptstationen der Ostschweiz anderseits via Heidelberg-Waldshut, b) die Einrichtung eines direkten Kohlenverkehrs aus den Saargruben nach der Ostschweiz via Maxau-Waldshut, c) die Revision des Tarifes für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen einer- und Schaffhausen und den Bodenseestationen sowie den schweizerischen Transitstationen für das Vorarlberg anderseits, d) die Revision des Tarifes für den Verkehr der Station Basel und Schaffhausen mit den Hauptstationen der königlich bayerischen Staatsbahnen anderseits, und endlich e) die Aufstellung eines neuen Tarifes mit sehr ermäßigten Taxen für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen im direkten Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit den bei den verschiedenen von Holland nach der Schweiz führenden Linien interessirten Bahnverwaltungen, betreffend die Regulirung des holländisch-schweizerischen Güterverkehrs, sind endlich im Berichtsjahre zum Abschlusse gelangt. In Folge dessen sind direkte Gütertarife zwischen Amsterdam und Rotterdam einer- und den Hauptstationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits in Kraft getreten: am 15. Januar l. J. via Deutz-Gießen-Heidelberg, am 20. gl. M. via Rheinroute und am 25. Februar l. J. via Luxemburg — die beiden erstern neu, der letztere an der Stelle der aufgehobenen bezüglichen Tarife vom 5. Dezember 1863.

An die in unserm vorjährigen Geschäftsberichte, bezüglich der Errichtung einer sog. Trajektanstalt auf dem Bodensee zum Transport geladener Eisenbahn-Güter- und Viehwagen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, gemachten Mittheilungen anschließend, sind wir im Falle berichten zu können, daß wir im Einverständniß mit der königlich württembergischen Eisenbahn-Direktion die Prüfung dieser Frage vom technischen Standpunkte aus dem berühmten englischen Schiff-Ingenieur Hrn. J. Scott-Russell übertragen und von demselben, nachdem aus dessen Gutachten über die Zweckmäßigkeit und Sicherheit einer solchen Trajekteinrichtung auf dem Bodensee die vollste Beruhigung geschöpft werden konnte, die detaillirten Pläne nebst Baubeschreibung und Kostenvoranschlag haben anfertigen lassen. Nach sorgfältiger Prüfung dieser Vorlagen Seitens der beiden Eisenbahnverwaltungen wurde sodann die Anschaffung eines Trajektschiffes auf gemeinschaftliche Rechnung beider Verwaltungen und zwar zu gleichen Theilen beschlossen, dem von Hrn. Scott-Russell vorgelegten Konstruktionspläne die Genehmigung erteilt und gleichzeitig das Pflichtenheft, die nähern Bedingungen der Lieferung enthaltend, behufs Konkurrenzeröffnung festgestellt. Aus einer größern Zahl von Lieferungsanofferten, welche von verschiedenen im Schiffsbau wohl erfahrenen Etablissemten in Folge der Konkurrenzausschreibung an uns gelangten, fiel die Wahl auf diejenige der H. H. Escher, Wyß & Cie. in Zürich, mit welcher sodann unterm 29. November ein Lieferungsvertrag abgeschlossen wurde, gemäß welchem dieses Etablissement sich verpflichtete, das Trajektschiff zum Preise von Fr. 540,000 längstens bis 1. November 1868, wenn möglich aber noch früher, fahrbar und vollständig betriebsfähig auf den Bodensee zu liefern. Dieses Schiff erhält in seiner ganzen Länge von 230 Fuß auf dem Verdeck zwei Bahngleise zur Aufnahme von 14—16 vierrädrigen geladenen Güterwagen. Der Schiffskörper, in einer Breite von 40 Fuß zwischen den Radkästen, wird nebst dem Verdeck vollständig aus Eisen und letzteres in einer solchen Stärke konstruirt, daß auch Lokomotiven nebst Tender im Gewichte von 600—800 Zentnern auf demselben befördert werden können. Der Tiefgang des Schiffes darf 6 Fuß nicht übersteigen. Dasselbe erhält zwei Schaufelräder

von 24 Fuß Durchmesser. Die Maschinen des Schiffes erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferden in der Weise, daß jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekraften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hilfsmaschine von 6 Pferdekraften soll dazu dienen, die Pumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schiffskörpers sowie die Anker und Schiffswinden zu treiben. Die beiden Radkästen in einer Breite von je 10 Fuß reichen in ihren obersten Theilen bis 17 $\frac{1}{2}$ Fuß über das Verdeck und sind mit einem Oberverdeck, ebenfalls aus Eisen konstruirt, mit einander verbunden. In der Mitte auf dem Oberverdeck ist die Steuerung angebracht und so eingerichtet, daß das Schiff — an beiden Enden mit je einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schiffes bei einem Tiefgang von 6 Fuß ist auf 4000 Zentner berechnet. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurückgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhofseise auf das Schiff und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhofes wird in den beiden Häfen eine schiefe Ebene erstellt, welche mit ihrem äußersten Punkte auf das Schiff aufliegt und so die Schienen des Schiffes mit denjenigen des Bahnhofes verbindet.

Der mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion in Betreff des Betriebes des Trajektschiffes abgeschlossenen Uebereinkunft gemäß tragen die beiden Bahnunternehmungen die Kosten des Betriebes des Schiffes ebenfalls gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen; die Leitung des Betriebes wird der königlich württembergischen Dampfschiffahrtsverwaltung in Friedrichshafen übertragen. Jenes Theilungsverhältniß entspricht dem Theilungs-Prinzip, welches dem im Jahr 1866 mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion bezüglich des Schiffahrtsbetriebes auf der Route Romanshorn = Friedrichshafen abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrage zu Grunde liegt.

Bei diesem Anlasse glauben wir noch die Hoffnung aussprechen zu können, daß in Betreff der Erstellung einer Trajekt-Einrichtung auch zwischen Romanshorn und Lindau in nicht ferner Zeit eine Verständigung mit der General-Direktion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten zu Stande kommen werde.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres obwalteten, benutzt, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren die Nordostbahngesellschaft zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amriswil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des 3 % Anleihe unsrer Gesellschaft, welches bekanntlich seit einiger Zeit in ratenweiser Rückzahlung begriffen ist, bedarf. Es geschah dies dadurch, daß wir am 22. Juli ein 4 $\frac{1}{2}$ procentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 1. Oktober 1875 an nach vorhergegangener halbjährlicher Auffkündigung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann, bis zum 1. Oktober 1879 aber in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, zum Kurse von 96 zu öffentlicher Unterzeichnung auflegten. Schon in der Mittagstunde des 22. Juli erreichten die an verschiedenen Orten der Schweiz erfolgten Anmeldungen auf das Anleihen die Summe von Fr. 7,662,500, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschehenen Zeichnungen vorgenommen werden mußte.

