

# Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **20 (1872)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

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

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

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

## **Haftungsausschluss**

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

denjenigen der alten Actien blieb, werde sich dem letztern auf den Zeitpunkt mehr annähern, wo sie, statt des ihnen zunächst zugesicherten festen Zinses von 5 Procent des jeweiligen einbezahlten Capitals, im Verhältnisse dieses Capitals gleiches Anrecht mit den alten Actien auf den Jahresertrag des Unternehmens erhalten; nach dem Emissionsprospect wird dies vom 1. Januar 1874 an der Fall sein.

Durch die Actienemission haben sich die verfügbaren Mittel des Unternehmens um Fr. 11,150,400 vermehrt, wovon im Berichtsjahre selbst und unmittelbar nach Schluß desselben ein Drittel einzubezahlen war; die weiteren zwei Drittel werden wir gemäß dem Prospect nach Bedürfniß in den Jahren 1873 bis 1875 je in Raten von Fr. 100 per Actie einfordern.

#### IV. Betrieb.

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

Im Berichtsjahre haben die auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge zusammen 1,594,855 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem die zurückgelegten Kilometer sich im Ganzen auf 1,489,127 beliefen, zeigt sich sonach eine Zunahme von 105,728 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	<b>1871</b>	<b>1872</b>
	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge . . . . .	844,081	948,399
2. Gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . . . .	288,518	257,319
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge . . . . .	356,528	389,137
	<hr/>	<hr/>
zusammen	1,489,127	1,594,855

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letzten Jahr fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1872.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom		bis		Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge				Gesamtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer	
		Tag	Monat	Tag	Monat		Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge ohne Personen			
Aarau=Luzern . . . . .	21.815	1.	Januar	31.	Mai	täglich	4	8	8	6	26	86,213	
		1.	Juni	31.	October	"	4	10	6	10	30	100,131	
		1.	November	31.	December	"	4	8	8	8	28	37,260	
Waldshut=Luzern . . . . .	17.015*	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	2	—	10	25,863	
		1.	Juni	31.	October	"	2	8	2	2	14	36,446	
		1.	November	31.	December	"	2	6	2	2	12	12,455	
Luzern=Zürich . . . . .	28.073	1.	Januar	31.	Mai	"	6	8	8	6	28	119,479	
		1.	Juni	31.	October	"	6	10	6	10	32	137,445	
		1.	November	31.	December	"	6	8	8	10	32	54,798	
Norschach=Romanshorn . . . . .	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	4	—	14	32,116	
		1.	Juni	31.	October	"	2	12	2	—	16	36,945	
		1.	November	31.	December	"	2	10	2	—	14	12,889	
Konstanz=Romanshorn . . . . .	19.214	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	35,046	
		1.	Juli	31.	October	"	2	10	2	—	14	41,156	
		1.	November	31.	December	"	2	8	2	—	12	14,065	
Romanshorn=Winterthur . . . . .	56.337	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	137,012	
		1.	Juni	31.	October	"	2	8	2	6	18	155,152	
		1.	November	31.	December	"	2	6	4	4	16	54,985	
Schaffhausen=Winterthur . . . . .	30.182	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	—	—	10	45,877	
		1.	Juni	31.	October	"	2	10	—	—	12	55,414	
		1.	November	31.	December	"	2	8	—	—	10	18,411	
Winterthur=Zürich . . . . .	26.120	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	2	7	28	111,166	
		1.	Juni	31.	October	"	2	17	2	7	28	111,898	
		1.	November	31.	December	"	2	17	2	9	30	47,800	
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Dersikon	4.535	1.	Januar	4.	Mai	"	—	6	—	—	6	3,401	
		5.	Mai	31.	"	"	—	8	—	—	8	980	
							an Sonntagen	—	2	—	—	2	54
		1.	Juni	31.	October	"	"	—	2	—	—	2	199
		1.	November	31.	December	"	täglich	—	8	—	—	8	5,551
					"	—	8	—	—	8	2,213		
<b>Total</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,532,420	

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

Die Bahnstrecke Zürich=Wallisellen ist außerdem vom 1. Januar bis 31. Mai von 14, vom 1. Juni bis Ende des Jahres von 16 täglichen Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden.

Sodann wurden auf der Strecke Zürich=Altstetten, außer den Zügen der eigentlichen Nordostbahn, vom 1. Januar bis 31. Mai täglich 8, vom 1. Juni bis 31. October 12 und vom 1. November bis 31. December 10 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern ausgeführt.

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

1871 (203 Kilometer)			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	1872 (213 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Procente		Fr.	Cts.	Procente	gegenüber		1871	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
3,048,682	51	31.07	1. Personentransport . . . . .	3,410,168	63	34.37	361,486	12	—	—
154,485	34	1.57	2. Gepäcktransport . . . . .	180,767	95	1.82	26,282	61	—	—
177,572	62	1.81	3. Viehtransport . . . . .	163,006	28	1.64	—	—	14,566	34
5,544,874	45	56.51	4. Gütertransport . . . . .	5,009,829	90	50.50	—	—	535,044	55
887,330	43	9.04	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	1,157,829	94	11.67	270,499	51	—	—
9,812,945	35	100	. . . . . Totaleinnahmen . . . . .	9,921,602	70	100				

Im Ganzen erzeigen die „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von Fr. 161,842. 16, obwohl die im Betriebe gestandene Bahnlänge 10 Kilometer größer war, als im Jahre 1871. Dieser Rückgang ist indessen keineswegs eine Folge von ungünstigen Frequenzverhältnissen, sondern lediglich aus dem Umstande zu erklären, daß der deutsch-französische Krieg, wie im vorjährigen Geschäftsberichte näher erörtert worden ist, unsern Linien im Vorjahre in sehr bedeutendem Umfange Transporte zugeführt hatte, welche denselben in normalen Zeiten nicht zufallen können. Bei Vergleichung des kilometrischen Ertrages finden wir, daß das Jahr 1872 zwar um Fr. 2,825 hinter dem Jahre 1871 zurückgeblieben ist, dagegen aber alle frühern Jahre weit überholt hat, so zwar, daß der kilometrische Ertrag von 1872 um Fr. 2,257 größer ist, als derjenige des günstigsten Jahres der Vorperiode, d. h. als derjenige des Jahres 1868. Diese Steigerung erscheint um so bedeutender, wenn in Betracht gezogen wird, daß das in die Vergleichung fallende Bahnmess der Nordostbahn sich seit 1868 um 35 Kilometer oder um 20 Procent vergrößert hat und der kilometrische Ertrag der neu hinzugekommenen Linien (Norschach-Romanshorn und Romanshorn-Konstanz) sich nicht einmal auf den dritten Theil des kilometrischen Ertrages des Gesamtnetzes beläuft. Wenn demungeachtet das Wachsthum des Verkehrs unserer Linien sich in neuerer Zeit geringer herausstellt, als dasjenige des Verkehrs der Hauptbahnen der Mittel- und Westschweiz, so dürfte diese Erscheinung auf folgende Ursachen zurückzuführen sein: zunächst auf die Eröffnung der



Mont-Cenisbahn, welche den letzterwähnten Bahnen neue, unsere Linien nicht berührende Elemente zuführt, sodann auf die aus dem deutsch-französischen Kriege hervorgegangenen territorialen Veränderungen und die in Folge hiervon in Belfort zur Zeit bestehenden Verkehrserschwerungen, welche dem Bestreben der betreffenden schweizerischen Bahnverwaltungen, den Verkehr aus dem südlichen Frankreich nach der Ostschweiz und nach Basel und den Rheinlanden, statt über Belfort, über Genf zu leiten, mächtigen Vorschub leisten, was wohl den Verkehr auf den Linien der Mittel- und Westschweiz zu vermehren geeignet ist, für diejenigen der Nordostbahn aber ohne Einfluß bleibt, und endlich auf die vorjährige Mißernte in Ungarn, die zur Folge hat, daß sich gegenwärtig fast die ganze Schweiz für ihren Getreidebedarf von Marseille her alimentiren muß, während sonst die Getreideversorgung, zum Vortheil unserer Unternehmung, meist von Osten her stattfand. Der Umschlag der Getreidebewegung von Osten nach dem Westen hat für uns jeweilen nicht bloß den Nachtheil einer Verminderung des Transport-Quantums, sondern zugleich auch denjenigen einer Verminderung der daherigen Durchschnittstare, während umgekehrt für die westschweizerischen Bahnen in diesem Falle eine Erhöhung des Transport-Quantums und der Durchschnittstare eintritt.

Von dem Mehrertrag beim Personenverkehr fällt annähernd die Hälfte auf Rechnung des in Zürich abgehaltenen eidgenössischen Schützenfestes, welches unsern Linien eine erhebliche Frequenz zuführte. Uebrigens ist zu bemerken, daß der Transport der Bourbaki'schen Armee unserer Unternehmung im Jahre 1871 ebenfalls eine außerordentliche Einnahme gebracht hatte, die sich ungefähr ebenso hoch belief, wie die im Jahre 1872 durch das Schützenfest veranlaßte Einnahme. Der kilometrische Ertrag des Personenverkehrs übersteigt denjenigen des Vorjahres um Fr. 992 und ist weitaus der höchste, der bisanhin je erzielt worden ist.

Die Zunahme des Gepäcketrages hängt mit der Steigerung der Personenfrequenz zusammen. Der kilometrische Ertrag ist auch in dieser Rubrik höher, als in irgend einem frühern Jahre.

Beim Viehtransport ergibt sich gegenüber dem Vorjahre, in welchem eine durch den Krieg veranlaßte ungewöhnlich starke Viehausfuhr aus der Schweiz nach Frankreich stattgefunden hatte, eine kilometrische Mindereinnahme von Fr. 110, gegenüber allen frühern Jahren aber eine nicht unerhebliche Mehreinnahme.

Während beim Güterverkehr die Gesamtmenge der beförderten Güter von 17,742,901 Centner auf 18,117,636 Centner gestiegen ist, stellt sich gegenüber dem Vorjahre sowohl beim kilometrischen Durchschnitts-Quantum (1872: 4,681,953 Centner, 1871: 5,231,331 Centner), als beim kilometrischen Durchschnitts-Ertrag ein Rückgang heraus. Es erklärt sich dieses hauptsächlich dadurch, daß im Berichtsjahre die Güter durchschnittlich eine weniger lange Bahnstrecke zurückgelegt haben, was insbesondere mit der Verminderung des Transitverkehrs und der veränderten Strömung im Getreideverkehr zusammenhängt. Obwohl sich der kilometrische Minderertrag auf Fr. 3,795 beläuft, ist dennoch der kilometrische Durchschnittsertrag so hoch, daß nur ein einziges Jahr der Vorperiode, nämlich das Jahr 1868, in Folge eines ausnahmsweise starken Getreideverkehrs von Romanshorn nach Frankreich, einen höhern Ertrag aufzuweisen hatte (Fr. 24,008 gegen Fr. 23,520).

Die „Mittelbaren Betriebseinnahmen“, welche einen Mehrertrag von Fr. 270,499. 51 gegenüber dem Vorjahre aufweisen, veranlassen uns zu folgenden Bemerkungen: I. Die Vermehrung auf dem Titel Pacht- und Miethzins im Betrage von Fr. 31,986. 93 rührt von dem dem Berichtsjahre im vollen Umfange zufallenden erhöhten

Pachtzins für die am 15. October des Vorjahres eröffnete neue Restauration im Bahnhof Zürich und der von dem Bauconto neuer Linien vom 1. Januar 1872 an zu leistenden Miethentschädigung für die Bureau des technischen Personals des Oberingenieurs für den Bahnbau, sowie von einem größeren Miethertrage für die Bahnstrecke Marau-Wöschau her.

II. Die Fr. 37,000. 61 betragende Vermehrung, welche sich auf dem Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen erzeigt, hat ihren Grund darin, daß die laut dem letztjährigen Geschäftsberichte noch pendent gebliebenen Abrechnungen mit einzelnen deutschen Bahnen im Jahre 1872 ihre Erledigung fanden.

III. Die Mehreinnahme von Fr. 130,105. 92, die der Titel Zinse von ausgeliehenen Geldern gegenüber dem Vorjahre aufweist, wurde dadurch ermöglicht, daß die Einzahlungen auf das Anleihen von 5 Millionen Franken vom 30. November 1871 sowie diejenigen auf die neu emittirten Actien während eines längern Zeitraumes zinstragend gemacht werden konnten.

IV. Der Ertrag des Beteiligungs-capital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ist in Folge der im Berichtsjahre zur Auszahlung gelangten höhern Dividende von  $3\frac{9}{10}\%$  gegenüber  $2\frac{7}{10}\%$  im Vorjahre um Fr. 72,000 gestiegen.

V. Das Beteiligungs-capital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg hat zum ersten Male seit 1866, für welches Jahr ein Zins von  $\frac{3}{5}\%$  bezahlt wurde, eine Dividende von  $\frac{4}{5}\%$  = Fr. 6,561. 18 abgeworfen.

