

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

**Band:** 22 (1874)

**Artikel:** Dreizehnter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern umfassend das Jahr 1874

**Kapitel:** An das Tit. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern

**Autor:** Peyer, J.F.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730494>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 18.10.2024

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

## An das Cit. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Luzern.

Tit.

Indem wir uns die Ehre geben, Ihnen anmit die dreizehnte, das Jahr 1874 umfassende Jahresrechnung vorzulegen, begleiten wir dieselbe in üblicher Weise mit einer summarischen Darstellung der Ergebnisse des **Betriebes**.

Zahl der Bahnzüge. Vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember wurden täglich 4, vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich 6 Züge mit Personenbeförderung in jeder Richtung ausgeführt. Außerdem kursirte das ganze Jahr hindurch täglich ein Güterzug ohne Personenbeförderung.

Wie früher hat die Nordostbahngesellschaft auch dieses Jahr je einen dieser Züge unentgeltlich ausgeführt; für die übrigen ist sie vertragsgemäß entschädigt worden.

Die fahrplanmäßigen und außergewöhnlichen Züge haben im Ganzen 279,553 (1873: 288,046) Kilometer zurückgelegt. Die Verminderung um 8493 Zugskilometer gegenüber dem Vorjahre rührt daher, daß im Jahre 1873 der Sommerfahrtenplan mit vermehrter Zugszahl schon mit 1. Mai in Kraft trat, während er dieses Jahr wieder wie früher erst mit 1. Juni zur Ausführung kam.

Es fallen auf:

	<b>1873.</b>	<b>1874.</b>
	Kilometer.	Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge . . . . .	238,243	229,757
2) Güterzüge ohne Personenbeförderung und Extrazüge . . .	49,803	49,796
	<hr/>	<hr/>
zusammen	288,046	279,553.

## Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

## I. Einnahmen.

1873			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	1874			Mehreinnahme		Minereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber		gegenüber 1873	
734,120	21	57.15	1. Personentransport . . . . .	762,941	19	56.40	Fr. 28,820	Cts. 98	Fr. —	Cts. —
43,871	43	3.41	2. Gepäcktransport . . . . .	44,884	46	3.32	1,013	03	—	—
11,377	02	0.89	3. Viehtransport . . . . .	11,579	53	0.86	202	51	—	—
444,341	54	34.59	4. Gütertransport . . . . .	479,580	24	35.45	35,238	70	—	—
50,819	06	3.96	B. Mittelbare Betriebseinnahmen :	53,750	59	3.97	2,931	53	—	—
1,284,529	26	100	. . . . . Totaleinnahmen . . . . .	1,352,736	01	100	68,206	75		

Die Jahresrechnung ergibt hienach gegenüber dem vorhergehenden Jahr eine Mehreinnahme von Fr. 68,206. 75 Cts., während im letztgenannten Jahr gegenüber dem Jahr 1872 eine solche von Fr. 74,272. 70 Cts erzielt worden war. Auch im Berichtsjahre ist diese beträchtliche Mehreinnahme nicht oder nur zu einem kleinen Theile auf ausnahmsweise Verhältnisse, welche den Verkehr in außergewöhnlicher Weise gesteigert hätten, zurückzuführen; zum weitaus größten Theile erklärt sie sich vielmehr durch allgemeine und daher wohl auch bleibende Verbesserung der verschiedenen Verkehrsfaktoren, welche die Frequenz dieser Linie bedingen. Als Momente mehr oder minder vorübergehender oder außergewöhnlicher Natur, welche dabei in erheblichem Maße mitgewirkt haben, dürften zu betrachten sein einerseits die beinahe vollständige Konzentrirung des Rigiverkehres auf die Route Luzern-Witznau, andererseits der starke Export von Baumfrüchten im Spätjahr, welcher gegenüber 31,369 Ztr. im Vorjahr dieses Mal ein Quantum von 88,985 Ztr. aufweist.

Die Steigerung der „mittelbaren Betriebseinnahmen“ erklärt sich daraus, daß einerseits die von der Nordostbahn zu 4½ Prozent verzinsten monatlichen Betriebsüberschüsse bis zu ihrer Vertheilung an die Obligationeninhaber am Schlusse des Jahres eine höhere Summe als im Jahr 1873 erreichten, andererseits der Zinsfuß für den Saldo der Baurechnung auf 5 Prozent erhöht wurde.

2. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungstribriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1873		1874		1873			1874			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Sts.	Prozente	Fr.	Sts.	Prozente	
<b>I. Personentransport.</b>											
Zur gewöhnlichen Fahrtage:											
Einfache Fahrt			I. Klasse	8,178	1.52	7,797	1.29	50,470. 01	6.87	44,310. 68	5.81
" "			II. "	58,855	10.97	53,568	8.89	219,543. 48	29.91	206,256. 46	27.04
" "			III. "	162,671	30.32	149,544	24.81	222,206. 90	30.27	205,687. 78	26.96
Zu ermäßigten Fahrtagen:											
Mit Güterzügen			II. "	.	.	1	0.00	.	.	1. 15	0.00
" "			III. "	14	0.00	15	0.00	8. 00	0.00	7. 10	0.00
Sin- und Rückfahrt			I. "	838	0.16	1,156	0.19	2,529. 84	0.34	3,462. 98	0.45
" " "			II. "	25,672	4.78	36,792	6.10	37,489. 81	5.11	60,534. 68	7.93
" " "			III. "	195,796	36.49	265,596	44.05	121,554. 55	16.56	178,730. 16	23.43
Abonnementsbillete			II. "	12,540	2.34	12,860	2.13	6,063. 11	0.83	6,478. 08	0.85
" "			III. "	31,080	5.79	35,380	5.87	5,230. 92	0.71	5,364. 75	0.70
Militär- und Polizeitransporte			III. "	4,120	0.77	5,124	0.85	2,409. 27	0.33	3,751. 97	0.49
Pilger			III. "	284	0.05	2	0.00	229. 08	0.03	2. 90	0.00
Gesellschafts-, Schul- u. Luftfahrten			I. "	602	0.11	554	0.09	1,844. 69	0.25	1,432. 95	0.19
" " " " "			II. "	13,807	2.57	14,024	2.33	32,187. 77	4.38	29,448. 37	3.86
" " " " "			III. "	22,142	4.13	20,503	3.40	32,352. 78	4.41	17,471. 18	2.29
<b>Total</b>				536,599	100	602,916	100	734,120. 21	100	762,941. 19	100
Rekapitulation nach Klassen:											
I. Klasse				9,618	1.79	9,507	1.58	54,844. 54	7.47	49,206. 61	6.45
II. "				110,874	20.66	117,245	19.45	295,284. 17	40.22	302,718. 74	39.68
III. "				416,107	77.55	476,164	78.97	383,991. 50	52.31	411,015. 84	53.87
<b>Total</b>				536,599	100	602,916	100	734,120. 21	100	762,941. 19	100
<b>II. Gepäcktransport</b>											
				Zentner		Zentner					
				35,518	.	37,914	.	43,871. 43	.	44,884. 46	.
<b>III. Viehtransport.</b>											
				Stück		Stück					
Klasse I				304	2.26	509	5.04	11,377. 02	.	11,579. 53	.
" II				1,839	13.65	2,103	20.85				
" III				2,411	17.90	3,059	30.33				
" IV				8,914	66.19	4,416	43.78				
<b>Total</b>				13,468	100	10,087	100	11,377. 02	.	11,579. 53	.
<b>IV. Gütertransport.</b>											
				Zentner		Zentner					
Eilgut				76,801	4.43	90,908	4.55	52,092. 63	11.72	59,394. 27	12.38
Normalklasse I				100,183	5.78	97,386	4.88	45,314. 27	10.20	43,292. 68	9.03
" II				379,694	21.91	383,760	19.22	129,187. 05	29.07	131,727. 82	27.47
Wagenladungs-kategorie A				115,313	6.65	146,515	7.34	29,236. 91	6.58	35,814. 37	7.47
" B				219,537	12.67	221,870	11.12	48,487. 33	10.91	44,305. 83	9.24
" C				133,656	7.71	151,889	7.61	27,349. 11	6.16	30,173. 93	6.29
" D				270,965	15.63	360,281	18.05	37,417. 35	8.42	46,952. 26	9.79
" E				437,186	25.22	543,579	27.23	52,880. 86	11.90	62,447. 91	13.02
Lokalspesen (Waag-, Lab-, Lager-, Zug- und Abfuhrgebühren, Nachnahme-Provision etc.)				.	.	.	.	22,376. 03	5.04	25,471. 17	5.31
<b>Total</b>				1,733,335	100	1,996,188	100	444,341. 54	100	479,580. 24	100
<b>V. Mittelbare Betriebseinnahmen</b>											
				.	.	.	.	50,819. 06	.	53,750. 59	.
<b>Gesamt-Total der Einnahmen</b>				.	.	.	.	1,284,529. 26	.	1,352,736. 01	.

## 3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge : 64 (Tarif-) Kilometer.		1873	1874
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	11,470.63	11,920.96
„ „ Reisenden	„	1.37	1.27
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.85	4.68
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	57.74	53.26
„ „ „ „ II. „	„	44.14	42.48
„ „ „ „ III. „	„	23.28	22.73
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	28.21	27.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen in I. Klasse	Reisende	8,678	7,912
„ „ „ „ II. „	„	76,476	77,813
„ „ „ „ III. „	„	151,359	169,117
„ „ „ „ in Total	„	236,513	254,842
„ jeden Kilometer kommen	„	8,384	9,421
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.57	5.77
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	685.49	701.32
„ „ Zentner	„	1.24	1.18
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.56	2.58
„ „ Tonnen-Kilometer	„	51.20	51.60
„ „ „ Reisenden	„	8.18	7.44
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	48.22	45.82
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	26,760	27,146
„ jeden Kilometer kommen	„	555	592
„ „ Reisenden	Pfund	6.62	6.29
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	177.76	180.93
„ „ Stück	„	0.84	1.15
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	6,942.84	7,493.44
„ „ Zentner	Centimes	25.64	24.02
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.63	0.62
„ „ Tonnen-Kilometer	„	12.60	12.40
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	40.82	38.48
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	1,105,441	1,200,299
„ jeden Kilometer kommen	„	27,083	31,190
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh mitbegriffen) kommen	„	20.64	21.27
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>			
Betreffniß per Kilometer	Franken	794.05	839.85
<b>Totaleinnahme</b> per Kilometer	„	20,070.77	21,136.50



## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Per- sonen	Gepäck	Nied	Güter			Total- Einnahme		Differenz gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen	
				Verjandt	Empfang	Total			Personen	Güter		
							Anzahl	Zentner			Zentner	Zentner
Luzern . . . . .	119,175	11,465	1,249	275,268	373,160	648,428	461,517	55	+ 8,094	- 2,678	2	1
Obikon . . . . .	15,491	57	35	25,059	23,635	48,694	9,020	15	+ 1,258	+ 13,737	10	10
Sifikon . . . . .	25,708	328	238	118,122	108,189	226,311	44,983	73	+ 3,264	+ 117,418	6	5
Roßkreuz . . . . .	13,639	164	222	26,354	29,969	56,323	15,117	39	+ 947	- 18,820	12	8
Cham . . . . .	40,258	428	167	101,971	217,736	319,707	67,286	83	+ 6,729	+ 119,760	4	4
Zug . . . . .	85,048	3,597	967	220,561	293,520	514,081	174,443	33	+ 13,947	+ 25,249	3	2
Knonau . . . . .	12,173	257	113	15,600	11,381	26,981	13,425	15	+ 1,299	- 6,864	14	13
Mettemstetten . . . . .	24,245	1,133	245	39,073	47,297	86,370	33,961	31	+ 2,919	+ 15,363	7	7
Affoltern . . . . .	39,860	1,412	492	59,782	83,040	142,822	51,293	23	+ 5,451	+ 7,675	5	6
Hedingen . . . . .	16,872	1,357	284	30,843	21,290	52,133	19,892	02	+ 1,700	+ 18,959	9	9
Bonstetten . . . . .	14,837	432	167	18,230	19,095	37,325	12,938	46	+ 2,397	+ 12,838	11	11
Birmensdorf . . . . .	20,129	447	369	6,414	24,277	30,691	12,945	86	+ 3,546	+ 18,730	8	12
Urdorf . . . . .	12,220	709	89	695	2,047	2,742	6,906	03	+ 2,186	+ 1,435	13	15
Alftetten . . . . .	4,597	77	101	7,041	3,286	10,327	8,126	66	+ 684	+ 863	15	14
Zürich . . . . .	127,059	10,861	562	229,008	269,858	498,866	338,053	50	+ 9,575	+ 60,608	1	3
Nordostbahn, Bülach- Regensberg und fremde Bahnen . . . . .	30,356	5,161	1,694	775,908	422,149	1,198,057	—	—	+ 6,021	+ 110,375		
Transitverkehr . . . . .	1,249	29	3,093	46,259	46,259	92,518	29,074	22	- 3,700	+ 31,058		
Mittelbare Betriebs- Einnahmen . . . . .	.	.	.	.	.	.	53,750	59				
<b>Total</b>	<b>602,916</b>	<b>37,914</b>	<b>10,087</b>	<b>1,996,188</b>	<b>1,996,188</b>		<b>1,352,736</b>	<b>01</b>				

### 6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern		Total		Differenz gegenüber 1873	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Anzahl	Zentner	Anzahl	Zentner	Anzahl	Zentner	Anzahl	Zentner
<b>I. Direkter Verkehr</b> der Linie Zürich-Zug-Luzern.								
Nordostbahn* . . . . .	138,784	403,690	144,530	448,045	283,314	851,735	+ 25,656	+ 77,570
Bülach-Regensberg . . . . .	832	2,327	904	4,845	1,736	7,172	+ 458	+ 2,409
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	4,456	66,737	5,172	63,578	9,628	130,315	+ 791	- 3,187
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,679	103,832	4,184	332,800	5,863	436,632	+ 3,211	+ 100,329
Gr. bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,094	41,682	1,292	112,331	2,386	154,013	+ 425	- 17,252
K. württemberg. Staatsbahn . . . . .	555	16,705	362	10,568	917	27,273	+ 427	+ 9,392
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,587	50,330	785	24,273	2,372	74,603	+ 858	+ 20,864
Total . . . . .	148 987	685,303	157,229	996,440	306,216	1,681,743		
<b>II. Transitverkehr</b> über die Linie Zürich-Zug-Luzern.								
	Von der Zentralbahn, Lessin und Italien, franz. Ostbahn u. großh. bad. Bahn (via Luzern)		Nach der Zentralbahn, Lessin und Italien (via Luzern)					
Nordostbahn* . . . . .	812	37,242	823	16,733	1,635	53,975	- 4,911	+ 17,247
Bülach-Regensberg . . . . .	—	23	—	35	—	58	—	+ 49
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	10	1,169	10	6,237	20	7,406	+ 20	- 3,748
Total . . . . .	822	38,434	833	23,005	1,655	61,439		
Gesamt-Total	149,809	723,737	158,062	1,019,445	307,871	1,743,182		

\* inklusive Verkehr der Station Zürich.



