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. Kapitel: 4: Betrieb

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: 02.11.2025

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

bemjenigen der alten Actien blieb, werde sich dem letztern auf den Zeitpunkt mehr annähern, wo sie, statt des ihnen zunächst zugesicherten seinen 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 Naten von Fr. 100 per Actie einfordern.

IV. Betrieb.

A. Aebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Bon der Totalfumme der zurückgelegten Rilometer fallen auf:

| | | | 1871 | 1872 |
|-----------------------------------|------------------------|-------------|-----------|-----------|
| | | | Rilometer | Rilometer |
| 1. Schnell= und Personenzüge . | | | 844,081 | 948,399 |
| 2. Gemischte Züge und Güterzüge | mit Personenbeförderun | g | 288,518 | 257,319 |
| 3. Güterzüge ohne Personenbeförde | erung, Ergänzungs= und | Extrazüge . | 356,528 | 389,137 |
| | | zusammen | 1,489,127 | 1,594,855 |

Nachstehende Tabelle gibt über die Bertheilung ber im letten Jahr fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzuge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß:

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1872.

| | Rilometern | | bom | | bis | Täglid) | 3a | hl und be Bü | er | ng | der Büge | lilometer |
|---|---------------|-----|----------|-----|-----------|----------------------------------|-------------|--------------------|----------------|----------------------------|-------------|-------------------------|
| Bahnstrecke | Länge in Kilc | Tag | Monat | Zag | Monat | oder an einzelnen Bochentagen | Schnellzüge | Personenzüge | Gemischte Züge | Güterzüge ohne Personen | Gefammtzahl | Zurückgelegte Kilometer |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | täglich | 4 | 8 | 8 | 6 | 26 | 86,213 |
| Aarau=Turgi | 21.815 | 1. | Juni | 31. | October | " | 4 | 10 | 6 | 10 | 30 | 100,131 |
| 3 | | 1. | November | | December | " | 4 | 8 | 8 | 8 | 28 | 37,260 |
| , X | 1 | 1. | Januar | 31. | Mai | - 1 | 2 | 6 | 2 | | 10 | 25,863 |
| Baldshut=Turgi | 17.015* | 1. | Suni | 31. | October | " | 2 | 8 | 2 | 2 | 14 | 36,446 |
| Zinovijai-Zargi | 1 | 1. | November | | December | " | 2 | 6 | 2 | 2 | 12 | 12,455 |
| · · | , | 1. | Januar | 31. | Mai | <i>"</i> | 6 | 8 | 8 | 6 | 28 | 119,479 |
| Turgi=Bürich | 28.073 | 1. | Juni | 31. | October | " | 6 | 10 | 6 | 10 | 32 | 137,445 |
| zargi-saria | 20.075 | 1. | November | 31. | December | " | 6 | 8 | 8 | 10 | 32 | 54,798 |
| | . , | 1. | Januar | 31. | Mai - | " | 2 | 8 | 4 | _ | 14 | 32,116 |
| Rorfchach=Romanshorn | 15.092 | 1. | Juni | 31. | October | " | 2 | 12 | . 2 | | 16 | 36,945 |
| otot jujuuj stomunogotii | 10.092 | 1. | November | 31. | December | " | 2 | 10 | 2 | | 14 | 12,889 |
| | , | 1. | Januar | 31. | Mai | " " | 2 | 8 | 2 | | 12 | 35,046 |
| Quiftan Wananitan | 10 | 1. | Juli | 31. | October | " | 2 | 10 | 2 | | 14 | 41,156 |
| Ronstanz-Romanshorn | 19.214 | 1. | November | 31. | December | | 2 | 8 | 2 | | 12 | 14,065 |
| * | . (| | 1/2 | 31. | Mai | | | | | - A | 16 | 1 |
| 0)ar 00:ttr | | 1. | Januar | | October | " | 2 | 6 | 4 | 4 | | 137,012 |
| Romanshorn=Binterthur . | 56.337 | 1. | Juni | 31. | | " | 2 | 8 | 2 | 6 | 18 | 155,152 |
| | (| 1. | November | 31. | December | " | 2 | 6 | 4 | 4 | 16 | 54,985 |
| | · (| 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 8 | | _ | 10 | 45,877 |
| Schaffhausen=Winterthur . | 30.182 | 1. | Juni | 31. | Detober | " | 2 | 10 | | | 12 | 55,414 |
| | | 1. | November | 31. | December | "" " | 2 | 8 | - | _ | 10 | 18,411 |
| | (| 1. | Januar | 31. | Mai | <i>"</i> | 2 | 17 | 2 | 7 | 28 | 111,166 |
| Winterthur=Bürich | 26.120 | 1. | Juni | 31. | October | . " | 2 | 17 | 2 | 7 | 28 | 111,898 |
| Außerdem: | (| 1. | November | 31. | December | " | 2 | 17 | 2 | 9 | 30 | 47,800 |
| - in Fortsetzung ber Büge | 1 | 1. | Januar | 4. | Mai | " | | 6 | _ | | 6 | 3,401 |
| der Bulach-Regensbergerbahn - | | 5. | Mai | 31. | " | " | | 8 | - | _ | 8 | 980 |
| zwischen Zürich und Derlikon | 4 | ٥. | ACT PILL | 01. | " | an Sonntagen | - | 2 | _ | _ | 2 | 54 |
| ordingen suring and securion | 4.535 | 1 | C: | 91 | October { | " | | 2 | - | | 2 | 199 |
| | | 1. | Suni | 31. | (| täglich | | 8 | | - | 8 | 5,551 |
| | | 1. | November | 31. | December' | " | | 8 | _ | _ | 8 | 2,213 |
| Total | | | | | | | | | | | | 1,532,420 |
| | | | | | , | | | 7 5 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

^{*} Bon diesen 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 zu dem eigentlichen Nordostbahnnete; 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 MItstetten, außer den Zügen der eigentlichen Nordostschu, 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.