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.	Juni	"	14.	Oktober	"	an Sonn- und Festtagen.	—	2	—	—	—	2	190
		1.	Juni	"	14.	Oktober	"	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 Abonnementstage 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 überdies 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 Mietzinsen ist, namentlich in Folge Erhöhung der Mietzins 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 überdies 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
Hin- 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. dgl. 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.	Zentner.		Zentner.		116,113.	76		126,729.	14	
III. Viehtransport.	Stück.		Stück.							
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						
IV. Equipagentransport	Stück.		Stück.		4,284.	24		4,256.	68	
V. Gütertransport.	Zentner.		Zentner.							
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
Nußholz	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 Reservecord 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 erzielen 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 Zugspersonals 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 Pußmaterial 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 zweischstge, 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 überdieß 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 beschloffen, 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 A	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug.
„ „ B	7,479,747	19.04	7,982,772	20.83
„ „ C	10,736,419	20.84	11,186,021	19.32
„ „ E	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	12,389. 54	13,109. 75
	„ Lokomotivkilometer	„	2. 38	2. 27
	„ Wagenachsenkilometer.	„	— 08.75	— 08.37
Centralverwaltung	„ Bahnkilometer	„	435. 20	465. 33
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	„ „	„	2,997. 90	2,696. 07
Expeditionsdienst	„ „	„	3,232. 80	3,846. 92
Transportdienst:				
Im Ganzen	„ „	„	5,507. 32	5,837. 77
	„ Lokomotivkilometer	„	1. 06	1. 01
	„ Wagenachsenkilometer.	„	— 03.89	— 03.73
Allgemeine Kosten	„ Lokomotivkilometer	„	— 04.34	— 04.48
	„ Wagenachsenkilometer.	„	— 00.16	— 00.16
Fahrdienst	„ Lokomotivkilometer	„	— 42.92	— 38.49
	„ Wagenachsenkilometer.	„	— 01.57	— 01.42
Zugkraft	„ Lokomotivkilometer	„	— 58.69	— 58.13
	„ Wagenachsenkilometer.	„	— 02.15	— 02.14
	„ Bahnkilometer	„	3,050. 74	3,356. 41
Bahntelegraphie	„ „	„	63. 11	68. 50
Verschiedenes	„ „	„	153. 19	195. 16
II. Fahr-Material.				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer		5.39	4.80
„ „ „ „	Personenwagenachsen		11.02	9.85
„ „ „ „	Güterwagenachsen		34	31.16
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen		45.02	41.01
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven		0.18	0.20
„ „ „ „	Personenwagenachsen		2.05	2.05
„ „ „ „	Güterwagenachsen		6.31	6.49
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen		8.36	8.54
„ „ „ „	Sitzplätze		33.31	33.42
„ „ „ „	Zentner Tragkraft		566.82	600.45
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze		16.296	16.28
„ „ Güterwagenachse „	Zentner Tragkraft		89.82	92.48

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. — = 7½ % 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. Gepäcitransport											
		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 Verschleppen

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.		A. Bahnbetrieb.	
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-Inspectors 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
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. ziehen sich davon ab mit	„ 15,931. 77
	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 Benützung des Provisoriums durch das Publikum mit 1. Juli v. J. beginnen zu lassen.

Der Abbruch des alten Aufnahmsgebäudes sowie die Beseitigung der alten Einsteighalle wurden in kürzester Zeit bewerkstelligt, und sodann der dort noch im Rückstande gebliebene, zirka 300 Fuß lange Theil der südlichen Umfassungsmauer der neuen Einsteighalle sowie die umfangreichen Grab- und Maurerarbeiten des die Wartsäle, die Restaurationen, den Gepäcksaal, die Vorhalle u. d. m. enthaltenden Hauptbaues in Angriff genommen. Für den eben erwähnten noch unausgeführt gebliebenen Rest der südlichen Längsmauer der Einsteighalle, von dessen beförderlicher Herstellung der ununterbrochene Fortgang der Aufstellung des eisernen Daches der Einsteighalle abhing, war das Hauptsteinmaterial schon zum Voraus bearbeitet worden und in Folge der raschen und energischen Anhandnahme dieses rückständigen Theiles gelang es gerade noch, denselben bis auf die Höhe der Auflager für die eiserne Dachkonstruktion (62 1/2 Fuß über dem Trottoir) aufzubauen, als auch unter den bei der Bahnhofsbauarbeiten beschäftigten Arbeitern die Choleraepidemie, durch welche Zürich im verfloffenen Sommer und Herbst so schwer heimgesucht wurde, in höchst bedenklicher Weise ausbrach. Die Werkstätten, in welchen viele dieser Arbeiter ihre gemeinsamen Koch- und Schlafstellen hatten, mußten aus sanitarischen Gründen geschlossen werden, nachdem übrigens schon vorher bei der nach und nach unter dem Arbeitspersonal eingetretenen allgemeinen Entmuthigung ein großer Theil desselben, meistens aus Fremden bestehend, es vorgezogen hatte, andere von Zürich entferntere Arbeitsplätze aufzusuchen, oder Angesichts des anrückenden Spätjahrs in die Heimat zurückzukehren. Nach dem Zurücktreten der Cholera, unmittelbar vor Eintritt des Winters, schien es mit Rücksicht auf die nachtheiligen Einflüsse des Frostes nicht mehr räthlich, größere Mauertheile aufzuführen. Gleichwohl wurden diejenigen Maurer- und Steinhauerarbeiten, auf welche die Kälte nicht nachtheilig einwirken kann, nach Thunlichkeit fortgesetzt. Die Umfassungsmauern der Einsteighalle, dieses wesentlichsten Theiles der Bauanlage, sind denn auch mit Einschluß der Stirnfacade gegen die Limmat im Rohbaue nahezu vollendet und bis Anfang des künftigen Monats Mai werden die zur Zeit noch fehlenden Giebelaufläge auf den beiden Längsmauern, deren Ausführung erst nach geschehener Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion möglich war, ebenfalls zur Ausführung gebracht sein.

Die Dachkonstruktion der Einsteighalle ist schon seit einiger Zeit vollständig aufgerichtet. Die Eindeckungsarbeiten an derselben mußten jedoch aus Gründen der Solidität und mit Rücksicht auf die Unmöglichkeit der Aufbringung eines dauerhaften Anstrichs während der kältern Jahreszeit, sowie dann auch, weil die Eindeckung an die noch nicht durchweg hergestellten Giebelaufläge angeschlossen werden muß, während des Winters ausgesetzt werden. Sobald die Witterung es erlaubt hat, ist mit diesen Eindeckungsarbeiten wieder begonnen worden und in wenigen Wochen werden sie vollendet sein. Wenn es nicht möglich war, die gänzliche Eindeckung der Einsteighalle noch vor Eintritt des Winters zum Abschlusse zu bringen, wie wir bei Abfassung unsers letzten Geschäftsberichts gehofft hatten, so hängt die eingetretene Verzögerung theils mit dem Ausbruche der Cholera in Zürich, theils aber auch mit Abänderungen in der anfänglich beabsichtigten Anordnung der beweglichen Gerüste zusammen, welche nothwendig wurden, um zwei Bahngleise in der Einsteighalle, welche für die Gerüste in Anspruch genommen worden wären, für die Zwecke des Betriebs verfügbar zu halten. — In dem mit der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett und Comp., über die Erstellung der Dachkonstruktion abgeschlossenen Vertrage ist die Bedingung enthalten, daß die Unternehmungsgesellschaft eines der neun Dachfelder der Eisenkonstruktion, deren jedes zirka 9000 □' Grundfläche hat, in fertig zusammengesetztem Zustande einer Probelastung durch Aufbringung eines gleichmäßig auf der Oberfläche vertheilten, einer bestimmten Schneelast entsprechenden Gewichtes zu unterwerfen habe. Bei Vornahme dieses wichtigen Aktes glaubten wir noch einen unbetheiligten Experten in der Person des Herrn Professor Dr. G. Zeuner in Zürich zuziehen zu sollen. Nach

dem Befunde dieses zutrauenswürdigen Fachmannes entspricht die Dachkonstruktion den hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit aufgestellten Vertragsbestimmungen.

Die Erstellung der Heizungsanlagen, welche auf einer Combination von Dampf- und Wasserheizung beruhen, ist den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur übertragen worden. Soweit sich aus dem bis jetzt ausgeführten, während des letzten Winters bereits im Gebrauche gewesenen Theile dieser Heizungsanlage ein Schluß auf die Zweckmäßigkeit des angewandten Heizungssystems ziehen läßt, glauben wir dasselbe für die vorliegende Baute als durchaus vortheilhaft bezeichnen zu können.