## 7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh							
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total		1874	1873	1874	1873	1874	1873						
					Total								1874	1873	1874	1873	1874	1873
					Anzahl	Anzahl												
1	4.8	57	4,685	69,710	74,452	62,038	357,370	297,783	642	562	127	140						
1 1/2	7.2	5	439	18,984	19,428	16,137	139,882	116,187	162	157	105	146						
2	9.6	19	2,482	60,872	63,373	54,953	608,381	527,549	1,283	1,048	255	152						
2 1/2	12.0	17	899	18,309	19,225	15,975	230,700	191,700	382	255	225	183						
3	14.4	7	6,886	72,642	79,535	68,357	1,145,304	984,341	1,501	1,194	559	401						
3 1/2	16.8	.	157	5,133	5,290	4,244	88,872	71,299	147	166	317	342						
4	19.2	66	1,170	25,714	26,950	25,131	517,440	482,515	762	594	338	165						
4 1/2	21.6	1	1,630	20,448	22,079	20,938	476,906	452,261	1,619	609	573	468						
5	24.0	74	9,926	35,755	45,755	41,547	1,098,120	997,128	1,782	1,505	688	583						
5 1/2	26.4	8	183	1,852	2,043	2,011	53,935	53,090	133	89	229	342						
6	28.8	1,257	15,681	45,111	62,049	52,266	1,787,011	1,505,261	4,334	3,680	776	923						
6 1/2	31.2	6	894	5,439	6,339	5,912	197,777	184,454	156	176	115	242						
7	33.6	80	478	1,868	2,426	2,701	81,514	90,754	235	222	38	67						
7 1/2	36.0	12	1,381	6,310	7,703	7,344	277,308	264,384	545	486	224	259						
8	38.4	.	41	779	820	620	31,488	23,808	30	11	17	12						
8 1/2	40.8	1,349	18,287	25,937	45,573	34,868	1,859,378	1,422,614	3,023	2,917	669	638						
9	43.2	.	41	504	545	497	23,544	21,470	28	19	4	27						
9 1/2	45.6	32	518	1,266	1,816	2,355	82,810	107,388	110	124	163	107						
10	48.0	4	273	2,361	2,638	2,156	126,624	103,488	75	48	82	27						
11	52.8	.	61	1,143	1,204	691	63,571	36,485	31	14	168	6						
12	57.6	63	1,692	4,747	6,502	5,555	374,515	319,968	670	656	31	64						
13	62.4	6,450	49,441	51,280	107,171	110,303	6,687,470	6,882,907	20,264	20,786	4,384	8,174						
Total		9,507	117,245	476,164	602,916	536,599	16,309,920	15,136,834	37,914	35,518	10,087	13,468						
Güter																		
Stunden	Kilometer	Gut	I	II	A	B	C	D	E	Total		Zentner-Kilometer						
										Total		1874	1873	1874	1873			
										Zentner	Zentner					Zentner	Zentner	Anzahl
1	4.8	1,578	273	2,978	48	101	747	4,094	1,400	11,219	6,071	53,851	29,141					
1 1/2	7.2	384	92	1,725	37	253	156	2,811	1,805	7,263	3,232	52,294	23,270					
2	9.6	2,118	988	4,375	184	1,101	2,556	26,234	14,649	52,205	23,623	501,168	226,781					
2 1/2	12.0	1,010	1,122	4,262	141	1,902	890	2,281	605	12,213	9,891	146,556	118,692					
3	14.4	5,601	1,989	13,099	4,949	2,739	5,710	61,660	31,593	127,340	71,693	1,833,696	1,323,379					
3 1/2	16.8	291	316	1,155	.	.	103	3,504	1,605	6,974	5,851	117,163	98,297					
4	19.2	6,330	1,246	9,270	585	6,255	3,383	19,872	21,832	68,773	58,937	1,320,442	1,131,590					
4 1/2	21.6	4,738	1,960	11,758	5,436	8,316	3,189	16,472	17,613	69,482	55,652	1,500,811	1,202,083					
5	24.0	14,085	5,235	36,515	35,241	32,970	14,430	17,968	72,146	228,590	163,853	5,486,160	3,932,472					
5 1/2	26.4	523	346	2,062	9	2,007	201	2,979	7,446	15,573	11,079	411,127	292,486					
6	28.8	10,280	15,678	56,510	13,600	53,024	14,403	34,869	49,706	248,070	248,733	7,144,416	7,163,510					
6 1/2	31.2	853	664	5,667	3,368	100	1,330	2,166	4,410	18,558	16,430	579,010	512,616					
7	33.6	467	3,640	7,339	100	4,631	1,043	3,210	1,008	21,438	16,345	720,317	549,192					
7 1/2	36.0	2,451	4,970	20,261	46,955	1,446	21,338	16,209	33,850	147,480	129,553	5,309,280	4,663,908					
8	38.4	20	34	277	.	.	10	239	1,000	1,580	1,241	60,672	47,654					
8 1/2	40.8	9,412	15,626	79,493	11,630	29,645	22,087	23,475	85,584	276,952	242,601	11,299,642	9,898,121					
9	43.2	126	212	575	.	.	721	6,907	17,654	26,195	19,303	1,131,624	833,890					
9 1/2	45.6	415	253	3,748	.	516	1,238	1,678	5,083	12,931	26,124	589,654	1,191,254					
10	48.0	377	1,749	2,795	402	2,543	2,383	14,296	55,089	79,634	27,070	3,822,432	1,299,360					
11	52.8	135	108	410	.	.	584	1,636	803	3,676	8,444	194,093	445,843					
12	57.6	3,858	6,936	16,300	3,712	4,816	8,120	26,386	13,601	83,729	127,313	4,822,790	7,333,229					
13	62.4	25,856	33,949	103,186	20,118	69,505	47,267	71,335	105,097	476,313	460,296	29,721,931	28,722,470					
Total		90,908	97,386	383,760	146,515	221,870	151,889	360,281	543,579	1,996,188	1,733,335	76,819,129	70,748,238					