VI. Der Nettoertrag des Werkstättebetriebes hat sich von Fr. 111,808. 24 im Vorjahre auf Fr. 144,835. 57, also um Fr. 33,027. 33 gehoben; dagegen hat sich VII. der Nettoertrag des Dampfbootbetriebes um Fr. 69,565. 37 gegenüber dem Vorjahre vermindert. Wie aus der den Dampfbootbetrieb im besondern behandelnden Abtheilung des Geschäftsberichtes ersichtlich ist, beruht diese Verminderung hauptsächlich auf der bedeutenden Mindereinnahme im Güterverkehr. Die Vermehrung von Fr. 29,382. 91 auf dem Titel VIII. Verschiedenes wurde einerseits durch den bei den gegenwärtig hohen Eisenpreisen bewerkstelligten günstigen Verkauf alter Schienen und Schienenabfälle und anderseits durch die Vermietung alter Schienen für die Kollbahnen beim Bözbergtunnel erzielt.

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

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1871		1872		1871			1872		
	Personen	Pro- cente	Personen	Pro- cente	Fr.	Stk.	Pro- cente	Fr.	Stk.	Pro- cente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaqe:										
Einfache Fahrt . . . . . I. Classe .	22,577	0.74	29,036	0.81	105,987.	13	3.48	132,903.	88	3.90
" " . . . . . II. " .	285,767	9.33	329,157	9.18	769,003.	95	25.22	888,389.	37	26.05
" " . . . . . III. " .	741,055	24.19	820,036	22.87	876,786.	93	28.76	981,758.	93	28.79
b. Zu ermäßigten Fahrtaqen:										
Mit Güterzügen . . . . . II. " .	11,596	0.38	10,065	0.28	11,643.	30	0.38	9,797.	16	0.29
" " . . . . . III. " .	158,860	5.18	135,349	3.77	96,048.	63	3.15	82,026.	28	2.41
Hin- und Rückfahrt . . . . . I. " .	3,346	0.11	4,202	0.12	7,542.	64	0.25	9,275.	44	0.27
" " " . . . . . II. " .	208,820	6.81	272,092	7.59	217,829.	43	7.14	270,519.	63	7.93
" " " . . . . . III. " .	920,209	30.03	1,287,829	35.91	473,302.	01	15.53	651,854.	54	19.12
Abonnementsbillete . . . . . II. " .	97,948	3.20	113,120	3.15	35,217.	86	1.16	40,285.	81	1.18
" " . . . . . III. " .	254,698	8.31	337,542	9.41	28,314.	50	0.93	37,356.	64	1.09
Militär- und Polizeitransporte III. " .	157,184	5.13	53,481	1.49	183,039.	66	6.00	38,164.	37	1.12
Pilger . . . . . II. " .	—	—	62	0.00	—	—	—	103.	85	0.00
" " . . . . . III. " .	75,612	2.47	83,084	2.32	121,644.	36	3.99	130,848.	26	3.84
Gesellschafts-, Schul- u. Luft- fahrten . . . . . I. " .	912	0.03	1,172	0.03	2,815.	10	0.09	3,833.	15	0.11
" " . . . . . II. " .	27,915	0.91	31,198	0.87	43,827.	19	1.44	55,274.	95	1.62
" " . . . . . III. " .	97,283	3.18	78,744	2.20	75,679.	82	2.48	77,776.	37	2.23
<b>Total</b>	<b>3,063,782</b>	<b>100</b>	<b>3,586,169</b>	<b>100</b>	<b>3,048,682.</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>3,410,168.</b>	<b>63</b>	<b>100</b>
Recapitulation nach Classen:										
I. Classe . . . . .	26,835	0.88	34,410	0.96	116,344.	87	3.82	146,012.	47	4.28
II. " . . . . .	632,046	20.63	755,694	21.07	1,077,521.	73	35.34	1,264,370.	77	37.07
III. " . . . . .	2,404,901	78.49	2,796,065	77.97	1,854,815.	91	60.84	1,999,785.	39	58.65
<b>Total</b>	<b>3,063,782</b>	<b>100</b>	<b>3,586,169</b>	<b>100</b>	<b>3,048,682.</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>3,410,168.</b>	<b>63</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport.</b>										
	Centner		Centner							
	160,133	.	188,384	.	154,485.	34	.	180,767.	95	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
	Stück		Stück							
Classe I . . . . .	4,951	2.84	5,208	3.85	177,572.	62	.	163,006.	28	.
" II . . . . .	46,257	26.56	40,870	30.20						
" III . . . . .	49,803	28.60	40,570	29.98						
" IV . . . . .	73,128	42.00	48,665	35.97						
<b>Total</b>	<b>174,139</b>	<b>100</b>	<b>135,313</b>	<b>100</b>	<b>177,572.</b>	<b>62</b>	<b>.</b>	<b>163,006.</b>	<b>28</b>	<b>.</b>
<b>IV. Gütertransport.</b>										
	Centner		Centner							
Eilgut . . . . .	636,479	3.59	556,271	3.07	480,883.	97	8.67	385,158.	74	7.69
Normalclasse I . . . . .	1,373,879	7.74	1,089,054	6.01	597,602.	62	10.78	535,730.	95	10.69
" II . . . . .	3,926,924	22.13	2,614,214	14.43	1,452,035.	33	26.18	895,772.	25	17.88
Wagenladungsclasse A . . . . .			1,255,331	6.93						
" B . . . . .	4,515,705	25.45	2,595,164	14.33						
" C . . . . .			1,785,207	9.85						
" D . . . . .	1,600,139	9.02	1,804,585	9.96						
" E . . . . .	5,689,775	32.07	6,417,810	35.42	300,517.	89	5.42	278,491.	81	5.56
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Ab- fuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) . . . . .					907,010.	29	16.36	951,963.	39	19.00
					349,156.	64	6.30	272,170.	64	5.43
<b>Total</b>	<b>17,742,901</b>	<b>100</b>	<b>18,117,636</b>	<b>100</b>	<b>5,544,874.</b>	<b>45</b>	<b>100</b>	<b>5,009,829.</b>	<b>90</b>	<b>100</b>
<b>V. Mittelbare Betriebseinnahmen</b>										
					887,330.	43	.	1,157,829.	94	.
<b>Gesamt-Total</b>					<b>9,812,945.</b>	<b>35</b>	<b>.</b>	<b>9,921,602.</b>	<b>70</b>	<b>.</b>

## 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 1872: 213 Kilometer; 1871: 203 Kilometer.)		1871	1872
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	15,018.14	16,010.18
" " " " Reisenden . . . . .	"	1.00	0.95
" " " " und Kilometer . . . . .	Centimes	4.38	4.43
Jeder Reisende hat befahren in I. Classe . . . . .	Kilometer	45.62	43.88
" " " " II. " . . . . .	"	29.31	29.75
" " " " III. " . . . . .	"	20.74	18.95
" " " " im Durchschnitt aller Classen . . . . .	"	22.73	21.47
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Classe . . . . .	Reisende	6,031	7,089
" " " " II. " . . . . .	"	91,246	105,557
" " " " III. " . . . . .	"	245,740	248,783
" " " " in Total . . . . .	"	343,017	361,429
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	"	15,093	16,836
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	"	5.33	5.41
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	761.01	848.67
" " Centner . . . . .	"	0.96	0.96
" " Centner-Kilometer . . . . .	Centimes	2.57	2.66
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	"	51.40	53.20
" " Reisenden . . . . .	"	5.04	5.04
Jeder Centner hat befahren . . . . .	Kilometer	37.50	36.07
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Centner	29,581	31,899
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	"	789	884
" " Reisenden " . . . . .	Pfund	5.23	5.25
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	874.74	765.29
" " Stück . . . . .	"	1.02	1.20
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	27,314.65	23,520.33
" " Centner . . . . .	Centimes	31.25	27.65
" " Centner-Kilometer . . . . .	"	0.52	0.50
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	"	10.40	10.00
Jeder Centner hat befahren . . . . .	Kilometer	59.85	55.04
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Centner	5,231,331	4,681,953
" jeden Kilometer kommen . . . . .	"	87,403	85,059
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	"	31.50	28.65
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>			
Betreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	4,371.09	5,435.82
<b>Total-Einnahme</b> per Kilometer . . . . .	"	48,339.63	46,580.29

### 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter					
	Zahl	Centner	Stück	Eilgut	Classe I	Classe II	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D	Classe E	Total
			Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
Januar . . .	212,419	7,948	12,444	40,792	90,218	201,871	113,273	164,077	118,122	69,282	455,552	1,253,187
Februar . . .	198,289	8,667	13,946	39,331	94,064	205,534	110,148	174,396	111,650	108,911	442,920	1,286,954
März . . .	216,020	9,437	11,559	44,640	99,995	221,030	86,263	223,716	129,804	130,973	529,329	1,465,750
April . . .	258,100	11,504	9,600	47,482	93,992	208,243	86,566	194,387	133,701	118,201	533,213	1,415,785
Mai . . .	328,697	14,717	12,831	44,364	93,780	200,184	81,298	192,423	129,779	108,933	595,262	1,446,023
Juni . . .	297,247	16,513	9,279	42,643	84,071	203,151	80,091	225,445	141,006	112,535	596,452	1,485,394
Juli . . .	547,039	27,299	10,492	50,092	82,629	191,907	84,147	178,487	136,828	114,636	688,747	1,527,473
August . . .	350,500	30,213	13,906	46,707	94,239	213,569	88,125	221,393	130,976	138,192	700,629	1,633,830
September . . .	391,445	23,016	14,441	45,580	85,509	224,795	113,547	245,190	196,627	191,647	554,840	1,657,735
October . . .	300,453	16,956	9,861	53,977	91,099	270,185	123,263	247,398	251,897	397,426	545,021	1,980,266
November . . .	256,191	12,425	8,109	45,956	94,424	247,456	144,701	265,008	161,812	190,187	405,746	1,555,290
December . . .	229,769	9,689	8,845	54,707	85,034	226,289	143,909	263,244	143,005	123,662	370,099	1,409,949
Total gegenüber 1871:	3,586,169	188,384	135,313	556,271	1,089,054	2,614,214	1,255,331	2,595,164	1,785,207	1,804,585	6,417,810	18,117,636
mehr . . .	522,387	28,251	—	—	—	—	—	—	—	204,446	728,035	374,735
weniger . . .	—	—	38,826	80,208	284,825	57,379	—	135,334	—	—	—	—

  

	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		Brutto-Einnahme per Kilometer			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	1872		1871	
Januar . . .	164,676	67	6,833	46	11,620	19	368,355	14	.	.	551,485	46	2,589	13	2,842	67
Februar . . .	164,582	50	7,473	27	13,414	06	371,799	92	.	.	557,269	75	2,616	29	3,286	68
März . . .	193,297	17	8,486	24	14,454	44	410,804	61	.	.	627,042	46	2,943	86	3,966	94
April . . .	239,947	05	11,350	26	11,732	52	388,996	51	.	.	652,026	34	3,061	16	3,846	03
Mai . . .	310,123	92	14,530	86	14,658	90	394,216	66	.	.	733,530	34	3,443	80	4,254	12
Juni . . .	283,520	61	16,171	63	13,787	94	396,390	12	.	.	709,870	30	3,332	72	3,969	80
Juli . . .	551,018	40	26,201	24	16,042	36	401,616	04	.	.	994,878	04	4,670	79	4,182	92
August . . .	417,889	17	29,514	71	16,242	69	427,642	51	.	.	891,289	08	4,184	46	4,218	44
September . . .	409,668	80	23,307	98	20,872	28	441,229	22	.	.	895,078	28	4,202	25	4,048	97
October . . .	290,390	99	16,957	81	12,091	50	518,502	05	.	.	837,942	35	3,934	—	3,835	94
November . . .	202,956	48	11,216	82	8,819	22	454,379	03	.	.	677,371	55	3,180	15	3,048	07
December . . .	182,096	87	8,723	67	9,270	18	435,898	09	.	.	635,988	81	2,985	86	2,485	05
Januar bis December . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	1,157,829	94	1,157,829	94	5,435	82	4,371	09
Total gegenüber 1871:	3,410,168	63	180,767	95	163,006	28	5,009,829	90	1,157,829	94	9,921,602	70	46,580	29	48,356	72
mehr . . .	361,486	12	26,282	61	—	—	—	—	270,499	51	108,657	35	—	—	—	—
weniger . . .	—	—	—	—	14,566	34	535,044	55	—	—	—	—	1,776	43	—	—

## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Gegenüber 1871		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Fr.	Gts.	Personen	Güter	nach	
											Personen- zahl	Güter- gewicht
Anzahl	Centner	Stück	Centner	Centner	Centner	Fr.	Gts.	Anzahl	Centner			
Norfach	59,994	1,901	936	492,449	567,36	1,059,813	303,202	80	+ 9,235	+ 362,384	11	5
Horn	13,418	202	404	123,001	40,342	163,343	25,173	63	+ 2,961	+ 23,614	42	14
Arbon	38,918	892	245	31,464	73,502	104,966	41,398	32	+ 6,452	+ 28,740	19	22
Egnach	12,310	245	144	10,322	54,601	64,923	11,717	—	+ 4,208	+ 35,620	43	29
Romanshorn	96,266	5,496	19,426	1,255,320	1,046,947	2,302,267	1,104,547	77	+ 8,267	- 1,397,532	4	2
* Uttweil	10,972	226	247	7,393	11,536	18,929	8,127	45	—	—	45	46
* Reßweil	9,113	76	58	17,771	16,871	34,642	11,046	36	—	—	49	42
* Güttingen	14,766	120	142	13,928	44,367	58,295	14,038	22	—	—	37	33
* Altnau	10,967	177	350	11,169	10,797	21,966	11,571	23	—	—	46	45
* Münsterlingen	18,663	131	215	8,016	30,177	38,193	15,443	01	—	—	30	41
* Kreuzlingen	20,686	734	104	27,368	32,465	59,833	41,339	65	—	—	28	31
* Konstanz	53,134	2,401	1,287	207,850	198,480	406,330	140,117	58	—	—	12	8
Amrisweil	39,448	1,084	6,290	53,943	150,289	204,232	76,340	02	+ 3,037	+ 17,261	18	13
Erlen	18,554	333	977	25,771	33,211	58,982	29,612	58	+ 2,492	- 4,262	31	32
Sulgen	20,485	605	783	29,127	69,631	98,758	42,182	48	+ 1,285	+ 22,835	29	23
Bürglen	15,126	226	1,179	54,261	74,898	129,159	41,202	95	+ 1,309	+ 26,315	36	17
Weinfelden	41,091	1,087	2,934	66,334	95,900	162,234	76,661	52	+ 4,426	+ 35,751	17	15
Märstetten	17,483	318	1,388	35,417	53,418	88,835	40,873	43	+ 13	+ 13,999	32	24
Müllheim	23,837	541	811	39,034	42,713	81,747	37,657	12	+ 2,173	+ 15,157	26	26
Felben	13,993	130	463	47,833	24,936	72,769	20,784	24	+ 446	+ 15,457	40	27
Frauenfeld	88,868	2,944	2,858	119,517	284,563	404,080	186,437	33	+ 1,790	+ 46,984	6	9
Sälikon	16,257	180	255	10,831	29,403	40,234	16,441	64	+ 2,590	+ 3,812	34	40
Wiesendangen	14,702	181	165	6,986	25,058	32,044	11,637	37	+ 1,149	+ 9,829	38	43
Winterthur	261,190	9,417	10,085	409,254	1,575,758	1,985,012	1,041,548	93	+ 42,283	+ 280,801	2	3
Hettlingen	8,357	91	171	2,398	1,975	4,373	4,998	81	+ 1,614	+ 483	50	50
Henggart	12,301	392	251	4,459	3,786	8,245	10,334	26	+ 4,002	+ 1,982	44	49
Andelfingen	31,046	1,106	2,625	39,165	31,489	70,654	46,540	56	+ 4,164	+ 10,786	21	28
Marthalen	15,840	468	311	41,164	42,872	84,036	27,972	—	+ 1,426	+ 21,053	35	25
Uebertrag	997,785	31,704	55,104	3,191,545	4,667,349	—	3,438,948	26				

\* Pro 1871 nur 6 Monate im Betrieb.



	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-		Gegenüber 1871		Rangordnung	
				Versandt	Empfang	Total	Einnahme		Personen	Güter	nach	
							Fr.	Cts.			Personen-	Güter-
	Anzahl	Centner	Stück	Centner	Centner	Centner	Fr.	Cts.	Anzahl	Centner	zahl	gewicht
<b>Uebertrag</b>	997,785	31,704	55,104	3,191,545	4,667,349	—	3,438,948	26				
Dachsen	22,059	880	118	6,690	5,059	11,749	25,966	89	+ 2,272	+ 5,440	27	48
Schaffhausen	82,752	8,063	8,476	706,862	518,328	1,225,190	547,501	66	+ 5,494	+ 202,313	8	4
Kemptthal	25,212	287	155	34,303	93,659	127,962	29,369	80	+ 4,744	+ 31,044	25	18
Effretikon	52,679	371	6,330	18,864	25,673	44,537	41,530	85	+ 14,309	+ 2,314	13	38
Dietlikon	29,847	577	271	8,363	15,672	24,035	18,296	96	+ 4,042	+ 4,411	23	44
Wallisellen	36,608	246	138	19,735	27,243	46,978	31,940	53	+ 3,741	- 8,982	20	37
Derlikon	78,844	524	253	44,505	69,529	114,034	37,723	36	+ 20,337	+ 43,229	9	21
Zürich	967,028	54,343	7,296	1,828,034	4,518,945	6,346,979	3,222,371	09	+170,649	+ 587,357	1	1
Altstetten	46,917	247	69	15,163	39,555	54,718	49,730	58	+ 5,619	+ 9,349	15	34
Schlieren	30,481	644	104	19,513	29,710	49,223	20,474	84	+ 5,034	+ 7,349	22	35
Dietikon	47,659	1,796	324	45,241	82,449	127,690	52,064	23	+ 8,161	+ 13,462	14	19
Killwangen	14,509	366	56	15,568	3,252	18,820	12,828	53	+ 68	+ 7,432	39	47
Baden	145,027	7,159	1,168	127,384	231,899	359,283	216,117	56	+ 13,984	+ 45,146	3	10
Lurgi	46,723	777	1,987	56,032	77,394	133,426	59,164	47	+ 5,386	- 19,277	16	16
Siggenthal	13,763	278	119	88,610	31,743	120,353	24,771	90	+ 2,098	+ 29,000	41	20
Döttingen	16,276	352	388	25,107	22,209	47,316	22,300	16	+ 765	+ 11,376	33	36
Coblenz	9,754	237	604	191,455	80,555	272,010	76,726	76	+ 158	+ 53,931	48	12
Brugg	88,392	2,448	2,864	118,015	210,260	328,275	114,457	21	+ 10,979	+ 30,032	7	11
Schinznach	26,306	1,596	128	25,027	18,429	43,456	26,511	16	+ 4,330	+ 12,217	24	39
Wildeggen	65,311	2,174	1,242	193,164	231,764	424,928	116,059	63	+ 6,037	+ 61,156	10	7
Rappersweil	10,323	110	135	21,773	43,050	64,823	16,384	81	+ 622	+ 496	47	30
Karau	91,045	3,287	1,125	184,572	367,447	552,019	562,531	52	+ 8,711	+ 66,776	5	6
Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen	640,869	69,918	46,859	11,132,111	6,706,463	17,838,574	—	—	+ 60,943	- 418,195		
Mittelbare Betriebs- Einnahmen	.	.	.	.	.	.	1,157,829	94				
<b>Total</b>	3,586,169	188,384	135,313	18,117,636	18,117,636	—	9,921,602	70				

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz Gegenüber 1871	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	129,752	435,620	123,300	380,347	† 253,052	† 815,967	+ 48,626	+ 136,532
Bülach-Regensberg . . . . .	75,618	66,005	74,044	60,789	149,662	126,794	+ 25,090	+ 14,745
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	217,301	1,316,750	221,096	1,050,579	§ 438,397	§ 2,367,329	+ 75,645	+ 454,103
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	116,070	1,075,430	120,873	4,316,115	236,943	5,391,545	- 10,535	+ 757,889
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	41,924	142,818	43,078	1,519,442	85,002	1,662,260	+ 19,793	- 764,877
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	9,785	101,176	9,578	155,030	19,363	* 256,206	+ 3,942	+ 103,488
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	5,682	106,631	4,781	187,776	10,463	* 294,407	+ 1,915	- 78,681
Tessin und Stalien via Gotthard . . . . .	103	—	67	—	170	—	- 4	—
<b>Total</b> . . . . .	<b>596,235</b>	<b>3,244,430</b>	<b>596,817</b>	<b>7,670,078</b>	<b>1,193,052</b>	<b>10,914,508</b>		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
† Inclusive Verkehr der Station Zürich.								
* § "nach u. von der " Glattthallinie. Stationen Zürich und Dettikon								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Bülach-Regensberg . . . . .	598	1,007	374	4,240	972	5,247	+ 579	+ 697
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	3,211	66,265	3,788	43,961	6,999	110,226	+ 30	+ 16,507
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	166	4,142	103	16,273	269	20,415	- 2,008	+ 7,116
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	594	46,788	788	102,374	1,382	149,162	+ 308	- 22,716
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	209	1,187	54	7,645	263	8,832	- 41	+ 2,466
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	815	26,125	577	17,383	1,392	43,508	+ 430	- 9,678
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	942	23,700	932	8,524	1,874	32,224	- 248	- 152
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	45	7,587	3	27,101	48	34,688	- 1,464	+ 4,826
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	—	507	—	7,560	—	8,067	—	- 961
R. württemberg. Staatsbahn " . . . . .	—	1,825	—	30	—	1,855	—	+ 1,855
R. bayer. Bahn . . . . .	—	3,260	—	377	—	3,637	—	- 256
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,961	7,952	1,643	10,636	3,604	18,588	+ 630	- 11,318
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	10,530	243,316	8,450	1,669,989	18,980	1,913,305	- 20,140	+ 770,394
Gr. bad. Bahn " " " " . . . . .	1,208	27,764	1,430	523,334	2,638	551,098	+ 1,449	- 162,630
R. bayer. Bahn " " " " . . . . .	—	15,866	—	7,492	—	23,358	—	- 164
	Von der R. württ. Bahn		Nach der R. württ. Bahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	157	28,298	139	52,767	296	81,065	- 49	- 3,727
	Von der R. bayer. Bahn		Nach der R. bayer. Bahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,652	227,309	1,938	226,649	3,590	453,958	+ 421	- 98,599
	Von der Gr. bad. Bahn		Nach der Gr. bad. Bahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	997	2,800	748	—	1,745	2,800	+ 492	- 1,014,357
<b>Total</b> . . . . .	<b>23,085</b>	<b>735,698</b>	<b>20,967</b>	<b>2,726,335</b>	<b>44,052</b>	<b>3,462,033</b>		
<b>Gesamt-Total</b> . . . . .	<b>619,320</b>	<b>3,980,128</b>	<b>617,784</b>	<b>10,396,413</b>	<b>1,237,104</b>	<b>14,376,541</b>		

\* Die jährliche Aversalentschädigung, welche von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Altstetten, und von den Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Wallisellen an die Nordostbahn geleistet wird, findet sich unter den Transporteinnahmen verrechnet und ist demzufolge auch der von den Zügen der Zürich-Zug-Luzernbahn, bezw. denjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen auf jenen Strecken beförderte Verkehr als direkter Verkehr in die entsprechenden Transportrubriken aufgenommen.





		1871	1872	Gegenüber 1871	
				mehr	weniger
		Centner	Centner	Centner	Centner
Farbwaaren und Droguerien		297,397	217,402	—	79,995
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Droguerien, nicht besonders genannte . . . . . 32,811</li> <li>Säuren . . . . . 32,705</li> <li>Farbenerden . . . . . 27,416</li> <li>Farben und Farbwaaren, nicht besonders genannte . . . . . 25,575</li> <li>Chemische Produkte, nicht besonders genannte . . . . . 25,007</li> <li>Chlorfalk . . . . . 14,874</li> <li>Harz, Pech, Colophonium . . . . . 12,353</li> <li>Vitriol (Eisen-, Kupfer- und Zinkvitriol) . . . . . 12,316</li> <li>Bleiweiß und Zinkweiß . . . . . 9,971</li> <li>Farbextract und Farbbeize . . . . . 8,755</li> <li>Alaun . . . . . 8,457</li> <li>Farbwurzeln, Farbkräuter und Farbbeeren . . . . . 4,118</li> <li>Potafche . . . . . 3,044</li> </ul>	217,402			
Käse . . . . .		205,012	204,890	—	122
Abfälle aller Art, nicht besonders genannte . . . . .		226,105	167,217	—	58,888
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baumwollabfälle . . . . . 77,133</li> <li>Abfälle, nicht besonders genannte . . . . . 39,502</li> <li>Hörner, Klauen, Knochen . . . . . 37,716</li> <li>Haare, Borsten . . . . . 12,866</li> </ul>	167,217			
Fett und Fettwaaren . . . . .		147,878	166,265	18,387	—
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fett und Fettwaaren (Degras, Kerzen, Seife, Paraffin, Talg, Stearin, Thran, Unschlitt, Schmiere, Wicse etc.) . . . . . 92,726</li> <li>Butter und Schmalz . . . . . 73,539</li> </ul>	166,265			
Hausrath und Effecten . . . . .		104,329	161,435	57,106	—
Bier . . . . .		185,039	156,886	—	28,153
Nuß- und Werkholz . . . . .		183,404	152,419	—	30,985
Del, vegetabilisches (Oliven-, Neps-, Sesamöl etc.) . . . . .		198,910	136,423	—	62,487
Gips, gemahlen und Gipssteine . . . . .		124,990	133,554	8,564	—
Torf und Braunkohlen . . . . .		36,489	116,817	80,328	—
Bücher und Papier . . . . .		102,062	115,454	13,392	—
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Papier und Pappdeckel . . . . . 87,771</li> <li>Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . . 27,683</li> </ul>	115,454			
Del, mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl etc.) . . . . .		134,018	114,584	—	19,434
Zucker . . . . .		368,563	108,075	—	260,488
Seide, rohe, Garne, Stoffe, Abfälle . . . . .		120,830	103,186	—	17,644
Wolle und Wollwaaren . . . . .		78,748	100,711	21,963	—
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wollwaaren . . . . . 82,945</li> <li>Wolle, rohe . . . . . 16,610</li> <li>Kunstwolle . . . . . 1,156</li> </ul>	100,711			
Kaffe und Kaffesurrogate . . . . .		105,224	96,363	—	8,861
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaffe . . . . . 62,771</li> <li>Cichorien und Kaffesurrogate . . . . . 33,592</li> </ul>	96,363			
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände . . . . .		118,942	93,756	—	25,186
Spirituosen . . . . .		88,733	91,193	2,460	—
1872	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sprit . . . . . 56,278</li> <li>Brauntwein und Liqueur . . . . . 34,915</li> </ul>	91,193			
Gerberrinde und Gerbestoffe . . . . .		39,519	82,607	43,088	—