| 1 8 (203 % | 3 7 1 | ter) | | 1 | 72 Rilom | | Mehreinno g | , | Mindereinr ber 1871 | nahme |
|-------------------|-------|----------|------------------------------------|-----------|--------------------|----------|----------------|------|------------------------|-------|
| 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 "unmiktelbaren Betriebseinnahmen" gegenüber dem Borjahre eine Berminderung von Fr. 161,842. 16, obwohl die im Betriebe gestandene Bahnlänge 10 Kilometer größer war, als im Jahre 1871. Dieser Rückgang ist indessen keine Folge von ungünstigen Frequenzverhältnissen, sondern lediglich aus dem Umstande zu erklären, daß der deutschessenzösische Krieg, wie im vorjährigen Geschäftsberichte näher erörtert worden ist, unsern Linien im Borjahre in sehr bedeutendem Umsange Transporte zugeführt hatte, welche denselben in normalen Zeiten nicht zusallen können. Bei Bergleichung des kilometrischen Ertrages sinden wir, daß das Jahr 1872 zwar um Fr. 2,825 hinter dem Jahre 1871 zurückgeblieden ist, dagegen aber alle frühern Jahre weit überholt hat, so zwar, daß der kilometrische Ertrag von 1872 um Fr. 2,257 größer ist, als derzenige des günstigsten Jahres der Borperiode, d. h. als derzenige des Jahres 1868. Diese Steigerung erscheint um so bedeutender, wenn in Betracht gezogen wird, daß das in die Bergleichung sallende Bahnnetz der Nordostbahn sich seit 1868 um 35 Kilometer oder um 20 Procent vergrößert hat und der kilometrische Ertrag der neu hinzugekommenen Linien (Korschach-Komanshorn und Komanshorn-Konstanz) sich nicht einmal auf den dritten Theil des kilometrischen Ertrages des Gesammtnetzes beläust. Benn demungeachtet das Wachsthum des Verkehres unserer Linien sich in neuerer Zeit geringer herausstellt, als dassenige des Verkehres der Hauptbahnen der Wittels und Werkschweiz, so dürste diese Erscheinung auf solgende Ursachen zurückzusühren sein: zun ach st auf die Größennung der

Mont-Cenisbahn, welche den letzterwähnten Bahnen neue, unsere Linien nicht berührende Alimente zuführt, sodann auf die aus dem deutsch-französischen Kriege hervorgegangenen territorialen Beränderungen und die in Folge hievon in Belsort zur Zeit bestehenden Berkehrserschwerungen, welche dem Bestreben der betreffenden schweizerischen Bahnverwaltungen, den Berkehr aus dem südlichen Frankreich nach der Oftschweiz und nach Basel und den Rheinlanden, statt über Belsort, über Genf zu leiten, mächtigen Vorschub leisten, was wohl den Verkehr auf den Linien der Mittels und Westschweiz zu versmehren geeignet ist, sür diesenigen der Nordostbahn aber ohne Einsluß bleibt, und endlich auf die vorjährige Mißernte in Ungarn, die zur Folge hat, daß sich gegenwärtig fast die ganze Schweiz sür ihren Getreibebedarf von Marseille her alimentiren muß, während sonst die Getreibeversorgung, zum Vortheil unserer Unternehmung, meist von Osten her stattsand. Der Umschlag der Getreibebewegung von Osten nach dem Westen hat für uns jeweilen nicht bloß den Nachtheil einer Verminderung des Transport-Quantums, sondern zugleich auch benseinigen einer Verminderung der daherigen Durchsschnittstare, während umgekehrt für die westschweizerischen Bahnen in diesem Falle eine Erhöhung des Transport-Quantums und der Durchsschnittstare eintritt.

Von dem Mehrertrag beim Personenverkehr fällt annähernd die Hälfte auf Rechnung des in Zürich abgehaltenen eidgenössischen Schützenseifes, 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 gesbracht hatte, die sich ungefähr ebenso hoch belief, wie die im Jahre 1872 durch das Schützensest veranlaßte Einnahme. Der kilometrische Ertrag des Personenverkehres übersteigt benjenigen des Borjahres 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 kilo: metrische 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 Viehaussuhr 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= Duantum (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 Komanshorn 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 bem 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 zusallenden erhöhten

Bachtzinse 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 leiftenden Miethentschädigung für die Bureaux bes technischen Versonals bes Oberingenieurs für ben Bahnbau, sowie von einem größern Miethertrage für bie Bahnstrede Aarau-Böschnau her. II. Die Fr. 37,000. 61 betragende Bermehrung, welche fich auf bem Titel Bergütung für Benutung von Wagen ber Nordoft bahn auf anbern Bahnen erzeigt, hat ihren Grund barin, bag bie laut bem lettighrigen Geschäftsberichte noch pendent gebliebenen Abrechnungen mit einzelnen beutschen Bahnen im Jahre 1872 ihre Erledigung fanden. III. Die Mehreinnahme von Fr. 130,105. 92, die der Titel Zinfe von ausgeliehenen Geldern gegenüber bem Borjahre aufweist, wurde dadurch ermöglicht, daß die Einzahlungen auf das Anleihen von 5 Millionen Franken vom 30. November 1871 sowie biejenigen auf die neu emittirten Actien mährend eines längern Zeitraumes zinstragend gemacht werben fonnten. IV. Der Ertrag bes Betheiligungscapitals ber Norboftbahn bei ber Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern ist in Folge ber im Berichtsjahre zur Auszahlung gelangten höhern Divibende von 3 %10% gegenüber 27/10% im Borjahre um Fr. 72,000 gestiegen. V. Das Betheiligung Scapital ber Norbe oftbahn bei ber Gifenbahnunternehmung 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 Netto: ertrag des Werkstättebetriebes hat sich von Fr. 111,808. 24 im Vorjahre auf Fr. 144,835. 57, also um Fr. 33,027. 33 gehoben; bagegen hat sich VII. ber Nettoertrag bes Dampsbootbetriebes um Fr. 69,565. 37 gegenüber dem Borjahre vermindert. Wie aus der den Dampfbootbetrieb im besondern behandelnden Abtheilung des Geschäftsberichtes ersichtlich ift, beruht diese Berminderung hauptsächlich auf ber bedeutenden Mindereinnahme im Guterverfehr. Die Bermehrung von Fr. 29,382, 91 auf bem Titel VIII. Berich iebenes murbe einerseits burch ben bei ben gegenwärtig hohen Gisenpreisen bewerkstelligten gunftigen Berkauf alter Schienen und Schienenabfälle und anderseits durch bie Vermiethung alter Schienen für die Rollbahnen beim Böthbergtunnel erzielt.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

