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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 20 (1872)

Artikel: Zwanzigster Geschäftsbericht der Direction der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. Juni 1873 stattfindende Generalversammlung der Actionäre

Autor: Peyer, J.F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730476

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

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

Zwanzigster Geschäftsbericht

der

Direction der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 28. Juni 1873

stattfindende

Generalversammlung der Actionäre.

Tit.!

Die Direction gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahn ihren zwanzigsten, das Jahr 1872 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

Wir beginnen unsere diesjährige Berichterstattung mit der Mittheilung, daß die Gesellschaftsstatuten, welche die Generalversammlung unter dem 30. Mai 1872 berathen und angenommen hat, in Folge der allseitigen Genehmigung durch die resp. Kantonsregierungen in volle Rechtskraft getreten sind. Die Genehmigung ist bedingungslos erfolgt seitens des hohen Regierungsrathes des Kantons Aargau zufolge Mittheilung vom 12. Juni 1872, seitens des hohen Regierungsrathes des Kantons Schaffhausen gemäß Mittheilung vom 20. Juni 1872, seitens des hohen Regierungsrathes des Kantons Thurgau gemäß Mittheilung vom 21. gleichen Monats. Die sachbezügliche, am 4. Januar 1873 gefaßte Schlußnahme des hohen Regierungsrathes des Kantons Zürich lautet folgendermaßen: „Der Regierungsrath, „nach Einsicht eines Antrages der Direction des Innern, beschließt: I. Es sei den unter'm 30. Mai vorigen Jahres von „der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft revidirten Statuten im Sinne des § 22 des privatrechtlichen „Gesetzbuches und mit dem Vorbehalte die Genehmigung ertheilt, daß dadurch die concessionsgemäßen Rechte des Staates „in keiner Weise geschmälert werden und daher die Nordostbahngesellschaft namentlich nicht zu dem Begehren berechtigt sei, „daß bei Geltendmachung des eventuellen Rechtes des Staates auf Reduction der concessionsgemäßen Maximaltaxen der „dafür maßgebende Reinertrag des Nordostbahnunternehmens nach der von den Gesellschaftsorganen behufs Bestimmung „der Dividenden aufgestellten Berechnungsweise beurtheilt werde. II. Von den Statuten sollen zwei Exemplare auf Stempel-„papier ausgefertigt und mit den Originalunterschriften versehen werden; das eine Exemplar ist im Archiv der Direction „des Innern aufzubewahren, das andere der Direction der Nordostbahngesellschaft zuzustellen. III. Gegenwärtiger Beschluß „soll sämmtlichen Abschriften oder Abdrücken der Statuten beigesetzt und nebst den letztern in das Amtsblatt eingerückt „werden. IV. Mittheilung an die Direction der Nordostbahn und an die Direction des Innern".

Wir haben mit Bezug auf diese letztere Schlußnahme erläuternd beizufügen, daß der Regierungsrath von Zürich, nachdem wir ihm mit Schreiben vom 3. Juni vorigen Jahres die revidirten Statuten zur Genehmigung unterbreitet hatten, mittelst Schlußnahme vom 17. October gleichen Jahres diese Vorlage an uns zurückwies, namentlich von der Erwägung geleitet, daß, wenn auch in den revidirten Statuten förmliche Widersprüche mit positiven Concessionsvorschriften vermieden sein möchten, dagegen nicht verkannt werden könne, daß durch dieselben gerade hinsichtlich derjenigen Bestimmungen der an die Nordostbahn ertheilten Concessionen, welche die Rechte des Staates zur Einwirkung auf die Tarifbestimmungen regeln sollen, die Unklarheiten, welche schon bisher die Festsetzung des Reinertrages erschwert haben, vermehrt worden seien und dadurch die Gefahr, die diesfälligen Rechte des Staates illusorisch werden zu lassen, erheblich vergrößert worden sei. Wir glaubten, der Regierung, indem wir sie gleichzeitig auf verschiedene Irrthümer aufmerksam machten, welche zu dem Rückweisungsbeschlusse beigetragen zu haben schienen, unser Einverständniß mit einem Vorbehalte ihrerseits in dem Sinne erklären zu dürfen, daß durch die Genehmigung der von uns vorgelegten Gesellschaftsstatuten die concessionsgemäßen Rechte des Staates nicht geschmälert werden und daher unsere Gesellschaft in Folge der Genehmigung nicht zu dem Begehren berechtigt sein solle, daß bei Geltendmachung des eventuellen Rechtes des Staates auf Reduction der concessionsgemäßen Maximaltaxen der dafür maßgebende Reinertrag des Nordostbahnunternehmens nach den von den Gesellschaftsorganen bestimmten Dividenden beurtheilt werde. Mit dieser Erklärung hat sich die hohe Regierung von Zürich beruhigt, und ihre Genehmigung ist sodann am 4. Januar 1873 in vorstehend angeführter Weise erfolgt.

In unserm vorjährigen Geschäftsberichte hatten wir die Ehre, Ihnen mitzutheilen, daß die Concession für die Eisenbahn Winterthur-Weiach durch Schlußnahme der hohen Regierung von Zürich vom 7. October 1871, diejenige für die Linie Kaiserstuhl-Coblenz durch Beschluß der hohen Regierung von Aargau vom 28./30. October gleichen Jahres auf die Nordostbahngesellschaft übertragen worden und daß die Bundesgenehmigung für beide Uebertragungen am 11. December 1871 erfolgt sei. Es war uns möglich, die betreffenden Pläne, obgleich ihrer Bearbeitung neue Terrainaufnahmen voranzugehen hatten, schon am 21. April 1872 der Regierung von Zürich und am 17. Mai gleichen Jahres derjenigen von Aargau zur Genehmigung vorzulegen. Seitens dieser letzteren ist die Genehmigung anstandslos erfolgt. Anders dagegen haben sich die Verhältnisse auf dem Gebiete des Kantons Zürich gestaltet.

Während der Aufnahme der Pläne für die Linie Winterthur-Weiach waren nämlich von einer Anzahl von der Bahn mehr oder weniger berührten Gemeinden mit Beziehung auf die Wahl der Zugsrichtung dringende Wünsche und Gesuche an uns gelangt. Namentlich waren es Bülach, Embrach, Eglisau und sämmtliche Gemeinden des Rafzerfeldes, welche sich angelegentlich für ein anderes, als das vom Stadtrath von Winterthur, als früherem Concessionsbewerber, in Aussicht genommene Trace über die sogenannte Wagenbreche verwendeten. Durch diese Gesuche zunächst sind wir veranlaßt worden, die Frage sorgfältig zu prüfen, auf welchem Wege die Interessen der betheiligten Landesgegend am ehesten befriedigt werden könnten, ohne den Anforderungen des weitergehenden Verkehrs zu nahe zu treten: eine Prüfung, durch welche wir, soweit an uns, zur Annahme der Linie durch den Dettenberg und über Bülach und Seglingen geführt worden sind. — Die Einstimmigkeit und Entschiedenheit, mit welcher sich die gesammte Bevölkerung der betheiligten Landesgegend für diese von uns adoptirte Zugsrichtung ausspricht, kann keinen Zweifel darüber lassen, daß wir damit für ihre Verkehrsinteressen und die Befriedigung ihrer volkswirthschaftlichen Bedürfnisse das Richtige getroffen haben.

Mit Schlußnahme vom 26. September 1872 wurde aber das Dettenbergtrace von der Regierung von Zürich abgelehnt, und zwar nicht etwa darum, weil dessen Zweckmäßigkeit vom Standpunkt der volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen des Kantons Zürich aus beanstandet wurde, sondern nur darum, weil die Regierung in weitgehender Berücksichtigung der vom Stadtrath Winterthur als ursprünglichem Concessionsbewerber gegen eine Modification der Zugsrichtung erhobenen Einsprache dafür hielt, das von uns beantragte, veränderte Trace könne nicht als eine bloße Modification

einer in der Hauptrichtung feststehenden Linie, sondern müsse als eine wesentliche Aenderung der Hauptrichtung betrachtet werden, für welche eine neue Concession resp. eine Ergänzung der bestehenden Concession erforderlich wäre.

Hatten wir anfänglich der Zugsrichtung über Bülach hauptsächlich mit Rücksicht auf ihre Bedeutung für die ganze betheiligte Landesgegend ungeachtet ihrer erheblichen Mehrkosten den Vorzug gegeben, so kamen im weitern Verlaufe dieser Angelegenheit noch andere Momente hinzu, welche uns bestimmen mußten, soviel an uns, ihre Ausführung beharrlich anzustreben. Es sind nämlich seither jene neuen Bahnprojecte in den Vordergrund getreten, in Folge deren die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft uns zur Ausführung derjenigen weitern Unternehmungen ermächtigt hat, welche den Gegenstand der Schlußnahme der Generalversammlung vom 28. September 1872 gebildet haben, und durch welche in ihrem Zusammenhang mit der Eisenbahn von Winterthur über Bülach und Seglingen nach Coblenz im Nordwesten des Kantons Zürich ein wohl combinirtes Schienennetz hergestellt wird, das sehr dazu geeignet scheint, neben der ursprünglichen Zweckbestimmung der Linie Winterthur-Waldshut die Verkehrsbewegung in der Richtung von Constanz, Singen und Schaffhausen nach Zürich (Gotthard), nach Baden (Central- und Westschweiz) und nach Basel, sowie von Winterthur nach Baden und von Winterthur nach dem Rafzerfeld, dem Glatt-, Wehn- und Surbthale durch das eine oder andere seiner Glieder in zweckmäßiger Weise zu vermitteln.

In Folge des ablehnenden Bescheides der Regierung von Zürich sind wir darum unter dem 16. October vorigen Jahres mit einer sachbezüglichen Vorstellung an den Kantonsrath von Zürich gelangt, in welcher wir, gestützt auf eine einläßliche, rechtliche und sachliche Begründung, an denselben das Gesuch richteten: Es wolle der hohe Kantonsrath die uns durch seinen Beschluß vom 30. Juni 1871 und durch Beschluß des hohen Regierungsrathes vom 7. October 1871 verliehene Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur bis an die Kantonsgrenze bei Weiach dahin erläutern beziehungsweise ergänzen oder modificiren, daß dieselbe das Recht des Baues und Betriebs einer Linie von Winterthur über Bülach und Seglingen nach Weiach in sich schließt. Zahlreiche Petitionen aus der betheiligten Landesgegend im gleichen Sinne unterstützten dieses Gesuch. Die Regierung von Zürich, an welche die ganze Angelegenheit zur Berichterstattung überwiesen wurde, glaubte indessen in ihrer Weisung an den Kantonsrath ihren obenbezeichneten Standpunkt nicht ändern, sondern Angesichts der vom Stadtrath Winterthur beharrlich festgehaltenen Stellung, das Eintreten auf unser an den Kantonsrath eingereichtes Gesuch als unzulässig bezeichnen zu sollen. Eine Entscheidung des Kantonsrathes von Zürich ist in Sachen nicht mehr erfolgt, weil mittlerweile das neue Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft in Wirksamkeit getreten ist und wir dadurch in die Lage versetzt wurden, unser Gesuch bei dem Kantonsrath von Zürich zurückzuziehen, um dasselbe bei den Bundesbehörden anhängig zu machen, was auch bereits geschehen ist. Wir haben das Ergebniß unserer diesfalls eingeleiteten Schritte zu gewärtigen. Inzwischen haben wir nach Mitgabe der Concessionen den Ausweis über den Beginn der Erdarbeiten und über die zur Fortführung der Unternehmung erforderlichen finanziellen Mittel geleistet, und es ist derselbe sowohl von den resp. Kantonsregierungen als vom hohen Bundesrath als ausreichend und richtig anerkannt worden.

In Bezug auf die Bötzbergbahn verweisen wir auf denjenigen Specialbericht, welchen wir für das Jahr 1872 an das von der Central- und Nordostbahn für dieselbe bestellte gemeinsame Comite erstattet haben, betreffend das Unternehmen der aargauischen Südbahn dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Directorium der schweizerischen Centralbahn in gleicher Weise an jenes Comite gerichtet worden ist. Beide Berichte sind dem gegenwärtigen Geschäftsberichte angefügt.

Wir sind im Laufe des Berichtsjahres im Falle gewesen, Ihnen in Bezug auf mehrere neue Bahnunternehmungen besondere Vorlagen zu machen und Sie in wiederholten außerordentlichen Generalversammlungen zu sachbezüglichen Schlußnahmen zu veranlassen. Die Ausführung derselben hat unsere Thätigkeit in hohem Maße in Anspruch genommen.

Gemäß einer zwischen der Regierung von Aargau und den Eisenbahngesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn unter dem 25. Februar 1872 abgeschlossenen Uebereinkunft übernehmen die beiden Gesellschaften außer der aargauischen Südbahn u. A. auch den Bau der Bahnstrecke Coblenz-Laufenburg-Stein zum eigenen Betrieb und zwar in der Weise, daß derselbe bis spätestens den 8. Juni 1875, bis zu welchem Zeitpunkt die Bötzbergbahn vollendet sein soll, in Angriff zu nehmen ist. Wir haben gemeinsam mit der schweizerischen Centralbahn unter dem 28. November 1872 die bezügliche Concession des Kantons Aargau erhalten, und es ist dieselbe am 21. December 1872 vom Bunde genehmigt worden. Im übrigen haben sich unsere Vorkehren für diese Linien im Berichtsjahre auf die Vornahme der technischen Vorarbeiten beschränkt.

Zur Uebernahme des Baues und Betriebs der linksufrigen Zürichseebahn nebst der Abzweigung von Thalweil nach Zug durch Ihre Schlußnahme vom 28. September vorigen Jahres ermächtigt, haben wir uns mit dem Centralcomite für die Begründung dieser Unternehmung im Einvernehmen erhalten, um die Uebertragung der betreffenden Concessionen, soweit solche bereits an das genannte Comite ertheilt worden waren, auf unsere Gesellschaft herbeizuführen, und wir sind im Falle zu constatiren, daß sich dieses Rechtsverhältniß mit den Kantonen Zürich (21. November 1872), Schwyz (30. November 1872) und Glarus (10. Januar 1873), sowie auch hinsichtlich der entsprechenden Bundesgenehmigungsbeschlüsse (13. Januar und 15. Januar) geordnet findet. In Betreff der glarnerischen Concession haben wir zu bemerken, daß dieselbe eine Bedingung enthält, wonach wir die Bahn von Zürich nach Ziegelbrücke über letztern Punkt hinaus bis Näfels unter im übrigen gleichen Bedingungen zu verlängern haben, sofern innert Jahresfrist, vom Datum der Concession angerechnet, das diesfällige Verlangen von Seite des Kantons Glarus an uns gestellt wird. Vor Ablauf des Jahres 1872 war die Concession für die auf das Gebiet des Kantons St. Gallen entfallende kurze Bahnstrecke der Linie Zürich-Ziegelbrücke nicht mehr erhältlich; diese Concessionsertheilung ist daher zur Bundessache geworden und wir haben auch nicht ermangelt, sie beim Bundesrathe anhängig zu machen. Hinwieder haben wir die Concessionsbewerbung für den auf zugerischem Gebiet liegenden Theil der Linie Thalweil-Zug einstweilen noch ruhen lassen, da es uns zweckmäßig erscheint, diese Angelegenheit erst dann zur Behandlung zu bringen, wenn wir über die Anschlußverhältnisse der in Zug zusammentreffenden Bahnen genauer orientirt sein werden.