	1871	1872	Gegenüber 1871	
			mehr	weniger
	Centner	Centner	Centner	Centner
Holzwaaren (auch Fässer und Küferwaaren)	*	78,026	—	—
Tabak	110,959	75,280	—	35,679
1872 { Tabak, fabricirter und Cigarren . . . . .	47,555			
{ Tabak, roher . . . . .	27,725			
	75,280			
Holzkohlen . . . . .	46,930	70,110	23,180	—
Glas und Glaswaaren . . . . .	61,836	69,392	7,556	—
Felle und Häute . . . . .	70,134	68,871	—	1,263
Erden, nicht besonders genannte . . . . .	124,491	66,003	—	58,488
Leder und Lederwaaren . . . . .	56,787	65,026	8,239	—
Dünger und Düngmittel, Düngsalz . . . . .	61,250	64,830	3,580	—
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe . . . . .	58,748	62,128	3,380	—
Krapp und Garanzin . . . . .	37,719	60,446	22,727	—
Milch, flüssig und condensirt . . . . .	46,428	57,333	10,905	—
Soda . . . . .	*	55,222	—	—
Hadern, Lumpen, Papierabfälle . . . . .	25,947	52,559	26,612	—
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan . . . . .	*	51,855	—	—
Dachschiefer . . . . .	51,858	51,207	—	651
Fleisch und Fleischwaaren . . . . .	28,663	48,390	19,727	—
Hülsenfrüchte . . . . .	89,561	45,214	—	44,347
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .	*	44,655	—	—
Schwefel . . . . .	*	43,955	—	—
Sämereien . . . . .	55,860	41,920	—	13,940
Stärke und Stärkemehl . . . . .	*	36,972	—	—
Kriegswaffen und Munition . . . . .	*	28,573	—	—
Leigwaaren . . . . .	*	28,567	—	—
Producte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel, nicht besonders genannte . . . . .	*	28,376	—	—
Farbholz, roh und gemahlen . . . . .	64,383	26,809	—	37,574
Colonialwaaren, nicht besonders genannte . . . . .	150,532	25,926	—	124,606
1872 { Colonialwaaren, nicht besonders genannte . . . . .	22,674			
{ Gewürze . . . . .	3,252			
	25,926			
Quincailleries, Uhren, Spieldosen, Bijouterien . . . . .	*	19,001	—	—
Parquetterie . . . . .	*	17,308	—	—
Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Sute, Werg) . . . . .	*	16,991	—	—
Mineralwasser . . . . .	*	16,280	—	—
Gemüse . . . . .	*	12,593	—	—
Essig . . . . .	*	11,695	—	—
Eier . . . . .	10,024	11,391	1,367	—
See gras . . . . .	*	9,872	—	—
Strohwaaren . . . . .	*	9,542	—	—
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern . . . . .	*	9,112	—	—
Hopfen . . . . .	*	8,977	—	—
Eis . . . . .	1,989	7,588	5,599	—

\* Pro 1872 zum ersten Mal als besonderer Titel aufgeführt.

## 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	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
	Kilometer	Anzahl	Centner	Centner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436	46,580

## C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und die Statistik über den Betriebsdienst umfassen — außer dem eigentlichen Nordostbahnnetz mit einer Länge von 213 Kilometern — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern (66 Kilometer) und die Bülach-Regensbergbahn (20 Kilometer). Die ganze Länge der während des Berichtsjahres von der Nordostbahn betriebenen Bahnlinien beträgt demnach 299 Kilometer. Die durchschnittlich betriebene Bahnlänge im Vorjahre betrug 289 Kilometer.

**1. Ausgaben.**

1871			1872		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 289 Kilometer			Bahnlänge 299 Kilometer		
Fr.	Gts.	Procente.	Fr.	Gts.	Procente.
186,981	95	3.86	255,862	51	4.54
979,148	72	20.20	1,147,723	36	20.35
1,218,531	15	25.13	1,237,157	51	21.93
2,378,154	88	49.06	2,878,620	58	51.03
19,614	04	0.40	23,318	63	0.41
65,295	50	1.35	98,128	88	1.74
4,847,726	24	100	5,640,811	47	100
173,599	72				
4,674,126	52		134,577	14	
			5,506,234	33	

  

	I. Centralverwaltung . . . . .	
	II. Unterhaltungskosten . . . . .	
	III. Expeditionsdienst . . . . .	
	IV. Transportdienst . . . . .	
	V. Telegraphie . . . . .	
	VI. Verschiedenes . . . . .	
	<b>Totalausgaben . . . . .</b>	
	<b>abzüglich:</b>	
	Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals . . . . .	Fr. 114,472. 92
	Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung . . . . .	„ 3,815. 85
	Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Böhbergbahn . . . . .	„ 6,288. 37
	Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. d. techn. Leitung . . . . .	„ 10,000. —
	<b>Verbleiben als Betriebsausgaben . . . . .</b>	

Hinsichtlich der von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten Posten glauben wir im allgemeinen lediglich auf die in früheren Berichten gegebenen Aufschlüsse verweisen zu können. Was speciell die Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals betrifft, so trägt an dieselben die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes in bisheriger Weise mit einem nach der Höhe ihrer Jahresausgaben sich berechnenden Procentfakt bei. Der im Berichtsjahr neu eröffneten Rechnung über den Bau der neuen Linien dagegen werden die Kosten des für diese Linien verwendeten technischen Personals direct belastet; es hat dieselbe somit der Betriebsrechnung nur an die Kosten der Centralverwaltung eine angemessene Vergütung zu leisten, die jährlich im Verhältniß zur Höhe der Bauausgaben bestimmt werden wird. Die Verminderung der auf die erstere Rechnung fallenden Quote um Fr. 46,652. 35 gegenüber dem Vorjahre ist eine Folge der Verminderung der ihr zur Last fallenden Bauausgaben.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Eisenbahnbetrieb der Jahre 1871 und 1872 ergibt zu Ungunsten des letzteren eine Mehrausgabe von Fr. 832,107. 81 oder von Fr. 2,782. 96 per Bahnkilometer. Zu diesem Ergebnisse haben, neben einer namhaft größern Fahrleistung, noch verschiedene andere Ursachen mitgewirkt, hinsichtlich welcher die nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabebetitel näheren Aufschluß geben.

I. „Centralverwaltung.“ Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 68,880. 56, welche hauptsächlich durch den im Laufe des Berichtsjahres erfolgten Eintritt von zwei weitem ständigen Directionsmitgliedern, durch die Vermehrung

des Beamtenpersonals und die dem letztern gewährten Gehaltsaufbesserungen, durch die in Folge des Bezugs sämtlicher Bureau des vergrößerten Verwaltungsgebäudes nothwendig gewordene vermehrte Beheizung und Beleuchtung und durch den Druck besonderer Fahrtenpläne für das eidgenössische Schützenfest entstanden ist.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Der ganze Titel ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 168,574. 64, ungerichtet den zu Lasten der betreffenden Erneuerungs- und Reservefonds fallenden Mehraufwand für die Erneuerung des Oberbaues. Von dieser Erhöhung fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ein Betrag von Fr. 68,139. 40, welcher namentlich durch die im Berichtsjahre erstmals für das ganze Jahr zur Verrechnung gelangten Gehalte des Hilfswärterpersonals, sowie durch Gehaltsaufbesserungen hervorgerufen worden ist. Zum Zwecke der Erzielung einer den effectiven Arbeitsleistungen entsprechenden, richtigen Verrechnungsweise und Statistik haben wir grundsätzlich angeordnet, daß von den Besoldungen der Hilfswärter, die nur während eines Theils ihrer Arbeitszeit die Stellvertretung für die Wärter besorgen, die übrige Zeit dagegen bei der Unterhaltung des Bahnkörpers (II 4), bei der Unterhaltung des Oberbaues (II 6), sowie bei der Räumung von Schnee und Eis (II 11) bethätigt werden, je am Jahreschlusse eine entsprechende Quote von Titel II 1 auf die genannten Titel übertragen werde. Die Rubrik Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals erzielt eine kleine Verminderung der Ausgaben; ebenso zeigt die Rubrik Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals eine Verminderung der Ausgaben um Fr. 6,302. 83, da die Bekleidung der definitiv angestellten Hilfswärter im Vorjahre außerordentliche Ausgaben veranlaßt hatte. Der Unterhalt des Bahnkörpers erheischte im Jahre 1872 eine Mehrausgabe von Fr. 37,876. 93, gegenüber dem Jahre 1871; die Hauptausgaben wurden durch Entwässerungsarbeiten, Erstellen von Sickerdohlen in Bahneinschnitten der Strecken Wallisellen-Winterthur, Wiesendangen-Frauenfeld, Amriswil-Romanshorn u. s. w. hervorgerufen. Während auf dem Unterhalt der Kunstbauten eine Ersparniß von Fr. 4,082. 26 erzielt wurde, erforderte dagegen die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues eine Mehrausgabe von Fr. 42,067. 72, welche indessen im Hinblick auf die höhern Materialpreise und Arbeitslöhne noch als eine mäßige bezeichnet werden kann. Im Ganzen wurden im Jahr 1872 an Schienen 142,567 laufende Fuß und an Schwellen 41,379 Stück ausgewechselt, gegenüber 133,230 laufende Fuß Schienen und 35,399 Stück Schwellen im Jahre 1871. Auf dem gesammten Bahnnetze (inclusive Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) betrug am Schlusse des Jahres 1872 die Zahl der seit Beginn des Betriebes ausgewechselten Schienen 23.02%, im Jahre 1871 dagegen 19.30%, und die Zahl der ausgewechselten Schwellen 38.87%, gegenüber 32.84% im Vorjahre. Auf den Stammlinien der Nordostbahn, d. h. mit Ausschluß der Bahnlmnen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg betrug die Auswechslung der Schienen 27.02% und diejenige der Schwellen 44.01% gegenüber von 23.02% und 38.69% im Jahre 1871. Im Laufe des Berichtsjahres wurde für die Erneuerung des Oberbaues statt der seit dem Jahre 1868 verwendeten Schienen von 115 mm Höhe und 20.75 Pfund per laufenden Fuß oder 34.5 Kilogramm per laufenden Meter Gewicht ein neues, stärkeres Schienenprofil von 130 mm Höhe und 21.6 Pfund per laufenden Fuß oder 36 Kilogramm per laufenden Meter Gewicht adoptirt; gleichzeitig entschieden wir uns auch für die Anwendung einer stärkeren Laschenverbindung. Da, wo diese neuen Oberbaumaterialien zur Verwendung kommen, wird nunmehr der sogenannte schwebende Stoß eingeführt. An die im Berichtsjahre für die Oberbau-Erneuerungen erwachsenen, aus den betreffenden Erneuerungs- und Reservefonds bestrittenen Kosten im Betrage von Fr. 558,346. 12 participirt der Erneuerungsfond der Nordostbahn mit Fr. 494,726. 86, der Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit Fr. 48,661. 37 und derjenige der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg mit Fr. 14,957. 89. Auf den beiden Rubriken Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren u. und Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe ist eine Ersparniß von zusammen Fr. 6,976. 65 erzielt worden; dagegen erforderte die Unterhaltung der Gebäude einen Mehraufwand von Fr. 36,542. 81, welcher namentlich durch eine umfassende



Reparatur der provisorischen Kornschuppen im Bahnhof Romanshorn, durch den Umbau der Dächer der Wartsaalbauten daselbst, durch vermehrten Wasserverbrauch in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur und durch die Affecuranzsteuern entstanden ist. Die Vermehrung der Ausgaben für Unterhaltung des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter zc. um Fr. 14,100. 95 gegenüber dem Vorjahre ist eine zufällige und nicht jährlich wiederkehrende; die Hauptposten fallen nämlich auf die Ergänzung des Werkgeschirz-Inventars. Die Rubrik Räumung von Schnee und Eis erzeugt eine Minderausgabe von Fr. 8,589. 84, was der außergewöhnlich milden Witterung des verflossenen Winters zuzuschreiben ist.