Die Ausführung der verschiedenen Kanal- und Dohlenbauten ist im Laufe des verfloffenen Winters unter Benützung des niedrigen Wasserstandes zum Abschlusse gelangt.

Der auf der südwestlichen Seite der Einsteighalle gegen die Sihl hin gelegene zirka 200 Fuß lange Gebäudetheil, welcher die Büreaux und die Wohnung des Bahnhof=Inspektors, sowie die Lokale für das Betriebspersonal enthält, ist so viel als vollendet und zum Theil schon seit längerer Zeit bezogen.

Die gänzliche Vollendung der Einsteighalle, mit Inbegriff der Einsetzung und Verglasung der 20 Stück 36 Fuß weiten Halbkreisfenster sowie der Erstellung der großen an die Dachkonstruktion aufzuhängenden Glaswand über der westlichen Einfahrt in die Halle, wird im Laufe dieses Jahres bewerkstelligt werden. Die 200 Fuß lange Ausgangshalle gegen die Limmat wird innerhalb des gleichen Zeitraumes zu vollständigem Ausbaue gelangen. Im Laufe dieses Sommers werden auch alle noch rückständigen Gebäudetheile unter Dach gebracht werden. Die gesammte Bahnhofbaute aber hoffen wir mit Zuversicht, ungeachtet der im Berichtsjahre eingetretenen unvorhergesehenen Umstände, bis zu dem von Anfang an in Aussicht genommenen Termine, nämlich bis gegen Ende des nächsten Jahres, zu gänzlicher Vollendung bringen zu können.

Die Geleiseanlagen sind in dem Personen- und Güterbahnhofe nunmehr vollständig hergestellt. In der neuen Einsteighalle des Personenbahnhofes waren 6 Geleise von je 580 Fuß Länge und unmittelbar vor der Halle ein Schiebbühnengeleise, das die Hallengeleise rechtwinklig kreuzt, zu legen. Sofort nach dem Abbruche der alten Einsteighallen wurde mit der Erstellung dieser Geleise begonnen. Sie bestehen aus Krupp'schen Gußstahlschienen, welche auf Langschwellen aus Zores-Eisen liegen, die wieder unter sich durch Querschwellen von Zores-Eisen verbunden sind. Für die Laufkränze der Räder sind an der inneren Seite der Gußstahlschienen T-Eisen angeschraubt welche die Spurrinnen der Räder bilden und an der äußern Seite der Schienen sind Winkelleisen angebracht, welche einen senkrechten Abschluß der Länge der Schienen nach ermöglichen. Dadurch wird das später zu asphaltirende Planum zwischen den Schienen gegen allfällige Erschütterungen beim Befahren der Geleise thunlichst geschützt. Ungeachtet die sämmtlichen Geleise in der Halle um zirka 10 Zoll gehoben und der größte Theil derselben fortwährend dem Verkehre geöffnet bleiben mußte, gelang es doch, den Oberbau in der Einsteighalle sammt dem Quergeleise vor derselben in successiver Weise, ohne den Bahnbetrieb irgendwie merklich zu stören, im Laufe von zirka 3 Wochen zu legen. — Um Reservewagen aufstellen und mit den Bahngeleisen in direkte Verbindung bringen zu können, wurden außerhalb des Güterbahnhofes von der Langsurrenstraße abwärts in der Richtung gegen Baden auf der rechten Seite der Bahn zwei Geleise, das erste in der Länge von 1,800 Fuß und das zweite in einer Ausdehnung von 600 Fuß, erstellt und 3 Paar Weichen zur Verbindung dieser Geleise mit dem Einfahrtsgleise der Westlinie angebracht. Zu dieser Geleiseanlage wurden durchgehends Ausschußschienen und Ausschußschwellen verwendet, die nicht mehr auf offener Linie belassen werden durften.

Hinsichtlich der Vollendung des Bahnhofes Schaffhausen, dessen Kosten, wie Ihnen bekannt ist, von der großh. badischen und unserer Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich getragen werden, haben wir Ihnen bereits in unserm letzten Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir die Pläne für den definitiven Oberbau, sowie für die definitiven Hochbauten, nachdem wir sie mit der badischen Verwaltung vereinbart, der h. Regierung von Schaffhausen mit dem Ansuchen vorgelegt haben, die Pläne ihrerseits genehmigen und sodann auch dem h. Bundesrathe zur Auswirkung seiner Guttheilung, soweit es nach Mitgabe der bestehenden Verträge einer solchen bedurfte, unterbreiten zu wollen. War eine Einigung mit dem h. Bundesrathe über unsere Vorlagen ohne Schwierigkeit erzielt worden, so glaubte dagegen die h. Regierung von Schaffhausen an ihre Genehmigung eine Reihe von Bedingungen knüpfen zu sollen, die dann, gestützt auf einen seiner Zeit abgeschlossenen Vertrag, auch von dem Lit. Stadtrathe von Schaffhausen uns gegenüber geltend gemacht und noch durch einige weitere Forderungen vermehrt wurden. Erst in der letzten Zeit ist es möglich geworden, diese Anstände durch den Abschluß eines Vertrages, in welchem die Stadt Schaffhausen auch auf die Fortführung des gegen die badische und unsere Bahnverwaltung wegen der Verzögerung des Ausbaues des Bahnhofes angehobenen Prozesses verzichtet, zum Austrage zu bringen. Es ist übrigens noch die Zustimmung Baden's zu diesem Vertrage einzuholen.

Ungeachtet der Schwierigkeiten, auf welche die abschließliche Genehmigung der Pläne für den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen gestoßen war, wurden gleichwohl die für den Güterverkehr bestimmten Hochbauten bereits im Mai des Berichtsjahres in Angriff genommen und dermaßen gefördert, daß sie schon am 1. Oktober dem Betriebe übergeben werden konnten. Diese Hochbauten bestehen aus einem Güterexpeditionsgebäude, zwei Güterhallen und zwei Laderampen. Das Güterexpeditionsgebäude befindet sich auf der Nordseite des Bahnhofes an der hintern Bahnhofstraße. An dasselbe schließt sich östlich die badische Güterhalle sammt Laderampe und westlich die Güterhalle und Laderampe der Nordostbahn an. Das Expeditionsgebäude und die beiden Güterhallen sind auf 10 bis 11 Fuß tiefen Pfeilern fundirt, die durch Grundbogen verbunden wurden, auf welchen sich ein Sockel von Kalksteinquadern befindet. Ueber diesem Sockel ist das Mittelgebäude in Holz und mit Backsteinriegelwerk, die Güterhallen dagegen ganz in Holz aufgebaut. Das Expeditionsgebäude hat eine Länge von 85' und eine Breite von 43'. Es enthält im Erdgeschoße die Büreaux für die Güterexpedition der Nordostbahn und der badischen Bahn, sowie für die schweizerische und die badische Zollverwaltung. Im ersten Stockwerke befinden sich zwei Beamtenwohnungen und im Keller sowie auf dem Dachboden die für die letztern weiter erforderlichen Räumlichkeiten. Die beiden Güterhallen haben eine Länge von je 133.5' und eine Breite von je 40'. An dieselben schließen sich die Laderampen mit einer Länge von je 96' und einer Breite von je 48.5' an. Nächst der Stirnseite dieser Rampen sind Abtritte für das Dienstpersonal angebracht.