Neben der Reglirung der Concessionsverhältnisse hatten wir mit dem Centralcomite für die linksufrige Zürichseebahn namentlich auch die Durchführung des Artikel 8 des Vertrags vom 3. Juli 1872 ins Auge zu fassen. Die in diesem Artikel stipulirten Verpflichtungsscheine sind uns mit Ausnahme des auf die Staatsbetheiligung des Kantons Zürich bezüglichen Großrathsbeschlusses in der dem Vertrage entsprechenden Ausfertigung zugestellt worden. Der Kantonsrath von Zürich dagegen hat in seiner Sitzung vom 20. Februar 1873 an die staatliche Betheiligung folgende Bedingungen geknüpft: „1. Der Kanton Zürich betheiligt sich beim Bau einer Eisenbahn vom Nordostbahnhof Zürich über das linke Ufer „des Zürichsee's bis an die Kantonsgrenze bei Richtersweil, mit Abzweigung von Thalweil an die zürich-zugerische Kantons„grenze in der Richtung nach Zug nach Maßgabe des Gesetzes betreffend die Staatsbetheiligung bei Eisenbahnen vom 14. „April 1872 mit einem Beitrag von Fr. 50,000 für jeden Kilometer der Bahnlänge, unter nachfolgenden Bedingungen: „a) Von der betheiligten Landesgegend wird eine dem Staatsbeitrag wenigstens gleichkommende Leistung verlangt. Bleibt

„diese unter Fr. 50,000 auf den Kilometer, so ist die Staatsbetheiligung entsprechend zu vermindern. b) Die Betheiligung „findet statt durch Uebernahme von Obligationen zu gleichen Bedingungen, wie solche für den Einschuß der Landesgegend „durch Vertrag mit der Nordostbahn, datirt 4. Juli 1872, festgesetzt worden sind. c) Die Einzahlung erfolgt erst, nachdem „der Bauplan durch die competente Behörde genehmigt ist und die Einzahlung von Seite der betreffenden Landesgegend „stattgefunden hat. d) Mit dem Bau der Abzweigung von Thalweil an die zürich-zugerische Kantonsgrenze in der Rich- „tung nach Zug darf ohne ausdrückliche Genehmigung des Kantonsrathes vor Ablauf von fünf Jahren, von heute an „gerechnet, nicht begonnen werden. e) Die Nordostbahn hat dem Regierungsrath eine Vertretung im Verwaltungsrath „einzuräumen. 2. Der Regierungsrath wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.“ Wir waren nicht im Falle, diese Bedingungen ohne weiteres zu acceptiren, glauben indessen annehmen zu dürfen, daß die zwischen den Betheiligten eingeleiteten Verhandlungen zu einer befriedigenden Verständigung über die obwaltenden Differenzpunkte führen werden. In Wahrung der freien und ungehemmten Bewegung mit Bezug auf den Zeitpunkt des Baues der Linie Thalweil-Zug haben wir uns namentlich gegen die Annahme der Bedingung ausgesprochen, durch welche uns in dieser Beziehung eine Beschränkung auferlegt werden wollte.

Die Zugsrichtung der Bahn ist im Einverständniß mit dem Centralcomite für die Linie von Zürich nach Richtersweil von uns festgestellt und auch, mit Ausnahme einer kurzen Strecke bei Außersihl und der Localisirung der Station Enge, von der Regierung von Zürich genehmigt worden. Die letztere ist bei ihrer auf diese zwei Punkte bezüglichen Schlußnahme weniger von Motiven, welche ihren Grund in den Verhältnissen der linksufrigen Zürichseebahn haben, als vielmehr durch Rücksichten auf den etwaigen Anschluß einer rechtufrigen Zürichseebahn bei der Station Enge geleitet worden. Nachdem die in unserm Plan angenommene Localisirung der Station Enge das Ergebniß längerer Unterhandlungen ist, durch welche die ziemlich schwierige Aufgabe, die sich zum Theil entgegenstehenden Factoren, d. h. die Interessen unserer Unternehmung, die Wünsche der Gemeinde Enge und die Zwecke der Quaibauunternehmung der vereinigten Gemeinden Zürich, Riesbach und Enge soweit thunlich in Einklang zu bringen, ihre Lösung gefunden hat, so müßten wir es bedauern, wenn unsere bezügliche Planvorlage nicht die schließliche Genehmigung der competenten Behörde erhalten würde. Auch diese Frage ist übrigens durch das neue Eisenbahngesetz der kantonalen Entscheidung entrückt und in die Competenz des Bundes gelegt worden. Unsere Schritte bei letzterm werden auf eine Erledigung im Sinne des der Regierung vorgelegten Planes gerichtet sein.

Beiläufig mag hier noch bemerkt sein, daß der Stand der technischen Vorarbeiten auf der Linie Richtersweil-Ziegelbrücke die baldige Feststellung auch des dortigen Trace zum Zwecke der hoheitlichen Genehmigung ermöglicht, während dagegen die Linie Thalweil-Zug namentlich in Folge der anderweitigen außerordentlichen Inanspruchnahme unseres technischen Personals bisanhin noch nicht in den Kreis der genauern technischen Erhebungen und Studien gezogen werden konnte.

Die Generalversammlung hat uns ferner ermächtigt, auf Grund der Concession für eine Eisenbahn von Oerlikon nach Bülach, mit Abzweigung nach Dielsdorf, vom 1. Juli 1863, von dem uns vertraglich zustehenden Prioritätsrecht mit Bezug auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bülach bis an die zürcherische Kantonsgrenze bei Rafz Gebrauch zu machen und die für die Fortsetzung dieser Linie nach Schaffhausen weiter erforderlichen Concessionen zu erwerben. Die Direction hat von dieser Berechtigung im Jahr 1872 nicht Gebrauch gemacht, weil sie es im Hinblick auf den Zusammenhang, in welchem in mehrfacher Beziehung die beiden Bahnen Winterthur-Coblenz und Bülach-Schaffhausen zu einander stehen, als wünschbar erachtete, wenn thunlich, vorerst die Entscheidung der Frage, ob Dettenberg oder Wagenbreche, abzuwarten, was ihr um so eher erreichbar schien, als von der Regierung von Zürich für die Abgabe einer Erklärung betreffend die Inanspruchnahme des Prioritätsrechts eine angemessene Frist bis nach erfolgter Entscheidung

der fraglichen Traceangelegenheit eingeräumt worden war. Die Unterhandlungen mit dem Initiativcomite für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen auf den Ihnen in unserm Berichte vom 28. September 1872 bekannt gegebenen Grundlagen sind in der Zwischenzeit soweit gefördert worden, daß im wesentlichen unter Festhaltung dieser Bedingungen ein Vertrag mit dem genannten Comite zum Abschluß gebracht wurde. Nachdem uns auf diese Weise die finanzielle Mitwirkung der betheiligten Landesgegend gesichert ist, werden wir nunmehr, obgleich der Entscheid in der Dettenbergfrage noch aussteht, mit unserm Concessionsgesuche in der Art vorgehen, daß dasselbe, soweit es schweizerisches Gebiet betrifft, von der im Juli l. J. zusammentretenden Bundesversammlung behandelt werden kann. Inzwischen haben wir nicht ermangelt, vorläufig den hohen Bundesrath, nachdem die Leitung des gesammten Eisenbahnwesens an den Bund übergegangen ist, auf die besondere Rechtsstellung aufmerksam zu machen, in der wir uns kraft des Vertrages betreffend die Eisenbahnunternehmung Oerlikon-Bülach vom 1. Juli 1863 mit Bezug auf die Linie Bülach-Rafz, sowie auch einige andere, auf gleicher Linie stehende Eisenbahnen befinden.

Von Ihrer weiteren Ermächtigung zur Prioritätserklärung betreffend die Linie Dielsdorf-Niederweningen haben wir innerhalb der uns durch die Regierung von Zürich hiefür angesetzten Frist, d. h. am 28. September 1872, Gebrauch gemacht. Vor Jahresschluß ist jedoch seitens der Regierung keine Vorlage betreffend diese Concessionsertheilung an den Kantonsrath gelangt, so daß auch diese Angelegenheit mit Beginn des laufenden Jahres unerledigt an die Bundesbehörde geleitet werden mußte. Hievon abgesehen sind aber auch noch einige inzwischen eingetretene Anstände hinsichtlich der Leistungen der betheiligten Gemeinden zu beseitigen, was, da dieselben nicht erheblicher Natur sind, zweifelsohne gelingen dürfte, bevor die Concessionsverhandlungen mit der Bundesbehörde zum definitiven Abschluß gelangen.

Was endlich die letzte der in der Schlußnahme der Generalversammlung vom 28. September vorigen Jahres zur Ausführung als Bestandtheile der Nordostbahn in Aussicht genommenen Eisenbahnen, die Linie Baden-Otelfingen-Niederglatt, betrifft, so ist uns von dem Kanton Aargau für die Bahnstrecke Baden-Kantonsgrenze bei Otelfingen unter dem 30. November vorigen Jahres die Concession ertheilt worden, welche unter dem 23. December 1872 auch die Bundesgenehmigung erhielt. Auf dieser Strecke wurden die Tracestudien so gefördert, daß es uns schon am 6. März dieses Jahres möglich war, die betreffenden Pläne der Regierung von Aargau zur Gutheißung vorzulegen. Die Bedingung, welche bei diesem Anlasse von der Regierung von Aargau an die Genehmigung des Trace geknüpft und auch nach erfolgter Einsprache festgehalten worden ist, dahin gehend, daß die auf der Linie Zürich-Baden gelegene Station Killwangen in westlicher Richtung nach Neuenhof verlegt werde, wird von uns zum Gegenstande bundesräthlicher Entscheidung gemacht werden, weil es uns als unstatthaft erscheint, diese Stationsfrage mit der Tracegenehmigung der Linie Baden-Otelfingen in Zusammenhang zu bringen.

Die Concession für die Strecke Otelfingen-Niederglatt gedenken wir unter Festhaltung unserer obenerwähnten besondern Rechtsstellung bei Anlaß der nächsten Bundesversammlung zu erwirken.

Die Generalversammlung vom 28. September 1872 hat uns außer der Ermächtigung zum Bau und Betrieb der vorangehend besprochenen Eisenbahnen, deren Ausführung unserer Gesellschaft theils im Verein mit der Centralbahn, theils für alleinige Rechnung obliegen wird, auch noch die weitere Autorisation ertheilt, den Eisenbahnunternehmungen Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Sulgen-Bischofszell-Goßau, deren Begründung als selbstständige Unternehmungen von den

betreffenden Comite angestrebt wird, unter bestimmten Voraussetzungen eine Betheiligung der Nordostbahngesellschaft zuzusichern. Die definitive Constituirung beider Unternehmungen ist im Berichtsjahr nicht erfolgt; wir beschränken uns für heute auf die Bemerkung, daß zur Zeit immerhin die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil als durchaus gesichert betrachtet werden kann, und daß auch für das Zustandekommen derjenigen von Sulgen nach Goßau alle Aussicht vorhanden ist.

Ueber den nachträglichen Vertrag, welcher von den Gesellschaften der Central- und Nordostbahn in theilweiser Abänderung des Vertrags betreffend die aargauische Südbahn vom 25. Februar 1872 zum Zwecke der Erleichterung des Zustandekommens der aargauischen Seethal-, Wynenthal- und Suhr-Wiggerthalbahn unter dem 15. November vorigen Jahres mit der Regierung von Aargau abgeschlossen wurde, ist der Generalversammlung ein besonderer Bericht erstattet worden. Wir haben für einmal nur zu constatiren, daß bisher der Artikel 7 dieses Vertrags, wonach der Kanton Aargau es übernommen hat, die Zustimmung der betheiligten Landesgegend zu demselben und die getreue Erfüllung der der letzteren auferlegten Verpflichtungen zu erwirken, seinen Vollzug nicht gefunden hat.

Gemäß Ziffer IV von Art. 2 der Uebereinkunft zwischen dem aargauischen Regierungsrath und den genannten beiden Bahngesellschaften vom 25. Februar 1872 haben sich die Centralbahn und Nordostbahn, wenn eine Bahnunternehmung zum Zwecke der Verbindung der Südbahn mit dem Reußthal in der Gegend von Bremgarten entsteht, bei der Ausführung dieser Unternehmung mit der Summe von Fr. 1,000,000 zu betheiligen. Es sind auf den Wunsch des betreffenden Gründungscomite gründliche und umfassende Studien gemacht worden, um das für eine solche Bahn, deren technische Verhältnisse sich sehr ungünstig darstellen, relativ günstigste oder, richtiger gesagt, am wenigsten ungünstige Trace aufzufinden. Wir waren, im Einverständniß mit der schweizerischen Centralbahn, im Falle, der Regierung von Aargau, zu Handen des erwähnten Comite, als Ergebniß dieser Erhebungen einen Situationsplan sammt Langprofil und Kostenberechnung für das in Frage stehende Bahnproject mitzutheilen.

Von den Regierungen von Zürich und Thurgau sind wir im Laufe des Jahres 1872 eingeladen worden, uns auch darüber auszusprechen, ob wir von den der Nordostbahn zustehenden Prioritätsrechten mit Bezug auf die Eisenbahnunternehmungen Winterthur- beziehungsweise Andelfingen-Singen-Kreuzlingen und Kreuzlingen- beziehungsweise Etzweilen-Schaffhausen, soweit dabei jeweilen das Gebiet der beiden Kantone in Frage kommt, Gebrauch zu machen gedenken. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes haben wir diese Anfragen dahin erwidert: die Nordostbahngesellschaft sei nicht im Falle, von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte in Betreff der genannten Linien Gebrauch zu machen. — Abgesehen davon, daß die an die betreffenden Gründungscomite ertheilten Concessionen in Bezug auf die Geltendmachung des Prioritätsrechtes Bestimmungen enthielten, bei denen wir die Durchführung der in unsern Concessionen stipulirten Gleichstellung mit dem neuen Concessionsbewerber vermissen mußten, wurden wir bei dem Verzicht auf die Geltendmachung unserer Vorzugsrechte namentlich durch die Erwägung geleitet, daß es sich um Unternehmungen handle, die ihrer Natur und Stellung nach nur unter der Voraussetzung einer angemessenen finanziellen Mitwirkung seitens der betheiligten Landesgegend zur Ausführung gebracht werden könnten, daß aber diese Mitwirkung sehr fraglich, ja geradezu hinfällig werden dürfte, sobald von der Nordostbahngesellschaft einfach und ohne weiteres ihr Prioritätsrecht geltendgemacht würde. Indem die Direction, von dieser Erwägung ausgehend, die oben erwähnte Erklärung abgab, hielt sie gleichwohl an denjenigen Anschauungen fest, die sie mit Bezug auf ihre Mitwirkung an den

thurgauischen Eisenbahnprojecten wiederholt kundgegeben hatte. Sie hat nämlich bei früheren Anregungen, welche hinsichtlich einer Betheiligung der Nordostbahn an den am Untersee und Rhein angestrebten Bahnunternehmungen an sie gelangten, stets den Standpunkt innegehalten, daß, wenn auch diese letztern für die Nordostbahn nicht eine solche Bedeutung haben, um von ihr als integrirende Theile ihres Bahnnetzes ausgeführt zu werden, die Nordostbahn sich immerhin in einem den Verhältnissen entsprechenden Maße an deren Ausführung betheiligen dürfte. Dabei glaubte die Direction allerdings auch daran erinnern zu sollen, daß im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsverhältnisse die Ausführung einer Bahn von Kreuzlingen abwärts wohl besser einer etwas späteren Periode vorbehalten bliebe. Nachdem nach verschiedenen Wandelungen die bezüglichen Concessionen an das Comite für Begründung einer Eisenbahn Winterthur-Kreuzlingen-Singen übergegangen waren, fiel für die Nordostbahn die Veranlassung zur Theilnahme an dieser Unternehmung dahin, und zwar um so mehr, als bei Gelegenheit einer Conferenz, welche auf den Wunsch jenes Comite zum Zweck der Besprechung der gegenseitigen Beziehungen veranstaltet worden war, von dessen Vertretern von vorneherein und in der bestimmtesten Form die Erklärung abgegeben worden war, daß irgend welche Betheiligung der Nordostbahn an der Eisenbahnunternehmung Winterthur-Singen nicht gewünscht werde, daß sich diese vielmehr selbständig zu constituiren gedenke, und daß es ihr Wille und ihre Absicht sei, sich ihre volle Unabhängigkeit von der Nordostbahn zu erhalten und zu wahren.

Die Unternehmung Winterthur-Kreuzlingen-Singen hat sich im Einklang mit dieser Erklärung inzwischen auch selbständig constituirt. Unsererseits waren wir hiemit lediglich auf eine beobachtende Stellung angewiesen; eine Initiative, um unsere Mitwirkung an der Ausführung der Unternehmung herbeizuführen, konnte fürderhin nur aus dem Kreise der an derselben Betheiligten hervorgehen, wie denn eine solche in der That und zwar ohne alles Zuthun von unserer Seite in der zweiten Hälfte des Jahres 1872 erfolgte. Ein zu dem Ende gebildetes Initiativcomite gelangte nämlich mit dem Gesuch an uns, uns über die Grundlagen auszusprechen, auf welche hin die Direction eine Betheiligung der Nordostbahn bei der Generalversammlung nachträglich befürworten wollte. Der bekannte Präliminarvertrag vom 13. Januar laufenden Jahres ist das Ergebniß längerer Verhandlungen, welche in Folge dieser Anregung zwischen dem Initiativcomite und der Direction der Nordostbahn gepflogen wurden.