| | Tra | nsport | quantitäten | | | | Einna | thmen | | |
|--|------------------|-------------|------------------|---------------|--------------------|------|---------------|--------------------|------|---------------|
| I. Personentransport. | 1871 | | 1872 | } | 18 | 71 | 8 | 18 | 72 | |
| a. Bur gewöhnlichen Fahrtage: | Personen | Pro= | Perfonen | Pro= cente | Fr. | Tts. | Pro= cente | Fr. | Ets. | Pro= cente |
| Cinfache Kahrt 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. | | 25.22 | 888,389. | | 26.05 |
| ,, ,, | 741,055 | | 820,036 | 22.87 | 876,786. | - N | 28.76 | 981,758. | | |
| b. Zu ermäßigten Fahrtagen: | | | | | | | | | | |
| Mit Güterzügen II. " | 11,596 | | 10,065 | 0.28 | 11,643. | | 0.38 | 9,797. | | 0.29 |
| ,, ,, | 158,860 | | 135,349 | 3.77 | 96,048. | | 3.15 | 82,026. | | 2.41 |
| Sin- und Rückfahrt . I. ,, . II. ,, . | 3,346 208,820 | | 4,202 272,092 | 0.12 7.59 | 7,542. 217,829. | - 1 | 0.25 7.14 | 9,275. 270,519. | | 0.27 7.93 |
| " " | 920,209 | | 1,287,829 | 35.91 | 473,302. | | 15.53 | 651,854. | | |
| Abonnementsbillete II. ,, . | 97,948 | | 113,120 | 3.15 | 35,217. | | 1.16 | 40,285. | | 1.18 |
| , III. ,, . | 254,698 | | 337,542 | 9.41 | 28,314. | | 0.93 | 37,356. | | 1.09 |
| Militär= und Polizeitransporte III. ,, . | 157,184 | | 53,481 | 1.49 | 183,039. | | 6.00 | 38,164. | | 1.12 |
| Bilger II. " | _ | - | 62 | 0.00 | 1 | | 2 | 103. | | 0.00 |
| " III. " . | 75,612 | 2.47 | 83,084 | 2.32 | 121,644. | 36 | 3.99 | 130,848. | 26 | 3.84 |
| Gesellschafts-, Schul- u. Lust- | 010 | | 1 150 | 0 | 0.015 | 10 | 0 | 2 022 | 15 | 0 |
| fahrten I. ,, | 912 | 0.03 | 1,172 | 0.03 | 1 - 1 - 1 - 1 | | 0.09 1.44 | 3,833. 55,274. | | 0.11 |
| TIII | 27,915 97,283 | 0.91 3.18 | 31,198 78,744 | 0.87 2.20 | | - 1 | 2.48 | 77,776. | | 2.28 |
| " | 3,063,782 | | 3,586,169 | | 3,048,682. | | | 3,410,168. | - | |
| Recapitulation nach Claffen: | 5,005,782 | 100 | 5,580,109 | 100 | 15,040,002. | 91 | 100 | 3,410,100. | 00 | 100 |
| I. Classe | 26,835 | 0.88 | 34,410 | 0.96 | 116,344. | 87 | 3.82 | 146,012. | 47 | 4.28 |
| п. " | 632,046 | 1 | 755,694 | | 1,077,521. | | | 1,264,370. | | 37.07 |
| III. " | 2,404,901 | | 2,796,065 | | 1,854,815. | | | 1,999,785. | | 58.65 |
| Total | 3,063,782 | | 3,586,169 | | 3,048,682. | | 100 | 3,410,168. | 63 | 100 |
| | Centner | | Centner | | | | | | | |
| II. Gepäcktransport | 160,133 | | 188,384 | | 154,485. | 34 | | 180,767. | 95 | |
| III. Piehtransport. | Stück | <u> </u> | Stück | | | | | | | |
| Classe I | 4,951 | 2.84 | 5,208 | 3.85 | | | | 2.7 | | |
| " II | 46,257 | 26.56 | 40,870 | 30.20 | 155 550 | 00 | | 100 000 | 00 | |
| , III | 49,803 | | 40,570 | 29.98 | | 62 | | 163,006. | 28 | |
| ,, IV | 73,128 | 42.00 | 48,665 | 35.97 | | | | | | |
| Total | 174,139 | 100 | 135,313 | 100 | 177,572. | 62 | | 163,006. | 28 | |
| IV. Gütertransport. | Centner | | Centner | | İ | i | | | | |
| Cilgut | 636,479 | 3.59 | 556,271 | 3.07 | 480,883. | 97 | 8.67 | 385,158. | 74 | 7.69 |
| Normalclasse I | 1,373,879 | | 1,089,054 | 6.01 | 597,602. | - 1 | 10.78 | 535,730. | | 10.69 |
| " п | | 1 | 2,614,214 | 14.43 | 1,452,035. | | | 895,772. | | 17.88 |
| Wagenladungsclasse A | 3,926,924 | 22.13 | 1,255,331 | 6.93 | 1,402,000. | 99 | 26.18 | 465,225. | | 9.29 |
| " В | 4,515,705 | 25.45 | 2,595,164 | 14.33 | 1,457,667. | 71 | 26.29 | 773,510. | | 15.44 |
| " C | | | 1,785,207 | 9.85 | | | | 451,806. | | 9.02 |
| ,, D | 1,600,139 | 1 | 1,804,585 | 9,96 | 300,517. | | 5.42 | 278,491 | | 5.56 |
| Constitution (Street Service 2 | 5,689,775 | 32.07 | 6,417,810 | 35.42 | 907,010. | 29 | 16.36 | 951,963. | 99 | 19.00 |
| Localspesen (Waage, Labe, Lagere, Zue und Abefuhrgebühren, Nachnahmeprovision 20.) | | | | | 349,156. | 64 | 6.30 | 272,170. | 64 | 5.43 |
| Total | 17,742,901 | | 18,117,636 | **** | 5,544,874. | - | | 5,009,829. | | |
| | -1,120,001 | | | 1 | 887,330. | | | 1,157,829. | | 1 |
| V. Mittelbare Zbetriebseinnahmen | | | * | * | | | | | | ٠ |
| Gesammt=Total | | | | , | 9,812,945. | OF I | | 9,921,602. | MO | 1 |