Nachdem im Sommer des Berichtsjahres die Detailpläne und Voranschläge für das definitive Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Schaffhausen im Einvernehmen mit der badischen Eisenbahnverwaltung von uns ausgearbeitet worden waren, konnten die Grab- und Fundationsarbeiten für dieses Gebäude in der Mitte des Septembers begonnen werden. Das neue Verwaltungsgebäude kommt unmittelbar an die vordere Bahnhofstraße zu stehen. Die Gesamtlänge desselben beträgt 280' und die durchschnittliche Breite 45'. Es besteht aus einem längern Mittelbaue, an welchen sich zu beiden Seiten über den Mittelbau erhöhte Pavillons und an letztere wieder kleinere Stirnflügel anschließen. Im Mittelbaue befinden sich die Wartsäle und die Restauration. Die beiden Pavillons enthalten im Erdgeschoße Büreaux der beiden Bahnverwaltungen, im Entresol und im ersten Stockwerke Wohnungen. In den beiden Stirnflügeln sind zu ebener Erde weitere Büreaux der Bahnverwaltungen und in

den Entresols Wohnräume und Schlafzimmer für das Fahrdienstpersonal angebracht. Unter dem Verwaltungsgebäude in seiner ganzen Ausdehnung befinden sich die Keller für die Beamtenwohnungen und den Restaurateur, ferner die Küche und die Speisekammern für den Lehtern und endlich die Räumlichkeiten für die Zentralheizung. Es werden nämlich sämtliche Dienst- und Wohnräume mittelst einer Dampfheizung erwärmt werden.

Unmittelbar an das Verwaltungsgebäude schließt sich die Einsteighalle an. Es erhält dieselbe eine Länge von 375' und eine Breite von 55.8'. Sie überdeckt 2 Geleise und 2 Trottoirs und gewährt überdies noch die Möglichkeit, in die auf dem dritten Geleise stehenden Bahnzüge im Trockenen einzusteigen. Die eine Dachseite der Einsteighalle ruht theils auf vorspringenden Pfeilern des Verwaltungsgebäudes, theils auf gußeisernen Säulen, während die andere in ihrer ganzen Länge von gußeisernen Säulen getragen wird. Das Dach erhält eine leichte, schmiedeeiserne Konstruktion und wird theils mit Wellenblech, theils mit Glas eingedeckt.

Die zum Behufe des Ausbaues des Bahnhofes Schaffhausen erforderlichen Veränderungen und Ergänzungen der Geleiseanlagen sind bereits zur Ausführung gebracht, und ebenso ist im Laufe des Berichtsjahres die städtische Wasserleitung, welche, aus zwei gußeisernen Röhren bestehend, den Bahnhof in der Tiefe von 3 bis 8' in schiefer Richtung durchschnit und sich theilweise auf dem für das definitive Verwaltungsgebäude bestimmten Bauplatz befand, in eine schlupfbare Dohle von 3 $\frac{1}{2}$ ' Weite und 5' Höhe verlegt worden, welche sich rechtwinklig durch den Bahnhof hindurchzieht.

Wir schließen unsere Berichterstattung über den Ausbau des Bahnhofes Schaffhausen mit der Mittheilung, daß derselbe bis zum Schlusse des nächsten Jahres zu gänzlicher Vollendung gebracht werden soll.

Auf dem Bahnhofe Romanshorn wurden im Laufe des Berichtsjahres weitere Schuppen zum Zwecke der Lagerung und der Manipulation des Getreides erbaut. Die Grundfläche der zur Zeit in Romanshorn bestehenden definitiven und provisorischen Getreideschuppen beträgt 188,585 Quadratfuß.

Für den Landungsplatz des im Baue begriffenen Trajektschiffes im Hafen von Romanshorn und für die Geleiseverbindungen zwischen diesem Landungsplatze und den Bahnhofseisen, beziehungsweise den in den Bahnhof Romanshorn einmündenden Bahnen wurden im Laufe des Berichtsjahres Pläne und Voranschläge entworfen und sodann gegen den Schluß desselben auch die zur Inangriffnahme der Bauten für diesen Landungsplatz erforderlichen Vorbereitungen getroffen.

Nachdem im Frühjahr 1866 auf den Stationen Schlieren, Dietikon, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil mit dem Baue der definitiven Aufnahmgebäude begonnen und dieselben noch im nämlichen Jahre bis unter Dach gebracht worden waren, gelangten diese Gebäude in der Mitte des Berichtsjahres zu gänzlicher Vollendung, so daß sie dem Verkehre übergeben werden konnten. Auf den Stationen Schlieren und Dietikon wurden sodann noch Sodbrunnen erstellt und der Sodbrunnen im Bahnhofe Frauenfeld, dessen Wasser zu begründeten Klagen Veranlassung gab, durch einen laufenden Brunnen ersetzt. Ueber die sämtlichen an diesen Stationengebäuden ausgeführten Arbeiten wurde noch im Laufe des Berichtsjahres mit den betreffenden Unternehmern Schlußabrechnung gepflogen.

Zu den auf der Station Brugg zum Zwecke ihrer Erweiterung und ihres Ausbaues erforderlichen Arbeiten sind bereits im Jahre 1866 die nöthigen Einleitungen getroffen worden. Im Berichtsjahre wurden dann diese Arbeiten in Angriff genommen.

Da das zu erbauende definitive Aufnahmsgebäude zum Theile auf den bisher von dem Güterschuppen eingenommenen Platz zu stehen kommen sollte, so hatte der Inangriffnahme des Aufnahmsgebäudes die Verlegung des Güterschuppens auf die Südseite der Station voranzugehen. Da sich aber in dem letztern bis anhin auch die Wartlokale und die Büreaux für den Personenverkehr befunden hatten, so mußten vor dem gänzlichen Abbruche desselben neue derartige Lokale in einem zu diesem Ende hin zu erbauenden provisorischen Aufnahmsgebäude gewonnen werden. Es wurde nun mit dem Abbruche und der Wiederaufstellung der für den Güterverkehr bestimmten Abtheilung des Güterschuppens begonnen, sodann, bevor der die Wartsäle und die Büreaux für den Personenverkehr enthaltende Theil des Güterschuppens beseitigt wurde, ein provisorisches Aufnahmsgebäude, zu welchem die inzwischen entbehrlich gewordenen alten Stationshäuser von Schlieren und Dietikon verwendet werden konnten, erstellt, hierauf der noch übrig gebliebene Theil des Güterschuppens abgebrochen und verlegt und erst zum Schlusse der Bau des definitiven Aufnahmsgebäudes begonnen und dann noch der Art gefördert, daß die Sockel bereits vor Eintritt des Frostes verlegt waren.

Da die Fundamente des Güterschuppens, welcher an die Südseite der Bahn zu translociren war, größtentheils in eine ausgebeutete Materialgrube etwa 20' tief unter Schwellenhöhe zu stehen kamen, so konnte ohne erhebliche Kostenvermehrung unter diesem Schuppen in seiner ganzen Ausdehnung ein Kellerraum von 133' Länge und 29' Breite hergestellt werden.

Das definitive Aufnahmsgebäude erhält eine Länge von 97.6' und eine durchschnittliche Breite von 40'. Es besteht aus einem erhöhten Mittelbaue, an den sich zwei niederere Seitenflügel anschließen. Der Mittelbau enthält im Erdgeschoße die Büreaux und im ersten Stockwerke die Wohnung für den Stationsvorstand. In den Seitenflügeln werden die Wartsäle der verschiedenen Klassen angebracht. Das Gebäude wird in Stein mit Quaderverkleidung ausgeführt. Bei dem Baue wird ein bedeutender Theil des Stein- und Holzmaterials, welches bei dem Abbruche der alten Einsteighallen und des frühern Aufnahmsgebäudes im Bahnhofe in Zürich gewonnen wurde, Verwendung finden. Wesentlich auch, um dies in nutzbringender Weise bewerkstelligen zu können, hielten wir es für angezeigt, das neue Stationsgebäude in Regie ausführen zu lassen.