III. „Expeditionsdienst“. 1. Allgemeine Kosten. An der Gesamtmehrausgabe dieses Titels im Betrage von Fr. 25,681. 70, welcher indessen auf einigen Rubriken, wie Bureaukosten und Beheizung der Bureaux, theils aus zufälligen Ursachen und theils in Folge der milden Witterung des verflossenen Winters auch eine Ersparniß von Fr. 8,920. 67 aufweist, participiren die Kosten für Besoldung und Bekleidung mit Fr. 30,999. 48 und das Capitel Ergänzung des Inventars mit Fr. 3,602. 89. Jene Erhöhung hat ihren Grund in der Vermehrung des Personals der Betriebscontrole, in den Gehaltsaufbesserungen für dasselbe und für die Stationsvorstände, sowie in den im Berichtsjahre zum ersten Male für die Dauer eines ganzen Jahres in Berechnung fallenden Gehältern zc. der Stationsvorstände der Linie Romanshorn-Konstanz.

2. Personendienst. Die Mehrausgabe dieses Titels beträgt Fr. 17,647. 40. Dieselbe rührt einerseits von Gehaltserhöhungen und anderseits von vermehrten Druckkosten her.

3. Güterdienst. Auf diesem Titel ergibt sich ungeachtet der im Berichtsjahre beträchtlich erhöhten Lohnansätze für das Güterarbeiterpersonal eine Minderausgabe von Fr. 24,702. 74, deren Ursache auf die erhebliche Verminderung der Zahl der Güterverlader in Romanshorn gegenüber dem Vorjahre zurückzuführen ist. Auch hatte im Jahre 1871 eine mehrjährige Prämien-Vorauszahlung für die Versicherung der Waaren in der neuen Güterhalle Romanshorn stattgefunden.

IV. „Transportdienst“. 1. Allgemeine Kosten. Die Fr. 10,538. 46 betragenden Mehrausgaben dieses Titels waren hauptsächlich die Folge vermehrter Kosten für den Druck von Fahrdienst-Verordnungen zc. anlässlich des eidgenössischen Schützenfestes und eines vermehrten Gasverbrauches auf einzelnen Bahnhöfen.

2. Kosten des Fahrdienstes. Dieser Titel schließt mit einer Gesamtmehrausgabe von Fr. 285,894. 05 ab, an der mit Ausnahme der Capitel Beleuchtung und Heizung der Wagen und Affecuranz der Wagen, welche eine Verminderung von zusammen Fr. 1,552. 90 erzeugen, sämtliche übrige Unterabtheilungen participiren. Die Mehrausgabe von Fr. 88,627. 36 auf der Rubrik Besoldung des Zugpersonals zc. beruht einerseits auf der bedeutenden Vermehrung der Zahl der Zugführer, Conducteurs und Bremser, welche durch die stetige Zunahme der Personen- und Güterzüge veranlaßt wurde, anderseits auf den Mehrauslagen, die diesem Titel durch die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Gehaltsaufbesserung mittelst Einführung sogenannter Fahrgelder für dieses Personal erwachsen. Die Bekleidung des Zug- und Wagenwärterpersonals erforderte einen Mehraufwand von Fr. 1,639. 52. Was die Vermehrung der Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Wagen, die sich auf Fr. 175,080. 65 belaufen, sowie diejenigen für Del und Schmiere im Betrage von Fr. 701. 18 anbelangt, so glauben wir diesfalls lediglich auf die im nachfolgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes“ enthaltenen bezüglichen Mittheilungen verweisen zu können. Die Mehrvergütung für fremde Wagen im Betrage von Fr. 21,398. 24 ist aus der

Mehrverwendung fremder Wagen auf dem Nordostbahnmeße gegenüber dem Vorjahre, sodann aber auch aus der Belastung der diesjährigen Rechnung mit einigen noch vom Jahre 1871 herrührenden Guthaben deutscher Bahnverwaltungen zu erklären. Dieser Mehrausgabe steht indessen eine Mehreinnahme von Fr. 37,000. 61 auf dem Titel Vergütung für Benützung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen (siehe Titel „Mittelbare Betriebseinnahmen II“) gegenüber.

3. **Zugkraftskosten.** Auch auf diesem Titel hat gegenüber dem Vorjahre eine erhebliche Vermehrung der Ausgaben, und zwar im Betrage von Fr. 204,033. 19 stattgefunden. Die Mehrausgabe im Betrage von Fr. 82,252. 64 für Besoldungen findet ihre Erklärung in der neuerdings nothwendig gewordenen Vermehrung des Personals des Zugkraftsdiens, sowie in Gehaltserhöhungen und in der Mehrausgabe für Stundengelder und Ersparnißprämien. Die Bekleidung machte einen Mehraufwand von Fr. 1,171 erforderlich; ebenso vermehrten sich die Bureaukosten um Fr. 1,716. 57, hauptsächlich für Druckarbeiten. Obschon gegenüber dem Vorjahre eine Ersparniß im Brennmaterial-Verbrauch erzielt wurde, so hatten dennoch die, durchschnittlich um circa 10 Centimes per Centner erhöhten Brennmaterialpreise eine Mehrausgabe von Fr. 10,497. 49 zur Folge. Die Vermehrung von Fr. 6,451. 77, welche die Rubrik Schmiermaterial aufweist, ist dem durch die größern Leistungen der Locomotiven bedingten Mehrverbrauch an Del und Schmiere zuzuschreiben. Die Mehrausgabe von Fr. 2,217. 32 auf dem Capitel Wasserpumpen rührt von vermehrten Wasserzinsen her.

Ueber die Kostenerhöhung für Unterhalt und Erneuerung der Locomotiven im Betrage von Fr. 100,323. 76 sind die nöthigen Aufschlüsse in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes“ enthalten.

V. **„Bahntelegraphie.“** Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 3,704. 59 und rührt theils von Gehaltserhöhungen, theils von der Vermehrung der Telegraphenstationen und daheriger Erhöhung der Entschädigungen für Bedienung der Telegraphen und der Kosten des Ersatzes der Requisiten (Apparate, Batterien etc.) her. Im Laufe des Berichtsjahres wurden 11 neue Bahntelegraphenbureaux errichtet, nämlich in Schlieren, Dietikon, Killwangen, Bonstetten, Mettmenstetten, Hettlingen, Marthalen, Hedingen, Coblenz, Siggenthal und Altnau. In Luzern wurde an der Stelle der bisherigen zwei Einzelapparate der Nordostbahn und der Centralbahn ein gemeinschaftliches Bureau mit Translations-einrichtung erstellt. In Zug mußte wegen Einschaltung dreier neuer Telegraphenstationen auf der Linie Zürich-Zug-Luzern ein Translationsapparat aufgestellt werden. In Folge einer Uebereinkunft mit der Direction der Gotthardbahn wurden die beiden Telegraphenbureaux der Gotthardbahnverwaltung in Zürich und Luzern mittelst Leitungen und Translationsapparaten in den Bahnhöfen Zürich und Luzern mit einander in directe Verbindung gebracht. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die Zahl der Bahntelegraphenstationen 62 (im Vorjahre 51) mit 78 Morseapparaten (im Jahr 1871: 65), welche von 113 telegraphendienstkundigen Angestellten (gegenüber 102 im Vorjahre) bedient wurden. Dieselben beförderten neben den Zugsanzeigen 54,651 Bahndienstdepeschen gegen 77,279 im Vorjahre. Diese Verminderung der Bahndienstdepeschen ist zum Theil eine Folge des Umstandes, daß der Verkehr, welcher während des Krieges von 1870/71 außergewöhnliche Dimensionen angenommen hatte, sich im Berichtsjahre wieder normaler gestaltete; zum Theil kann dieselbe auch der erneuten Weisung, den Bahntelegraphen nur für Mittheilungen dringlicher Natur zu benützen, zugeschrieben werden.

Auf den Stationen Altstetten und Dielsdorf wurden zwei öffentliche Privattelegraphenbureaux errichtet. Am 31. December 1872 waren 23 Bahntelegraphenstationen (worunter indessen 6 bloße Aufgabebureaux) dem Privattelegraphenverkehr geöffnet. Die Zahl der beförderten Privatdepeschen betrug 32,313 (gegen 32,285 im Vorjahre).

VI. **„Verschiedenes.“** Auf diesem Titel ist ein Mehrbetrag von Fr. 32,833. 38 verausgabt worden, und zwar mit circa Fr. 22,000 für die anlässlich des eidgenössischen Schützenfestes in Zürich an das Dienstpersonal verabreichten Grati-



ficationen und Erfrischungen und mit dem Reste für die in Folge der Vergrößerung des Bahnnetzes erhöhte Concessionsgebühr an den Bund, sowie für Ehrengaben an das eidgenössische Schützenfest und an andere öffentliche Feste.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detail-Nachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Auch den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken zu können.

### a. Fahrmaterial.

#### Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

**Locomotiven. Bestand.** Die Zahl der Locomotiven ist durch die im Sommer 1872 endlich erfolgte Lieferung der in den beiden letzten Berichten erwähnten zweiachsigen Personenzugsmaschinen um 5 Stück vermehrt worden. In Folge Verspätung der Ablieferung dieser Locomotiven hat die gänzliche Zurückziehung der beiden von der ehemaligen Rheinfallbahnunternehmung herrührenden Locomotiven aus dem Dienste verschoben werden müssen.

Die Zahl der Locomotiven betrug am Schlusse des Berichtsjahres 67 Stück oder 1 Locomotive auf 4.46 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 4.82 Kilometer im Vorjahre. Von diesen Locomotiven werden 62 Stück im Fahrdienste, 2 Stück (die ehemaligen Rheinfallbahnmaschinen) zu Rieustransporten, 2 Stück für den Rangirdienst im Bahnhof Zürich und 1 Stück für den Rangir- und Trajectdienst in Romanshorn verwendet.

Die stete Ausdehnung des Manövrirdienstes auf den Hauptbahnhöfen, der bisher zum Theil durch Fahrdienstlocomotiven besorgt wurde, hat uns veranlaßt, sowohl zur Erleichterung des Dienstes, als auch zur Schonung der Fahrdienstlocomotiven, sowie um in den Rangirdienst auf den Hauptbahnhöfen die wünschbare Regelmäßigkeit zu bringen, zu den im letztjährigen Berichte erwähnten 4 Stück zweiachsigen Rangirmaschinen ohne Tender bei der Maschinenfabrik in Eßlingen 4 weitere Stück nachzubestellen, deren Ablieferung ebenfalls im Laufe des Jahres 1873 erfolgen wird.

**Leistungen.** Während des Berichtsjahres standen (die beiden Rheinfallbahnmaschinen mitgerechnet) 64 Locomotiven, wovon indessen 5 nur während eines Theils des Jahres, im Fahrdienste, welche im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben:

	Kilometer	
	1871	1872
auf der eigentlichen Nordostbahn . . . . .	1,546,014	1,640,087
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn . . . . .	231,792	252,225
„ „ Bülach-Regensbergerbahn . . . . .	71,583	76,867
zusammen	1,849,389	1,969,179

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	<b>1871</b>	<b>1872</b>
für das ganze Jahr . . . . .	6,399.2	6,585.9
für jeden Tag . . . . .	17.532	17.994

Die serienweise nachgewiesenen Leistungen der Locomotiven sind aus der beigelegten Tabelle ersichtlich.

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

	Achsenkilometer			
	<b>1871</b>		<b>1872</b>	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von den Locomotiven der Classe A . . . . .	14,892,963	22.85	16,432,977	22.30
"  "  "  "  "  "  B . . . . .	9,592,874	21.00	9,577,658	21.32
"  "  "  "  "  "  C . . . . .	27,295,051	45.25	28,475,999	46.00
"  "  "  "  "  "  D . . . . .	2,087,550	15.16	2,767,298	16.88
zusammen	53,868,438	29.13	57,253,932	29.08

Ueber die Auscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle (Beilage I) näheren Aufschluß.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch für die im Fahrdienste verwendeten Locomotiven betrug im Berichtsjahr 33,348 Kubikfuß Tannenholz und 320,181 Centner Steinkohlen (1871: 36,235 Kubikfuß Tannenholz und 332,208 Centner Steinkohlen). In Steinkohlen-Centner reducirt, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Verbrauch an Brennmaterial 323,515.8 Centner, gegenüber 335,831.5 Centnern im Jahre 1871.

Die Kosten für Brennmaterialien betragen:

	<b>1871</b>	<b>1872</b>
im Ganzen . . . . .	Fr. 581,717. 50	Fr. 591,904. 96
für einen Centner . . . . .	" 1. 73.2	" 1. 82.96

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

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Del und Talg) für die Locomotiven des Fahrdienstes belief sich auf: Pfd. 76,040 (im Vorjahre: Pfd. 62,887). Die Ausgaben hierfür betragen: Fr. 42,663. 75 gegenüber Fr. 36,757. 45 im Vorjahre. Ein Pfund Schmiere kostete durchschnittlich 56.107 Cts., im Vorjahre 58.45 Cts.