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1873	1874	Gegenüber 1873	
			mehr	weniger
			Zentner	Zentner
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle . . . . .	16,483	16,544	61	—
Haare, Vorsten . . . . .	872	1,398	526	—
Hörner, Klauen, Knochen . . . . .	1,703	1,031	—	672
Diversi . . . . .	4,227	5,871	1,644	—
Baumwolle, Rohe . . . . .	39,806	37,752	—	2,054
Baumwollgarne . . . . .	40,144	38,994	—	1,150
Baumwollzeuge, rohe . . . . .	8,960	5,912	—	3,048
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	7,220	6,262	—	958
Baumwollabfälle . . . . .	6,755	6,223	—	532
Baumaterialien: Asphalt . . . . .	426	1,382	956	—
Bausteine und Ziegel . . . . .	53,220	82,245	29,025	—
Bauholz und Sägewaaren . . . . .	129,716	144,684	14,968	—
Bausteine . . . . .	133,263	149,249	15,986	—
Cement und Cementfabrikate . . . . .	15,716	57,937	42,221	—
Dachschiefer . . . . .	10,287	8,245	—	2,042
Kalk . . . . .	21,380	25,081	3,701	—
Parqueterie . . . . .	5,189	9,835	4,646	—
Steinhauerarbeiten . . . . .	11,521	21,776	10,255	—
Thonröhren . . . . .	2,864	2,851	—	13
Diversi . . . . .	4,214	5,367	1,153	—
Brennmaterialien: Brennholz . . . . .	62,673	62,353	—	320
Holzkohlen . . . . .	12,881	17,050	4,169	—
Steinkohlen und Coaks . . . . .	87,331	97,965	10,634	—
Torf und Braunkohlen . . . . .	858	752	—	106
Diversi . . . . .	912	1,442	530	—
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . .	2,118	3,372	1,254	—
Chemische Produkte: Chloralkali . . . . .	135	445	310	—
Säuren . . . . .	1,885	1,641	—	244
Soda . . . . .	4,047	4,625	578	—
Bitriol (Eisenz-, Kupfer- und Zink-) . . . . .	627	1,146	519	—
Diversi . . . . .	2,104	1,357	—	747
Cichorien und Kaffeesurrogate . . . . .	4,620	4,045	—	575
Kolonialwaaren: Kaffee . . . . .	4,934	3,329	—	1,605
Gewürze . . . . .	279	454	175	—
Zucker . . . . .	15,079	19,840	4,761	—
Diversi . . . . .	2,446	2,637	191	—
Dünger und Düngemittel, Düngesalz . . . . .	10,990	13,394	2,404	—
Transport . . . . .	727,885	864,486		

	1873	1874	Gegenüber 1873	
			mehr	weniger
			Zentner	Zentner
Transport . . . . .	Zentner 727,885	Zentner 864,486	Zentner	Zentner
Droguerien, nicht besonders genannte . . . . .	2,660	2,759	99	—
Eis . . . . .	7,679	11,437	3,758	—
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne . . . . .	38,086	19,366	—	18,720
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß) . . . . .	21,904	37,173	15,269	—
Eisenwaaren . . . . .	27,818	33,091	5,273	—
Eisenbahnschienen und Räder . . . . .	3,215	20,319	17,104	—
Maschinentheile . . . . .	31,098	26,007	—	5,091
Maschinen, zusammengefezte . . . . .	1,770	2,606	836	—
Erden, nicht besonders genannte . . . . .	1,367	4,603	3,236	—
Erze . . . . .	100	262	162	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände . . . . .	8,198	12,425	4,227	—
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß . . . . .	426	407	—	19
Farbenerden . . . . .	279	419	140	—
Farbholz, roh und gemahlen . . . . .	2,396	242	—	2,154
Diversi . . . . .	1,273	1,069	—	204
Felle und Häute . . . . .	4,827	5,013	186	—
Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran ec. . . . .	8,972	9,190	218	—
Garne, nicht besonders genannte . . . . .	931	1,156	225	—
Gebinde, leere und Emballagen . . . . .	39,760	43,259	3,499	—
Gerberrinde und Gerbestoffe . . . . .	3,280	3,632	352	—
Getränke: Branntwein, Liqueur . . . . .	32,229	30,741	—	1,488
Bier . . . . .	11,437	14,061	2,624	—
Cffig . . . . .	687	985	298	—
Mineralwasser . . . . .	1,549	1,449	—	100
Wein und Most . . . . .	58,287	61,426	3,139	—
Glas und Glaswaaren . . . . .	12,719	13,374	655	—
Graphit . . . . .	*	398	—	—
Gyps, gemahlen, Gypssteine . . . . .	29,980	33,940	3,960	—
Harz, Pech, Colophonium . . . . .	802	1,365	563	—
Hausrath, Effekten . . . . .	21,574	22,834	1,260	—
Holzwaaren, (auch Fässer und Küferwaaren) . . . . .	12,821	21,802	8,981	—
Kriegswaffen und Munition . . . . .	2,672	2,526	—	146
Leder und Lederwaaren . . . . .	6,352	7,211	859	—
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .	2,614	3,124	510	—
Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	43,414	38,860	—	4,554
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe . . . . .	13,025	6,523	—	6,502
Mühl-, Schleif-, Weh-, Lithographie-Steine . . . . .	3,821	4,183	362	—
Nuß- und Werkholz . . . . .	58,980	60,769	1,789	—
Transport . . . . .	1,246,887	1,424,492		