3. Durchschnittsergebnisse.

| (Bahnfänge: 1872: 213 Kisomet | er; 1 | 871 : 2 | 203 🔉 | isomete | r.) | | | 1871 | 1872 |
|--|--------|---------|-------|---------|-----|-----|-----------|-------------------|-----------|
| Personentransport. | | | | | | | | | |
| Einnahmebetreffniß per Kilometer . | | | | | | | Franken | 15,018.14 | 16,010.18 |
| " Reisenden . | | | | | | | " | 1.00 | 0.95 |
| " " und Kilom | | | | | | | Centimes | 4.38 | 4.43 |
| Jeder Reisende hat befahren in I. Classe | | | | | | | Rilometer | 45.62 | 43.88 |
| .,, ., ,, ,, ,, ,, ,, II. ,, | | | | | | | " | 29.31 | 29,75 |
| " " " " " III. " | | | | | | | " | 20.74 | 18.95 |
| " " im Durchschnitt | t alle | r Cla | ffen | | | | " | 22.73 | 21,47 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | | | | | | | Reisende | 6,031 | 7,089 |
| " " " " " " | ,, | | " | | | | " | 91,246 | 105,557 |
| " | ,, .] | III. | " | | | | " | 245,740 | 248,783 |
| | | Evtal | | | | | " | 343,017 | 361,429 |
| Auf jeden Kilometer kommen | | | | | | | " | 15,093 | 16,836 |
| " " Personenwagenachsen-Rilometer ko | | | | | | | " | 5,33 | 5.41 |
| | | | | | | | | | |
| hepäcktransport. | | | | | | | | | |
| Einnahmebetreffniß per Kilometer . | | | | | | | Franken | 761.01 | 848.67 |
| " Centner | | | | Ċ | | | " | 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 | | | | | | | Rilometer | 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 |
| ,, ,, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,, | | | | | | | 41 | | |
| Piehtransport. | | | | | | | | | |
| Einnahmebetreffniß per Kilometer | | | | | | 1 | Franken | 874.74 | 765.29 |
| " " Stüd | | | | | | • . | " | 1.02 | 1.20 |
| ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, | | • | | | • | | " | 1.02 | |
| Hűtertransport. | | | | | | | | | 7 |
| Cinnahmebetreffniß per Kilometer . | | | | | | | Franken | 27,314.65 | 23,520.33 |
| 6 | | | | | | • | Centimes | 31.25 | 27.65 |
| " Gentner Risometer | • | | | • | | • | | 0.52 | 0.50 |
| Tannan Oilamatan | • | | • | • | • | | " | 10.40 | 10.00 |
| Seder Centner hat befahren | • | | | | • | | Rilometer | 59.85 | 55.04 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | 1 | | | | | | Centner | 5,231,331 | 4,681,953 |
| " jeden Kilometer kommen | | | | | | • | " | 87,403 | 85,059 |
| " " Güterwagenachsen=Kilometer (Gep | | | | | fom | men | ,, | 31.50 | 28.65 |
| Mittelbare Wetriebseinnahmen. | | | | | | | | | |
| Betreffniß per Kilometer | | | | | | | Franken | 4,371.09 | 5,435.82 |
| Sotal = Cinnahme per Kilometer | • | | | | | | | 48,339.63 | 46,580.29 |
| Event : Centumne per Anometer | | : | ٠ | | | | " | T O,000.63 | 40,000.29 |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

