

An das Tit. Komite für die Bülach-Regensbergerbahn

Objekttyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

An das Cit. Komite für die Bülach-Regensbergerbahn.

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen andurch unsere neunte, das Jahr 1871 umfassende Jahresrechnung vorzulegen, und lassen derselben nach bisheriger Uebung eine summarische Darstellung der Ergebnisse des **Betriebes** vorangehen.

In Festhaltung des bisanhin beobachteten Verfahrens, gemäß welchem alle das Tarifwesen beschlagenden Maßnahmen allgemeiner Natur, welche für den Verkehr der eigentlichen Nordostbahn in Kraft gesetzt werden, stets auch für den Verkehr der Bülach-Regensbergerbahn zur Anwendung kommen, haben wir auf 1. Juni v. J., nachdem wir uns vorher Ihrer Guttheißung vergewissert hatten, auch auf der Bülach-Regensbergerbahn eine erhebliche Ermäßigung der Taren für die Hin- und Rückfahrtsbillets eintreten lassen, indem wir den Rabatt, welcher zu Gunsten dieser Billets auf der normalen Tare für die doppelte Fahrt gewährt wird, von 20 auf 35 % erhöht haben.

Wie bisanhin, so wurden auch im Berichtsjahre während des ganzen Jahres auf der Linie Derlikon-Bülach täglich drei, auf der Zweiglinie Oberglatt-Dielsdorf täglich sechs regelmäßige Bahnzüge in jeder Richtung zur Ausführung gebracht. Außerdem wurde mit Ihrer Einwilligung vom 1. Juni bis 31. Oktober auf ersterer Strecke mit entsprechender Ausdehnung auch auf die Zweiglinie noch ein vierter täglicher Zug in jeder Richtung ausgeführt. Als wir Ihnen die Einrichtung dieses vierten Zuges in Vorschlag gebracht, hatten wir damit das Anerbieten verbunden, die vertragsgemäße Entschädigung für die dießfällige Mehrleistung der Nordostbahn nur insoweit in Anspruch zu nehmen, als sich während der Zeit der Ausführung des vierten Zuges eine Mehreinnahme gegenüber der entsprechenden Periode des Jahres 1869 ergebe. Die Zugvermehrung hat dann auch wirklich eine Mehreinnahme zur Folge gehabt, die zur Deckung der Kosten jenes vierten Zuges ausreichte, ohne jedoch der Unternehmung einen Gewinnsüberschuß zu bringen. Wenn daher der letztern auch aus der Maßregel ein finanzieller Vortheil nicht erwachsen ist, so ist dagegen der

betreffenden Landesgegend dadurch eine wesentliche Verbesserung ihrer Kommunikationen zu Theil geworden. — Wie in den früheren Jahren wurden während der Sommerdienstperiode die sogenannten Sonntagszüge ebenfalls wieder zur Ausführung gebracht.

Die fahrplanmäßigen und die außergewöhnlichen Züge haben im Jahre 1871 im Ganzen 60,740 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich, zufolge nachstehender Vergleichung, eine Vermehrung von 3,654 Kilometer.

Es fallen:

	1870	1871
	Kilometer	Kilometer
1) auf fahrplanmäßige Züge	56,935	60,599
2) „ Extrazüge	151	141
zusammen	57,086	60,740

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

1870				1871			Mehreinnahme gegenüber 1870		Mindereinnahme gegenüber 1870	
Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:							
73,652	36	75.51	1. Personentransport	78,298	37	76.02	4,646	01	—	—
1,472	82	1.51	2. Gepäcktransport	1,322	55	1.29	—	—	150	27
1,640	05	1.68	3. Viehtransport	1,411	38	1.37	—	—	228	67
19,115	86	19.60	4. Gütertransport	19,994	52	19.41	878	66	—	—
1,655	17	1.70	B. Mittelbare Betriebseinnahmen :	1,969	41	1.91	314	24	—	—
97,536	26	100	. . . . . Totaleinnahmen	102,996	23	100				

Die Mehreinnahme beim Personenverkehr ist größtentheils der während der Dauer des Sommerfahrplanes stattgehabten Vermehrung der Bahnzüge zuzuschreiben. Den Mindereinnahmen beim Gepäck- und beim Viehtransport liegen zufällige Ursachen zu Grunde. Die Mehreinnahme beim Gütertransport vertheilt sich auf verschiedene Artikel, namentlich aber auf Getreide, sowie auf Steinkohlen, Bausteine und andere Rohmaterialien.