\*) pro 1874 zum ersten Mal aufgenommen.

			Gegenüber 1873	
	1873	1874	mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Transport . . . . .	1,246,887	1,424,492		
Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Raps-, Sesam-Öl etc.) . . . . .	6,001	5,054	—	947
Mineralisches (Ligroin, Petroleum, Solaröl) . . . . .	6,401	6,380	—	21
Papier und Pappdeckel . . . . .	24,455	20,725	—	3,730
Papiermasse . . . . .	17,181	37,256	20,075	—
Pflanzen, lebende . . . . .	572	655	83	—
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebens-				
mittel: Baumfrüchte . . . . .	31,369	88,985	57,616	—
Butter und Schmalz . . . . .	3,528	2,750	—	778
Eier . . . . .	448	473	25	—
Fleisch und Fleischwaaren . . . . .	2,691	3,047	356	—
Gemüse . . . . .	1,634	894	—	740
Gespinnstoffe (Wachse, Hanf, Jute, Werg) . . . . .	1,177	1,983	806	—
Getreide aller Art . . . . .	199,263	201,267	2,004	—
Heu und Stroh . . . . .	6,006	3,718	—	2,288
Hopfen . . . . .	585	574	—	11
Hülsenfrüchte . . . . .	1,841	1,306	—	535
Käse . . . . .	32,927	35,341	2,414	—
Kartoffeln . . . . .	14,665	3,555	—	11,110
Milch, flüssig und kondensirt . . . . .	36,850	61,723	24,873	—
Eimereien . . . . .	1,677	1,770	93	—
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern . . . . .	441	664	223	—
Diversi . . . . .	3,454	4,073	619	—
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien . . . . .	844	2,636	1,792	—
Salz (Bade-, Koch- und Viehsalz) . . . . .	13,368	11,284	—	2,084
Schwefel . . . . .	340	300	—	40
Seegras . . . . .	1,312	1,894	582	—
Seide, roh, Garn, Stoffe, Abfälle . . . . .	21,832	23,507	1,675	—
Sprit . . . . .	23,657	21,981	—	1,676
Stärke und Stärkemehl . . . . .	1,401	1,940	539	—
Strohwaaren . . . . .	482	341	—	141
Tabak: Roher . . . . .	2,290	2,793	503	—
Fabrikirter und Zigarren . . . . .	5,903	5,960	57	—
Teigwaaren . . . . .	2,788	2,904	116	—
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan . . . . .	4,985	4,751	—	234
Wolle: Wollgarne . . . . .	493	507	14	—
Wollwaaren . . . . .	8,131	8,703	572	—
Verschiedene, nicht speziell genannte Artikel . . . . .	5,456	2		
Total	1,733,335	1,996,188		

## 9. 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	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1864	37.4	123,674	11,370	308,747	5,967	293	41	2,233	931	9,465
1865	64	138,633	16,043	591,740	7,127	405	88	4,037	1,028	12,685
1866	64	121,499	14,550	733,161	6,191	361	90	4,732	707	12,081
1867	64	131,729	16,668	725,042	6,784	419	102	4,728	657	12,690
1868	64	146,621	17,382	778,970	7,361	448	90	5,011	691	13,601
1869	64	190,084	19,787	774,407	9,297	493	107	5,122	721	15,740
1870	64	149,015	18,991	829,160	7,159	462	152	5,262	705	13,740
1871	64	186,873	19,824	905,308	9,009	515	188	5,867	728	16,307
1872	64	220,257	24,594	1,060,065	10,710	635	174	6,620	771	18,910
1873	64	236,513	26,760	1,105,441	11,471	685	178	6,943	794	20,071
1874	64	254,842	27,146	1,200,299	11,921	701	181	7,494	840	21,137