Bekanntlich hat die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Kreuzlingen-Singen am 18. März 1873 es abgelehnt, auf diesen Vertrag einzutreten, und damit ist für uns selbst jede Veranlassung dahingefallen, uns ferner mit dieser Angelegenheit zu befassen. Lediglich auf den Wunsch der Regierung von Thurgau gaben wir dieser die Zusicherung, daß wir für den Fall, als dieselbe beziehungsweise der Große Rath von Thurgau die der in Frage stehenden Bahnunternehmung zugesicherte Actienbetheiligung des Kantons Thurgau als dahingefallen erklären würde, für die Dauer von 15 Monaten, vom 1. Januar laufenden Jahres an gerechnet, soweit an uns die Abmachungen des Präliminarvertrages vom 13. Januar 1873 aufrecht erhalten werden, wenn innerhalb dieser Frist die Eisenbahnunternehmung Winterthur-Kreuzlingen-Singen von der betheiligten Landesgegend anderweitig angestrebt werden sollte.

Schon vor der oben erwähnten Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Kreuzlingen-Singen haben wir unter Vorbehalt der Genehmigung durch die resp. Gesellschaftsorgane auf eine Anregung des Gründungscomite für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen eine Vereinbarung mit demselben in dem Sinne getroffen, daß diese Bahn unter unserer Mitwirkung als eine für sich selbständig bestehende Unternehmung ausgeführt werden kann, in der Meinung, daß das für dieselbe in Aussicht genommene Gesellschaftscapital von Fr. 2,250,000 zur Hälfte durch die betheiligte Landesgegend und zur Hälfte von der Nordostbahn zu beschaffen wäre und daß im übrigen die Bestimmungen des mehrerwähnten Präliminarvertrages analoge Anwendung zu finden hätten. Wir werden uns erlauben, diese Angelegenheit beziehungsweise die Frage, ob dieser Vereinbarung Folge zu geben sein wird, zum Gegenstand einer besondern Berichterstattung und Antragstellung zu machen.

Auch mit Beziehung auf die Eisenbahnunternehmung Uster-Effretikon haben wir nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes der Regierung von Zürich die Erklärung abgegeben, daß die Nordostbahngesellschaft nicht im Falle sei, von dem ihr diesfalls zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch zu machen.

Die Ausführung der rechtufrigen Zürichseebahn haben wir Ihnen in unserm Berichte vom 18. September vorigen Jahres als eine derjenigen größern Aufgaben bezeichnet, die in der Folge noch an unsere Gesellschaft herantreten dürften. Die Unterhandlungen, welche wir im Laufe des Jahres 1872 mit der betreffenden Gründungsgesellschaft gepflogen haben, sind indessen resultatlos geblieben. Nachdem in neuerer Zeit diese Angelegenheit wieder mehr in den Vordergrund getreten und zum Gegenstand mehrfacher Unterhandlungen und Erörterungen unter den verschiedenen Betheiligten gemacht worden ist, haben wir keinen Anstand genommen, auf eine in neuester Zeit von Seite der städtischen Eisenbahncommission von Zürich an uns gerichtete Anfrage zu erwidern, daß die Direction unter Vorbehalt der Zustimmung der obern Gesellschaftsorgane sich auch jetzt wieder bereit finden lassen werde, auf Grundlage der einen oder anderen der von ihr bei den frühern Verhandlungen in Vorschlag gebrachten Modalitäten zu einem Arrangement Hand zu bieten. In Folge der seitherigen Entwicklung dieser Angelegenheit werden wir voraussichtlich in den Fall kommen, mit einem sachbezüglichen Antrag an die Generalversammlung zu gelangen.

In Betreff einiger zürcherischen Concessionen, durch welche wir gewisse unserer Gesellschaft eingeräumte concessionsmäßige Rechte verletzt erachten mußten, haben wir nicht ermangelt, zur rechten Zeit und am gehörigen Ort Verwahrung einzulegen. Wir beziehen uns im übrigen auf diejenigen Bemerkungen und Mittheilungen, zu denen wir uns durch ähnliche Vorkommnisse in unserem letztjährigen Berichte veranlaßt gesehen haben.

Im Verlaufe unserer bisherigen Berichterstattung hatten wir wiederholt Veranlassung, auf das neue Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft zu verweisen. — Dieses Gesetz ist am 23. December 1872 von den eidgenössischen Räthen erlassen worden, und es sind die beiden ersten Artikel desselben, die Ertheilung neuer Concessionen betreffend, mit der Veröffentlichung des Gesetzes (31. December 1872), alle übrigen Bestimmungen aber mit dem 1. April 1873 in Kraft getreten. Durch diesen gesetzgeberischen Act ist die Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen vollständig zur Bundessache gemacht, und es sind alle bezüglichen Competenzen und alle staatlichen Rechte dadurch nicht nur von den Kantonen auf den Bund übertragen, sondern auch in vielen wesentlichen Punkten erweitert worden, sowie nicht minder auch die Leistungen, zu welchen die Eisenbahnunternehmungen den verschiedenen Zweigen der Bundesverwaltung gegenüber verpflichtet sind, durch das neue Bundesgesetz eine sehr erhebliche Ausdehnung erhalten haben. Obwohl hiedurch wohlerworbene Rechte der Eisenbahngesellschaften in mehrfacher Beziehung sehr nahe berührt werden, haben wir dem neuen Eisenbahngesetz gegenüber eine ablehnende Haltung nicht eingenommen, um — immerhin an der Rechtsstellung der Eisenbahnunternehmungen durchaus festhaltend — neuerdings die Bereitwilligkeit der Nordostbahngesellschaft an den Tag zu legen, zur Förderung öffentlicher Zwecke beizutragen, auch wenn solches mit Opfern von ihrer Seite verbunden ist. Von dieser Auffassung ausgehend werden wir nichts unterlassen, um, soviel an uns, zu der ersprießlichen Ein- und Durchführung der durch dieses Gesetz inaugurirten neuen Ordnung der Dinge beizutragen. Die Centralisation der Eisenbahngesetzgebung wird nach allen Richtungen von tiefeingreifenden Folgen sein und stellt auch an die Bundesexecutive schwierige Aufgaben, von deren glücklicher Lösung es zu einem guten Theile abhängen wird, in welchem Maße die Erwartungen, welche die schweizerische Bevölkerung an die Erlassung des neuen Eisenbahngesetzes knüpft, in Erfüllung gehen werden.

Das Bundesgesetz über das schweizerische Postregal beschränkt bekanntlich das Regalrecht des Bundes gegenüber Waarenpaketen auf Stücke bis zu 10 Pfund Gewicht und überläßt die Beförderung der schwereren Pakete der freien Concurrenz. Consequent hiemit sind durch das frühere Bundesgesetz über die Eisenbahnen und durch die Concessionen den Bahnverwaltungen nur mit Bezug auf die Fahrpoststücke bis auf 10 Pfund Gewicht besondere Verpflichtungen auferlegt worden, während hinwieder die Regelung der Transportbedingungen für die dem Postzwange nicht unterworfenen Stücke von mehr als 10 Pfund, soweit solche den Bahnen von der Post zum Transporte übergeben werden, gänzlich der freien Verständigung zwischen der Postverwaltung und den Bahnverwaltungen anheimgegeben war. Auf Grund dieses Rechtsverhältnisses hatten sich die schweizerischen Bahnverwaltungen im Jahre 1869 — in Abweichung von dem frühern Verfahren, gemäß welchem die den Bahnverwaltungen für den Transport der mehr als 10 Pfund wiegenden Poststücke zukommende Entschädigung jeweilen nach einem bestimmten Stunden-Centnersatz für das transportirte Gewicht berechnet worden war — mit dem Tit. Postdepartement für die Jahre 1870, 1871 und 1872 über gewisse Aversal-Entschädigungssätze verständigt. Der Vertrag erreichte seine Endschaft mit Schluß des Jahres 1872. Noch vor Ablauf dieses Termines hatten die Bahnverwaltungen zum Behufe der Neubeordnung dieses Verhältnisses dem Tit. Postdepartement Vorschläge gemacht, welche hinsichtlich des Maßes der geforderten Entschädigung als sehr billige bezeichnet werden dürfen, und welche hinsichtlich der gegenüber den fraglichen Transporten beanspruchten Controle den Erfordernissen des Postdienstes möglichst Rechnung zu tragen suchten. Von Seiten des Postdepartements ist eine directe Antwort auf diese Vorschläge nicht erfolgt; dagegen hat die Bundesversammlung, bei welcher damals das neue Bundesgesetz über die Eisenbahnen gerade in Berathung lag, noch im letzten Momente der diesfälligen Verhandlungen, und ohne daß solches in der ursprünglichen Vorlage der vorberathenden Behörden und Commissionen beantragt gewesen wäre, einen Artikel in das neue Bundesgesetz aufgenommen, durch welchen die bisher bestandene Rechtsgrundlage im Interesse der Postverwaltung sehr wesentlich umgestaltet worden ist. Darnach sind nunmehr mit Bezug auf den Transport von Paketen, die mehr als 10 Pfund wiegen, den Bahnverwaltungen zu Gunsten der Postverwaltung ausnahmsweise Verpflichtungen auferlegt worden, die sie gegenüber andern Aufgebern derartiger Pakete nicht haben. Damit ist nun nicht bloß das postfiscalische Interesse über die wohlerworbenen Rechte der Bahnunternehmungen gestellt, sondern gleichzeitig auch das im Postregalgesetz liegende Princip preisgegeben worden, daß hinsichtlich der Spedition und des Transportes der Pakete über 10 Pfund der Post ein Vorrecht nicht zustehen, sondern freie Concurrenz walten solle. Uebrigens ist für die definitive Beordnung dieses Transportverhältnisses nach wie vor eine Verständigung zwischen der Postverwaltung und den Bahnverwaltungen im Vertragswege erforderlich, wozu die nöthigen Einleitungen bereits getroffen sind.

Mit dem Tit. schweiz. Postdepartement, welches den schweizerischen Bahnverwaltungen gegenüber den Wunsch ausgedrückt hatte, über die Frage betreffend die beiderseitigen Leistungen beim Unterhalt der Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen und die Tragung der daherigen Kosten, sowie betreffend die Aufstellung besonderer Aufseher für die Ausführung jener Arbeiten mit den resp. Bahnverwaltungen ein übereinstimmendes Abkommen zu treffen, fanden im Laufe des Berichtsjahres Verhandlungen Statt, welche indessen gegenwärtig noch nicht zum Abschlusse gediehen sind.

Nach Ablauf des Berichtsjahres wurde uns von Bundeswegen das am 8. Hornung 1872 erlassene Gesetz über polizeiliche Maßregeln gegen Viehseuchen nebst einer vom 30. November gl. J. datirten Vollziehungsverordnung zugestellt. Da die für den Vollzug dieser Maßregeln nöthig gewordenen Anordnungen nicht mehr in das Berichtsjahr fallen, so entzieht sich dieser Gegenstand hier selbstredend jeder weiteren Besprechung.

Das Tit. Präsidium des schweiz. Schulrathes hat uns den Wunsch zur Kenntniß gebracht, die in seinem Besitze befindliche und bisher im Bahnhofe Olten aufgestellt gewesene Maschine für Prüfung der Festigkeit von Baumaterialien wo möglich in der Nähe der Anstalt aufstellen zu können, und damit die Anfrage verknüpft, ob wir geneigt wären, unter Vorbehalt näherer Vereinbarung über die Bedingungen im Bereiche unserer Werkstätten im Bahnhofe Zürich ein Local dafür zu erstellen und die Bedienung der Maschine zu übernehmen. Wir haben hiezu mit Vergnügen Hand geboten und es würde die Aufstellung der Maschine in der Zwischenzeit ohne Zweifel bereits erfolgt sein, wenn nicht in nächster Zeit die Ausführung umfangreicher baulicher Veränderungen im hiesigen Bahnhofe bevorstehen würde, welche eine etwelche Verschiebung der Frage betreffend die Aufstellung der Maschine als wünschbar erscheinen ließ.

Schon seit einer Reihe von Jahren hat die Nordostbahn das an den Bahnhof Romanshorn anstoßende, dem Kanton Thurgau gehörende Kornhaus nebst dem Areal des alten Hafendammes pachtweise beworben, diese Objecte aber zum Theil wieder durch Aftermiethe an Dritte überlassen, nachdem die inzwischen erfolgte Vergrößerung des Bahnhofes ihr dieses als thunlich hatte erscheinen lassen. Dieses Vertragsverhältniß ist nun von Seite der zuständigen thurgauischen Staatsbehörde im Laufe des Berichtsjahres gekündigt worden und wird voraussichtlich nicht mehr erneuert werden.

Seit dem 8. Februar 1859 bestand zwischen der Stadt Zürich und unserer Unternehmung ein Vertragsverhältniß betreffend die Beziehungen zwischen dem neuen Kornhause der Stadt Zürich und der Nordostbahn. Bekanntlich ist die Kornhausanstalt durch ein Schienengeleise mit dem innern, dem eigentlichen Personenbahnhofe, verbunden, auf welchem die in das Kornhaus bestimmten Waggons an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Wir haben es schon früher, z. Z. als wir genöthigt waren, wegen der Ausdehnung unseres Netzes und der steten Zunahme der Bahnzüge und des Personenverkehrs den innern Bahnhof gänzlich von dem gewöhnlichen Güterverkehr zu entlasten, für wünschbar erachtet, daß auch zwischen dem städtischen Kornhause und dem Bahnhofe eine andere, zweckmäßigere Schienenverbindung erstellt werde; indessen trugen wir den bestehenden Verhältnissen und dem guten Einvernehmen mit den städtischen Behörden so lange Rechnung, als die Interessen der Bahnunternehmung nicht beeinträchtigt wurden. Die im letzten Jahre eingetretene außergewöhnlich starke Zufuhr von Getreide in das Kornhaus der Stadt Zürich hat nun den Beweis geleistet, daß die gegenwärtige Anlage einem auch nur einigermaßen beträchtlichen Verkehr nicht zu genügen vermag und wir haben uns daher, um weiteren Inconvenienzen für den Bahndienst zu begegnen und da wir den bisherigen Zustand auf die Dauer unmöglich fortbestehen lassen können, genöthigt gesehen, den im Eingang erwähnten Vertrag zu kündigen. Um indessen der Stadt Zürich in der Zwischenzeit Gelegenheit zu anderweitiger Regulirung der Angelegenheit zu geben, machten wir nicht von der durch Vertrag auf ein Jahr festgesetzten Kündigungsfrist Gebrauch, sondern erstreckten diesen Termin aus freien Stücken auf anderthalb Jahre, d. h. auf Ende September 1874.