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

Die Reparaturkosten der im Fahrdienste gestandenen 64 Locomotiven (die beiden Rheinfalhbahnlocomotiven mitgerechnet) betragen — zuzüglich der Provisionszuschläge der Werkstätte — Fr. 523,260. 94 gegenüber Fr. 425,742. 43 im Vorjahre. Von jener Summe fallen Fr. 358,767. 13 auf die laufenden Reparaturen, Fr. 118,893. 81 auf die Hauptreparaturen von 5 Locomotiven und Fr. 45,600. — auf den Ersatz einer auszurangirenden Rheinfalhbahnlocomotive. An Ersatzstücken, deren Kosten in den Reparaturen der Locomotiven und Tender inbegriffen sind, wurden verwendet: 30 Gußstahlachsen für Locomotiven und Tender mit einer Ausgabe von Fr. 7,168. 13, 40 Bandagen zu Triebrädern mit einer solchen von Fr. 10,507. 88, 34 Bandagen zu Lauf- und Tenderrädern mit einer solchen von Fr. 5,976. 16, 26 Tragfedern für Locomotiven mit einem Anschaffungspreise von Fr. 2,336. 38, 42 Tragfedern für Tender mit einem solchen von Fr. 1,422. 30, 673 messingene Siederöhren mit einem solchen von Fr. 18,090. 25, 1,768 eiserne Siederöhren mit einem Kostenaufwande von Fr. 17,517. 43, 5,748 gußeiserne Koststäbe mit einem solchen von Fr. 13,045. 63 u. s. w. Vier Locomotiven sind mit neuen Kesseln versehen worden; die diesfälligen Kosten sind den Ausgaben für die Hauptreparaturen derselben zugezählt.

Die angefügte Tabelle gibt über die Vertheilung der Reparaturkosten der Locomotiven und Tender unter die einzelnen Serien Aufschluß.

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich und Romanshorn, für welchen Dienst auch im Berichtsjahre aushilfsweise zwei Fahrdienstlocomotiven benützt wurden, verwendeten 3 Locomotiven haben folgende Leistungen und Unterhaltungskosten aufzuweisen:

		<u>1871</u>	<u>1872</u>
Zurückgelegte Weglänge . . . . .	circa Kilom.	271,085	Kilom. 243,224
Verbrauch an Brennmaterial . . . . .	Ctr	22,203.8	Ctr. 21,190.6
"    "    Schmiere . . . . .	Pfd.	5,806	Pfd. 6,457
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr.	38,460. 34	Fr. 38,770. 37
"    der Schmiere . . . . .	"	3,395. 02	" 3,940. 49
"    des Putzmaterials . . . . .	"	564. 98	" 498. 69
"    der Reparaturen (inclusive Provisionszuschläge der Werkstätte) . . . . .	"	8,604. 73	" 11,409. 98
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer . . . . .	Cts.	18.82	Cts. 22.456

**Wagen.** Bestand. Die Gesamtzahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 15 Stück vermehrt worden und betrug am Schlusse desselben **258** Stück mit 658 Achsen und 10,921 Sitzplätzen, gegenüber von 243 Stück mit 628 Achsen und 10,426 Sitzplätzen im Jahre 1871.

Im Bestande der Gepäc- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres in Folge der Lieferung der in unserm letztjährigen Berichte erwähnten 5 Stück Gepäcswagen (einer ist als Ersatz für den in Colombier zertrümmerten Wagen bestimmt) und 150 offenen Güterwagen (100 gewöhnliche und 50 Stück Steintransportwagen, letztere mit 300 Ctr. Tragkraft) eine Vermehrung von 155 Stück eingetreten. In Folge dessen betrug die Gesamtzahl der Gepäc- und Güterwagen am Jahreschlusse **1,266** Stück mit 2,586 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 259,480 Centnern, gegenüber von 1,111 Stück mit 2,276 Achsen und einer Tragfähigkeit von 223,480 Centnern im Vorjahre. Die im vorjährigen Berichte erwähnten 150 Stück neuen gedeckten Güterwagen gelangen erst im laufenden Jahre zur Ablieferung.

Leistungen. Es haben Achsen-Kilometer zurückgelegt:

	1870	1871	1872
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:			
Personenwagen . . . . .	11,654,603	13,820,041	14,981,296
Güterwagen . . . . .	18,693,502	18,376,799	18,815,191
Zm Ganzen . . . . .	30,348,105	32,196,840	33,796,487
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:			
Personenwagen . . . . .	1,874,320	2,631,840	2,582,252
Güterwagen . . . . .	14,746,493	15,797,055	14,898,165
Zm Ganzen . . . . .	16,620,813	18,428,895	17,480,417
Gesamtleistung der Nordostbahnwagen . . . . .	46,968,918	50,625,735	51,276,904
Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:			
Personenwagen . . . . .	1,971,958	2,437,075	2,641,010
Güterwagen . . . . .	11,819,953	17,882,772	19,449,515
Eidgenössische Bahnpostwagen . . . . .	1,342,990	1,351,751	1,366,920
Zm Ganzen . . . . .	15,134,901	21,671,598	23,457,445
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . . . . .	45,483,006	53,868,438	57,253,932

In unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten wir der Anstände, welche sich in Bezug auf die conventionswidrige Verwendung unserer Güterwagen auf den Bahnen der Central- und Westschweiz während des Winters 1870/71 und im Frühjahr 1871 mit den resp. Verwaltungen dieser Bahnen erhoben haben, sowie des Umstandes, daß wir genöthigt gewesen seien, zur Wahrung unserer Rechtsansprüche den gerichtlichen Weg zu betreten. Der vor den aargauischen Gerichten diesfalls obschwebende Prozeß ist zur Zeit noch unerledigt. Auch der ebenfalls schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Prozeß mit den westschweizerischen Bahnen betreffend die Zurückhaltung unserer Wagendecken auf ihrem Netze ist bis zur Stunde noch nicht zum Austrage gekommen.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden verbraucht 14,452 Pfd. mit einem Kostenaufwande von Fr. 7,873. 86 (im Vorjahre 12,133.75 Pfd. mit Auslage von Fr. 7,018. 96).

Es wurden mit einem Pfund Schmiere 3,961.7 Achsenkilometer (gegenüber von 4,439.5 im Jahr 1871) zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde mit Inbegriff der Werkstätteprovision die Summe von Fr. 472,275. 83 (1871: Fr. 297,195. 18) verausgabt. Davon fallen auf laufende Reparaturen Fr. 263,543. 91, auf Ersatz von 13 Stück ausrangirten Personenwagen der ehemaligen Nordbahn Fr. 67,090. —, auf Hauptreparaturen von 9 Personenwagen Fr. 18,395. 83, auf Hauptreparaturen von 11 Gepäck- und Güterwagen Fr. 9,266. 27, Ersetzen von 388 Stück ausrangirten eisernen Wagenachsen durch solche aus Gußstahl Fr. 61,404. 43, Umänderung der steifen Kupplung an 74 achträdri gen Personenwagen ins Puffer-system (50% der Kosten) Fr. 25,729. 06 u. s. f.

b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen.

(Bahnlänge: 299 Kilometer)		1870	1871	1872
<b>I. Ausgaben.</b>				
Gesammt-Betriebsausgaben . . . . .	per Bahn-Kilometer . . . . . Franken	14,687. 52*	16,173. 44*	18,415. 50*
	" Locomotiv-Kilometer . . . . . "	2. 57*	2. 52*	2. 79*
	" Wagenachsen-Kilometer . Centimes	9.01*	8.67*	9.62*
Centralverwaltung . . . . .	" Bahn-Kilometer . . . . . Franken	466. 88*	417. 99*	672. 02*
Bahnaufsicht und Bahnunterhält . . . . .	" " . . . . . "	2,962. 70*	3,016. 37*	3,583. 30*
Expeditionsdienst . . . . .	" " . . . . . "	3,677. 81	4,216. 37	4,137. 65
Transportdienst:				
Im Ganzen . . . . .	" " . . . . . "	7,353. 71	8,228. 91	9,616. 34*
	" Locomotiv-Kilometer . . . . . "	1. 29.08	1.28.59	1. 46.01*
	" Wagenachsen-Kilometer . Centimes	4.51	4.41	5.02*
Allgemeine Kosten . . . . .	" Locomotiv-Kilometer . . . . . "	5.39	5.73	5.92
	" Wagenachsen-Kilometer . . . . . "	0.19	0.19	0.20
Fahrdienst . . . . .	" Locomotiv-Kilometer . . . . . "	45.27	42.02	53.98
	" Wagenachsen-Kilometer . . . . . "	1.58	1.44	1.86
Zugkraft . . . . .	" Locomotiv-Kilometer . . . . . "	78.42	80.83	86.10*
	" Wagenachsen-Kilometer . . . . . "	2.74	2.77	2.96*
	" Bahn-Kilometer . . . . . Franken	4,467. 54	5,172. 53	5,670. 77*
Bahntelegraphie . . . . .	" " . . . . . "	68. 30	67. 87	77. 99
Verschiedenes . . . . .	" " . . . . . "	158. 12	225. 93	328. 19
<b>II. Fahr-Material.</b>				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Locomotive kommen . . . . .	Bahn-Kilometer	4.50	4.66	4.46
" " " " . . . . .	Personenwagenachsen	10.39	10.13	9.82
" " " " . . . . .	Güterwagenachsen	32.97	36.71	38.60
" " " " im Ganzen . . . . .	Wagenachsen	43.36	46.84	48.42
" " " " . . . . .	Sitzplätze	171.06	168.16	163.00
" " " " . . . . .	Centner Tragkraft	3,227.74	3,604.52	3,843.00
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen . . . . .	Locomotiven	0.22	0.21	0.22
" " " " . . . . .	Personenwagenachsen	2.31	2.17	2.20
" " " " . . . . .	Güterwagenachsen	7.33	7.87	8.65
" " " " im Ganzen . . . . .	Wagenachsen	9.64	10.04	10.85
" " " " . . . . .	Sitzplätze	38.01	36.07	36.53
" " " " . . . . .	Centner Tragkraft	717.28	773.28	867.83
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . .	Sitzplätze	16.47	16.60	16.60
" " Güterwagenachse " . . . . .	Centner Tragkraft	97.91	98.19	100.34
<p>Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf die Bauconté, den Dampfbootbetrieb und das Bözbergbahnunternehmen fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabebücher der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.</p>				

	1870	1871	1872
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Locomotiven betreffend:			
Jede Fahrdienstlocomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . . Kilometer	229	185.8	185.2
" " " " " " " " Winterdienst . . . "	144	163.9	160.9
" " " " " zurückgelegt im Ganzen . . . . . "	28,381	31,346	31,507
Durchschnittliche Achsenzahle per Zug . . . . .	28.62	29.13	29.08
Reparaturkosten der Locomotiven per Locomotiv-Kilometer . . . Centimes	22.57	23.02	26.57
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer . . . "	0.788	0.790	0.914
Verbrauch an Steinkohlen " Locomotiv-Kilometer . . . Pfund	17.285	18.159	16.429
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . . "	0.604	0.623	0.565
" " Schmiermaterial* " Locomotiv-Kilometer . . . "	0.0333	0.0340	0.0386
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . . "	0.0012	0.0012	0.0013
Kosten des Brennmaterials " Locomotiv-Kilometer . . . Centimes	30.03	31.45	30.06
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer . . . "	1.049	1.080	1.034
" " Schmiermaterials* " Locomotiv-Kilometer . . . "	1.78	1.99	2.167
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer . . . . . Franken	3,133.99	3,655.13	3,920.67
" Locomotiv-Kilometer . . . Centimes	55.01	57.12	59.53
" beförderten Wagenachsen-Kilometer . . . "	1.92	1.96	2.048
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	17,474	17,433	15,807
und zwar jede Personenwagenachse . . . "	21,008	26,197	26,692
" Güterwagenachse . . . "	16,360	15,015	13,037
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	133.80	154.11	161.03
" Güterwagenachsen . . . . .	312.82	343.74	362.15
" Personen- und Güterwagenachsen . . . . .	446.62	497.85	523.18
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Procente	66.72	59.77	59.01
" fremde Wagen . . . . . "	33.28	40.23	40.99
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer . . . Centimes	0.0110	0.0130	0.0138
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer . . . . . Franken	1,210.04	1,028.35	1,577.45
" " Wagenachse und Fahr . . . . . "	125.63	102.34	145.58
" " Wagenachsen-Kilometer . . . . . Centimes	0.719	0.587	0.921
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Classe Procente	13.00	12.35	14.99
II. " " . . . . .	26.95	27.46	31.33
III. " " . . . . .	30.68	34.78	33.29
alle drei Classen " . . . . .	28.39	31.436	31.883
Es kamen durchschnittlich in I. Classe auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze	6.69	7.10	5.67
II. " " " " " " " " . . . . .	2.71	2.68	2.02
III. " " " " " " " " . . . . .	2.26	1.88	2.00
in allen drei Classen " " " " " " " " . . . . .	2.52	2.18	2.14
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäc- und Güterwagen . . . . . Procente	29.26	35.896	32.212
* Fußmaterial nicht gerechnet.			