## Ausgaben.

1873			1874	
Fr.	Sts.		Fr.	Sts.
584,722	67	a. Vertragsgemäße Entschädigung für die Beforgung des Betriebsdienstes . . . . .	588,000	—
50,000	—	b. Mietzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Strecke Zürich-Altstetten . . . . .	50,000	—
52,836	18	c. Mietzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern u. . . . .	58,641	01
1,035	70	d. Verschiedenes . . . . .	256	60
688,594	55	. . . . . Total der Ausgaben . . . . .	696,897	61

Die Mehrausgabe von Fr. 8303. 06 Sts. beruht darauf, daß im Berichtsjahre die Nordostbahngesellschaft für die Ausführung eines sechsten Zuges während einer längeren Periode als im Vorjahre, d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober 1874 gegenüber vom 1. Juli bis 30. September 1873, entschädigt werden mußte, und daß im Ferneren das von der Unternehmung mitzuverzinsende Baukapital für den Bahnhof Luzern in Folge von Erweiterungsbauten eine weitere Vermehrung erfahren hat.

### Finanzergebniss und Zinsdividende.

Um das Betriebsergebniß der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu ermitteln, sind einerseits von den Einnahmen der Saldo vortrag und andererseits von den Ausgaben die für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Mtstetten, sowie für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern zc. bezahlten Miethbetreffnisse, welche als Äquivalent des jährlichen Zinses einer entsprechenden Quote der für diese Bahnhöfe und Bahnstrecken von der Nordost- beziehungsweise von der Centralbahngesellschaft aufgewendeten Bankapitalien aufzufassen sind, in Abzug zu bringen, wonach sich folgendes Resultat ergibt:

<b>1873.</b>			<b>1874.</b>	
Fr. 1,284,529. 26	.	Einnahmen	.	Fr. 1,352,736. 01
" 585,758. 37	.	Ausgaben	.	" 588,256. 60
Fr. 698,770. 89	.	Überschuß der Einnahmen	.	Fr. 764,479. 41
<p>Hievon ist ferner aus dem im Berichte der Nordostbahn vom Jahr 1874 näher entwickelten Grunde, abweichend von der bisherigen Übung, die Einlage in den Reservefond abzurechnen, weil dieselbe als muthmaßlicher Gegenwerth der im Berichtsjahre eingetretenen Abnützung des Oberbaues und der für dessen Wiederherstellung dem Fond bevorstehenden Ausgaben sich darstellt. Dieselbe beträgt:</p>				
" 48,000. —	.		.	" 48,000. —
Fr. 650,770. 89	.	Reinertrag	.	Fr. 716,479. 41
<b>50.66</b> %	.	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	.	<b>52.97</b> %
Fr. 10,168. 29	.	Reinertrag per Bahn-Kilometer	.	Fr. 11,194. 99

Zuzüglich des Saldo vortrages aus dem Jahre 1873 stellt sich die Reineinnahme des Betriebes auf Fr. 778,796. 98 Cts. gegenüber Fr. 693,153. 75 Cts. im Vorjahre, somit um Fr. 85,643. 23 Cts. höher als in dem letztern.

Werden die eingangserwähnten Miethzinse von zusammen Fr. 108,641. 01 in Abzug gebracht, so verbleibt ein **Überschuß** von Fr. 670,155. 97 Cts. Bei Festsetzung der hieraus den Obligationen-Inhabern zu vertheilenden Zinsdividenden nahmen wir auf Wunsch des Tit. Komite der Unternehmung auf eine namhafte Verminderung des Saldo der Betriebsrechnung Bedacht, wodurch es möglich wurde, dieselbe auf 5<sup>2</sup>/<sub>5</sub> Prozent zu setzen. Hienach erhielt der **Überschuß** der Betriebsrechnung folgende Verwendung:

Fr. 648,000. —	— wurden als Zinsdividende vertheilt und
" 22,155. 97,	also Fr. 40,161. 60 Cts. weniger als im Vorjahre, auf neue Rechnung vorgetragen.
Fr. 670,155. 97.	

Der Reservefond weist am Schlusse des Berichtsjahres einen Saldo von Fr. 346,857. 25 Cts. auf, somit gegenüber dem Jahre 1873 einen Rückschlag von Fr. 27,307. 77 Cts., der darin seinen Grund findet, daß im Jahre 1874 eine Erneuerung des Oberbaues in ausgedehnterem Maße sich nothwendig zeigte als im Vorjahre. Es wurden nämlich folgende Geleisellängen umgebaut: auf der Strecke Mtstetten-Hedingen 0.573 Kilometer, Hedingen-Cham 3.198, Cham-Luzern 0.828,

zusammen 4.499 Kilometer. Auf der Strecke Kollermühle-Zug kamen hierbei Schienen von Profil V zur Verwendung; die Mehrkosten, welche dieselben gegenüber den ausgewechselten Schienen leichteren Profils verursachten, belasteten wir der Bau-rechnung, da der Werth des Oberbaues in entsprechendem Maße sich erhöht hat; immerhin verblieben dem Reservefond noch Fr. 92,145. 20 Cts. zu decken, gegenüber Fr. 62,011. 48 Cts. im Vorjahr. Dieses Anwachsen der dem Reservefond obliegenden Ausgaben wird noch eine längere Reihe von Jahren andauern, indem die Auswechslung von Schwellen und Schienen, um die Linie in betriebsficherem Zustande zu erhalten, in jährlich größerem Umfange nöthig ist, bis, nach gänzlicher Umlegung des Oberbaues wieder ein Zeitraum wesentlicher Verminderung der sachbezüglichen Ausgaben eintreten wird.