Die schon in unserm letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Erweiterung des Güterbahnhofes Winterthur machte wiederholte Verhandlungen mit der Stadt Winterthur nothwendig, deren Straßennetz durch die fragliche Ausdehnung der Bahnanlagen auf verschiedenen Punkten berührt wird. Die diesfälligen Verhältnisse wurden durch einen Vertrag geordnet, welcher der Bahnverwaltung u. A. die Verpflichtung auflegt, innert drei Jahren eine Fahrbrücke über den Güterbahnhof zu erstellen, an deren Kosten die Stadt Winterthur hinwiederum der Nordostbahn einen Geldbeitrag zu leisten hat. — Gleichzeitig mit dem Abschlusse dieser Uebereinkunft fand sodann eine Verständigung mit der Stadt Winterthur über den Vorplatz

vor dem Personenbahnhofe statt, welcher bisanhin Eigenthum der Nordostbahn war, nunmehr aber vertragsgemäß der Stadt Winterthur als Bestandtheil ihres öffentlichen Grundes überlassen ist. Dabei haben wir uns übrigens das Recht gesichert, dieses Areal, falls wir dasselbe jemals zu Bahnzwecken bedürfen sollten, ganz oder theilweise wieder an uns zu ziehen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die von Ihnen in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. April vorigen Jahres ratificirten Verträge, welche wir in Gemeinschaft mit dem Directorium der schweizerischen Centralbahn in Betreff der Ausführung der aargauischen Südbahn und der Linie von Coblenz nach Stein durch die beiden Bahngesellschaften, sowie der finanziellen Betheiligung der letzteren bei verschiedenen aargauischen Localbahnen unter dem 25. Hornung vorigen Jahres, theils mit dem Executivcomite der aargauischen Südbahn, theils mit der hohen Regierung des Kantons Aargau, abgeschlossen haben, sind in Folge endgültiger Genehmigung derselben Seitens aller Betheiligten im Berichtsjahre in Rechtskraft erwachsen. In Anwendung der uns hinsichtlich der Vollziehung der diesfälligen Verträge von Ihnen ertheilten allgemeinen Vollmacht hatten wir uns zunächst mit dem Directorium der Centralbahn über das neue Gemeinschaftsverhältniß näher zu verständigen, welches durch dieselben zwischen den beiden Bahngesellschaften begründet wird. Es geschah dieses durch Abschluß eines, von den Verwaltungsräthen der beiden Bahngesellschaften bereits genehmigten Vertrages, dessen Bestimmungen denjenigen ganz analog sind, welche s. Z. über den Bau und Betrieb der, gleichfalls eine gemeinschaftliche Unternehmung der beiden Gesellschaften bildenden, Bötzbergbahn vereinbart wurden. Nach Maßgabe jenes Vertrages bestreiten die Central- und die Nordostbahngesellschaft die Kosten der Erstellung der aargauischen Südbahn und der Linie Coblenz-Stein je zur Hälfte, und sie participiren in Folge dessen ebenfalls hälftig am Netto-Ergebniß des Betriebes der fraglichen Linien. Die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes wird dem nämlichen Comite übertragen, welches von den beiden Bahngesellschaften für die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes der Bötzbergbahn eingesetzt worden ist. Die Durchführung des Baues und die Vertretung nach Außen geschieht bei der Südbahn durch das Directorium der Centralbahn, bei der Linie Coblenz-Stein durch die Direction der Nordostbahn. Die Betriebsverwaltung wird das Comite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem hiefür besonders aufzustellenden Organe oder auch einer der beiden betheiligten Gesellschaften übergeben. Die definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bau, den Bahnbetrieb und den Reservefond wird der gleichen, von den Verwaltungsräthen der beiden Gesellschaften ernannten Commission übertragen, welcher die Ausübung dieser Functionen rücksichtlich der Bötzbergbahn zukommt. Endlich wurde vereinbart, daß die Bestimmungen des in Rede stehenden Vertrages analoge Anwendung finden sollen auf die Betheiligung der beiden Bahngesellschaften bei denjenigen aargauischen Localbahnen, bei deren Ausführung dieselben, zufolge des am 25. Februar 1872 mit der aargauischen Regierung abgeschlossenen Vertrages, ihre Mitwirkung zugesichert haben.

Kraft der zwischen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahngesellschaft bestandenen Verträge, hat seit dem Jahre 1860 der Güterverkehr aus Bayern und den rückliegenden Ländern nach der Nordostbahn und weiter, sowie umgekehrt, seinen Weg ausschließlich über die Bodensee-Romanshorner Linie genommen. Nach Eröffnung der Bodensee-Gürtelbahn hat die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen Anspruch darauf erhoben,

nunmehr auch mit der Gürtelbahn-Rorschach-St. Galler Linie für diesen Verkehr in Mitbewerbung zu treten, zu welchem Behufe sie gegen Ende des Berichtsjahres die zwischen den beiden Gesellschaften zur Zeit in Kraft befindlichen Concurrenz- und Gemeinschaftsverträge aufkündete. Seither haben zum Zwecke einer neuen Regulirung der diesfälligen Verhältnisse theils zwischen den Directionen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen unter sich, theils zwischen diesen und den mitinteressirten Verwaltungen der k. bayerischen Staatsbahnen und der Vorarlberger Bahn mehrfache Verhandlungen stattgefunden. Bis zur Stunde sind diese noch nicht zu einem definitiven Abschlusse gelangt. Nach dem gegenwärtigen Stande derselben darf aber mit ziemlicher Sicherheit auf die Erzielung einer nach allen Seiten billigen Verständigung gehofft werden.

Im Laufe des Berichtsjahres brachte die Direction der westschweizerischen Bahnen den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen zur Kenntniß, daß das bisanhin zwischen ihr und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bestandene Vertragsverhältniß betreffend den gegenseitigen Uebergang der Güterwagen, welches auch für die übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen maßgebend war, insofern eine Aenderung erleide, als künftighin der Austausch von Wagen auf einer durchaus veränderten, im Vergleich mit den bisherigen Bestimmungen für die schweizerischen Bahnen in ökonomischer Beziehung sehr ungünstigen Grundlage stattzufinden habe. Die sämmtlichen übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen, für welche die Frage wiederholt zum Gegenstande von Conferenzverhandlungen wurde, erklärten, auf die neuen Grundlagen nicht eintreten zu können, woraufhin die Direction der westschweizerischen Bahnen ihre Verhandlungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn fortsetzte. Der Gegenstand ist indessen zur Stunde noch schwebend.

Die am 9./10. October 1866 zwischen sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen abgeschlossene Uebereinkunft über den Wagenaustausch ist am Schlusse des Berichtsjahres in Folge der unserseits erfolgten Kündigung erloschen und seither durch eine neue Uebereinkunft ersetzt worden, durch deren Inhalt den gegenwärtigen Verhältnissen etwas mehr Rechnung getragen ist, als dieses früher der Fall war, wenn sie auch in Bezug auf die Strafen für vertragswidrige Verwendung der Wagen durch dritte Bahnen nicht diejenigen strikten Bestimmungen enthält, wie beispielsweise das Vereinsregulativ der deutschen Bahnen. Die Aufnahme technischer Vorschriften über die Beschaffenheit der Wagen kann als ein Fortschritt bezeichnet werden.

Die Wahrnehmung, daß das Umladen von Gütern im directen schweizerischen Verkehr auf den Hauptknotenpunkten der verschiedenen Bahnen immer größere Dimensionen annahm, und die damit im Zusammenhange stehenden doppelten Uebelstände einer ungewöhnlichen Inanspruchnahme dieser Umladstationen auf der einen Seite und möglicher Verspätungen der Güter auf der andern Seite gaben den schweizerischen Bahnverwaltungen Veranlassung, sich über die Einrichtung sogenannnter Stückgüterwagen und besonderer Sammelzüge zu verständigen, wodurch unläugbar in wesentlichem Grade zu einer rascheren Beförderung der ordinären Güter beigetragen wird.

Zum Zwecke einer rascheren Abwicklung der Reclamationen aus dem Güterverkehr hat die Conferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen im Berichtsjahre eine Vereinbarung getroffen, wonach die schwebenden Reclamationen in periodischen Zusammenkünften der dem Reclamationswesen vorstehenden Abtheilungschefs der verschiedenen Bahnverwaltungen behandelt und zur Erledigung gebracht werden sollen. Die Einführung dieser Reclamationsconferenzen hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen. Die meisten Schwierigkeiten in der Erledigung derartiger Differenzen bieten übrigens diejenigen Fälle, in welchen ausländische Bahnen und namentlich solche betheiligt sind,

welche unter der Herrschaft des deutschen Handelsgesetzbuches beziehungsweise des Reglements für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen stehen, welch' letzteres bekanntlich ziemlich beschränkte Haftpflichtbestimmungen enthält. Diese Fälle sind es hauptsächlich, welche zu öfteren Klagen über schleppende Abwicklung Veranlassung geben, deren Regulirung aber die schweizerischen Bahnen ohne vorherige Ermächtigung der betheiligten fremden Bahnen unmöglich vornehmen können, wenn die gestellten Forderungen den Geldwerth der jenen Bahnen reglementsgemäß obliegenden Haftung übersteigen, oder wenn dieselben nach ihren Reglementsbestimmungen überhaupt nicht haftpflichtig zu sein erklären.

Eine ähnliche Vereinbarung, wie die eben erwähnte, haben wir zum gleichen Zwecke auch mit den Verwaltungen der bayerischen und der österreichischen Bahnen getroffen. Dieselbe ist indessen erst im Laufe des gegenwärtigen Jahres in Kraft getreten.

Leider waren wir zur Sicherung unseres Regreßrechtes gegenüber andern Bahnverwaltungen im Berichtsjahre genöthigt, eine aus dem Transportwesen entstandene erhebliche Zahl von Processen zu führen. Dieselben hatten in ziemlich großer Zahl in den Verkehrsstörungen der Kriegsperiode 1870/71 ihren Ursprung; die Nordostbahn selbst war jedoch, mit ganz wenigen Ausnahmen, bei denselben nur formell betheiligt.

Von den Ergebnissen der behufs Besprechung und Regelung gemeinschaftlicher Angelegenheiten im Berichtsjahre stattgehabten Conferenzen der schweizerischen Bahnverwaltungen können wir hier ferner anführen: die Aufnahme der Linie Jougne-Eclepens in den schweizerischen Eisenbahnverband, die Aufhebung der besondern Taxbegünstigungen für Auswanderer (nach dem diesfälligen Vorgange der süddeutschen Bahnen), die Vereinbarung verschiedener Taxerleichterungen für die Beschickung und den Besuch der Wiener Weltausstellung.

Von den Resultaten der in Tarifangelegenheiten mit den betreffenden in- und ausländischen Bahnverwaltungen gepflogenen Verhandlungen sind u. A. hervorzuheben:

1) Personenverkehr. a. Die Einführung beziehungsweise Wiedereinführung eines directen Personen- und Gepäckverkehrs der Nordostbahn mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der französischen Ostbahn und den Elsaß-Lothringischen Reichsbahnen; b. die Revision des directen Personenverkehrs mit Sachsen und Berlin via Romanshorn-Lindau; c. die Einrichtung eines directen Personenverkehrs mit der württembergischen Staatsbahn auch via Schaffhausen-Immendingen; d. die Vereinbarung von Rundreisebilleten mit einzelnen deutschen Bahnverwaltungen u. s. f.

2) Güterverkehr. a. Die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen den schweizerischen Bahnen einer- und den österreichischen und ungarischen Bahnen anderseits via Romanshorn-Lindau; b. die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und den bayerischen Staatsbahnen ebenfalls via Romanshorn-Lindau; c. die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen der Nordostbahn einerseits und den badischen Staatsbahnen und der Main-Neckar-Bahn anderseits; d. die Aufstellung neuer directer Tarife für den Verkehr zwischen den schweizerischen Bahnen und der württembergischen Staatsbahn via Romanshorn-Friedrichshafen beziehungsweise via Schaffhausen-Immendingen; e. neue Tarife für den Transitverkehr via Genf und Verrieres aus Frankreich nach und von Bayern, Oesterreich und Ungarn via Romanshorn-Lindau; f. ein neuer Specialtarif für Getreide aus Oesterreich und Ungarn nach der Schweiz; g. ein Specialtarif für den Transport von Steinkohlen ab Mannheim, aus den Saargruben und ab den Stationen der pfälzischen Bahnen nach der Nordostbahn; h. ein Specialtarif für Rohseide ab Luzern, Chur und Zürich nach Crefeld; i. ein Specialtarif für Asphalt nach Württemberg und nach Bayern; k. ein Specialtarif für Schwefelkies und Phosphorit ab Martigny und ab Genf nach Bayern und nach Sachsen u. s. f., u. s. f.

Mit Ausnahme des Tarifes für den directen Verkehr mit Württemberg sind sämmtliche genannte Tarife bereits in Kraft getreten; die Inkraftsetzung desjenigen für Württemberg wird voraussichtlich auf den 1. Juli nächstkünftig erfolgen. Durch die erwähnten Tarifarbeiten ist das Tarifbureau unserer Verwaltung in außerordentlichem Maße in Anspruch genommen gewesen, zumal der Haupttheil der bezüglichen Arbeiten, insbesondere auch die Leitung und Ueberwachung des Druckes der Reglemente und Tarife, demselben obgelegen hat.

Die gemachten Erfahrungen haben bei der Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten und bei uns die Ueberzeugung hervorgebracht, daß die im gemeinschaftlichen Güterdienst auf der Route Lindau-Romanshorn verwendeten, im Eigenthum unserer beiden Anstalten stehenden drei Traject-Schleppkähne zur Bewältigung eines größern Güterverkehrs nicht ausreichend seien. Mit Befriedigung können wir hier mittheilen, daß die Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten im Laufe des Berichtsjahres ihre Zustimmung zur Anschaffung einer großen Traject-Dampffähre für die erwähnte Route auf gemeinsame Kosten ausgesprochen hat. In Folge dessen wurde ein Vertrag vereinbart, dessen definitiver Abschluß jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr fällt und über dessen Inhalt wir somit in unserm nächsten Jahresberichte Aufschluß zu ertheilen haben werden.

III. Capitalbeschaffung.

Durch die beiden im Jahr 1871 emittirten Anleihen und die Subventionsdarleihen, welche für die linksufrige Zürichseebahn und die aargauische Südbahn in Aussicht standen, erschien der Geldbedarf des Unternehmens der Nordostbahn noch über das Berichtsjahr hinaus als gedeckt. Im Hinblick auf die Verpflichtungen, welche in den folgenden Jahren zu erfüllen sind, unterließen wir indessen nicht, den fortdauernd günstigen Stand des Geldmarktes zur Vermehrung der verfügbaren Mittel zu benutzen. Es geschah dies durch Vermehrung der Zahl der Gesellschaftsactien von 57,416 mit einem Nennwerthe von Fr. 28,708,000 auf 76,000 mit einem Nennwerthe von Fr. 38,000,000. Die Emission der 18,584 Actien erfolgte zum Curse von 120. Zu deren Uebernahme waren nur die Inhaber der bisherigen Actien berechtigt, in der Art, daß je auf 3 bisherige Actien 1 neue Actie gezeichnet werden konnte. Vorausgesetzt, daß für keine bisherige Actie das hienach eröffnete Bezugsrecht unbenutzt geblieben wäre, hätte sich die Gesammtzahl der Zeichnungen auf 19,138 belaufen können; es ließ sich indessen, da eine erhebliche Zahl von Actienbesitzern weniger als 3 Actien hat und andere, welche eine größere Zahl von Actien besaßen, für eine Restzahl von 1 oder 2 das Bezugsrecht nicht ausüben konnten, leicht voraussehen, daß unter keinen Umständen die Zeichnung den Gesammtbedarf von 18,584 Actien überschreiten werde. In der That stieg beim Ablaufe der Frist, welche den Actionären vom 8. bis 20. Juli zur Geltendmachung des Rechtes eröffnet worden war, die Gesammtsumme der Zeichnungen nur auf 17,406. Wir glauben immerhin, daß bei Inbetrachtnahme der erwähnten Umstände dieses Ergebniß als ein sehr befriedigendes bezeichnet zu werden verdient und als ein deutlicher Beweis für das Vertrauen der Actionäre in die Zukunft des Unternehmens betrachtet werden darf. Was den hienach verbleibenden Rest der neuen Actien betrifft, so wäre im Berichtsjahre möglich gewesen, denselben zu einem etwas höhern Curse als dem den bisherigen Actionären bewilligten zu begeben; allein wir zogen vor, diese Actien einstweilen auf Rechnung der Gesellschaftscasse zu übernehmen und ihren Verkauf auf später zu verschieben. Es bestimmte uns hiezu der doppelte Umstand, daß ohnedies die Summe unserer verfügbaren Geldmittel zur Zeit ziemlich groß ist, und daß wohl mit Grund vermuthet werden darf, der Curswerth der neuen Actien, der bisher erheblich unter

demjenigen 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 jeweilen 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:

	1871 Kilometer	1872 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
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 Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Turgi	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-Turgi	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
Turgi-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
Rorschach-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 Oerlikon	4.535	1.	Januar	4.	Mai	"	—	6	—	—	6	3,401
		5.	Mai	31.	"	"	—	8	—	—	8	980
						an Sonntagen	—	2	—	—	2	54
						"	—	2	—	—	2	199
		1.	Juni	31.	October	täglich	—	8	—	—	8	5,551
		1.	November	31.	December	"	—	8	—	—	8	2,213
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,532,420

* Von diesen 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 zu dem eigentlichen Nordostbahnnetze; 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 Verkehres.

1. Einnahmen.

1871 (203 Kilometer)				1872 (213 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1871		Mindereinnahme gegenüber 1871	
Fr.	Cts.	Procente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Procente	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 Bahnnetz der Nordostbahn sich seit 1868 um 35 Kilometer oder um 20 Procent vergrößert hat und der kilometrische Ertrag der neu hinzugekommenen Linien (Rorschach-Romanshorn und Romanshorn-Konstanz) sich nicht einmal auf den dritten Theil des kilometrischen Ertrages des Gesammtnetzes beläuft. Wenn demungeachtet das Wachsthum des Verkehres unserer Linien sich in neuerer Zeit geringer herausstellt, als dasjenige des Verkehres 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 Alimente zuführt, sodann auf die aus dem deutsch-französischen Kriege hervorgegangenen territorialen Veränderungen und die in Folge hievon 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 Durchschnittstaxe, während umgekehrt für die westschweizerischen Bahnen in diesem Falle eine Erhöhung des Transport-Quantums und der Durchschnittstaxe 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 Personenverkehres übersteigt denjenigen des Vorjahres um Fr. 992 und ist weitaus der höchste, der bisanhin je erzielt worden ist.