Die Geleiseanlagen auf der Station Brugg, die aus drei durchgehenden Geleisen bestanden hatten, wurden, um einem immer dringender zu Tage getretenen Bedürfnisse des Betriebes zu genügen, auf fünf durchgehende Geleise vermehrt. Sollte sich im Verfolge die Anlage noch eines sechsten Geleises als nothwendig herausstellen, so ist die Möglichkeit hiezu vorhanden.

In dem Berichtsjahre wurden die Telegraphendrähte der eidgenössischen und der Nordostbahn-Verwaltung, welche offen an den Seitenmauern des Wipkingertunnels aufgehängt waren, um den dadurch bedingten fortwährenden Störungen der Leitung ein Ziel zu setzen, in bleiumhüllte Guttaperchataue eingeschlossen und so verwahrt in Rinnen gelegt, welche in die Seitenmauern des Tunnels eingehauen und mit einem angemessenen Verschlusse versehen sind. Im Fernern wurden zur Sicherung des Bahnbetriebes bei den Einfahrten in den Bahnhof Lurgi und in den Bahnhof Romanshorn, sowie bei der Einmündung der Westlinie in den Bahnhof Zürich die mechanisch beweglichen Signalscheiben, deren Handhabung dem Bahnwärterpersonale überlassen werden mußte, durch elektrisch bewegliche, die von den betreffenden Bahnhof=Inspektoren bedient werden können, ersetzt.

Die Schiffe unserer Unternehmung schließlich noch anlangend, ist über das gegenwärtig auf Rechnung der württembergischen und unserer Verwaltung im Baue begriffene, zur Bedienung der Route Romanshorn=

Friedrichshafen bestimmte Trajektschiff bereits in der II. Abtheilung dieses Geschäftsberichtes das Erforderliche mitgetheilt worden. Die früher schon begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen“ wurde im Berichtsjahre gänzlich durchgeführt und sodann auch das Dampfboot „Bodan“ einem durchgreifenden Umbaue unterworfen. In Festhaltung des bisher in Anwendung gebrachten Verfahrens ist der Reservefond mit den daherigen Baukosten belastet worden.

VI. Gesellschaftsbehörden.

In dem Bestande der Gesellschaftsbehörden sind während des Berichtsjahres zwei Veränderungen eingetreten. In der ordentlichen Generalversammlung von 1867 ist an die Stelle des Hrn. Gustav Stockar von Schaffhausen, welcher seinen Austritt aus dem Verwaltungsrathe erklärt hatte, zu einem Mitgliede des letztern Herr J. C. Pfister-Spleiß von Schaffhausen gewählt worden und sodann haben wir die durch den Hinschied des Herrn Nationalrath Wäffler-Egli von Winterthur im Verwaltungsrathe eingetretene Lücke zu beklagen. Die bevorstehende ordentliche Generalversammlung wird die in Folge dieses Todesfalles erforderlich gewordene Ersatzwahl zu treffen haben.

Die Direktion behandelte in 160 Sitzungen 3,526 Geschäfte, der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 18 Geschäfte.

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1867 schließen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 20. April 1868.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1867;

II. Baurechnung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

vom Jahre 1867;

III. Bilanz auf 31. Dezember 1867

und

IV. Ausweis über den Reservekonto

auf 31. Dezember 1867.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	2,208,631	81				
II. Gepäcktransport	126,729	14				
III. Pferde- und Viehtransport	119,484	77				
IV. Transport von Equipagen u. außergewöhnlichen Gegenständen	4,256	68				
V. Gütertransport	3,740,607	93	6,199,710	33		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	89,163	05				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	27,435	28				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	57,902	57				
IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzerner Bahn	60,000	—				
V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensberger Bahn	—	—				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	86,474	66				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	150,744	30				
VIII. Nettoertrag der Kaufhausanstalt in Zürich	1,783	38				
IX. Verschiedenes	47,382	25	520,885	49		
					6,720,595	82
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1866					42,423	08
Summa der Einnahmen					6,763,018	90

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
A. Eisenbahnbetrieb.							
I. Centralverwaltung.							
1.	Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .	.	.	87,032	72		
2.	Reiseauslagen . . . . .	.	.	1,546	89		
3.	Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreau lokale . . . . .	.	.	5,994	—		
4.	Büreaubedürfnisse, Druck- und Infectionskosten . . . . .	.	.	26,214	66		
5.	Porti . . . . .	.	.	1,922	—		
6.	Unterhalt, Ergänzung und Affekuranz des Mobiliars . . . . .	.	.	137	30		
						122,847	57
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.							
1.	Befoldung des Bahn-Aufsichtspersonals (Bahningenieure, Bahnaufscher und Bahnwärter) . . . . .	.	.	427,414	50		
2.	Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	5,393	77		
3.	Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	17,643	62		
4.	Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	.	.	20,522	97		
5.	„ der Kunstbauten . . . . .	.	.	11,578	88		
6.	„ des Oberbaues	301,924	35				
Hievon ab:							
Für Erneuerung, aus dem Reservefonde bestritten,		218,858	93				
						83,065	42
7.	Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren zc. . . . .	.	.	11,146	21		
8.	„ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .	.	.	18,316	77		
9.	„ der Gebäude . . . . .	.	.	77,921	10		
10.	„ des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter zc. . . . .	.	.	19,567	65		
11.	Räumung von Schnee und Eis . . . . .	.	.	19,191	27		
						711,762	16
III. Expeditionsdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a)	Befoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhofs- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	186,747	29				
b)	Bekleidung derselben	4,945	13				
c)	Büreaukosten	13,262	76				
d)	Beleuchtung und Heizung der Büreaux	37,472	78				
e)	Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars	63,800	64				
						306,228	60
Uebertrag							
						306,228	60
						834,609	73

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Uebertrag .			306,228	60	834,609	73
2. Personen-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck- Expediten und Gepäckträger	84,472	37				
b) Bekleidung derselben	2,689	26				
c) Druckkosten	14,849	36				
d) Ersatzleistungen	452	75				
			102,463	74		
3. Güter-Dienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güter-Expediten, der Güterchaffner, der Güterarbeiter zc.	566,007	93				
b) Bekleidung derselben	3,327	83				
c) Druckkosten	19,150	97				
d) Ersatzleistungen	4,872	56				
e) Affekuranz der Güter	13,534	85				
			606,894	14	1,015,586	48
IV. Transport-Dienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	16,047	45				
b) Bürokosten, Heizung und Beleuchtung	6,518	47				
c) Affekuranz der Materialvorräthe	468	90				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	45,302	02				
			68,336	84		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	277,345	26				
b) Bekleidung derselben	16,828	25				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	261,551	71				
d) Del und Schmiere für die Wagen	4,520	90				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	9,696	37				
f) Affekuranz der Wagen	2,538	25				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	14,261	94				
			586,742	68		
Uebertrag .			655,079	52	1,850,196	21

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .				655,079	52	1,850,196	21
3. Zugkraftskosten.							
a)	Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien des Maschinenpersonals	271,682	79				
b)	Bekleidung desselben	2,533	61				
c)	Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	129	70				
d)	Brennmaterial	363,782	99				
e)	Schmiermaterial	27,863	17				
f)	Putzmaterial	7,952	12				
g)	Wasserpumpen, Holschneiden und Vorwärmen	12,673	72				
h)	Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reserverestücken	197,815	04				
i)	Assicuranz der Lokomotiven	1,659	75				
				886,092	89	1,541,172	41
V. Bahntelegraphie						18,083	94
VI. Verschiedenes						51,522	40
Summa .						3,460,974	96
* Sievon ab:							
Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg, betragend .						623,527	50
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .						2,837,447	46
B. Verzinsung der Anleihen						1,433,158	65
C. Einlage in den Reservefond (8 % des Reinertrages) .						314,045	70
D. Dividende für die Aktien						2,153,100	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1868 .						25,267	09
Total gleich der Einnahme .						6,763,018	90

II. Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo der Rechnung vom Jahre 1866 . . . . .	.	.	5,341,231	87
Resteinzahlung auf das 4½ % Anleihen von 3 Millionen Franken d. d. 26. September 1865 . . . . .	.	.	1,764,121	50
Einzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 28. Oktober 1867	4,822,400	—		
Hier von ab:				
Der zur Rückzahlung des 3 % Anleihe's erforderliche Betrag von	817,950	—	4,004,450	—
Summa			11,109,803	37

II. Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Uebertrag			65,744	86	314,131	33
Unterbau.						
Erdarbeiten	18,985	88				
Stützmauern	—	—				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	2,432	63				
Begbauten	1,279	68				
Uferbauten	773	15				
Bettung	16,141	50				
Verschiedenes	1	35				
			39,614	19		
Oberbau.						
Schwellen	49,656	29				
Schienen und deren Befestigungsmittel	57,794	10				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	35,563	53				
Einfriedigungen, Parrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger zc.	2,216	03				
Verschiedenes	—	—				
			145,229	95		
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	1,064,083	51				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen zc.	31,874	52				
Wasser-Reservoirs, Vorwärnkessel, Wasserleitungen zc.	8,363	55				
Hebfrähen und Brückenwaagen	4,116	73				
Technische Einrichtungen der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes	—	—				
			1,108,438	31		
Betriebs-Inventar.					1,359,027	31
Lokomotiven und Tender			320,411	68		
Wagen			229,216	43		
Für die Bureau der Hauptverwaltung und Kontrolle			4,703	—		
" " Materialverwaltung			—	—		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen			—	—		
" " " Werkzeugmaschinen			791	32		
" " " Werkzeuge und Requisiten			2,295	89		
" " Bahnhofverwaltungen			10,804	62		
Geräthschaften für den Bahndienst			7,200	06		
Dampf- und Schleppboote			9,508	29		
					584,931	29
Verzinsung des im Baue neuer Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit					2,083	03
Total der Ausgaben					2,260,172	96

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1867.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rechnungs-Abschluss.				
Summa der Einnahmen . . . . .	.	.	11,109,803	37
Summa der Ausgaben	2,260,172	96		
Hiezu kommen:				
I. Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Zürich = Zug = Luzern	6,000,000	—		
II. Die für die Lit. Regierung des Kantons Zug geleistete Einzahlung an eben- dieselbe Unternehmung	800,000	—		
III. Die Einzahlungen der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach = Regensberg	757,333	82	9,817,506	78
Saldo auf neue Rechnung .	.	.	1,292,296	59

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn=

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Stammkapital der Nordostbahn.						
Nettobetrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung	55,520,956	63				
Nettobetrag der Bauausgaben im Jahre 1867 laut vorstehender Rechnung	2,260,172	96	57,780,769	59		
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg.						
1. Betrag der von der Nordostbahn bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	756,709	65				
2. Betrag der von der Nordostbahn im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	624	17	757,333	82	65,338,103	41
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa	571,829	61				
2. Portefeuille	2,615,538	30				
3. Werthpapiere	645,798	65				
4. Liegenschaften-Konto	386,930	70				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	744,766	09				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	249,356	79				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren	271,180	80	5,485,400	94		
b. Passiva.						
1. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn	Fr. 2,338,216.	33				
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 193,840.	16				
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg	" 45,164.	—	2,577,220	49		
2. Aktivaaldi von Spezialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn	Fr. 25,267.	09				
b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 13,479.	76				
c. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach-Regensberg	" —	—				
d. der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 800,824.	10	839,570	95		
3. Noch nicht zurückbezahlter Betrag des 3% Anleihe von Fr. 817,950						
	246,750	—				
4. Diverse Hauptbuch-Kreditoren						
	529,562	91	4,193,104	35		
					1,292,296	59
					66,630,400	—

IV. Ausweis über den Reserve-Konto der Schweizerischen Nordostbahn auf 31. Dezember 1867.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1866	2,283,549	61
Einnahme im Jahre 1867:		
8 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1867	314,045	70
Summa .	2,597,595	31
 Ausgaben.		
1. Erneuerung des Oberbaues	218,858	93
2. Gänzliche Durchführung der schon früher begonnenen Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen“	13,004	90
3. Umbau des Dampfbootes „Bodan“	27,515	15
Saldo auf neue Rechnung	2,338,216	33
Summa .	2,597,595	31

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Verkehrs und der Einnahmen“:

1. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.
2. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.
3. Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen.



2. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen.		Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahme.		Gegenüber 1866.		Rangordnung der Stationen nach	
	Anzahl.	Zentner.			Verfaundt.	Empfang.	Total.	Fr.	Gts.	Personen.	Güter.	Personen- zahl.	Güter- gewicht.
			Zentner.	Zentner.										Zentner.
Romanshorn	36,206	3,155	4,240	2,497,822	227,592	2,725,414	1,445,753	78	+ 3,951	+ 561,050	9	2	
Amrisweil	20,352	448	3,036	34,140	65,393	99,533	51,772	35	+ 1,988	- 32,982	18	10	
Erlen	10,773	196	1,158	16,472	22,702	39,174	22,417	57	+ 414	+ 768	30	26	
Sulgen	8,716	413	798	22,173	30,628	52,801	27,800	86	- 3,143	- 19,917	33	22	
Bürglen	10,812	115	613	31,236	49,650	80,886	29,268	26	+ 555	- 24,000	29	14	
Weinfelden	27,533	865	2,769	26,344	49,608	75,952	53,452	76	+ 1,058	- 4,122	14	15	
Märstetten	14,511	287	898	26,353	34,210	60,563	30,964	16	+ 44	- 15,930	23	20	
Müllheim	17,152	395	434	27,390	29,480	56,870	26,872	07	+ 676	- 4,416	21	21	
Felben	8,326	124	483	30,822	14,840	45,662	14,042	85	+ 65	+ 10,133	35	23	
Frauenfeld	66,120	2,589	1,273	96,029	191,109	287,138	142,786	82	+ 1,363	- 17,684	4	5	
Islikon	11,917	159	216	6,549	20,113	26,662	12,418	57	+ 144	- 1,200	26	31	
Wiesendangen	8,498	76	158	2,858	5,893	8,751	6,741	14	- 337	- 4,512	34	36	
Wintertthur	159,300	8,565	7,358	272,221	899,016	1,171,237	723,329	49	+ 2,804	+ 94,768	2	3	
Hettlingen	4,065	164	227	577	1,374	1,951	3,013	85	+ 1,062	- 665	39	39	
Henggart	5,836	166	193	1,884	2,325	4,209	5,634	89	+ 206	- 1,465	37	38	
Andelfingen	20,508	728	2,618	40,042	26,707	66,749	38,030	84	- 523	+ 10,941	17	17	
Marthalen	9,356	301	343	22,945	20,251	43,196	16,622	46	+ 75	- 2,153	32	24	
Dachsen	16,189	898	80	20,338	8,135	28,473	22,227	63	+ 2,825	+ 21,475	22	29	
Schaffhausen	54,976	5,183	7,440	346,539	267,352	613,891	325,148	55	+ 784	+ 51,292	7	4	
Kemptthal	11,456	357	194	17,634	57,436	75,070	11,166	25	+ 2,883	+ 13,231	27	16	
Effretikon	22,896	225	6,899	15,071	16,410	31,481	23,832	25	+ 17	+ 5,259	15	28	
Dietlikon	13,375	189	287	3,606	8,751	12,357	9,377	41	+ 946	- 2,750	25	35	
Wallisellen	19,343	411	621	7,973	13,012	20,985	24,541	76	- 1,638	- 15,368	19	33	
Derlikon	34,998	417	183	28,703	36,150	64,853	20,628	17	+ 1,352	- 61,509	10	19	
Zürich	574,201	43,868	6,662	968,123	2,877,644	3,845,767	2,176,400	79	- 48,611	- 614,568	1	1	
Alftetten	27,019	206	65	3,898	9,638	13,536	29,452	39	- 198	- 1,318	13	34	
Schlieren	21,522	455	179	10,991	16,702	27,693	13,172	36	- 721	- 1,694	16	30	
Dietlikon	32,066	1,155	541	32,753	59,390	92,143	40,191	70	- 3,719	- 27,248	12	13	
Killwangen	10,576	582	45	2,171	4,000	6,171	8,277	31	- 1,736	+ 72	31	37	
Baden	104,272	5,460	1,549	96,147	134,579	230,726	159,678	94	+ 6,720	+ 22,103	3	7	
Turgi	34,781	784	470	30,900	35,219	66,119	43,933	94	+ 3,620	- 71,492	11	18	
Siggenthal	11,292	425	61	74,690	21,784	96,474	23,008	76	+ 1,116	- 72,276	28	11	
Döttingen	13,388	337	423	12,545	12,667	25,212	16,125	18	+ 301	- 631	24	32	
Koblentz	5,575	366	339	67,779	28,588	96,367	34,276	67	- 621	- 19,643	38	12	
Brugg	57,690	2,125	3,024	80,609	173,762	254,371	87,196	85	+ 1,081	+ 28,255	6	6	
Schinznach	18,675	895	88	30,562	12,041	42,603	22,081	19	+ 1,295	+ 4,322	20	25	
Wildeggen	40,906	2,050	1,217	68,941	155,562	224,503	80,174	57	- 560	+ 1,593	8	9	
Rappersweil	7,200	81	84	12,108	26,342	38,450	11,703	32	+ 35	+ 1,272	36	27	
Narau	60,514	9,691	1,315	76,350	152,297	228,647	366,191	62	- 3,173	+ 17,562	5	8	
Fremde Bahnen	392,054	45,059	24,218	5,678,530	5,024,466	10,702,996	-	-	- 13,356	+ 175,429			
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	520,885	49				
Total	2,025,845	139,965	82,799	10,842,818	10,842,818	-	6,720,595	82					