| | | | 1 | 1 | | 2 2 | T. | ranspor | tquantitäte | ıı | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|------|--------|--------------|--|---|-----------|---------------|-------------------------------|----------|-----------|------|----------------|-------------|--------------------------|------|
| 9 | Personen | Get | väct | Vieh | | | - | | 040 | Gü | ter | | | | | |
| | Zahl | Cent | ner | Stüd | Eilgut | | affe I | Classe II | Classe A | Cla B | sse Clas | je | Classe D | Classe E | To | tal |
| | | | | | Centner. | Ger | itner (| Centner | Centner | Cent | ner Centr | ier | Centner | Centne | r Cent | ner |
| Januar . | 212,419 | 7 | ,948 | 12,444 | The second secon | 100000000000000000000000000000000000000 | | 201,871 | 113,273 | 164 | | 10 | 69,282 | 455,5 | | |
| Februar . | 198,289 | | ,667 | 13,946 | | | | 205,534 | 110,148 | 174 | | | 108,911 | 442,9 | | , |
| März | 216,020 | | ,437 | 11,559 | | | | 221,030 | | 223 | | | 130,973 | 529,3 | , | , |
| April | 258,100 | | ,504 | 9,600 | | | | 208,243 | | 194 | | | 118,201 | 533,2 | | |
| Mai | 328,697 | | ,717 | 12,831 | 44,364 | | , | 200,184 | | 192 | | | 108,933 | 595,2 | | |
| Zuni | 297,247 | | 5,513 | 9,279 | | | | 203,151 | 80,091 | 225 | | - 1 | 112,535 | 596,4 | | |
| Juli | 547,039 | | ,299 | 10,492 | | | - 1 | 191,907 | | 178 | 2 2 1 | | 114,636 | 688,7 | 2.3 | |
| August . | 350,500 | |),213 | 13,906 | 4. | | | 213,569 | 1 | 221 | | | 138,192 | 700,6 | | |
| September | 391,445 | | 3,016 | 14,441 | 1 1 | | | 224,795 | | | ,190 196, | - 1 | 191,647 | 554,8 | | |
| October . | 300,453 | | 3,956 | 9,861 | | | | 270,185 | | 247 | | | 397,426 | | | |
| November. | 256,191 | | 2,425 | 8,109 | | | | 247,456 | | 265 | | | 190,187 | 405,7 | | |
| December . | 229,769 | | 0,689 | 8,845 | | | | 226,289 | | 263 | | | 123,662 | 370,0 | , | |
| Total | 3,586,169 | | 3,384 | 135,313 | - | | | | 1,255,331 | | | | | | | |
| gegenüber 1871 : mehr . | 522,387 | 28 | 3,251 | - | | - | _ | | | | | | 204,446 | 728,0 | 37 | 4,73 |
| weniger. | _ | | - | 38,826 | 80,208 | 28 | 4,825 | 57 | 379 | | 135,334 | | - - | _ | 7 = | |
| | | | | | | ,) | | Ein | tahmen . | | | | | , . | | |
| | Persone | n | ß | epäď | Vieh | | (3) | üter | Mittelb Betriek Cinnahn |)B= | Total | | Brutto=C | | e per Kilo 187 | |
| - | Fr. | Cts. | Fr. | Ets. | Fr. | Cts. | Fr. | (St8 | | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | (&t8. | Fr. | (St |
| šanuar . | 164,676 | 67 | 6,8 | 33 46 | 11,620 | 19 | 368,3 | 355 14 | | | 551,485 | 46 | 2,589 | 13 | 2,842 | 6 |
| februar . | 164,582 | 50 | 7,4 | 73 27 | 13,414 | 06 | 371,7 | 799 92 | | | 557,269 | 75 | 2,616 | 29 | 3,286 | 6 |
| März | 193,297 | 17 | 8,4 | 86 24 | 14,454 | 44 | 410,8 | 804 61 | , | | 627,042 | 46 | 2,943 | 86 | 3,966 | 9 |
| April | 239,947 | 05 | 11,3 | $50 \mid 26$ | 11,732 | 52 | 388,9 | 996 51 | | | 652,026 | 34 | 3,061 | 16 | 3,846 | 0 |
| Mai | 310,123 | 92 | 14,5 | 30 86 | 14,658 | 90 | 394,2 | 216 66 | | | 733,530 | 34 | 3,443 | 80 | 4,254 | 1 |
| žuni | 283,520 | 61 | - 16,1 | 71 63 | 13,787 | 94 | 396,3 | 390 12 | | | 709,870 | . 30 | 3,332 | 72 | 3,969 | 8 |
| šuli . : | 551,018 | 40 | 26,2 | 01 24 | 16,042 | 36 | 401,6 | 316 04 | | | 994,878 | 04 | 4,670 | 79 | 4,182 | - 9 |
| August | 417,889 | 17 | 29,5 | | 16,242 | 69 | 427,6 | 542 51 | | | 891,289 | 08 | 4,184 | 46 | 4,218 | 4 |
| September | 409,668 | 80 | 23,3 | 07 98 | 20,872 | 28 | 441,2 | 229 22 | | | 895,078 | 28 | 4,202 | 25 | 4,048 | 9' |
| October . | 290,390 | 99 | 16,9 | 57 81 | 12,091 | 50 | 518,5 | $502 \mid 05$ | | | 837,942 | 35 | 3,934 | | 3,835 | 9 |
| November. | 202,956 | 48 | 11,2 | 16 82 | 8,819 | 22 | 454,3 | 379 03 | | | 677,371 | 55 | 3,180 | 15 | 3,048 | 0 |
| December . | 182,096 | 87 | 8,7 | 1 | 9,270 | 18 | 435,8 | | | | 635,988 | 81 | 2,985 | 1 1 | 2,485 | 0 |
| Januar bis December . | | | | | | ٠ | | | 1,157,829 | 94 | 1,157,829 | 94 | 5,435 | 82 | 4,371 | 0 |
| gegenüber | 3,410,168 | 63 | 180,7 | 67 95 | 163,006 | 28 | 5,009,8 | 829 90 | 1,157,829 | 94 | 9,921,602 | 70 | 46,580 | 29 | 48,356 | 7 |
| 1871: mehr | 361,486 | 12 | 26,2 | | 14500 | - 0.4 | - | - | 270,499 | 51 | 108,657 | | 1. | - 49 | | - |
| weniger. | | _ | | - | 14,566 | 34 | 535,0 | $044 \mid 55$ | | | | | 1,776 | 43 | | - |

5. frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

| | | † 1014 2 | E 100 | | Güter | ; ; | Total= | | | Begenü | ber | 1871 | | ordnung tationen |
|-----------------|----------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|----|---------|-----|----------|-----------------------------|------------------------|
| | Personen | Gepäck | Vieh | Verfandt | Empfang | Total | Einnahm | e | P | erfonen | | Güter | n Per- sonen- zahl | ach Güter gewich |
| | Anzahl | Centner | Stück | Centner | Centner | Centner | Fr. | Cts. | 2 | lnzahl | | Sentner | | <u> </u> |
| 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 | | _ | . 7 | | 45 | 46 |
| * Resweil | 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 |
| * Rreuzlingen | 20,686 | 734 | 104 | 27,368 | 32,465 | 59,833 | 41,339 | 65 | | | - | | 28 | 31 |
| * Ronstanz | 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 | 7 83 | 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 | | 26 | + | 4,002 | 100 | 1,982 | 44 | 49 |
| Undelfingen | 31,046 | 1,106 | 2,625 | 39,165 | 31,489 | 70,654 | | 56 | + | 4,164 | | 10,786 | 21 | 28 |
| Marthalen | 15,840 | 468 | 311 | 41,164 | 42,872 | 84,036 | | _ | + | 1,426 | | 21,053 | | 25 |
| Uebertrag | 997,785 | 31,704 | 55,104 | 3,191,545 | 4,667,349 | - | 3,438,948 | 26 | | | | g "= | | |