Die Zunahme des Gepäckertrages 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 Gesammtmenge 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 Transitverkehres 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 Getreideverkehres 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 Miethzinse im Betrage von Fr. 31,986. 93 rührt von dem dem Berichtsjahre im vollen Umfange zufallenden erhöhten

Pachtzinse 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 Bureaux des technischen Personals des Oberingenieurs für den Bahnbau, sowie von einem größern Miethertrage für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau 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 Betheiligungscapitals der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ist in Folge der im Berichtsjahre zur Auszahlung gelangten höhern Dividende von 3 9/10 % gegenüber 2 7/10 % im Vorjahre um Fr. 72,000 gestiegen. V. Das Betheiligungscapital der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg hat zum ersten Male seit 1866, für welches Jahr ein Zins von 3/5 % bezahlt wurde, eine Dividende von 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 Vermiethung alter Schienen für die Rollbahnen beim Bötzbergtunnel erzielt.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1871		1872		1871		1872	
I. Personentransport.	Personen	Procente	Personen	Procente	Fr. Cts.	Procente	Fr. Cts.	Procente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
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 Fahrtaxen:								
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. Lustfahrten . . . . . 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	2.28
Total	3,063,782	100	3,586,169	100	3,048,682. 51	100	3,410,168. 63	100
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
Total	3,063,782	100	3,586,169	100	3,048,682. 51	100	3,410,168. 63	100
	Centner		Centner					
II. Gepäcktransport.	160,133	.	188,384	.	154,485. 34	.	180,767. 95	.
III. Viehtransport.	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				
Total	174,139	100	135,313	100	177,572. 62	.	163,006. 28	.
	Centner		Centner					
IV. Gütertransport.								
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			465,225. 39	9.29
„ B	4,515,705	25.45	2,595,164	14.33	1,457,667. 71	26.29	773,510. 40	15.44
„ C			1,785,207	9.85			451,806. 33	9.02
„ D	1,600,139	9.02	1,804,585	9.96	300,517. 89	5.42	278,491. 81	5.56
„ E	5,689,775	32.07	6,417,810	35.42	907,010. 29	16.36	951,963. 39	19.00
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision 2c.) .	.	.	.	.	349,156. 64	6.30	272,170. 64	5.43
Total	17,742,901	100	18,117,636	100	5,544,874. 45	100	5,009,829. 90	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	887,330. 43	.	1,157,829. 94	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	9,812,945. 35	.	9,921,602. 70	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 1872: 213 Kilometer; 1871: 203 Kilometer.)		1871	1872
Personentransport.			
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
" " " " " " im Total	"	343,017	361,429
Auf jeden Kilometer kommen	"	15,093	16,836
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen	"	5.33	5.41
Gepäcktransport.			
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
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	874.74	765.29
" " Stück	"	1.02	1.20
Gütertransport.			
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
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	4,371.09	5,435.82
Total-Einnahme 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
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	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
gegenüber 1871: 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 1872		1871	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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	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
gegenüber 1871: 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 nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Centner	Stück	Centner	Centner	Centner	Fr.	Cts.	Anzahl	Centner		
Rorschach	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
* Keßweil	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
Islikon	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-Einnahme		Gegenüber 1871		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Centner	Stück	Centner	Centner	Centner	Fr.	Cts.	Anzahl	Centner		
Uebertrag	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
Oerlikon	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
Turgi	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
Wildegg	65,311	2,174	1,242	193,164	231,764	424,928	116,059	63	+ 6,037	+ 61,156	10	7
Ruppersweil	10,323	110	135	21,773	43,050	64,823	16,384	81	+ 622	+ 496	47	30
Aarau	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				
Total	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
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
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
K. württemberg. Staatsbahn	9,785	101,176	9,578	155,030	19,363	* 256,206	+ 3,942	+ 103,488
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	5,682	106,631	4,781	187,776	10,463	* 294,407	+ 1,915	– 78,681
Tessin und Italien via Gotthard	103	—	67	—	170	—	– 4	—
Total	596,235	3,244,430	596,817	7,670,078	1,193,052	10,914,508		

* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.

* { † Inclusive Verkehr der Station Zürich.
§ „ „ „ Stationen Zürich und Oerlikon nach u. von der Glattthallinie.

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
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
K. württemberg. Staatsbahn	209	1,187	54	7,645	263	8,832	– 41	+ 2,466
K. 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
K. württemberg. Staatsbahn	—	1,825	—	30	—	1,855	—	+ 1,855
K. 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
K. bayer. Bahn „ „ „ „	—	15,866	—	7,492	—	23,358	—	– 164
	Von der K. württ. Bahn		Nach der K. württ. Bahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	157	28,298	139	52,767	296	81,065	– 49	– 3,727
	Von der K. bayer. Bahn		Nach der K. 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
Total	23,085	735,698	20,967	2,726,335	44,052	3,462,033		
Gesammt-Total	619,320	3,980,128	617,784	10,396,413	1,237,104	14,376,541		

* 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 Zurich-Wallisellen an die Nordostbahn geleistet wird, findet sich unter den Transporteinnahmen verrechnet und ist demzufolge auch der von den Zügen der Zurich-Zug-Luzernbahn, bezw. denjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen auf jenen Strecken beförderte Verkehr als directer Verkehr in die entsprechenden Transportrubriken aufgenommen.

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

		1871	1872	Gegenüber 1871 mehr	Gegenüber 1871 weniger
		Centner	Centner	Centner	Centner
Steinkohlen und Coaks		3,140,924	3,324,817	183,893	—
Getreide aller Art		2,350,952	2,109,429	—	241,523
Steine aller Art		903,802	1,431,841	528,039	—
1872	Bausteine	989,840			
	Backsteine und Ziegel	380,464			
	Steinhauerarbeiten	33,249			
	Mühl-, Schleif-, Wetz-, Lithographiesteine	28,288			
		1,431,841			
Eisen und Eisenwaaren aller Art		708,710	875,990	167,280	—
1872	Eisen, fabricirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	484,222			
	Eisenwaaren	254,242			
	Eisenbahnschienen und Räder	137,526			
		875,990			
Bauholz und Sägewaaren		377,082	591,464	214,382	—
Wein und Most		441,131	588,061	146,930	—
Eisen, rohes und altes, Eisenspäne		237,398	442,690	205,292	—
Baumwolle, rohe		598,457	425,242	—	173,215
Baumfrüchte		326,811	412,838	86,027	—
Baumwollwaaren aller Art		384,350	373,432	—	10,918
1872	Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	262,074			
	„ , rohe	111,358			
		373,432			
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine		168,383	358,867	190,484	—
1872	Cement und Cementfabrikate	152,957			
	Asphalt	108,881			
	Kalk	41,642			
	Baumaterialien, nicht besonders genannte	41,375			
	Thonröhren	14,012			
		358,867			
Brennholz		365,177	351,592	—	13,585
Salz (Bade-, Koch- und Viehsalz)		394,650	339,939	—	54,711
Kartoffeln		145,255	314,831	169,576	—
Maschinen und Maschinentheile		292,668	299,175	6,507	—
1872	Maschinentheile	267,320			
	Maschinen, zusammengesetzte	31,855			
		299,175			
Garne aller Art		311,399	278,199	—	33,200
1872	Baumwollgarne	245,659			
	Garne, nicht besonders genannte	23,162			
	Wollgarne	9,378			
		278,199			
Gebinde, leere, Emballagen		208,206	271,165	62,959	—
Mehl und Mühlenfabrikate		456,956	243,929	—	213,027

		1871	1872	Gegenüber 1871 mehr	Gegenüber 1871 weniger
		Centner	Centner	Centner	Centner
Farbwaaren und Droguerien		297,397	217,402	—	79,995
1872	Droguerien, nicht besonders genannte	32,811			
	Säuren	32,705			
	Farbenerden	27,416			
	Farben und Farbwaaren, nicht besonders genannte	25,575			
	Chemische Produkte, nicht besonders genannte	25,007			
	Chlorkalk	14,874			
	Harz, Pech, Colophonium	12,353			
	Vitriol (Eisen-, Kupfer- und Zinkvitriol)	12,316			
	Bleiweiß und Zinkweiß	9,971			
	Farbextract und Farbbeize	8,755			
	Alaun	8,457			
	Farbwurzeln, Farbkräuter und Farbbeeren	4,118			
	Potasche	3,044			
		217,402			
Käse		205,012	204,890	—	122
Abfälle aller Art, nicht besonders genannte		226,105	167,217	—	58,888
1872	Baumwollabfälle	77,133			
	Abfälle, nicht besonders genannte	39,502			
	Hörner, Klauen, Knochen	37,716			
	Haare, Borsten	12,866			
		167,217			
Fett und Fettwaaren		147,878	166,265	18,387	—
1872	Fett und Fettwaaren (Degras, Kerzen, Seife, Parafin, Talg, Stearin, Thran, Unschlitt, Schmiere, Wichse 2c.)	92,726			
	Butter und Schmalz	73,539			
		166,265			
Hausrath und Effecten		104,329	161,435	57,106	—
Bier		185,039	156,886	—	28,153
Nutz- und Werkholz		183,404	152,419	—	30,985
Oel, vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesamöl 2c.)		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	Papier und Pappendeckel	87,771			
	Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	27,683			
		115,454			
Oel, mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl 2c.)		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	Wollwaaren	82,945			
	Wolle, rohe	16,610			
	Kunstwolle	1,156			
		100,711			
Kaffe und Kaffesurrogate		105,224	96,363	—	8,861
1872	Kaffe	62,771			
	Cichorien und Kaffesurrogate	33,592			
		96,363			
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände		118,942	93,756	—	25,186
Spirituosen		88,733	91,193	2,460	—
1872	Sprit	56,278			
	Branntwein und Liqueur	34,915			
		91,193			
Gerberrinde und Gerbestoffe		39,519	82,607	43,088	—

		1871	1872	Gegenüber 1871 mehr	Gegenüber 1871 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				
1872 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	—	—
Teigwaaren		*	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				
1872 Gewürze	3,252				
	25,926				
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien		*	19,001	—	—
Parquetterie		*	17,308	—	—
Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg)		*	16,991	—	—
Mineralwasser		*	16,280	—	—
Gemüse		*	12,593	—	—
Essig		*	11,695	—	—
Eier		10,024	11,391	1,367	—
Seegras		*	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 Verkehres 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 Nordostbahnnetze mit einer Länge von 213 Kilometern — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern (66 Kilometer) und die Bülach-Regensbergerbahn (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.	Cts.	Procente.			Fr.	Cts.	Procente.
186,981	95	3.86	I. Centralverwaltung		255,862	51	4.54
979,148	72	20.20	II. Unterhaltungskosten		1,147,723	36	20.35
1,218,531	15	25.13	III. Expeditionsdienst		1,237,157	51	21.93
2,378,154	88	49.06	IV. Transportdienst		2,878,620	58	51.03
19,614	04	0.40	V. Telegraphie		23,318	63	0.41
65,295	50	1.35	VI. Verschiedenes		98,128	88	1.74
4,847,726	24	100	. . . . . Totalausgaben		5,640,811	47	100
			abzüglich:				
173,599	72		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 Bötzbergbahn	„ 6,288. 37			
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. d. techn. Leitung	„ 10,000. —	134,577	14	
4,674,126	52		. . Verbleiben als Betriebsausgaben . .		5,506,234	33	

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 Procentsatze 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 Ausgabetitel 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 weitern ständigen Directionsmitgliedern, durch die Vermehrung

des Beamtenpersonals und die dem letztern gewährten Gehaltsaufbesserungen, durch die in Folge des Bezugs sämmtlicher Bureaux 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 Zubehörden."** Der ganze Titel ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 168,574. 64, ungerechnet 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 Hülfswärterpersonals, 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 Hülfswärter, 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 Jahresschlusse eine entsprechende Quote von Titel II 1 auf die genannten Titel übertragen werde. Die Rubrik Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals erzeigt 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 Hülfswärter 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, Amrisweil-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 Bahnlinien 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 ꝛc. 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 Wartsaalanbauten daselbst, durch vermehrten Wasserverbrauch in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur und durch die Assecuranzsteuern entstanden ist. Die Vermehrung der Ausgaben für Unterhaltung des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter 2c. um Fr. 14,100. 95 gegenüber dem Vorjahre ist eine zufällige und nicht jährlich wiederkehrende; die Hauptposten fallen nämlich auf die Ergänzung des Werkgeschirr-Inventars. Die Rubrik Räumung von Schnee und Eis erzeigt eine Minderausgabe von Fr. 8,589. 84, was der außergewöhnlich milden Witterung des verflossenen Winters zuzuschreiben ist.

III. **„Expeditionsdienst".** 1. Allgemeine Kosten. An der Gesammtmehrausgabe 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 Gehalten 2c. 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-Vorausbezahlung 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 2c. anläßlich des eidgenössischen Schützenfestes und eines vermehrten Gasverbrauchs auf einzelnen Bahnhöfen.

2. Kosten des Fahrdienstes. Dieser Titel schließt mit einer Gesammtmehrausgabe von Fr. 285,894. 05 ab, an der mit Ausnahme der Capitel Beleuchtung und Heizung der Wagen und Assecuranz der Wagen, welche eine Verminderung von zusammen Fr. 1,552. 90 erzeigen, sämmtliche übrige Unterabtheilungen participiren. Die Mehrausgabe von Fr. 88,627. 36 auf der Rubrik Besoldung des Zugspersonals 2c. beruht einerseits auf der bedeutenden Vermehrung der Zahl der Zugführer, Conducteure 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 Zugs- 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 Oel 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 Mehr-Vergütung für fremde Wagen im Betrage von Fr. 21,398. 24 ist aus der

Mehrverwendung fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze 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 Zugkraftsdienstes, 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 Oel 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 2c.) 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 Translationseinrichtung 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 Morséapparaten (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-

fications 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 Fahrmateriales sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Auch den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmateriales 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 Kiestransporten, 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:

	1871	1872
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 beigefügten Tabelle ersichtlich.

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

	Achsenkilometer			
	1871		1872	
	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 Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle (Beilage I) nähern 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 betrugen:

	1871	1872
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 (Oel und Talg) für die Locomotiven des Fahrdienstes belief sich auf: Pfd. 76,040 (im Vorjahre: Pfd. 62,887). Die Ausgaben hiefür betrugen: 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 Putzmaterial inbegriffen ist.

Die Reparaturkosten der im Fahrdienste gestandenen 64 Locomotiven (die beiden Rheinfallbahnlocomotiven mitgerechnet) betrugen — 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 Rheinfallbahnlocomotive. 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 Roststäbe 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:

		1871		1872	
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 Brennmateriales	Fr.	38,460.	34	Fr.	38,770. 37
„ der Schmiere	„	3,395.	02	„	3,940. 49
„ des Putzmateriales	„	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 Gesammtzahl 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 Gepäck- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres in Folge der Lieferung der in unserm letztjährigen Berichte erwähnten 5 Stück Gepäckwagen (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 Gesammtzahl der Gepäck- und Güterwagen am Jahresschlusse **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
Im 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
Im Ganzen	16,620,813	18,428,895	17,480,417
Gesammtleistung 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
Im 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 achträdrigen Personenwagen ins Puffersystem (50 % der Kosten) Fr. 25,729. 06 u. s. f.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Bahnlänge: 299 Kilometer)			1870	1871	1872
I. Ausgaben.					
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 Bahnunterhalt .	„ „ . . .	„	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
II. Fahr-Material.					
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

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen wurden die auf die Bauconti, den Dampfbootbetrieb und das Bötzbergbahnunternehmen fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung ꝛc. von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Locomotiven betreffend:		1870	1871	1872
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 Achsenzahl 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 Brennmateriales " Locomotiv-Kilometer . .	Centimes	30.03	31.45	30.06
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	1.049	1.080	1.034
" " Schmiermateriales* " 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 Schmiermateriales 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 Jahr	"	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 sämmtlichen				
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 Gepäck- und Güterwagen . . .	Procente	29.26	35.896	32.212

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß		Oberbau-Erneuerung (aus den Reservefonds bestritten) per Kilom.
		Central-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Locomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	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 Saldovortrag und die Nettoerträge des Dampfbootbetriebes, sowie der Betheiligungscapitalien 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 Bötzbergbahn und die Besorgung 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
„ 4,037,972. 37	Ausgaben	„ 4,853,913. 29
Fr. 5,540,424. 40	Reinertrag	Fr. 4,824,145. 02
57.84 %	Reinertrag in Procenten der Bruttoeinnahme	**49**.85 %

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 Saldovortrages vom Jahre 1871, sowie der Nettoerträge des Dampfbootbetriebes und der Betheiligungsquoten bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-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 Actiencapitales 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 übergetragen.