Die Steigerung der „Mittelbaren Betriebseinnahmen“ fällt hauptsächlich auf die Rubrik „Zinse von ausgeliehenen Geldern“ und findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß einerseits das letzte Betriebsjahr von seinem Vorjahre einen geringern Passiv-Saldo übernommen hatte, als das Jahr 1870, und daß andererseits die zeitweilig ausgeliehenen Betriebsgelder auch in Folge der erzielten Vermehrung der „Unmittelbaren Betriebseinnahmen“ im Berichtsjahre etwas größer waren, als im Vorjahre.

2. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1870		1871		1870			1871		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Gts.	Pro- zente	Fr.	Gts.	Pro- zente
I. Personentransport.										
Zur gewöhnlichen Fahrtage:										
Einfache Fahrt	II. Klasse	2,396	1.70	2,283	1.40	3,105. 69	4.22	2,971. 35	3.80	
" "	III. "	54,215	38.42	53,297	32.70	32,807. 18	44.54	31,634. 80	40.40	
Zu ermäßigten Fahrtagen:										
Hin- und Rückfahrt	II. "	3,558	2.52	3,740	2.29	2,674. 10	3.63	2,483. 65	3.17	
" " " "	III. "	59,336	42.05	76,242	46.78	28,922. 68	39.27	33,360. 46	42.61	
Abonnementsbillete	II. "	1,900	1.35	1,140	0.70	390. 53	0.53	104. 95	0.13	
" " " "	III. "	8,050	5.71	8,520	5.23	1,203. 68	1.63	1,079. 70	1.38	
Militär- und Polizeitransporte	III. "	6,130	4.34	5,789	3.55	2,331. 33	3.16	2,322. 01	2.96	
Pilger	III. "	2,298	1.63	3,356	2.06	1,227. 55	1.67	1,675. 20	2.14	
Gesellschafts-, Schul- u. Luftfahrten	II. "	738	0.52	1,736	1.07	292. 99	0.40	561. 85	0.72	
" " " " " "	III. "	2,484	1.76	6,878	4.22	696. 63	0.95	2,104. 40	2.69	
Total										
		141,105	100	162,981	100	73,652. 36	100	78,298. 37	100	
Rekapitulation nach Klassen:										
	II. Klasse	8,592	6.09	8,899	5.46	6,463. 31	8.78	6,121. 80	7.82	
	III. "	132,513	93.91	154,082	94.54	67,189. 05	91.22	72,176. 57	92.18	
Total										
		141,105	100	162,981	100	73,652. 36	100	78,298. 37	100	
II. Gepäcktransport										
	Zentner	4,788		3,934		1,472. 82		1,322. 55		
III. Viehtransport.										
	Stück									
Klasse I		179	8.66	15	0.55	1,640. 05	.	1,411. 38	.	.
" II		650	31.43	742	27.03					
" III		824	39.84	988	35.99					
" IV		415	20.07	1000	36.43					
Total										
		2,068	100	2,745	100	1,640. 05	.	1,411. 38	.	.
IV. Gütertransport.										
	Zentner									
Eilgut		5,425	2.75	8,350	4.16	1,338. 27	7.00	1,905. 62	9.53	
Normalklasse I		7,950	4.04	7,213	3.59	1,188. 34	6.22	1,065. 66	5.33	
" II		51,759	26.27	49,377	24.58	6,561. 14	34.32	6,180. 52	30.91	3.27
Wagenladungsklasse A				5,168	2.57					
" B		42,111	21.37	13,975	6.95					
" C				28,765	14.32					
" D		27,138	13.78	30,952	15.40					
" E		62,638	31.79	57,112	28.43	3,795. 39	19.85	3,406. 95	17.04	
Lokalspesen (Waag-, Lab-, Lager-, Zu- und Abfuhr- gebühren, Nachnahme-Provision etc.)						734. 10	3.84	616. 90	3.09	
Total										
		197,021	100	200,912	100	19,115. 86	100	19,994. 52	100	
V. Mittelbare Betriebseinnahmen										
						1,655. 17		1,969. 41		
Gesamt-Total der Einnahmen										
						97,536. 26		102,996. 23		

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 20 Kilometer.)		1870	1871
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	3,682.62	3,914.92
" " Reisenden	"	0.52	0.48
" " " und Kilometer	Centimes	4.33	3.99
Jeder Reisende hat befahren in II. Klasse	Kilometer	12.90	12.87
" " " " " III. "	"	11.99	12.00
" " " " im Durchschnitt beider Klassen	"	12.05	12.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in II. Klasse	Reisende	5,541	5,727
" " " " " " " III. "	"	749,48	92,477
" " " " " " im Total	"	84,989	98,204
" jeden Kilometer kommen	"	7,055	8,149
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen	"	3.96	3.67
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	73.64	66.13
" " Zentner	"	0.31	0.34
" " Zentner-Kilometer	Centimes	2.47	2.66
" " Tonnen-Kilometer	"	49.40	53.20
" " Reisenden	"	1.04	0.81
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	12.47	12.65
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	2,986	2,488
" jeden Kilometer kommen	"	239	197
" " Reisenden "	Pfund	3.39	2.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	82.00	70.57
" " Stück	"	0.79	0.51
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	955.79	999.72
" " Zentner	Centimes	9.70	9.95
" " Zentner-Kilometer	"	0.69	0.71
" " Tonnen-Kilometer	"	13.80	14.20
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	14.04	14.03
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	138,300	140,891
" jeden Kilometer kommen	"	9,851	10,046
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	"	11.68	10.48
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	82.76	98.47
Totaleinnahme per Kilometer	"	4,876.81	5149.81