^{*} Pro 1871 nur 6 Monate im Betrieb.

| | | | | | Güter | | Total= | | Gegen | über | 1871 | | ordnung Stationer |
|--|-------------------|-------------------|----------------|----------------------|----------------------|------------|--------------------|------|----------|------|---------|--|------------------------|
| | Personen | Sepäct . | Vieh | Berfandt | Empfang | Total | Einnahn ©innahn | | Personen | | Güter | n Per= fonen= zahl | ach Güter gewich |
| Uebertrag | Anzahl 997,785 | Centner 31,704 | Stüd 55,104 | Centner 3,191,545 | Gentner 4,667,349 | Centner — | Fr. 3,438,948 | ©ts. | Anzahl | | Centner | | |
| 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 |
| Remptthal | 25,212 | 287 | 155 | 34,303 | 93,659 | 127,962 | 29,369 | 80 | + 4,744 | + | 31,044 | 25 | 18 |
| Effretikon | 52,679 | 371 | 6,330 | 18,864 | 25,673 | 44,537 | 41,530 | 85 | + 14,309 | + | 2,314 | 13 | 38 |
| Dietlikon | 29,847 | 577 | 271 | 8,363 | 15,672 | 24,035 | 18,296 | 96 | + 4,042 | + | 4,411 | 23 | 44 |
| Wallisellen | 36,608 | 246 | 138 | 19,735 | 27,243 | 46,978 | 31,940 | 53 | + 3,741 | _ | 8,982 | 20 | 37 |
| Derlikon | 78,844 | 524 | 253 | 44,505 | 69,529 | 114,034 | 37,723 | 36 | + 20,337 | + | 43,229 | 9 | 21 |
| 3ürich | 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 |
| Rillwangen | 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 |
| Bürich-Bug-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 | | |
| Nittelbare Betriebs= Einnahmen | • | | | | • | | 1,157,829 | 94 | | | | | |
| Total | 3,586,169 | 188,384 | 135,313 | 18,117,636 | 18,117,636 | | 9,921,602 | 70 | | | | ************************************** | |
| | | | | | | | | | | - > | | | |
| | | | | | | | - * | | | | a. | | |

6. Verkehr mit andern Rahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

| | | i der Itbahn | |) der Itbahn | Tot | al | | Diff Gegenüt | erenz er 1871 |
|--|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|-----|------------------|---------------------|
| I. Direkter Perkehr der Nordoftbahn. | Personen | Güter | Personen | Güter | Personen | Güter | P | erfonen | Güter |
| Bürich-Bug-Luzern | 129,752 75,618 | 435,620 66,005 | 123,300 74,044 | 380,347 60,789 | † 253,052 149,662 | † 815,967 126,794 | 8 | 48,626 25,090 | |
| Bülach-Regensberg | 217,301 | 1,316,750 | 221,096 | | | \$2,367,329 | 1 | | + 14,74 + 454,10 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 116,070 | 1,075,430 | 120,873 | 4,316,115 | 236,943 | 5,391,545 | | | + 757,88 |
| Gr. bad. Bahn " " " " " . | 41,924 | 142,818 | 43,078 | 1,519,442 | 85,002 | 1,662,260 | 1 | | - 764,8 |
| K. württemberg. Staatsbahn | 9,785 | 101,176 | 9,578 | 155,030 | 19,363 | | | 3,942 | |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . | 5,682 | 106,631 | 4,781 | 187,776 | 10,463 | | | | - 78,68 |
| 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 | | | |
| Berkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen. | 1000 | | | | , | | | | |
| († Inclusive Berfehr ber Station Burid.) § " " Stationen Burid und Derlifor | 1 | | | | | | | | - 1 |
| § "ad u. von ber Glatthallinie. | 2011 (01) | rich=Bug= | Nach Bi | irich=3ug= | | | | | |
| II. Transitverkehr über die Nordoffbahn. | Lı | izern - | Lu | zern | | | | | |
| Bülach-Regensberg | 598 | 1,007 | 374 | 4,240 | 972 | 5,247 | + | 579 | + 6 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 3,211 | 66,265 | 3,788 | 43,961 | 6,999 | 110,226 | + | 30 | + 16,50 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 166 | 4,142 | 103 | 16,273 | 1 | 20,415 | 8 | 2,008 | |
| Gr. bad. Bahn " " " " . | 594 | 46,788 | 788 | 102,374 | | 149,162 | ž – | 308 | - 22,7 |
| K. württemberg. Staatsbahn | 209 | 1,187 | 54 | 7,645 | | 8,832 | ŧ. | 41 | + 2,40 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . | 815 | 26,125 | 577 | 17,383 | 1,392 | 43,508 | + | 430 | - 9,6 |
| | | degensberg | | ach legensberg | | | | | |
| Bereinigte Schweizerbahnen | 942 | 23,700 | 932 | 8,524 | 1,874 | 32,224 | - | 248 | - 1 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 45 | 7,587 | 3 | 27,101 | | 34,688 | 8 | 1,464 | |
| Gr. bad. Bahn " " " . | _ | 507 | | 7,560 | _ | 8,067 | | _ | - 9 |
| R. württemberg. Staatsbahn | _ | 1,825 | _ | 30 | | 1,855 | | | + 1,8 |
| R. bayer. Bahn | - | 3,260 | | 377 | _ | 3,637 | | _ | - 2 |
| | | n Verein. erbahnen | | n Berein. erbahnen | | | | | |
| Bereinigte Schweizerbahnen | 1,961 | 7,952 | 1,643 | 10,636 | 3,604 | 18,588 | + | 630 | - 11,3 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 10,530 | 243,316 | 8,450 | 1,669,989 | | | | 20,140 | |
| Gr. bad. Bahn " " " " " . | 1,208 | 27,764 | 1,430 | 523,334 | 2,638 | 551,098 | + | 1,449 | - 162,6 |
| K. bayer. Bahn " " " " " . | - | 15,866 | | 7,492 | - | 23,358 | | - | - 1 |
| | R. wü | n der ett. Bahn | Nac K. wür | h der tt. Bahn | | | | | |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 157 | 28,298 | 139 | 52,767 | 296 | 81,065 | - | 49 | - 3,7 |
| | | n der r. Bahn | | h der er. Bahn | | | | | |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 1,652 | 227,309 | 1,938 | 226,649 | 3,590 | 453,958 | _ | 421 | - 98,5 |
| ethiculough und benet gengene sugner | 230 | n der | Mad | h der | 0,000 | 100,000 | | | 00,0 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 997 | 2,800 | Gr. ba 748 | d. Bahn | 1,745 | 2,800 | _ | 109 | -1,014,3 |
| | | - | | 0.700.007 | | | | 104 | 1,014,0 |
| Total . | 23,085 | 735,698 | 20,967 | 2,726,335 | | | | | |
| Gesammt-Total . | 619,320 | 3,980,128 | 617,784 | 10,396,413 | 1,237,104 | 14,376,541 | | | |