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 Ratazahlung 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 Bötzberg- und der aarg. Südbahn und den Zinsdifferenzen auf dem Subventionsdarleihen der Bötzbergbahn 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,
„ „ „ Rorschach-Lindau,
„ „ „ Lindau-Bregenz.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1871		1872		1871		1872	
	Personen	Procente	Personen	Procente	Fr. Cts.	Procente	Fr. Cts.	Procente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	29,125	25.2	31,330	22.50	35,525. 46	19.6	34,653. 47	28.23
„ „ II. „ .	29,784	25.8	31,181	22.39	34,344. 49		32,364. 20	
Hin- und Rückfahrt I. „ .	6,676	5.8	9,646	6.93	4,856. 31		7,612. 88	
„ „ „ II. „ .	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	
Total .	115,424	100	139,248	100	103,428. 43		108,546. 16	
	Centner		Centner					
II. Gepäcktransport	9,843		10,944		4,251. 93	0.8	4,606. 89	1.20
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
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				
Total .	5,506	100	5,906	100	6,987. 90		6,552. 55	
	Centner		Centner					
IV. Gütertransport.								
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				
Total .	2,606,776	100	1,751,783	100	406,047. 08		258,347. 94	
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	7,189. 55	1.4	6,440. 36	1.68
Gesammt-Total .	.	.	.	.	527,904. 89	100	384,493. 90	100

Zusammenzug des Verkehres 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.
1872	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 hiebei 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 Gemeinschaftsgüterverkehres mit Bayern und Württemberg, an welchem die Nordostbahn zur Hälfte participirt, beziffert sich der Gesammt-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			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Procente		Fr.	Cts.	Procente	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 Bureaux	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 Putzmaterial, 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. Assecuranz-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 Gesammtbetrage 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 ꝛc. zur Folge hatte. Aus der nämlichen Ursache sind auch die Ausgaben der Rubrik Verschiedenes, unter welcher die Miethentschädigungen für fremde Fahrzeuge und die Schrannengebühren in Lindau zur Verrechnung gelangen, reducirt worden. Die Vermehrung, welche das Capitel Besoldungen ꝛc. 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 Dampfschiffen,
4 Schleppschiffen,
1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Württemberg),
1 Schleppkahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

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

		1871	1872
a. Leistungen der Schiffe.			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	110,059	102,318
und zwar in	Zeitstunden	6,849	5,972
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.07	17.13
Schleppboote. Solche durchliefen	„	70,651	49,846
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	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
„ Zeitstunde	„	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
„ Zeitstunde	Franken	22.80	20.08
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Oel und Talg im Ganzen	Pfund	9,824	8,320
„ „ „ per Kilometer	„	0.089	0.08
„ „ „ „ Zeitstunde	„	1.434	1.39
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,534.59	4,699.40
per Kilometer	Centimes	5.03	4.59
„ Zeitstunde	„	80.81	78.69
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten im Ganzen	Franken	38,359.06	28,547.69
per Kilometer	Centimes	34.85	27.90

In den Beziehungen zu den übrigen Dampfschifffahrtsanstalten 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 Bahnunterhalt 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 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1871.	1872.
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 Ergebniß ist wie in frühern 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 Schifffahrtsdienst 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 Thurbrücke 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 Bahngeleise 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 Polizeiangestellter 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 Altstetten 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. —	
		Fr. 8,839,550. —
2. Für Transportmaterial		Fr. 9,575,235. 57
3. „ Brennmaterial- und Magazinvorräthe		„ 606,744. 61
4. „ Transportgüter		„ 6,144,000. —
5. „ Lagergüter in Zürich und Romanshorn		„ 7,000,000. —
6. „ Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten		„ 1,859,546. 80
		Total Fr. 34,025,076. 98

Die Assecuranz 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.

I. Allgemeine Verwaltung.

Secretariat, Registratur und Canzlei	19
Hauptcassier und Gehülfen	4
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	8
Betriebs-Controleur und Gehülfen	46
Chef des Tarifbureau und Gehülfen	5
Hauptmagazin-Verwaltung	10
Abwarte der Centralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	6
	98

II. Bahnunterhaltung.

Betriebs-Oberingenieur und Adjunct	2
Bauführer	2
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs	14
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	18
Weichen- und Bahnwärter	588
	625

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspector und Adjunct	2
Inspector für den Gütertransport und Gehülfe	2
Telegraphen-Inspector	1
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagencontrole	15
Bahnhof-Vorstände und Gehülfen	17
Uebertrag	38
Stationsvorstände und Gehülfen	77
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	36
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	146
Telegraphisten	7
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	41
Gepäckträger	21
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	470
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Conducteure und Bremser	167
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	91
Wagencontroleure (in den Bahnhöfen)	12
Billetdrucker	2
	1,108

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Oberwerkführer und Werkführer	4
Constructeure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	16
Oberlocomotivführer und Locomotivführer	56
Locomotivheizer	54
Locomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	113
	244

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. Dampfschifffahrt.

Verwalter	1
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister	7
Capitäne und Schiffsführer	5
Steuermänner und Schleppschifffführer	9
Maschinisten	5
Heizer	10
Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	23
Güter- und Kohlenverlader	12

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

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 393 (im Vorjahre 345).

D. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhofe Zürich für den Verkehr nach der Levante und Italien	1	Chef der Agentur im Bahnhofe Waldshut	1
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 Gesammtzahl 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	
Capitalzinse, Bußen, Geschenke	„ 23,842. 82	
		„ 119,141. 46
	Gesammteinnahme	Fr. 512,371. 12
Die Ausgaben bestehen aus:		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 39. 25	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnißkosten	„ 1,408. 70	
Außerordentliche Unterstützungen	„ 1,500. —	
Regelmäßige Unterstützungen	„ 22,444. 85	
Verschiedenes	„ 197. 08	
		„ 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
Gesammteinnahme	Fr.	31,136. 38
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen 2c. ziehen sich davon ab mit	„	18,672. 54
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.

Bötzbergbahn.

Ueber den Bau der Bötzbergbahn 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 beigefügt.

Aargauische Südbahn.

Das Directorium der Centralbahn hat in ähnlicher Weise über diese Bahn berichtet; wir verweisen auf den ebenfalls beigefügten 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 Rorbas-Rheinsfelden, in Betreff welcher wir eine Abänderung der vom Stadtrath Winterthur vorläufig projectirten Zugsrichtung 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 Grunderwerbungstabellen sind aufgelegt worden in den Gemeinden Winterthur, Töß, Wülflingen, Pfungen, Weiach, Kaiserstuhl, Fisibach, Rümikon, Mellikon, Reckingen, Zurzach und Rietheim, so daß zur Zeit, ausschließlich der von der Strecke Rorbas-Rheinsfelden berührten Gemeindegemarkungen, nur noch Coblenz aussteht; die Planauflage in letztgenannter Gemeinde ist übrigens ebenfalls vorbereitet.

Die Einsprachfristen sind abgelaufen in den Gemeinden Winterthur, Töß, Wülflingen, Pfungen, Rümikon, Mellikon, Reckingen und Zurzach, und die aus diesen Gemeinden eingelaufenen Forderungseingaben sind unserm Expropriationscommissariat zur Behandlung übertragen, zum Theil auch von diesem schon erledigt und, so weit nothwendig, der eidgenössischen Schätzungscommission überwiesen worden.

Bereits durchgeführt endlich ist die Expropriation theils auf dem Wege gütlicher Unterhandlung, theils durch die Dazwischenkunft der eidgenössischen Schätzungscommission in den Gemeinden Weiach, Kaiserstuhl und Fisibach.

c. Unterbau. Was die Bauausführung betrifft, so sind die Arbeiten des ersten Looses (Rheinsfelden-Kaiserstuhl, 3.3 Kilometer) und des zweiten Looses (Kaiserstuhl-Rümikon, 3.93 Kilometer) der II. Section noch vergangenen Herbst mit festen Ausführungsterminen vergeben worden, nachdem schon früher der Beginn der Erdarbeiten auf diesen Loosen in Regie erfolgt war.

In der gleichen Section sind nicht unerhebliche Entwässerungsarbeiten, welche dem eigentlichen Bahnbau voranzugehen hatten, theils durchgeführt worden, theils der Vollendung nahe.

Daß wir uns mit Bezug auf die controverse Bahnstrecke zwischen Rorbas und Rheinsfelden auf diejenigen Studien und Erhebungen beschränkt haben, welche zur Bearbeitung der Detailpläne erforderlich sind, diese selbst aber zur Zeit noch nicht haben ausführen lassen, bedarf wohl keiner Motivirung. Dagegen sind wir im Falle zu constatiren, daß für die ganze übrige Bahnlinie, d. h. für Winterthur-Rorbas und Rümikon-Coblenz, alle Detailpläne für die Erdarbeiten und für die Kunstbauten fertig vorliegen, und daß für beide Strecken auch die Berechnungen so weit vollendet sind, daß die Ausschreibung der Bauloose zu jeder Zeit erfolgen kann. Da hier die Bauverhältnisse sehr günstig sind, während sie sich zwischen Rorbas und Rheinsfelden unter allen Umständen schwieriger gestalten, wird die Ausführung der übrigen Linie mit derjenigen der letzterwähnten Strecke ohne Mühe Schritt halten können.

Linksufrige Zürichseebahn.

Technische Vorarbeiten. Bereits zu Anfang des Berichtsjahres beschäftigte sich das technische Personal, wenn auch vorerst in mehr genereller Weise, mit dem Projecte einer linksufrigen Zürichseebahn, sowie namentlich mit der äußerst wichtigen Frage der Einmündung derselben in den bestehenden Bahnhof in Zürich. Schon im Februar wurde an Hand der topographischen Karte des Kantons Zürich ein Trace von Zürich bis Horgen, unter Rücksichtnahme auf die Abzweigung von Thalweil nach Zug, ausgearbeitet, welches auch in der Folge durch die Detailaufnahmen als richtig bestätigt worden ist.

Als nach Abschluß des Vertrages mit dem Centralcomite für Begründung einer linksufrigen Zürichseebahn Anfangs August die im Auftrage desselben angefertigten Pläne und Studien einlangten, stellte die genaue Prüfung dieses sonst sehr schätzbaren Materials, mit Horizontal-Curvenplänen im Maßstab von 1 : 3000 für die Strecke Zürich-Bendlikon und 1 : 2500 für den übrigen Theil, für die erstgenannte Strecke eine Neuaufnahme im Maßstab der übrigen Aufnahmen als durchaus nothwendig heraus, indem gerade dieser wichtigste Theil, welcher wesentlich auf Vergrößerung und Zusammenstellung verschiedener älterer meist mangelhafter Pläne beruhte, nicht die wünschbare Genauigkeit zu bieten schien. Ueberdies war auch eine Erhebung von Seetiefen, die beinahe gänzlich fehlten, nothwendig.

Nach dem auf Grund dieser Ergänzungen sorgfältig verfaßten Projecte verläßt die Linie unterhalb Neufrankenthal in Außersihl den Vorbahnhof Zürich, umzieht in großem Doppelbogen Außersihl, ohne dessen bauliche Entwicklung irgendwie zu hindern, überschreitet hart hinter dem Selnauquartier die Sihl und gewinnt mit 190 Meter langem Tunnel unter der

Brandschenke den für eine Station Enge günstig gelegenen Platz im Venedigli. In der Fortsetzung tritt die Bahn außerhalb des Sternengäßchens auf eine kurze Strecke ganz an den See und ermöglicht eine in jeder Beziehung wohl geeignete Hafenstation Wollishofen. Unmittelbar darauf überschreitet die Linie die Seestraße und gelangt in schwacher Steigung von nicht über 6.5 ‰ oberhalb Bendlikon und durch den obern Theil von Rüschlikon auf ihren Culminationspunkt, die Station Thalweil, welche 437.0 Meter über Meer oder 29.0 Meter über dem mittlern Seewasserstand derart situirt ist, daß eine Abzweigung ins Sihlthal und nach Zug ohne Ueberschreitung einer Maximalsteigung von 12 ‰ möglich wird. Für Kilchberg ist dabei eine Station vor der Ortschaft Bendlikon und für Rüschlikon eine Haltstelle südlich oberhalb des Schulhauses vorgesehen. Unmittelbar nach der Station Thalweil senkt sich die Linie wieder gegen den See, den sie mit 7 und 6.8 ‰ Gefälle vor Horgen erreicht; nur bei Tischenloo ist eine Horizontale für die Station Oberrieden eingeschaltet. Von Horgen aufwärts bis an die Kantonsgrenze ob Richtersweil folgt die Bahn so zu sagen überall dem Seeufer und läßt nur die Au, das Gießenhorn oberhalb Wädensweil und in Richtersweil den Vorsprung mit der Cattunfabrik seewärts. Dabei kommen die Stationen Horgen, Wädensweil und Richtersweil direct an den See, eine Haltstelle Au aber in die Mitte des Plateau hinter der Halbinsel gleichen Namens zu liegen.

Von Mitte der Aufnahmshalle in Zürich ergeben sich zu den einzelnen Stationen folgende Distanzen: Enge 4.02, Wollishofen 5.81, Kilchberg 8.63, Rüschlikon 10.70, Thalweil 12.14, Oberrieden 14.29, Horgen 17.31, Au 20.71, Wädensweil 24.08, Richtersweil 27.51 und bis zur zürich-schwyzerischen Kantonsgrenze 28.2 Kilometer.

Gestützt auf dieses Vorproject wurden die definitiven Vorarbeiten sofort mit allen verfügbaren Kräften an Hand genommen, so daß von Zürich bis Richtersweil, trotz der etwas ungünstigen Witterung, die Aussteckung mit Aufnahme des Katasters, sowie der Lang- und Querprofile in der Hauptsache bis zum Schlusse des Jahres noch durchgeführt werden konnte.

Die obere Hälfte der linksufrigen Zürichseebahn von Richtersweil bis Ziegelbrücke erforderte zur richtigen Ausarbeitung des Vorprojectes von Lachen bis Ziegelbrücke ebenfalls eine neue umfassendere Aufnahme, welche im Berichtsjahr durchgeführt wurde. Mit Schluß des Jahres war das diesbezügliche Vorproject mit Kostenvoranschlägen in der Vollendung begriffen.

2. Ausbau der alten Linien.

Im Laufe des Berichtsjahres sind am Personenbahnhof Zürich noch einige Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten ausgeführt worden. In der Einsteighalle wurde das Cementtrottoir an der Nordseite erstellt, die Thürme wurden mit Flaggenstangen und Blitzableitern ausgerüstet, um die Gallerie längs des Hallendaches das Geländer und am Haupteingang des Mittelbaues ein schmiedeisernes Portal angebracht; und nachdem das ehemalige Maschinenhaus an der Südseite des innern Bahnhofes beseitigt war, konnte der Vorplatz vom westlichen Eckbau des Verwaltungsgebäudes bis zur Sihl planirt und mit einem Geländer abgeschlossen werden. Das provisorische Aufnahmsgebäude an der Kornhausstraße gelangte ebenfalls zum Abbruch und es fand das hiebei gewonnene Material bei Erstellung einer Wagenremise im Bahnhofe Turgi größtentheils seine Verwendung. Im äußeren Bahnhof wurde der der Sihl zunächst gelegene Güterschuppen um 180 Fuß sihlwärts verlängert und es bietet der neu erstellte Theil eine Lagerfläche von 7,650 Quadratfuß.

Da sich das zur Lagerung von Rohmaterialien bestimmte Areal im äußeren Bahnhof (der sogenannte Rohmaterialbahnhof) immer mehr als unzureichend erwies, wurde letzterer in südwestlicher Richtung um circa 133,200 Quadratfuß erweitert und mit Geleiseanlagen versehen.