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen		Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Differenz gegenüber 1870		Rang- ordnung der Stationen	
	Anzahl	Zentner			Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Gts.	Anzahl	Zentner	nach
			Ver- sandt	Empfang									Total	Per- sonen- zahl	Güter- ge- wicht
Derlikon	5,894	58	52	536	1,202	1,738	4,700	36	+ 650	+ 511	7	8	
Glattbrugg	12,011	76	59	9,497	9,694	19,191	4,800	48	+ 1,874	+ 3,580	4	4	
Rümlang	7,030	255	88	2,894	6,616	9,510	3,774	80	+ 1,042	- 3,947	6	5	
Oberglatt	7,058	396	146	4,025	2,185	6,210	4,326	20	+ 644	+ 565	5	6	
Niederglatt	13,430	507	245	8,872	11,732	20,604	12,191	12	+ 1,220	- 1,787	3	3	
Bülach	30,997	720	1,536	43,904	70,102	114,006	48,389	05	+ 5,215	+ 4,685	1	1	
Niederhasli	2,771	283	91	1,978	818	2,796	2,569	07	+ 380	- 84	8	7	
Dielsdorf	19,287	482	272	24,407	11,604	36,011	20,275	74	+ 3,862	+ 3,346	2	2	
Nordostbahn, Zürich- Zug-Luzern und fremde Bahnen	64,503	1,157	256	104,799	86,959	191,758	—	—	+ 6,989	+ 913			
Mittelbare Betriebs- einnahmen . . . . .	.	.	.	.	.	.	1,969	41				
Total	162,981	3,934	2,745	200,912	200,912	—	102,996	23					

6. Verkehr mit andern Bahnen.

	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg		Total		Differenz gegenüber 1870	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Anzahl	Zentner	Anzahl	Zentner	Anzahl	Zentner	Anzahl	Zentner
Nordostbahn	61,407	47,015	63,165	65,034	124,572	112,049	+ 19,467	- 4,720
Zürich-Zug-Luzern	170	3,834	223	716	393	4,550	- 3,349	- 634
Vereinigte Schweizerbahnen	1,010	23,592	1,112	8,784	2,122	32,376	+ 320	- 4,796
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	1,509	8,452	3	21,410	1,512	29,862	+ 1,433	+ 4,403
Großherzoglich badische Bahn	—	593	—	8,435	—	9,028	—	+ 5,105
Königlich bayerische Bahn	—	3,473	—	420	—	3,893	—	+ 1,555
Total	64,096	86,959	64,503	104,799	128,599	191,758		

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1870	1871	Gegenüber 1870	
			mehr	weniger
			Zentner	Zentner
Getreide aller Art	27,925	32,213	4,288	—
Steinkohlen und Coaks	16,095	27,192	11,097	—
Steine aller Art	13,782	17,763	3,981	—
Carne aller Art	12,307	13,166	859	—
Salz	9,846	12,985	3,139	—
Gips, gemahlen und Gipssteine	9,547	11,138	1,591	—
Baumwolle, roh	8,894	10,411	1,517	—
Kartoffeln	11,462	9,544	—	1,918
Brennholz	14,847	7,551	—	7,296
Sägewaaren aller Art	7,563	6,217	—	1,346
Abfälle aller Art	5,867	5,304	—	563
Nußholz	4,134	3,538	—	596
Wein und Most	2,140	2,759	619	—
Gebinde, leer, Kisten, Säcke, Körbe zc.	2,758	2,722	—	36
Gerberlohe	1,060	2,446	1,386	—
Mehl und Mühlenfabrikate	5,042	2,115	—	2,927
Eisen und Eisenwaaren aller Art	2,382	2,007	—	375
Baumwollwaaren aller Art	1,339	1,517	178	—
Maschinen und Maschinenteile	1,334	1,413	79	—
Heu und Stroh	—	1,382	1,382	—
Käse	1,297	1,282	—	15
Bauholz	3,180	1,167	—	2,013
Hausrath	979	1,158	179	—
Hädern	3,061	1,139	—	1,922
Petroleum	727	987	260	—
Milch	350	813	463	—
Farbwaaren und Droguerien	357	749	392	—
Kolonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	501	683	182	—
Bücher und Papier	483	618	135	—
Kaffe	678	610	—	68
Tabak	627	581	—	46
Leder und Lederwaaren	454	537	83	—
Hülsenfrüchte	589	516	—	73