^{*} Die jährliche Aversalentschäbigung, welche von der Unternehmung Zurich-Zug-Luzern für die Mitbenutung der Bahnstrede Zurich-Mitstein, und von ben Bereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutung der Bahnstrede Zurich-Balisellen an die Nordostahn geleistet wird, findet sich unter ben Transporteinnahmen verrechnet und ist demzusolge auch der von den Zügen der Zurich-Zug-Luzernbahn, bezw. densenigen der Bereinigten Schweizerbahnen auf jenen Strecken beförderte Berkehr als directer Berkehr in die entsprechenden Transportrubriken aufgenommen.

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

| | | | 1871 | 1872 | - Ocyciii | ber 1871 |
|--|------|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|----------|
| | | | | 10.0 | mehr | wenige |
| Steinkohlen und Coaks | | | Centner 3,140,924 | Gentner -3,324,817 | Centner 183,893 | Centner |
| Getreide aller Art | | | 2,350,952 | 2,109,429 | | 241,52 |
| Steine aller Art | | | 903,802 | 1,431,841 | 528,039 | |
| Baufteine | | 989,840 | | | 1 | 9 |
| 1872 Bacffeine und Ziegel | | 380,464 33,249 | | | | |
| Muhl=, Soleif=, Weg=, Lithographiefteine . | | 28,288 | | | 7-1 | |
| | | 1,431,841 | | | | |
| Eisen und Eisenwaaren aller Art | | | 708,710 | 875,990 | 167,280 | |
| (Eifen, fabricirtes (Bled, Draft, Röhren, Stabei | | | | | | |
| 1872 Eisenwaaren | | 254,242 137,526 | | | | |
| | _ | 875,990 | | | 14 20 00 1 | 35.00 |
| Bauholz und Sägewaaren | | | 377,082 | 591,464 | 214,382 | _ |
| Wein und Most | | | 441,131 | 588,061 | 146,930 | |
| Gifen, robes und altes, Gifenspäne | | | 237,398 | 442,690 | 205,292 | |
| Baumwolle, rohe | | | 598,457 | 425,242 | | 173,21 |
| Baumfrüchte | | | 326,811 | 412,838 | 86,027 | _ |
| Baumwollwaaren aller Art | | | 384,350 | 373,432 | | 10,91 |
| 1872 { Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bebrudte | | 262,074 | | 19 | · · · · · · | , Y |
| , rohe | | 111,358 | | | | , |
| Paramatanialian allan Olat and annum G. L | ~L.: | 373,432 | 100 000 | 950 094 | 100 101 | |
| Baumaterialien aller Art, ausgenommen Solz und | | 152,957 | 168,383 | 358,867 | 190,484 | |
| Asphalt | | 108,881 | | - | | |
| 1872 Ralf | | 41,642 | | | | |
| Thourohren | | 41,375 14,012 | | | | |
| | | 358,867 | | | | |
| Brennholi | | | 365,177 | 351,592 | | 13,58 |
| Salz (Bade=, Koch= und Viehsalz) | | | 394,650 | 339,939 | | 54,71 |
| Rartoffeln | | | 145,255 | 314,831 | 169,576 | |
| Maschinen und Maschinentheile | | | 292,668 | 299,175 | 6,507 | |
| 1872 Maschinentheile | | 267,320 | | a | | |
| 1012 \ Mafdinen, zusammengesetzte | | 31,855 | | | | |
| Garne aller Art | | 299,175 | 311,399 | 278,199 | | 33,200 |
| (Baumwollgarne | | 245,659 | 311,333 | 210,133 | _ | 35,20 |
| 1872 Garne, nicht befonders genannte | | 23,162 | | - 4 | | |
| Wollgarne | | 9,378 | | | | |
| Bahinda Jama Gushallan | | 278,199 | 000 000 | 051 105 | 00.050 | |
| Gebinde, leere, Emballagen | | | 208,206 | 271,165 | 62,959 | |
| Mehl und Mühlenfabrikate | • | | 456,956 | 243,929 | — · · · · · | 213,02 |
| | | | | | | |