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben = Betreffniß		Oberbau- Erneuer- ung (aus den Reservefonds bestritten) per Kilom.
		Central- Ver- waltung	Unter- haltungs- kosten	Expedi- tions- Dienst	Transport- Dienst	Tele- graphie	Ver- schiedenes	Im Ganzen	per Locomotiv- Kilometer	per Wagen- achsen- Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Sts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867

D. Finanzergebniss und Zinsdividende.

Werden zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes einerseits der Saldoertrag und die Nettoerträge des Dampfbootbetriebes, sowie der Beteiligungs-capitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn von den Einnahmen, anderseits die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnetzes und den Bau neuer Linien der Nordostbahn, sowie den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung und das technische Personal, ferner die Entschädigungsbetreffnisse für die Leitung des Baues der Bözbergbahn und die Beforgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg von den Ausgaben in Abzug gebracht, so ergibt sich folgendes Resultat:

1871		1872	
Fr. 9,578,396. 77	Einnahmen	Fr. 9,678,058. 31	Einnahmen
„ 4,037,972. 37	Ausgaben	„ 4,853,913. 29	Ausgaben
Fr. 5,540,424. 40	Reinertrag	Fr. 4,824,145. 02	Reinertrag
57.84 %	Reinertrag in Procenten der Bruttoeinnahme	49.85 %	Reinertrag in Procenten der Bruttoeinnahme



1871		1872	
Fr.	27,292. 73	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 22,648. 57
"	3. 58	" " Locomotiv-Kilometer	" 2. 88
"	— 11.55	" " Wagenachsen-Kilometer	" — 09.61

Zuzüglich des Saldoportrages vom Jahre 1871, sowie der Nettoerträge des Dampfbootbetriebes und der Betheiligungsquoten bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Villach-Regensbergerbahn beläuft sich die gesammte Reineinnahme auf die Summe von Fr. 5,643,805. 11 gegenüber von Fr. 5,783,640. 48 im Vorjahre.

Das Verhältniß der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1872 wesentlich ungünstiger gestaltet, als im Vorjahre. Die Ursache hievon liegt in der bedeutenden Steigerung der Betriebsausgaben. Indem wir uns diesfalls auf die weiter oben gegebenen näheren Nachweise beziehen, wollen wir hier einzig hervorheben, daß im Rechnungsjahre für Gehalte und Löhne nahezu Fr. 300,000 und für Unterhalt des Rollmaterials ungefähr Fr. 270,000 mehr verausgabt worden sind, als im Jahre 1871.

Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist in Folge des im Monat Juli des Berichtsjahres verfallenen ersten Semesterzinses des 5 Millionen-Anleihens vom 30. November 1871, sowie des erstmals für das ganze Jahr zur Verzinsung gelangten 5 Millionen-Anleihens vom 3. April 1871 von Fr. 2,045,440. 73 im Vorjahre auf Fr. 2,270,440. 73 im Berichtsjahre gestiegen.

Der nach Abzug der Zinse für die Obligationen sich ergebende reine Ueberschuß von Fr. 3,373,364. 38 erhielt gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung:

Fr. 2,296,640. — = 8% des Actiencapitals wurden als Actiendividende vertheilt;

" 564,380. 51 = 10% des Reinertrages fielen in den Erneuerungsfond und

" 512,343. 87 wurden auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1873 übertragen.

Summa wie oben Fr. 3,373,364. 38.

Dem Erneuerungsfond (bisherigen Reservefond) wurde im Berichtsjahre für die Erneuerung des Oberbaues, sowie für die Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen“ und als Katazahlung an die Kosten des Umbaues des Dampfbootes „St. Gallen“ die Summe von Fr. 540,797. 31 entnommen. Derselbe schließt per 31. December 1872 mit einem Saldo von Fr. 2,281,072. 72 gegenüber einem solchen von Fr. 2,257,489. 52 im Vorjahre ab.

Der gemäß den Gesellschaftsstatuten vom 30. Mai 1872 gebildete neue Reservefond, welchem außer 1% der Zinse von den Baucapitalien neuer Nordostbahnlinien, der Bözberg- und der aarg. Südbahn und den Zinsdifferenzen auf dem Subventionsdarleihen der Bözbergbahn namentlich auch die bis Ende des Berichtsjahres realisirten Provisionen auf den Actien und Obligationen der Gotthardbahn, sowie die Gewinne auf dem Werthschriftenconto gutgeschrieben wurden, weist per 31. December 1872 einen Vermögensbestand von Fr. 323,109. 29 auf.

### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Nordostbahn haben im Berichtsjahre folgende tägliche Fahrten ausgeführt:

Auf der Route	Romanshorn-Lindau,
" " "	Romanshorn-Friedrichshafen,
" " "	Korschach-Lindau,
" " "	Lindau-Bregenz.



Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1871		1872		1871			1872			
	Personen	Procente	Personen	Procente	Fr.	Cts.	Procente	Fr.	Cts.	Procente	
<b>I. Personentransport.</b>											
Einfache Fahrt	I. Platz	29,125	25.2	31,330	22.50	35,525.	46	19.6	34,653.	47	28.23
"	"	29,784	25.8	31,181	22.39	34,344.	49		32,364.	20	
Sin- und Rückfahrt	I. "	6,676	5.8	9,646	6.93	4,856.	31		7,612.	88	
"	"	15,522	13.5	21,334	15.32	8,504.	54		9,786.	75	
Abonnementsbillete	I. "	2,491	2.2	3,344	2.40	2,182.	66		3,029.	84	
"	II. "	7,616	6.6	6,369	4.57	6,441.	05		4,481.	96	
Luftfahrtsbillete	I. "	3,746	3.2	7,888	5.67	2,555.	44		4,556.	28	
"	II. "	20,464	17.7	28,156	20.22	9,018.	48		12,060.	78	
<b>Total</b>		115,424	100	139,248	100	103,428.	43		108,546.	16	
<b>II. Gepäcktransport</b>		Centner		Centner		4,251. 93		0.8		4,606. 89 1.20	
<b>III. Viehtransport.</b>		Stück		Stück		6,987. 90		1.3		6,552. 55 1.70	
Classe a, Pferde		186	3.4	203	3.44	6,987.	90	1.3	6,552.	55	1.70
" b, schweres Vieh		2,015	36.6	2,129	36.05						
" c, leichtes "		1,437	26.1	1,044	17.68						
" d, Schweine		245	4.5	112	1.89						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		1,164	21.1	1,866	31.59						
Hunde		459	8.3	552	9.35						
<b>Total</b>		5,506	100	5,906	100	6,987. 90				6,552. 55	
<b>IV. Gütertransport.</b>		Centner		Centner		406,047. 08		76.9		258,347. 94 67.19	
Eilgut		95,382	3.7	58,449	3.34	406,047.	08	76.9	258,347.	94	67.19
Gewöhnliches Gut		490,415	18.8	438,047	25.00						
Güter der Ausnahmsclasse		2,020,979	77.5	1,255,287	71.66						
<b>Total</b>		2,606,776	100	1,751,783	100	406,047. 08				258,347. 94	
<b>V. Verschiedenes.</b>						7,189. 55		1.4		6,440. 36 1.68	
<b>Gesamt = Total</b>						527,904. 89		100		384,493. 90 100	

## Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Centner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Centner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1872</b>	139,248	108,546	16	10,944	4,606	89	5 906	6,552	55	1,751,783	258,347	94	6,440	36	384,493	90
gegenüber 1871	115,424	103,428	43	9,843	4,251	93	5,506	6,987	90	2,606,776	406,047	08	7,189	55	527,904	89
mehr . . . .	23,824	5,117	73	1,101	354	96	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger . . . .	—	—	—	—	—	—	—	435	35	854,993	147,699	14	749	19	143,410	99

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr übersteigen diejenigen des Vorjahres; immerhin macht sich hierbei der Wegfall der Dampfbootfahrten zwischen Rorschach und Konstanz fühlbar. Der Güterverkehr hat einen bedeutenden Rückgang gegenüber 1871 erlitten, wesentlich davon herrührend, daß die Schweiz ihren Getreidebedarf, statt aus Ungarn, hauptsächlich von Marseille her bezogen hat. Mit Einschluß des Gemeinschaftsgüterverkehrs mit Bayern und Württemberg, an welchem die Nordostbahn zur Hälfte participirt, beziffert sich der Gesamt-Ein- und Ausgang von Schiffsgütern in Romanshorn auf 2,928,074, gegenüber 4,624,810 Centner im Jahre 1871 und ergibt sich mithin ein Ausfall von nicht weniger als 1,694,736 Centner.

## Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

	1871	1872
Einnahmebetreffniß per Reisenden . . . . . Franken	0.90	0.78
„ „ Centner Gepäck . . . . . „	0.43	0.42
„ „ Stück Vieh . . . . . „	1.27	1.11
„ „ Centner Güter . . . . . Centimes	15.58	14.75

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1871				1872			Gegenüber 1871			
Fr.	Cts.	Procente		Fr.	Cts.	Procente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.2	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung . . . . .	10,000	—	2.62	—	—	—	—
20,151	80	4.4	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals . . . . .	19,449	70	5.10	—	—	702	10
106,138	98	23.4	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals . . . . .	109,785	28	28.78	3,646	30	—	—
3,122	75	0.7	4. Bekleidung desselben . . . . .	3,132	62	0.82	9	87	—	—
975	98	0.2	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureau . . . . .	1,064	15	0.28	88	17	—	—
54,805	89	12.0	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter . . . . .	33,468	53	8.77	—	—	21,337	36
185,225	44	40.7	8. Brenn-, Schmier- und Fußmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	151,955	23	39.83	—	—	33,270	21
38,359	06	8.4	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände . . . . .	28,547	69	7.48	—	—	9,811	37
7,807	28	1.7	10. Assurance-Prämien . . . . .	7,382	75	1.94	—	—	424	53
28,769	13	6.3	11. Verschiedenes . . . . .	16,724	74	4.38	—	—	12,044	39
455,356	31	100	. . . . . Total . . . . .	381,510	69	100	—	—	73,845	62

Die sich auf den „Ausgaben für den Dampfbootbetrieb“ gegenüber dem Vorjahre ergebende Verminderung im Gesamtbetrage von Fr. 73,845. 62 Cts. rührt davon her, daß der bedeutende Ausfall auf den Getreidezufuhren aus Ungarn für das Ein- und Ausschiffen der Güter weniger Arbeitskräfte erforderlich machte und ebenso geringere Fahrleistungen der Schiffe erheischte und demgemäß auch einen Minderverbrauch an Brenn-, Schmier- und Putzmaterial zc. zur Folge hatte. Aus der nämlichen Ursache sind auch die Ausgaben der Rubrik Verschiedenes, unter welcher die Miethentschädigungen für fremde Fahrzeuge und die Schrammgebühren in Lindau zur Verrechnung gelangen, reducirt worden. Die Vermehrung, welche das Capitel Besoldungen zc. des Schiffspersonals aufweist, beruht auf Gehaltserhöhungen.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1871					1872				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Procenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Procenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	527,904	89	4	80	—	384,493	90	3	76	—
Ausgaben . . . . .	455,356	31	4	14	86	381,510	69	3	73	99.22
Nettoertrag . . . . .	72,548	58	—	66	14	2,983	21	—	03	0.78

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand Ende 1872 wie im Vorjahre aus

- 6 Dampfsschiffen,
- 4 Schleppschiffen,
- 1 Dampfähre (gemeinschaftlich mit Württemberg),
- 1 Schleppfahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

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

		1871	1872
<b>a. Leistungen der Schiffe.</b>			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	110,059	102,318
und zwar in	Zeitstunden	6,849	5,972
sonach per Zeittunde durchschnittlich	Kilometer	16.07	17.13
Schlepbooten. Solche durchliefen	"	70,651	49,846
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz</b>			
	Kubikfuß	77,590	2,592
Steinkohlen	Centner	69,356	64,414
Totalverbrauch bei Reduction des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Centner	77,115	64,673
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	70.07	63.21
" Zeittunde	"	1,125.09	1,082.94
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	156,148.72	119,900.87
per Kilometer	Centimes	141.88	117.18
" Zeittunde	Franken	22.80	20.08
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Del und Talg</b>			
im Ganzen	Pfund	9,824	8,320
" " " per Kilometer	"	0.089	0.08
" " " " Zeittunde	"	1.434	1.39
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,534.59	4,699.40
per Kilometer	Centimes	5.03	4.59
" Zeittunde	"	80.81	78.69
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten</b>			
im Ganzen	Franken	38,359.06	28,547.69
per Kilometer	Centimes	34.85	27.90

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

**2. Werkstättebetrieb.**

Die Thätigkeit der Werkstätte ist auch im Berichtsjahre hauptsächlich durch den Unterhalt und die Erneuerung der Locomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden. Im Berichtsjahre sind, wie schon früher anlässlich der Erörterung über die Unterhaltungskosten der Wagen bemerkt wurde, 74 Stück Personen- und Gepäckwagen in's Puffersystem umgeändert und mit elastischer Kupplung versehen worden. Daneben wurden für den Bahunterhalt 78 Stück Schienenkreuzungen und 33 Stück Weichen angefertigt. Schließlich besorgte die Werkstätte den Umbau des Dampfbootes „Schaffhausen“.