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Wich	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
		Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1865	13.3	66,327	1,657	98,165	2,986	43	55	666	685	4,435
1866	20	81,727	2,687	139,985	3,646	64	47	903	94	4,754
1867	20	74,077	2,876	113,390	3,288	67	43	755	116	4,269
1868	20	84,682	2,721	122,405	3,614	66	70	866	96	4,712
1869	20	83,179	2,553	117,757	3,547	64	51	847	92	4,601
1870	20	84,989	2,986	138,300	3,682	74	82	956	83	4,877
1871	20	98,204	2,488	140,891	3,915	66	71	1,000	98	5,150

Ausgaben.

1870			1871	
Fr.	Gts.		Fr.	Gts.
79,479	50	a. Vertragsgemäße Entschädigung für die Beforgung des Betriebsdienstes	82,987	50
2,500	—	b. Vergütung für die Ausdehnung der Züge bis nach Zürich	2,500	—
125	—	c. Verschiedenes	125	—
82,104	50	Total-Ausgaben	85,612	50

Es ergibt sich eine Mehrausgabe im Belaufe von Fr. 3,508. —, welche durch die während des Sommerdienstes stattgehabte Vermehrung der Bahnzüge veranlaßt worden ist.

Finanzergebniss.

Das Betriebsergebniss für das Jahr 1871 ergibt einen Reinertrag von Fr. 17,383. 73. Von dieser Summe ist jedoch die Einlage in den Reservefond mit Fr. 12,000 in Abzug zu bringen, so daß sich ein Vorschuß von Fr. 5,383. 73 herausstellt. Abzüglich des vom Jahr 1870 herrührenden Passivsaldo von Fr. 1,921. 60 konnte somit ein Aktivsaldo im Betrage von Fr. 3,462. 13 auf die Betriebsrechnung pro 1872 übertragen werden.

Der Reservefond wurde auch im Berichtsjahre für die Erneuerung des Oberbaues und zwar mit einer Summe von Fr. 7,201. 94 in Anspruch genommen. Bezüglich des demselben im Weiteren als die Hälfte der im Jahre 1865 verrechneten Schienenmiethe sammt Zinsen abgeschrieben Betrages von Fr. 6,605. 64 verweisen wir auf die nachstehend unter den Bemerkungen über die Baurechnung enthaltenen näheren Daten. Mit Ende des Berichtsjahres beläuft sich der Reservefond auf den Betrag von Fr. 87,174. 49.

Die **Baurechnung** des Berichtsjahres erzielt Ausgaben von Fr. 15,025. 38, welche sich beziehen auf die Herstellung von Beleuchtungsvorrichtungen für die Wegübergänge, die Vereinigungskosten in der Flurgemeinde Mümlang, Entschädigung für erschwerte Zufuhr in ein Grundstück, Ausfolgung des Garantiebetrags an die von Ganz & Cie. in Ofen im Oktober 1864 gelieferten 68 Stück Schalengußräder für Güterwagen, Erstellen von Dachkenneln und Ablaufröhren auf den Stationen, Befestigung der Schienen mit Laschen, hauptsächlich aber auf die Abrechnung mit J. Hallauer in Luzern betreffend den Unterbau der Bahn. Wir hatten im letztjährigen Geschäftsberichte Veranlassung, des diesfälligen Civilrechtsstreits und der Entscheidung des Bezirksgerichtes Zürich zu erwähnen. Das letztinstanzliche Urtheil des Obergerichtes Zürich ist seither am 18. Februar 1871 erfolgt und erklärt die Nordostbahnverwaltung schuldig, dem Bürgen des

Unternehmers Ulmer (anstatt der von diesem geforderten Fr. 121,884. 43) eine Summe von Fr. 13,981. 79 nebst Zinsen zu bezahlen, weist sie dagegen mit ihrer Widerklage ab. Die letztere bezog sich namentlich auch auf die hierseitige Forderung für Schienenmiethe, die in der Rechnung von 1865 dem Reservefond mit Fr. 10,309 gutgeschrieben worden war. In Folge des berührten Entscheides wurde von Ihnen auf unsern Antrag beschlossen, von der betreffenden Gutschrift, die sich mit Schluß des Jahres 1870 auf Fr. 13,211. 28 gestellt hatte, die eine Hälfte mit Fr. 6,605. 64 in der Rechnung des Reservefonds von 1871 abzuschreiben und die andere Hälfte dem Baukonto zu belasten.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. Mai 1872.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

F. Vener im Hof.