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

	Von der Nordostbahn.		Nach der Nordostbahn.		Total.		Gegenüber 1866.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	75,060	374,573	70,364	245,463	145,424	620,036	— 1,686	— 62,300
Bülach-Regensberg	45,892	34,291	44,550	63,170	90,442	97,461	— 10,178	— 36,962
Vereinigte Schweizerbahnen	115,788	635,256	121,464	452,436	237,252	1,087,692	— 26,610	+ 6,445
Schweizer Centralbahn u. rückw. liegende Bahnen	71,552	1,841,787	73,806	2,025,045	145,358	3,866,832	— 11,199	+102,915
Gr. bad. Staatsbahn " " " "	38,650	150,212	40,711	792,154	79,361	942,366	+ 5,449	+ 85,492
K. württemberg. Staatsbahn	4,259	9,908	3,544	47,632	7,803	*57,540	— 751	— 10,805
K. bayer. " " " "	2,505	55,913	2,370	130,104	4,875	*186,017	+ 1,400	— 6,538
Total	353,706	3,101,940	356,809	3,756,004	710,515	6,857,944		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
	Von den Verein. Schweizerbahnen.		Nach den Verein. Schweizerbahnen.					
Zürich-Zug-Luzern	3,981	32,981	3,766	39,713	7,747	72,694	+ 3,571	— 4,658
Bülach-Regensberg	1,213	7,341	1,004	19,819	2,217	27,160	— 35	— 4,537
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	10,552	227,594	7,764	873,542	18,316	1,101,136	+ 2,707	—238,496
Vereinigte Schweizerbahnen	1,134	5,147	1,336	5,131	2,470	10,278	— 438	+ 1,085
Gr. bad. Staatsbahn u. rückw. liegende Bahnen	489	17,583	589	361,576	1,078	379,159	+ 184	+299,770
K. bayer. " " " "	—	3,553	—	4,909	—	8,462	—	+ 2,580
	Von der K. württ. Bahn.		Nach der K. württ. Bahn.					
Zürich-Zug-Luzern	44	—	176	—	220	—	+ 127	—
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	48	21,908	51	8,237	99	30,145	— 11	— 9,308
	Von der K. bayer. Bahn.		Nach der K. bayer. Bahn.					
Zürich-Zug-Luzern	100	20,169	613	7,199	713	27,368	+ 400	— 6,904
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	649	120,688	378	48,503	1,027	169,191	+ 526	— 9,128
	Von Zürich-Zug-Luzern.		Nach Zürich-Zug-Luzern.					
Bülach-Regensberg	100	1,186	123	724	223	1,910	— 41	— 154
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	101	2,593	64	4,825	165	7,418	— 41	+ 1,691
Gr. bad. Bahn und rückwärts liegende Bahnen	408	3,498	484	63,228	892	66,726	+ 382	+ 3,835
	Von Bülach-Regensberg.		Nach Bülach-Regensberg.					
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	65	2,985	13	4,587	78	7,572	+ 78	+ 951
Gr. bad. Bahn und rückwärts liegende Bahnen	—	287	—	13,020	—	13,307	—	+ 11,864
Total	18,884	467,513	16,361	1,455,013	35,245	1,922,526		
Gesammt-Total	372,590	3,569,453	373,170	5,211,017	745,760	8,780,470		

Beilage II.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

- 1) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.
- 2) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Personenwagen.
- 3) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

Bezeichnung der Lokomotiven.	Zahl der Lokomotiven.	Zahl der Anheizungen.	Zurückgelegte					
			mit Schnellzügen.	mit Personenzügen.	mit Güterzügen.	mit Materialtransport.	im Dorfpanndienst.	leer.
			Kilometer.					
Fahrdienst.								
A. Schnellzugs-Lokomotiven	10	2,116	114,885	261,763	—	3,906	—	2,730
B. Personenzugs-Lokomotiven	18	3,682	150,109	333,711	—	7,528	27,824	59,713
C. Güterzugs-Lokomotiven	19	3,457	—	—	493,756	5	—	1,123
D. Lokomotiven der Bülach-Regensberger-Bahn	3	730	—	67,092	—	—	—	39
Total 1867	50	9,985	264,994	662,566	493,756	11,439	27,824	63,605
Im Vorjahre (1866)	44	8,877	223,227	633,407	427,507	16,629	29,645	41,861
Rangirdienst.								
E. Lokomotiven für den Rangirdienst in Zürich	5	—	—	—	—	3,667	—	124,080
Im Vorjahre (1866)	5	—	—	—	—	—	—	130,898