Die **Baurechnung** hatte im Berichtsjahre eine Nettoausgabe von Fr. 123,716. 08 Cts. zu bestreiten, wurde also bedeutend stärker belastet als in den vorangegangenen Jahren. Der Grund hiefür liegt, neben erhöhten Anforderungen des Bundes an die Bahnverwaltungen, namentlich in der Zunahme des Verkehrs und dem daraus erwachsenden Bedürfniß erweiterter und verbesserter Einrichtung einer Reihe von Stationen. Hiedurch wurden wir zu folgenden Ausgaben veranlaßt:

1. Ausrüstung der Stationen Urdorf, Bonstetten, Hedingen, Mettmenstetten, Rothkreuz und Ebikon mit Telegraphenapparaten und Uhren . . . . .	Fr.	2,072.	98
2. Ausrüstung der Stationen Altstetten, Birmensdorf, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten, Knonau, Zug, Rothkreuz, Giffikon und Ebikon mit neuen Brücken- und Dezimalwaagen . . . . .	„	22,337.	40
3. Erweiterung der Stationen Mettmenstetten, Cham und Giffikon . . . . .	„	29,419.	64
4. Erweiterung der Geleisanlagen auf den Stationen Bonstetten, Hedingen, Mettmenstetten, Knonau, Cham und Giffikon . . . . .	„	35,567.	03
5. Erweiterung der Stationsgebäude und beziehungsweise Güterschuppen Urdorf, Hedingen, Zug und Cham . . . . .	„	26,890.	72
Hiezu kommen als Ausgaben für die offene Linie:			
6. nachträgliche Expropriationsentschädigung . . . . .	„	644.	37
7. Mehrwerth der bei Erneuerung des Oberbaues auf der Strecke Kollermühle-Zug eingelegten Schienen von Profil V gegenüber den bisher verwendeten von Profil IV . . . . .	„	5,635.	70
Endlich:			
8. Zuschlag für die Bauleitung . . . . .	„	4,978.	95
			<hr/>
	Fr.	127,546.	79

Hinwieder kommen in Abzug:

1. Werth von translozirten Inventargegenständen . . . . .	Fr.	521.	42
2. Erlös auf verkauften Landabschnitten . . . . .	„	3309.	29
			<hr/>
Netto-Betrag der Bauausgaben pro 1874 . . . . .	Fr.	123,716.	08

Nach Abzug der vorstehenden Netto-Ausgaben belauft sich der auf neue Rechnung vorzutragende Baukapital-Saldo auf Fr. 641,583. 34 Cts., zu welchem noch als Werth der unverkauften, aber entbehrlichen Grundstücke und für ausstehende Guthaben auf verkauften Landabschnitten ein Betrag von Fr. 9931. 75 Cts. hinzuzurechnen ist.

Über die ausgeführten Bauten fügen wir noch folgende nähere Aufschlüsse bei:

Im Bahnhof Zug wurde der Güterschuppen durch Anbau von 355 auf 499 □ Meter Lagerfläche vergrößert.

Die Zunahme des Güterverkehrs der Station Cham rief ebenfalls einer Erweiterung der dortigen Anlagen. Der Stationsplatz wurde in westlicher Richtung verlängert und verbreitert, um daselbst den Verlad von Rohmaterialien zu vornehmen zu können. Der an das Stationsgebäude angebaute Güterschuppen wurde zurückgesetzt und um das Doppelte vergrößert und bietet nun eine Lagerfläche von 219 □ Metern. Zu dem neuen Verladplatz und dem Güterschuppen wurden entsprechende Geleise geführt und längs der Südseite der Station ein drittes durchgehendes Geleise von zirka 240 Metern nutzbarer Länge angelegt.

Auf der Station Gisikon war der Verladplatz für Rohmaterialien ebenfalls zu beengt; namentlich war aber das vorhandene Gütergeleise zur Aufstellung einer größeren Zahl Wagen zu kurz. Der Stationsplatz und das Gütergeleise wurden daher in der Richtung gegen Luzern um zirka 120 Meter verlängert und das Gütergeleise mit dem Hauptgeleise direkt verbunden.

Die Station Urdorf ermangelte bisanhin eines Güterlokals; um diesem Uebelstande abzuhelpfen, wurde ein kleiner Schuppen mit 28 □ Metern Lagerfläche daselbst erstellt.

Auf den Stationen Bonstetten, Hedingen, Mettmenstetten und Nonnau wurden die Gütergeleise, die bisanhin als Stockgeleise bestanden hatten, zu durchgehenden Geleisen umgebaut.

---

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

Zürich, den 16. Juni 1875.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

**J. F. Meyer im Hof.**