Im Bahnhof Romanshorn wurde der steinerne Hafendamm gänzlich vollendet, ebenso wurde die Austiefung des Hafens bis auf den nördlichen, dem Staate Thurgau gehörenden Theil, den sogenannten alten Hafen, vollständig durchgeführt. Das bei der Ausbaggerung des Hafens gewonnene Material wurde zur Auffüllung des Lagerplatzes südlich der neuen Güterhalle verwendet; im übrigen wird das Auffüllungsmaterial für den Lagerplatz aus dem anstoßenden Seegebiet gewonnen. Die Schiffswerfte ist an die südöstliche Ecke des neuen Lagerplatzes versetzt und ein Zufahrtskanal zu derselben von 600 Fuß Länge erstellt worden. Die Ufermauern längs des neuen Lagerplatzes sind bis auf eine Oeffnung von circa 50 Fuß, die, so lange der Lagerplatz nicht gänzlich aufgefüllt ist, zur Einfahrt für Schiffe noch belassen werden muß, vollständig aufgeführt. Bei dem zunehmenden Personenverkehr seit Eröffnung der Rorschacher- und Konstanzer-Linie schien die Erstellung eines zweiten Passagierabtrittes angezeigt; es wurde ein solcher nördlich vom Aufnahmsgebäude errichtet und mittelst eines bedeckten Ganges mit der Einsteighalle in Verbindung gebracht. Da bei den provisorischen Kornschuppen das Tagwasser nicht genügend Abfluß fand und deshalb eine Zerstörung dieser Holzbauten zu befürchten war, erschien eine gründliche Entwässerung des Areals der provisorischen Kornschuppen dringend geboten; zu diesem Behuf wurde ein Dohlennetz eingelegt und zwar derart, daß die Hauptdohlen bei eventueller Erstellung definitiver Bauten unverändert belassen werden können.

Auf der Station Amrisweil zeigte sich der Güterschuppen mit 1,050 Quadratfuß Lagerfläche immer mehr als unzureichend; an seiner Stelle ist daher ein neuer Schuppen mit 3,240 Quadratfuß Lagerfläche errichtet und ferner noch eine steinerne Laderampe erstellt worden.

Die Station Wiesendangen ermangelte bisanhin eines Güterschuppens, überdies erwiesen sich die bestehenden Wartlocalitäten als zu beschränkt. Es wurde deshalb ein Güterschuppen mit 920 Quadratfuß Lagerfläche aufgeführt, das Stationsgebäude erweitert und in demselben ein Wartzimmer II. und ein solches III. Classe eingerichtet.

Nachdem im Spätjahr 1871 Vorbereitungen für die dringend nothwendig gewordene Erweiterung des Güterbahnhofes Winterthur getroffen und das zu diesem Behufe benöthigte Land käuflich erworben worden war, gelangten im Laufe des Berichtsjahres die für diese Bahnhoferweiterung erforderlichen Erdarbeiten in der Hauptsache zur Vollendung. Da hiebei die Benutzung der Hauptgeleise nicht umgangen werden konnte, war es, um Betriebsstörungen 2c. zu vermeiden, angezeigt, diese Arbeiten in Regie auszuführen. Durch die neue Anlage wird der Güterbahnhof von 1,300 Fuß auf 2,700 Fuß verlängert und dessen Areal von 242,500 Quadratfuß auf 554,500 Quadratfuß erweitert. Statt des Uebergangs der sogenannten Vogelsangstraße am südlichen Ende des früheren Güterbahnhofes im Niveau der Bahn wird die neu angelegte Wylandstraße mittels einer 228 Fuß langen Brücke über den Bahnhof geführt werden, die neu projectirte Jägerstraße dagegen die Geleise im Niveau überschreiten. In Folge Verlängerung des Güterbahnhofes muß die Zürcherlinie auf circa 1,000 Fuß vom Ende des Bahnhofes weg tiefer gelegt und, um die Einmündung der Coblenzer-Linie zu ermöglichen, theilweise bergwärts verschoben werden. Die Verladerampe zwischen den beiden Güterschuppen wurde überbaut und zu einem Schuppen umgewandelt, ferner in dem südlich gelegenen Schuppen eine Anzahl neuer Bureaux erstellt. Sowohl im Personenbahnhof wie im Güterbahnhof wurde die Wasserversorgung eingerichtet, und es beziehen nun die Nordostbahn- und die Vereinigten Schweizerbahn-Maschinen ihren Wasserbedarf aus der städtischen Wasserversorgung; der Wasserverbrauch wird durch Wassermesser bestimmt.

Im Bahnhof Turgi wurde, wie bereits oben bemerkt worden ist, aus dem Abbruchsmaterial des provisorischen Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Zürich eine Wagen-Remise errichtet. Dieselbe ist nur auf zwei Seiten eingewandet, hat eine Länge von 228 Fuß und eine Breite von 41 Fuß und ist mit 3 neu erstellten Geleisen versehen, die in geeigneter Weise mit den Bahnhofgeleisen verbunden worden sind.

In Schinznach wurde das Stationsgebäude durch einen Wartsaalanbau vergrößert, der Wartsaal III. Classe in ein Wartzimmer I. Classe umgebaut und längs der Bahnseite des Stationsgebäudes ein eisernes Vordach angebracht.

Für Erstellung definitiver Aufnahmsgebäude auf den Stationen Islikon, Felben und Erlen sind Einleitungen getroffen worden; diese Gebäude sollen bis zum Spätjahr 1873 vollendet werden.

Auf den Stationen Andelfingen, Weinfelden und Ruppersweil sind sogenannte Wagenkrahnen von 200 % Tragkraft, im Güterbahnhof Winterthur ein Drehkrahn von 120 % Tragkraft und auf den Stationen Dietikon, Affoltern und Arbon Drehkrahnen von 80 % Tragkraft aufgestellt worden; ferner wurden, wie bereits im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt ist, 20 Stationen des Nordostbahnnetzes mit Brückenwaagen von 500 % Tragkraft ausgerüstet.

An dieser Stelle mag noch der Geleiseverbindungen mit dritten, der Bahn benachbarten Etablissementen gedacht werden, deren im Laufe des Berichtsjahres wieder mehrere erstellt worden sind. Die Anlage von Privatgeleisen erlangt in Folge des fortwährenden Entstehens größerer Etablissemente in der Nähe von Eisenbahnstationen eine wachsende Bedeutung, und dieselben erscheinen wenigstens insoweit, als sie auf Bahngebiet liegen, als ein „Ausbau" der alten Linien, zumal die Bahnverwaltung bei allen derartigen Geleiseverbindungen sich das Mitbenutzungsrecht ausbedingt.

Solche Privatgeleise sind im Laufe des Jahres erstellt worden: in Aarau für Rechnung der Herren Naeff und Zschokke und der Lagerhäuser für die Centralschweiz in Aarau und Olten; in Winterthur für die schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik daselbst; in Schaffhausen für die dortige Korn- und Lagerhausgesellschaft; in Egnach für Rechnung der Milchcondensationsgesellschaft „Alpina" daselbst. Ferner ist der Vertrag betreffend ein schon seit dem Jahre 1863 bestehendes Privatverbindungsgeleise in Oerlikon auf die Werkzeugmaschinenfabrik daselbst übertragen worden. Es bestehen nunmehr Privatverbindungsgeleise mit den Bahnhöfen resp. Stationen Zürich (2), Oerlikon, Winterthur (3), Marthalen, Schaffhausen, Egnach und Aarau (2).

VI. Gesellschaftsbehörden.

Während des Berichtsjahrs sind im Bestande der Gesellschaftsbehörden nachstehend erwähnte Veränderungen eingetreten. Der Verwaltungsrath verlor durch den Hinschied des Herrn a. Regierungsrath Müller in Winterthur ein vieljähriges, verdientes Mitglied; an die erledigte Stelle wählte die ordentliche Generalversammlung vom 30. Mai 1872 Herrn J. U. Zellweger-Wäffler in Winterthur. Herr Nationalrath Heinrich Fierz in Zürich demissionirte als Präsident des Verwaltungsrathes; der letztere wählte hierauf zu seinem Präsidenten Herrn Nationalrath Dr. A. Escher.

In Abänderung des sachbezüglichen Beschlusses vom 27. April 1858 betreffend Organisation der Direction setzte der Verwaltungsrath am 11. Mai 1872 fest, daß sämmtliche fünf Mitglieder der Direction künftig als ständige Mitglieder zu fungiren und ihren Wohnsitz in Zürich zu nehmen haben. Gleichzeitig ermächtigte derselbe die Direction, die Geschäftsvertheilung unter ihre Mitglieder versuchsweise von sich aus vorzunehmen, um später auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen dem Verwaltungsrath eine Geschäftsordnung zur Genehmigung vorzulegen. In Folge einer diesfalls von

der Rechnungsprüfungscommission im Schooße des Verwaltungsrathes gemachten Anregung hat der Verwaltungsrath, in Revision der Schlußnahme vom 29. April 1862, die Gehaltsverhältnisse der Mitglieder der Direction am 30. December 1872 neu geordnet.

Zum Vicepräsidenten der Direction ist vom Verwaltungsrathe Herr Director G. Stoll gewählt, ferner als Mitglied des Comite der Bötzbergbahn an Stelle des ausgeschiedenen Herrn Nationalrath Dr. A. Escher Herr Präsident Peyer im Hof abgeordnet worden.

Die Direction übertrug die Stelle eines Secretärs der Direction Herrn Heinrich Steinbrüchel von Hedingen, bisher zweiter Secretär des Obergerichtes, der seine Functionen am 2. Mai 1872 antrat. Dagegen sah sich Herr R. Kunz, Secretär der Direction, mit Rücksicht auf gestörte Gesundheitsverhältnisse, auf deren Besserung ein ihm gewährter längerer Urlaub nicht den gehofften Einfluß geübt hatte, veranlaßt, um seine Entlassung einzukommen; die Direction ertheilte ihm solche auf 31. Januar 1873 mit Verdankung der von Herrn Kunz geleisteten vieljährigen pflichtgetreuen und vorzüglichen Dienste.

Die Direction faßte in 170 Sitzungen 5,063 und der Verwaltungsrath in 11 Sitzungen 50 Beschlüsse. In welchem Umfang die Geschäfte namentlich im Verlauf der letzten Jahre sich vermehrt haben, dürfte ein vergleichender Rückblick auf die diesbezüglichen Angaben, wie solche in unsern Geschäftsberichten enthalten sind, darthun. Dieselben ergeben, vom Beginn der Unternehmung im Jahre 1853 ausgehend, von fünf zu fünf beziehungsweise vier Jahren folgende Zahlen:

Berichtsjahr	1853	Beschlüsse	der	Direction:	38	Beschlüsse	des	Verwaltungsrathes:	6
"	1858	"	"	"	3,971	"	"	"	50
"	1863	"	"	"	3,845	"	"	"	15
"	1868	"	"	"	3,754	"	"	"	12
"	1872	"	"	"	5,063	"	"	"	50

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1872 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1873.

Namens der Direction der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident,

J. F. Peyer im Hof.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1872.

I. Betriebs-Rechnung.

II. General-Baurechnung nebst Beilagen.

III. Bilanz auf 31. December 1872.

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond.

V. Rechnung über den Reservefond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	3,410,168	63				
II. Gepäcktransport	180,767	95				
III. Pferde- und Viehtransport	163,006	28				
IV. Gütertransport	5,009,829	90				
			8,763,772	76		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	99,569	17				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	82,193	49				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	457,877	11				
IV. Ertrag des Betheiligungscapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	234,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungscapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	6,561	18				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	144,835	57				
VII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes	2,983	21				
VIII. Verschiedenes	129,810	21				
			1,157,829	94		
					9,921,602	70
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1871 .	.	.	.	.	576,115	70
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**10,497,718**	**40**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1872.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	158,770	21		
2. Reiseauslagen	.	.	2,742	59		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulocale	.	.	19,863	96		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	53,968	01		
5. Porti und Commissionskosten	.	.	16,812	09		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assecuranz des Mobiliars	.	.	3,705	65		
					255,862	51
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	666,377	23		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	6,271	30		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	19,803	94		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	66,306	24		
5. „ der Kunstbauten	.	.	9,397	16		
6. „ des Oberbaues	736,832	09				
Hievon ab: Für Erneuerung, aus den betreffenden Erneuerungs- und Reservefonds bestritten	558,346	12	178,485	97		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc.	.	.	16,323	86		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	13,340	03		
9. „ der Gebäude	.	.	125,614	76		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter ꝛc.	.	.	36,247	82		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	9,555	05		
					1,147,723	36
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebscontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	247,241	98				
b) Bekleidung derselben	5,912	31				
c) Büreaukosten	18,751	01				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux	56,246	15				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assecuranz des Inventars	30,387	99	358,539	44		
Uebertrag	.	.	358,539	44	1,403,585	87

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag . .	.	.	358,539	44	1,403,585	87
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	113,642	02				
b) Bekleidung derselben	2,894	63				
c) Druckkosten	18,239	93				
d) Ersatzleistungen	77	25	134,853	83		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter ꝛc.	679,697	06				
b) Bekleidung derselben	3,689	15				
c) Druckkosten	33,140	92				
d) Ersatzleistungen	17,080	67				
e) Assecuranz der Güter	10,156	44	743,764	24	1,237,157	51
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	22,953	69				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	11,691	56				
c) Assecuranz der Materialvorräthe	623	81				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisierung .	81,400	81	116,669	87		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Conducteure und Wagenwärter	464,071	93				
b) Bekleidung derselben	24,379	44				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	472,275	83				
d) Oel und Schmiere für die Wagen	8,297	01				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	16,542	35				
f) Assecuranz der Wagen	6,345	97				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	71,143	16	1,063,055	69		
Uebertrag .	.	.	1,179,725	56	2,640,743	38

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1872.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	1,179,725	56	2,640,743	38
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	447,984	02				
b) Bekleidung desselben	2,686	20				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	2,737	73				
d) Brennmaterial	630,675	33				
e) Schmiermaterial	46,604	24				
f) Putzmaterial	16,216	84				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	13,821	14				
h) Unterhalt und Erneuerung der Locomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	534,670	92				
i) Assecuranz der Locomotiven	3,498	60	1,698,895	02	2,878,620	58
V. Bahntelegraphie	.	.	.	.	23,318	63
VI. Verschiedenes	.	.	.	.	98,128	88
Summa .	.	.	.	.	5,640,811	47
Hievon ab:						
1. Die auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals . . .	.	.	114,472	92		
2. Die auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung	.	.	3,815	85		
3. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn . . .	.	.	6,288	37		
4. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung	.	.	10,000	—		
5. Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	564,412	04				
b. auf der Linie Bülach-Regensberg	87,909	—	652,321	04	786,898	18
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	4,853,913	29
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	2,270,440	73
C. **Einlage in den Erneuerungsfond** (10% des Reinertrages)	.	.	.	.	564,380	51
D. **Dividende für die Actien**	.	.	.	.	2,296,640	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1873 .	.	.	.	.	512,343	87
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**10,497,718**	**40**

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Saldo der Baurechnung vom Jahre 1871	.	.	6,265,406	50
II. Actien-Capital.				
Erste und zweite Einzahlung auf die neuen Actien, Emission vom Juli 1872 .	.	.	3,716,800	—
III. Obligationen.				
a. Resteinzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 3. April 1871	52,200	—		
b. Weitere Einzahlungen auf das 4½ % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 30. November 1871	340,200	—	392,400	—
Summa .	.	.	**10,374,606**	**50**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1872.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Nordostbahnlinien.				
a. Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1872 . .	2,403,931	23		
b. Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1872 . .	209,741	14	2,613,672	37
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.				
a. Achte Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1872	8,540	80		
b. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bötzbergbahn im Jahre 1872	750,000	—		
c. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die aargauische Südbahn im Jahre 1872	50,000	—	808,540	80
III. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1873	.	.	6,952,393	33
Summa .	.	.	**10,374,606**	**50**

Beilagen zur General-Baurechnung.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes.