Die Zahl der Werkstättearbeiter hat in Folge der steten Vermehrung des Betriebsmaterials im Berichtsjahre eine etwelche Zunahme erfahren; sie belief sich am Schlusse desselben auf 393 (gegenüber 345 im Vorjahre), außerdem wurden noch 59 Locomotivputzer und Hülfsheizer, 11 Wagenwäscher und 14 Kohlenwerlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

	<u>1871.</u>	<u>1872.</u>
an Einnahmen . . . . .	Fr. 1,116,450. 56	Fr. 1,319,728. 44
an Ausgaben . . . . .	„ 1,004,642. 32	„ 1,174,892. 87
und einen Netto-Ertrag von Fr.	111,808. 24	Fr. 144,835. 57

Dieses Ergebnis ist wie in früheren Jahren ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung erzielt worden.

### 3. Unfälle.

Im Betriebsjahr haben sich leider wieder einige Unfälle und zwar alle, mit Ausnahme eines einzigen, aus eigener Unvorsichtigkeit Seitens der Verunglückten, ereignet; indessen wurde durch keinen derselben der regelmäßige Betrieb gestört. Im Ganzen fanden 11 Personen auf den Bahnhöfen oder auf der Linie ihren Tod, nämlich 4 Angestellte und 7 dem Betriebe fremde Personen; der Schiffahrtsdienst lief ohne irgend einen Unfall ab. Am 30. Januar wurde in der Nähe der Station Wildegg ein Mann, der die Bahn vor dem herannahenden Zuge noch überschreiten wollte, von der Locomotive erfasst, auf das Geleise geschleudert und getödtet. — Am 3. Juli gerieth ein Wagenwärter in Romanshorn beim Rangiren mit einem Arme zwischen die Puffer zweier Wagen und wurde so schwer verletzt, daß eine Amputation des Vorderarmes nöthig wurde, an deren Folgen der Verunglückte starb. — Am 21. Juli wollte ein Bremser, der sich unerlaubter Weise in ein leeres Coupé I. Classe eines über die Dauer des eidg. Schützenfestes gemietheten badischen Personenwagens begeben hatte, in der gedeckten Thurbücke bei Müllheim seinen ihm angewiesenen Platz wieder einnehmen und öffnete zu diesem Zwecke die Seitenthüre; da aber die Brücke hiefür nicht hinreichend Raum bot, so prallte die Thüre zurück, wodurch der Verunglückte vom Zuge geworfen und getödtet wurde. — Am 21. August wurde auf dem Bahnhofe Schaffhausen die etwas übelhörige Magd eines Bahnbeamten, als sie den Bahnhof überschreiten wollte, von einer badischen Maschine überfahren und getödtet. Dem betreffenden Personal konnte eine Schuld nicht beigemessen werden. — Am 26. August fand ein Mann, welcher sich im Einschnitt zwischen Winterthur und Kemptthal vor einem Zuge auf die Schienen gelegt hatte, den gesuchten Tod. — Auf gleiche Weise wurde am 8. September ein Knabe, welcher den Tod ebenfalls absichtlich gesucht hatte, zwischen Andelfingen und Marthalen vom Zuge überfahren und getödtet. — Am 14. September verlor im Bahnhof Zürich ein Bremser durch Abspringen von einem in der Abfahrt begriffenen Zug, welchem er dienstlich nicht zugetheilt war, das Leben. — Am 3. December wurde zwischen Killwangen und Baden ein Hülfsbahnwärter, als er dem von Zürich kommenden Zuge die Signallaterne entgegenhielt und hiebei zu nahe am zweiten Geleise stand, von dem von Baden kommenden Schnellzug, dessen Herannahen er nicht bemerkt zu haben scheint, erfasst und getödtet. — Am 15. December wollte eine Frauensperson im Untergrund bei Luzern das Bahngleise in dem Augenblicke überschreiten, als der Zug herankam. Sie wurde von demselben überfahren und sofort getödtet. Ein Verschulden fällt dem Bahnpersonal diesfalls nicht zur Last. — Am 28. December Nachts fiel ein zürcherischer Polizeiangehörter auf dem Bahnhofe Baden, als er im Begriffe war, auf den schon in ziemlich starkem Laufe befindlichen Schnellzug nach Zürich aufzuspringen, unter die Räder des Zuges und wurde so schwer verletzt, daß er wenige Tage nachher an den Folgen der nothwendig gewordenen Amputation der Beine starb. — Der nämliche Zug überfuhr im Hard in Alstetten einen Metzgerlehrling, der unzweifelhaft den Tod gesucht hatte.

Die vier verunglückten Bahnangestellten gehörten alle der Unterstützungscasse an, und es beziehen die Hinterlassenen von dreien derselben die statutengemäßen Unterstützungen, während der vierte keine unterstützungsberechtigten Verwandten hinterlassen hat.

#### 4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a. im Kanton Zürich . . . . .	Fr. 5,818,850. —	
b. " " Thurgau . . . . .	" 1,518,050. —	
c. " " St. Gallen . . . . .	5,800. —	
d. " " Schaffhausen . . . . .	" 496,350. —	
e. " " Aargau . . . . .	" 816,800. —	
f. " " Zug . . . . .	" 149,400. —	
g. " " Luzern . . . . .	" 34,300. —	
	<hr/>	Fr. 8,839,550. —
2. Für Transportmaterial . . . . .		Fr. 9,575,235. 57
3. " Bremsmaterial und Magazinvorräthe . . . . .		" 606,744. 61
4. " Transportgüter . . . . .		" 6,144,000. —
5. " Lagergüter in Zürich und Romanshorn . . . . .		" 7,000,000. —
6. " Mobilien und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten . . . . .		" 1,859,546. 80
		<hr/>
		Total Fr. 34,025,076. 98

Die Affecuranz für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen resp. Lindau trajectirten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransportes beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. — Für den „Versicherungsfond gegen Transportgefahren“, dessen Gründung wir in unserm letzten Berichte erwähnten, ist im Berichtsjahr ein besonderes Regulativ aufgestellt worden. Das Rechnungsergebniß dieses Versicherungsfonds darf als ein günstiges bezeichnet werden.

**5. Personaletat.**

Am Ende des Jahres 1872 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

**A. Bahnbetrieb.**

<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>		Uebertrag	38
Secretariat, Registratur und Canzlei . . . . .	19	Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	77
Hauptcassier und Gehülfen . . . . .	4	Einnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen . . . . .	36
Revisor, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	8	Vorstände der Lagerhäuser und Gütererpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezügler . . . . .	146
Betriebs-Controleur und Gehülfen . . . . .	46	Telegraphisten . . . . .	7
Chef des Tarifbureau und Gehülfen . . . . .	5	Portiers, Abwärte und Nachtwächter . . . . .	41
Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	10	Gepäckträger . . . . .	21
Abwärte der Centralbureau und der Hauptmagazin- Verwaltung . . . . .	6	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure . . . . .	470
	<b>98</b>	Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Conducteure und Bremsler . . . . .	167
<b>II. Bahnunterhaltung.</b>		Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenwifiteure . . . . .	91
Betriebs-Oberingenieur und Adjunct . . . . .	2	Wagencontroleure (in den Bahnhöfen) . . . . .	12
Bauführer . . . . .	2	Billetdrucker . . . . .	2
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs . . . . .	14		<b>1,108</b>
Werkführer der Bauwerkstätte . . . . .	1		
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .	18		
Weichen- und Bahnwärter . . . . .	588		
	<b>625</b>		
<b>III. Expeditions- und Fahrdienst.</b>		<b>2. Abtheilung.</b>	
<b>1. Abtheilung.</b>		Maschinenmeister . . . . .	1
Betriebs-Chef . . . . .	1	Oberwerkführer und Werkführer . . . . .	4
Betriebs-Inspector und Adjunct . . . . .	2	Constructeure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart . . . . .	16
Inspector für den Gütertransport und Gehülfe . . . . .	2	Oberlocomotivführer und Locomotivführer . . . . .	56
Telegraphen-Inspector . . . . .	1	Locomotivheizer . . . . .	54
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagencontrole . . . . .	15	Locomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader . . . . .	113
Bahnhof-Vorstände und Gehülfen . . . . .	17		
	<b>Uebertrag</b>		<b>244</b>
	38		

Total: **2,075** (gegen 2,098 im Vorjahre); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 6.94 Angestellte (7.02 im Jahre 1871).

Die Zahl der Weichen- und Bahnwärter hat im Berichtsjahre eine etwelche Vermehrung erlitten, während diejenige der Arbeiter für Güterverladung nicht unerheblich reducirt wurde.

**B. Dampfschiffahrt.**

Verwalter . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	5
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister . . . . .	7	Heizer . . . . .	10
Capitäne und Schiffsführer . . . . .	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . .	23
Steuer männer und Schleppschiffsführer . . . . .	9	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	12

Zusammen **72** Angestellte (im Vorjahre 77).



## C. Werkstätte.

Werkstattearbeiter: 393 (im Vorjahre 345).

## D. Agenturen.

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

Zusammen **6** Angestellte, wie im Vorjahre.

Mit Einschluß der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,546 gegenüber 2,526 im Vorjahre.

An dieser Stelle verdient erwähnt zu werden, daß am 9. August 1872 gleichzeitig mit einer von Beamten der Unternehmung veranstalteten Feier der Erinnerung an die vor 25 Jahren — 9. August 1847 — stattgefundene Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn, der ehemaligen schweizerischen Nordbahn Zürich-Baden, die Feier des 25jährigen Dienstjubiläums von sieben Nordostbahn-Angestellten verbunden wurde, wobei den Jubilaren von der Direction Beglückwünschungsurkunden mit dem Ausdrucke der Anerkennung für die von denselben der Unternehmung geleisteten langjährigen guten und treuen Dienste und als Zeichen dieser Anerkennung passende Geschenke überreicht wurden.

## 6. Unterstützungs- und Krankencasse.

## a. Unterstützungscasse.

Am 31. December 1871 betrug der Activsaldo derselben . . . . .	Fr. 393,229. 66
Im Jahre 1872 kamen an Einnahmen hinzu:	
Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .	Fr. 20,000. —
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	„ 75,298. 64
Capitalzinsen, Bußen, Geschenke . . . . .	„ 23,842. 82
	<hr/>
	„ 119,141. 46
	<hr/>
Gesamteinnahme	Fr. 512,371. 12

Die Ausgaben bestehen aus:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr. 39. 25
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten . . . . .	„ 1,408. 70
Außerordentliche Unterstützungen . . . . .	„ 1,500. —
Regelmäßige Unterstützungen . . . . .	„ 22,444. 85
Verschiedenes . . . . .	„ 197. 08
	<hr/>
	„ 25,589. 88

Bestand am 31. December 1872 Fr. 486,781. 24

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,561 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Casse.



b. Krankencasse.

Am 31. December 1871 betrug der Activsaldo derselben . . . . .	Fr.	11,454.	85
Im Jahre 1872 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . . . . .	„	19,681.	53
		<hr/>	
	Gesamteinnahme	Fr.	31,136. 38
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen zc. ziehen sich davon ab mit . . . . .	„	18,672.	54
		<hr/>	
	Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr.	12,463. 84

Die Mitgliederzahl der Krankencasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 963.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Böszbergbahn.

Ueber den Bau der Böszbergbahn wurde von uns dem für dieselbe bestehenden Comite der jährliche Bericht erstattet. Wie schon an einer andern Stelle bemerkt, ist dieser Bericht dem vorliegenden Geschäftsbericht beigelegt.

Margauische Südbahn.

Das Directorium der Centralbahn hat in ähnlicher Weise über diese Bahn berichtet; wir verweisen auf den ebenfalls beigelegten Bericht desselben.

Winterthur=Coblenz.

a. Technische Vorarbeiten. Beim Jahresübergang waren, wie wir Ihnen in unserm letztjährigen Geschäftsberichte mittheilen konnten, die für Feststellung des definitiven Trace erforderlichen Aufnahmen und Vermessungen im Gang. Daß diese Arbeiten energisch betrieben wurden, wird sich Ihnen aus der Thatsache ergeben, daß die Pläne für die Strecke Winterthur-Weiach schon am 22. April 1872 der Regierung von Zürich, diejenigen für die Linie Kaiserstuhl-Coblenz am 17. Mai 1872 der Regierung von Aargau zur Genehmigung vorgelegt werden konnten. — Wie schon an anderer Stelle erwähnt, ertheilte letztere Behörde ihre Genehmigung sofort, während von der Regierung von Zürich die Pläne für die Bahnstrecke Norbas-Rheinsfelden, in Betreff welcher wir eine Abänderung der vom Stadtrath Winterthur vorläufig projectirten Zugrichtung beantragt hatten, beanstandet wurden. Wir haben ebenfalls schon oben zu Ihrer Kenntniß gebracht, daß diese Angelegenheit von uns bei den Bundesbehörden anhängig gemacht worden ist und demnächst ihre Erledigung finden dürfte.

b. Expropriation. Die Katasterpläne und Grunderwerbungsstabellen sind aufgelegt worden in den Gemeinden Winterthur, Töß, Wülflingen, Pfungen, Weiach, Kaiserstuhl, Fislbach, Rümikon, Mellikon, Reckingen, Zurzach und Riethheim, so daß zur Zeit, ausschließlich der von der Strecke Norbas-Rheinsfelden berührten Gemeindegemarkungen, nur noch Coblenz aussteht; die Planaufgabe in letztgenannter Gemeinde ist übrigens ebenfalls vorbereitet.