b. Unterhaltungs-

Bezeichnung der Lokomotiven.	Brennmaterial.				Schmier- und Öl	
	Verbrauch.		Kosten.		Verbrauch.	
	im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.
	Pfund.	Pfund.	Franken.	Centimes.	Pfund.	Pfund.
Fahrdienst.						
A. Schnellzugs-Lokomotiven	4,838,210	12.6230	71,479.23	18.6492	12,617	0.0329
B. Personenzugs-Lokomotiven	8,463,450	14.6203	125,038.16	21.5998	20,017	0.0346
C. Güterzugs-Lokomotiven	9,535,470	19.2681	140,875.98	28.4665	18,967	0.0383
D. Lokom. der Bülach-Regensberger-Bahn	554,100	8.2540	8,185.22	12.1929	1,960	0.0292
Total 1867	23,391,230	15.3467	345,578.59	22.6790	53,561	0.0351
Im Vorjahre (1866)	20,659,840	15.0552	300,146.77	21.8722	45,356	0.0390
Rangirdienst.						
E. Lokomotiven f. d. Rangirdienst in Zürich	1,232,190	—	18,204.40	—	3,942	—
Im Vorjahre (1866)	1,201,980	—	17,462.45	—	3,289	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke			Anzahl der zurückgelegten Lok.-Kilometer.	Durchschnittliche Stärke der				Beförderte Wagenachtkilometer.
im täglichen Gesamtdurchschnitt. Kilometer.	Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive.			Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Züge der Mülach- Negensberger Linie.	
	Sommer- dienst.	Winter- dienst.						
1,050.1	188.7	166.8	383,284	14.00	23.75	—	—	7,982,772
1,586.0	235.0	221.5	578,885	15.10	20.80	—	—	11,186,021
1,355.8	178.0	146.1	494,884	—	—	43.45	—	21,502,779
183.9	96.3	89.3	67,131	—	—	—	9.59	643,808
4,175.8	191.5	161.8	1,524,184	—	27.11		—	41,315,380
3,759.7	196.0	175.0	1,372,276	—	27.21		10.33	37,343,418
350.0	—	—	—	—	—	—	—	73,341
358.6	—	—	—	—	—	—	—	—

Kosten.

Fußmaterial. und Talg)		Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender.		Gesamtkosten für Brenn-, Schmier- und Fußmaterial, sowie für Reparaturen.		
im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	im Ganzen.	per Lok.-Kilometer.	per Achsenkilometer.
Franken.	Centimes.	Franken.	Centimes.	Franken.	Centimes.	Centimes.
7,609.56	1.9854	30,512.37	7.9609	109,601.16	28.5953	1.3730
12,072.65	2.0855	55,517.02	9.5903	192,627.83	33.2757	1.7220
11,439.38	2.3115	42,106.69	8.5084	194,422.05	39.2864	0.9042
1,182.13	1.7609	4,829.63	7.1943	14,196.98	21.1482	2.2052
32,303.72	2.1194	132,965.71	8.7237	510,848.02	33.5192	1.2365
28,664.98	2.0888	102,783.36	7.4899	431,595.11	31.4510	1.1557
1,882.05	—	7,485.75	—	27,572.20	für jeden Tag Fr. 75.54	
2,078.66	—	2,375.63	—	21,916.74	" " " " 60.05	

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. Stand und

Betriebsjahr.	Anzahl der Wagen.		Anzahl der Achsen. Stück.	Sitzplätze der Wagen				Achsenkilometer wurden durchlaufen			
	achträdige.	vierrädige.		in Einzelnen.			im Ganzen.	auf der Nordostbahn in Schnellzügen, Personen- und gemischten Zügen.	auf fremden Bahnen.	im Ganzen.	von fremden Wagen auf der Nordostbahn.
				I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.					
	Achsenkilometer.										
1867	71	129	542	488	2,892	5,444	8,824	10,434,815	1,222,809	11,657,624	1,350,987
1866	71	128	540	492	2,878	5,424	8,794	9,942,020	1,083,095	11,025,115	1,340,432

b. Unterhaltungs-

Betriebsjahr.	Reparaturkosten			Kosten des			
	im Ganzen.	per Achsen- kilometer.	in Prozenten der Einnahme.	Material.			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn.
				Schmiere.*	Del.	Total.	
	Franken	Centimes.		Pfund.			Franken.
1867	69,251.07	0.594	3.135	—	2,552	2,552	2,282.00
1866	86,133.10	0.781	3.895	186	1,036	1,222	1,966.97

* Im Jahr 1867 wurde nur Del verwendet.

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Sede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert:					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durch- schnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr, erklüßte Gepäck, betrug:
	an Personengewicht. (Die Person zu 1.5 Zentner gerechnet)	An Eigengewicht der Wagen.	Bruttolast				
			im Ganzen.	für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Achsenkilometer.		
Kilometer.	Zentner - Kilometer.					in Prozenten.	Franken.
19,420	82,244,871	763,461,461	845,706,332	3,203,433	71.756	29.05	2,208,631.81
18,442	81,177,195	731,966,840	813,144,035	3,080,091	72.072	29.32	2,211,438.14

Kosten.

Schmiermaterial.		P u z e n.			
per Achsenkilometer.		Material.		Ausgaben für Arbeitslohn.	Kostenbetroffniß per Achsenkilometer.
Schmiere.	Kosten.	Fußwolle.	Seife.		
Loth.	Centimes.	Pfund.		Franken.	Centimes.
0.00693	0.01936	580	10	8,689.36	0.07373
0.00347	0.01743	348	10	8,165.72	0.07238

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. Stand und

Betriebsjahr.	Anzahl						Tragkraft der sämtlichen Gepäck- und Güterwagen. Zentner.	Eigengewicht der Wagen per Achse.	Maximaltragkraft per Achse.	Achsenkilometer wurden zurückgelegt:					
	Gepäck- wagen		Güter- wagen		Totalzahl					auf der Nordostbahn			auf fremden Bahnen		
	achträdige.	vierrädige.	achträdige.	vierrädige.	der Wagen.	der Achsen.				Von den		in Ganzen.	Von den		in Ganzen.
										Gepäck- Wagen.	Güter- Wagen.		Gepäck- Wagen.	Güter- Wagen.	
1867	22	12	6 789	829	1,714	158,520	53.00	100	4,411,391	14,679,874	19,091,265	388,964	9,051,676	9,440,640	
1866	22	12	16 745	795	1,666	149,640	52.69	100	4,057,708	11,888,538	15,946,246	379,507	9,155,320	9,534,827	

b. Unterhaltungs-

Betriebs- jahr.	Reparaturkosten			Kosten des	
	im Ganzen.	per Achsenkilometer.	in Prozenten der Einnahmen.	Schmiere.*	Del.
				Pfund.	
	Franken.	Centimes.			
1867	118,163.16	0.414	2.961	—	6,398
1866	131,533.02	0.516	3.554	745	4,139

* Im Jahr 1867 wurde nur Del verwendet.

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt.	Sede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert:					In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast.	Die Wagen haben zurückgelegt.		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug:
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh.	an Eigengewicht der Wagen.	Bruttolast				Leer	beladen	
				im Gesamten.	für jeden Kilometer Bahnlänge.	per Achsen- Kilo- meter.					zurückgelegt.
Achsenkilometer.	Kilom.	Zentner-Kilometer.					Achsenkilometer.	Franken.		
9,366,765	16,646	716,565,908	1,526,840,504	2,243,406,412	8,497,752	78.892	28.49	14,149,232	14,308,698	3,991,078.52
9,299,406	15,295	709,505,674	1,357,156,017	2,066,661,691	7,828,264	79.301	32.43	12,047,225	13,198,427	3,701,118.25

Kosten.

Schmiermaterial.			Fußen.	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn.	Betreffniß per Achsenkilometer.		Ausgaben für Arbeitslohn.	Kostenbetheffniß per Achsenkilometer.
	Schmiere.	Ausgaben.		
Franken.	Loth.	Centimes.	Franken.	Centimes.
5,721.10	0.00693	0.01936	449.51	0.00152
4,542.42	0.00523	0.01743	411.23	0.00158