B. Rechnung über den Bau neuer Linien.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Actien und Obligationen . .	.	.	1,687	50		
B. Provisionen, Cursvergütungen und Zinsverluste .	.	.	171	04		
C. Auf den Bauconto fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	.	.	114,472	92		
					116,331	46
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	644	97		
B. Entschädigungen	.	.	389,269	87		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	2,112	64		
D. Verschiedenes	.	.	112	95		
					392,140	43
III. Bahnbau.						
A. Unterbau.						
a. Erdarbeiten	134,132	10				
b. Stützmauern	104,256	63				
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	37,557	13				
e. Wegbauten	4,713	70				
f. Uferbauten	3,519	25				
g. Bettung	45,607	64				
h. Verschiedenes	946	10				
			330,732	55		
Uebertrag .	.	.	330,732	55	508,471	89

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1872.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	330,732	55	508,471	89
B. Oberbau.						
a. Schwellen	19,481	80				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	21,202	64				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	28,089	32				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	16,820	68				
f. Verschiedenes	—	—				
			85,594	44		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	247,231	75				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. .	32,097	42				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . .	11,182	10				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	69,487	67				
e. Technische Einrichtungen der Werkstätten	3,275	37				
f. Verschiedenes	—	—				
			363,274	31		
					779,601	30
IV. Betriebsinventar.						
A. Locomotiven und Tender	.	.	230,773	49		
B. Wagen	.	.	813,963	63		
C. Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Controle	.	.	20,961	07		
D. „ „ Materialverwaltung	.	.	—	—		
E. „ „ Reparaturwerkstätten, a. stehende Dampfmaschinen	.	.	—	—		
b. Werkzeugmaschinen .	.	.	13,664	72		
c. Werkzeuge und Requisite	.	.	11,457	52		
F. „ „ Bahnhofverwaltungen	.	.	19,411	68		
G. Geräthschaften für den Bahndienst . . .	.	.	824	—		
H. Dampf- und Schleppboote	.	.	—	—		
					1,111,056	11
V. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial engagirten Capitals	.	.	.	.	4,801	93
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**2,403,931**	**23**

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

Ausgaben.

I. Herstellung der Actien und Obligationen, Provisionen, Cursvergütungen und Zinsverluste . . . . . .

II. Allgemeine Verwaltung.

A. Vorstudien und Erwerbung der Concessionen . . . . . .
B. Administrative Leitung des Baues . . . . . .
C. Technisches Personal:
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . . .
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen 2c. . . . . .
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien 2c.) . . . . . .
d. Miethzinse, Beheizung und Beleuchtung der Büreaux . . . . . .
e. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti . . . . . .
f. Verschiedenes . . . . . .

III. Expropriation.

A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . . .
B. Entschädigungen . . . . . .
C. Schatzungs- und Gerichtskosten . . . . . .
D. Verschiedenes . . . . . .

IV. Bahnbau.

A. Unterbau.
a. Erdarbeiten . . . . . .
b. Stützmauern . . . . . .
c. Tunnels . . . . . .
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . . .
e. Wegbauten . . . . . .
f. Uferbauten . . . . . .
g. Bettung . . . . . .
h. Verschiedenes . . . . . .

Uebertrag .

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1872.

Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15,132	37
.	.	28,829	78	.	.	231	20	29,060	98				
.	.	3,130	28	.	.	685	57	3,815	85				
62,078	89			24,261	42								
2,190	79			813	15								
2,152	22			2,311	65								
5,743	56			2,264	90								
6,456	37			4,031	06								
1,189	15			—	—								
		79,810	98			33,682	18	113,493	16	146,369	99		
.	.	257	27	.	.	—	—	257	27				
.	.	24,659	02	.	.	—	—	24,659	02				
.	.	756	40	.	.	—	—	756	40				
.	.	141	05	.	.	—	—	141	05	25,813	74		
18,016	09			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
		18,016	09			—	—	18,016	09				
.	.	155,600	87	.	.	34,598	95	18,016	09	172,183	73	15,132	37

Ausgaben.

Uebertrag .

B. Oberbau.

a. Schwellen . . . . . .
b. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . . .
c. Wegübergänge . . . . . .
d. Legen des Oberbaues . . . . . .
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c. . . . . .
f. Verschiedenes . . . . . .

C. Bahnhöfe und Stationsplätze.

a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen . . . . . .
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen 2c. . . . . .
c. Wasser-Reservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen . . . . . .
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen . . . . . .
e. Technische Einrichtung der Werkstätten . . . . . .
f. Verschiedenes . . . . . .

D. Baugeräthschaften . . . . . .

V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.

A. Für die Bahnhofverwaltungen . . . . . .
B. Für den Bahnaufsichtsdienst . . . . . .

VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Capitals während der Bauzeit . . . . . .

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1872.

Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	155,600	87	.	.	34,598	95	18,016	09	172,183	73	15,132	37
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—									
—	—			—	—								
		—	—			—	—	—	—				
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
—	—			—	—								
		—	—			—	—	—	—				
.	.	755	76	.	.	—	—	755	76				
										18,771	85		
.	.	—	—	.	.	—	—	—	—				
.	.	—	—	.	.	—	—	—	—				
										—	—		
.	.	3,287	85	.	.	365	34	.	.	3,653	19		
.	.	159,644	48	.	.	34,964	29					194,608	77

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Capitalien.						
I. Nordostbahnlinien.						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	68,248,246	14				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1872 lt. vorstehender Rechnung	2,403,931	23	70,652,177	37		
b. Neue Linien.						
Betrag der Bauausgaben im Jahre 1872 laut vorstehender Rechnung	.	.	209,741	14	70,861,918	51
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungs-Capital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Canton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	820,147	36				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	8,540	80	828,688	16		
c. Bötzbergbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	280,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	750,000	—	1,030,000	—		
d. Aargauische Südbahn:						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	.	.	50,000	—	8,708,688	16
					79,570,606	67
B. Betriebs- und verfügbare Capitalien.						
a. Activa.						
1. Cassa	204,967	35				
2. Portefeuille	2,894,948	62				
3. Werthpapiere	2,644,008	65				
4. Liegenschaften-Conto	580,452	30				
5. Material-Conto (incl. Schwellen und Schienen)	1,776,834	83				
6. Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.) .	494,674	57				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren:						
a. Creditanstalt, Anleihen vom 30. November 1871 . Fr. 4,233,813. 20						
b. Diverse . . . . . „ 343,141. 17	4,576,954	37	13,172,840	69		
b. Passiva.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	2,281,072	72				
2. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . . Fr. 323,109. 29						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . „ 371,460. 77						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . „ 88,139. 45	782,709	51				
3. Activsaldi von Specialrechnungen:						
a. der Betriebsrechnung der Nordostbahn . . . Fr. 512,343. 87						
b. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 42,382. 86						
c. der Betriebsrechnung der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 4,596. 29						
d. der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern „ 774,932. 61	1,334,255	63				
4. Diverse Hauptbuch-Creditoren	1,822,409	50	6,220,447	36		
Activ-Saldo per 31. December 1872	.	.	.	.	6,952,393	33
Summa .	.	.	.	.	**86,523,000**	—

Gesellschaft auf 31. December 1872.

Creditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
A. Actiencapital:						
1. 57,416 alte, volleinbezahlte Actien	.	.	28,708,000	—		
2. 18,584 neue, mit Fr. 200 einbezahlte Actien	.	.	3,716,800	—	32,424,800	—
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfuße von 4 %:						
a. Anleihen vom 1. October 1860	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½ %:						
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	3,000,000	—				
b. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000	—				
c. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000	—			.	
d. Anleihen vom 28. October 1867	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (convertirt)	10,000,000	—				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	5,000,000	—				
g. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	—				
h. Anleihen vom 30. November 1871	4,998,200	—	40,998,200	—	53,098,200	—
C. Subventions-Darleihen:						
mit einem Zinsfuße von 3¼ %:						
Bötzberg-Anleihen vom 25. October 1870	.	.	.	.	1,000,000	—
Summa	.	.	.	.	**86,523,000**	—

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizer. Nordostbahn
vom Jahre 1872.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. December 1871	2,257,489	52
Einnahme im Jahre 1872:		
10 % des Nettoertrages der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1872 . . .	564,380	51
Summa .	**2,821,870**	**03**
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	494,726	86
Hauptreparatur des Dampfbootes „Schaffhausen"	33,903	79
Umbau des Dampfbootes „St. Gallen", Abschlagszahlung	12,166	66
Saldo auf neue Rechnung	2,281,072	72
Summa .	**2,821,870**	**03**

V. Rechnung über den Reservefond der Schweizerischen Nordostbahn
vom Jahre 1872.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Einnahmen im Jahre 1872	323,109	29
Summa .	**323,109**	**29**
Ausgaben.		
Ausgaben im Jahre 1872	—	—
Saldo auf neue Rechnung	323,109	29
Summa .	**323,109**	**29**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

1) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Locomotiven.

2) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Personenwagen.

3) Uebersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.

I. Stand und Leistung der Locomotiven

a. Stand und

Bezeichnung der Locomotiven	Zahl der Locomotiven	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	mit Materialtransport	im Vorspanndienste	leer
			Kilometer					
Fahrdienst.								
Personenzugs-Locomotiven (Classe A)	21	4,090	239,248	485,148	—	357	5,981	6,284
Personenzugs-Locomotiven („ B)	18	3,301	71,575	351,132	—	5,341	12,578	8,504
Güterzugs-Locomotiven („ C)	19	4,114	—	—	614,190	85	—	4,773
Tender-Locomotiven („ D)	6	1,414	13,334	148,843	—	1,204	—	602
Total 1872 .	64	12,919	324,157	985,123	614,190	6,987	18,559	20,163
Im Vorjahre (1871) .	59	12,588	305,166	888,252	595,517	24,328	14,880	21,246
Rangirdienst.								
Tender-Locomotiven (Classe D)	3	1,586	—	—	—	—	—	243,224
Im Vorjahre (1871) .	3	1,535	—	—	—	—	—	271,085

b. Unterhaltungs-

Bezeichnung der Locomotiven	Brennmaterial Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Loc.-Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Loc.-Kilometer	Schmier und (Oel Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Loc.-Kilometer
	Pfund	Pfund	Franken	Centimes	Pfund	Pfund
Fahrdienst.						
Personenzugs-Locomotiven (Classe A) .	10,581,320	14.3569	193,595.97	26.2674	32,996	0.0448
Personenzugs-Locomotiven („ B) .	7,246,300	16.1341	132,578.41	29.5189	21,772	0.0135
Güterzugs-Locomotiven („ C) .	12,635,880	20.4118	231,186.23	37.3454	29,489	0.0476
Tender-Locomotiven („ D) .	1,888,080	11.5139	34,544.35	21.0651	4,265	0.0260
Total 1872 .	32,351,580	16.4290	591,904.96	30.0584	88,522	0.0444
Im Vorjahre (1871) .	33,583,150	18.1591	581,717.50	31.4546	72,689	0.0393
Rangirdienst.						
Tender-Locomotiven (Classe D) . .	2,119,060	—	38,770.37	—	6,888	—
Im Vorjahre (1871) .	2,220,380	—	38,460.34	—	6,263	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke: im täglichen Gesammtdurchschnitt	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Locomotive: Sommerdienst	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Locomotive: Winterdienst	Anzahl der zurückgelegten Loc.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge	Durchschnittliche Stärke der: Personenzüge	Durchschnittliche Stärke der: Güterzüge	Durchschnittliche Stärke der: Züge auf den Linien 1. Romanshorn-Rorschach 2. Bülach-Regensberg	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer				Wagenachsen				
2,013.7	213.8	205.3	737,018	17.88	24.42	—	—	16,432,977
1,227.1	178.6	153.2	449,130	11.66	21.99	—	—	9,577,658
1,691.4	191.6	152.2	619,048	—	—	46.00	—	28,475,999
448.0	116.8	98.1	163,983	—	—	—	1)19.54 2)12.47	2,767,298
5,380.2	185.2	160.9	1,969,179	—	29.08		—	57,253,932
5,066.8	185.8	163.9	1,849,389	—	29.13		—	53,868,438
664.5	—	—	—	—	—		—	—
742.7	—	—	—	—	—		—	—

Kosten.

Putzmaterial und Talg: Kosten: im Ganzen	Putzmaterial und Talg: Kosten: per Loc.-Kilometer	Erneuerungs- und Reparaturkosten der Locomotiven und Tender (inclus. Provisionszuschläge): im Ganzen	Erneuerungs- und Reparaturkosten: per Loc.-Kilometer	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen	Gesammtkosten: per Loc.-Kilometer	Gesammtkosten: per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
21,374.38	2.9001	85,900.10	11,6550	300,870.45	40.8226	1.8308
14,003.45	3.1179	178,509.80	39,7457	325,091.66	72.3825	3.3942
19,020.62	3.0726	228,439.33	36.9017	478,646.18	77.3197	1.6808
2,716.98	1.6569	30,411.71	18.5456	67,673.04	41.2683	2.4454
57,115.43	2.9005	523,260.94	26.5725	1,172,281.33	59.5314	2.0475
48,872.71	2.6426	425,742.43	23.0237	1,056,332.64	57.1179	1.9604
4,439.18	—	11,409.98	—	54,619.53	für jeden Tag Fr. 149.23	
3,960.00	—	8,604.73	—	51,025.07	" " " " 139.79	

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Achsen-Kilometer wurden durchlaufen			
				im Einzelnen			im Ganzen				
	achträdrige	vierrädrige		I. Classe	II. Classe	III. Classe		auf der Nordostbahn in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen	auf fremden Bahnen	im Ganzen	von fremden Wagen auf der Nordostbahn
								Achsen-Kilometer			
1872	71	187	658	694	3,607	6,620	10,921	14,981,296	2 582,252	17,563,548	2,641,010
1871	71	172	628	662	3,304	6,460	10,426	13,820,041	2,631,840	16,451,881	2,437,075

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des			
				Material			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn
	im Ganzen (incl. Zuschläge)	per Achsen-Kilometer	in Procenten der Einnahme	Schmiere	Oel	Total	
	Franken	Centimes		Pfund			Franken
1872	200,595.96	1.142	4.795	—	4,450	4,450	3,601.51
1871	164,681.77	1.010	4.447 *	—	3,662	3,662	3,159.49

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Jede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reducirt, wurden befördert					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (exclusive Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 1.5 Centner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				
			im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer		
Kilometer	Centner-Kilometer					in Procenten	Franken
26,692	140,068,455	1,202,713,041	1,342,781,496	4,490,908	76.198	31.883	4,183,770.22
26,197	125,334,615	1,081,550,007	1,206,884,622	4,293,435	74.237	31.436	3,703,559.09 *

Kosten.

Schmiermaterials		Putzen			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Putzwolle	Seife		
Loth	Centimes	Pfund		Franken	Centimes
0.00808	0.02044	1,337	76	13,131.77	0.07452
0.00721	0.01943	920	40	9,711.00	0.05980

* Im letztjährigen Geschäftsberichte ist hiefür eine irrige Zahl angegeben worden.

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierräderige	Anzahl: Güterwagen achträdrige	Anzahl: Güterwagen vierräderige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen (Centner)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Centner)	Maximaltragkraft per Achse (Centner)	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt: auf der Nordostbahn: von den Gepäck-Wagen	Achsen-Kilometer: auf der Nordostbahn: von den Güter-Wagen	Achsen-Kilometer: auf der Nordostbahn: im Ganzen	Achsen-Kilometer: auf fremden Bahnen: von den Gepäck-Wagen	Achsen-Kilometer: auf fremden Bahnen: von den Güter-Wagen	Achsen-Kilometer: auf fremden Bahnen: im Ganzen
1872	21	23	6	1,216	1,266	2,586	259,480	53.38	150	4,655,841	14,159,350	18,815,191	555,928	14,342,237	14,898,165
1871	21	18	6	1,066	1,111	2,276	223,480	54.17	100	4,783,058	13,593,741	18,376,799	617,015	15,180,040	15,797,055

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (incl. Zuschläge) (Franken)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer (Centimes)	Reparaturkosten: in Procenten der Einnahme	Kosten des: Schmiere (Pfund)	Kosten des: Oel (Pfund)
1872	271,679.87	0,806	4.639	—	10,002
1871	132,513.41	0.388	2.097 *	—	8,471.75

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reducirt, wurden befördert					In Procenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben zurückgelegt		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Centner-Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
19,449,515	13,037	1,109,373,242	2,150,654,532	3,260,027,774	10,903,103	85.197	32.212	12,185,804	27,445,822	5,856,101.22
17,882,772	15,015	1,163,329,455	2,099,389,231	3,262,718,686	11,324,952	91.571	35.896	10,609,402	27,001,920	6,320,142.08 *

Kosten.

Schmiermaterials			Putzen	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
	Schmiere	Ausgaben		
Franken	Loth	Centimes	Franken	Centimes
8,099.60	0.00808	0.02044	1,459.08	0.00368
7,309.22	0.00721	0.01943	1,079.00	0.00287

* Im letztjährigen Geschäftsberichte ist hiefür eine irrige Zahl angegeben worden.