| | | | 1871 | 1872 | Gegenübe | r 1871 |
|------------|--|--|---------|----------|----------|---------|
| | | | 1871 | 134% | mehr | wenige |
| | | | Centner | Centner | Centner | Centner |
| Karbmaare | n und Droguerien | | 297,397 | 217,402 | | 79,99 |
| | Droguerien, nicht besonders genannte | | | | | |
| | Säuren | | | | | |
| | Farbenerden | | | | | |
| | Farben und Farbwaaren, nicht befonders genannte . | | | | | |
| | Chemische Probukte, nicht befonders genannte | | | | | |
| - | Harz, Bech, Colophonium | 12,353 | | | | |
| | Bitriol (Gifen=, Rupfer= und Zinkvitriol) | 12,316 | | | | |
| | Bleiweiß und Bintweiß | | | | | |
| - 1 | Farbeztract und Farbbeize | 8,755 | 4 1 × 1 | | | |
| | Farbwurzeln, Farbkräuter und Farbbeeren | 8,457 4,118 | | | | |
| | Botafche | The second secon | | | | |
| , | | 217,402 | | | | |
| Räfe. | | | 205,012 | 204,890 | _ | 12 |
| | ler Art, nicht besonders genannte | | 226,105 | 167,217 | | 58,88 |
| (| Baumwollabfälle | 77,133 | - 1 | | | |
| | Abfälle, nicht befonders genannte | 39,502 37,716 | | | | |
| 1 | Haare, Borften | 12,866 | | | | |
| (| 21117 ~ 11111 | 167,217 | | | | |
| Kett und | Fettwaaren | Walter Street Street | 147,878 | 166,265 | 18,387 | |
| | Fett und Fettwaaren (Degras, Kerzen, Seife, Parafin, | | 111,010 | 200,200 | | |
| 1872 | Talg, Stearin, Thran, Unfdlitt, Schmiere, Wichfe 2c.) | 92,726 | | | * | |
| (| Butter und Schmalz | 73,539 | | | | |
| ~ IV | S over 1 | 166,265 | 404.000 | 101 105 | FF 100 | |
| | und Effecten | | 104,329 | 161,435 | 57,106 | 00.15 |
| | (m) er v | | 185,039 | 156,886 | _ | 28,15 |
| | Wertholz | | 183,404 | 152,419 | | 30,98 |
| | tabilisches (Oliven=, Reps=, Sesamöl 2c.) . | | 198,910 | 136,423 | | 62,48 |
| | adhlen und Gipssteine | | 124,990 | 133,554 | 8,564 | |
| | Braunkohlen | | 36,489 | 116,817 | 80,328 | _ |
| Bücher un | | | 102,062 | 115,454 | 13,392 | - |
| 1872 | Bapier und Bappenbedel | 87,771 27,683 | | | | |
| = 1 | Sucher, stungigegenfunde und Weuferunen | | | | | |
| Sol mine | ralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl 2c.) . | 115,454 | 134,018 | 114,584 | | 19,43 |
| Bucker | | | 368,563 | 108,075 | | 260,48 |
| | he, Garne, Stoffe, Abfälle | | 120,830 | 103,186 | | 17,64 |
| | Mollwaaren | | | 100,711 | 21,963 | 11,04 |
| | Abolivairen | 82,945 | 78,748 | 100,711 | 21,000 | |
| | Wolle, rohe | 16,610 | | \ | | |
| | Runstwolle | 1,156 | - | | | |
| | | 100,711 | | | | |
| 1.7 | Raffesurrogate | | 105,224 | 96,363 | | 8,86 |
| 1872 { | Raffe | 62,771 | | | | |
| 10.2 | Cicorien und Kaffesurrogate | 33,592 | | | | |
| O. Y. | and antiquated the Y. Y. Ob of | 96,363 | 110010 | 00 250 | L | 05 10 |
| | und außergewöhnliche Gegenstände | | 118,942 | 93,756 | 9.400 | 25,18 |
| Spirituose | | * * * | 88,733 | 91,193 | 2,460 | |
| 1872 | Sprit | 56,278 34,915 | 9 | | 1 2 2 | |
| | The state of the s | | 10 000 | | | |
| Canto | Bankastassa | 91,193 | 20 510 | 90 607 | 12 000 | |
| ortuettini | de und Gerbestoffe | | 39,519 | 82,607 | 43,088 | |

| | 1871 | 1872 | Gegenüb | er 1871 |
|---|---------|---------|--------------|---|
| | 1841 | 1872 | mehr | wenige |
| | Centner | Centner | Centner | Centner |
| Holzwaaren (auch Fäffer und Rüferwaaren) | * | 78,026 | | |
| | 110,959 | 75,280 | - 1 × 1 | 35,67 |
| (Tahaf fahricirter und Kigarren 47,555 | | , | | -0/0, |
| 1872 Tabat, rober | | | | |
| 75,280 | 7 | | | |
| Holzkohlen | 46,930 | 70,110 | 23,180 | _ |
| Glas und Glaswaaren | 61,836 | 69,392 | 7,556 | |
| Felle und Häute | 70,134 | 68,871 | | 1,26 |
| Erden, nicht besonders genannte | 124,491 | 66,003 | - | 58,48 |
| Leder und Lederwaaren | 56,787 | 65,026 | 8,239 | - |
| Dünger und Düngmittel, Düngfalz | 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 | |
| Töpfermaaren, Steingut und Porzellan | * | 51,855 | | |
| Dachschiefer | 51,858 | 51,207 | | 65 |
| Bleisch und Fleischwaaren | 28,663 | 48,390 | 19,727 | |
| Sülsenfrüchte | 89,561 | 45,214 | | 44,34 |
| Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren | * | 44,655 | | _ |
| Schwefel | * | 43,955 | | _ |
| Sämereien | 55,860 | 41,920 | | 13,94 |
| Stärke und Stärkemehl | * | 36,972 | - | |
| Kriegswaffen und Munition | * | 28,573 | - | |
| Teigwaaren | * | 28,567 | | |
| Producte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel, nicht | X | | | |
| besonders genannte | * | 28,376 | | |
| Farbholz, roh und gemahlen | 64,383 | 26,809 | d records | 37,57 |
| Colonialwaaren, nicht besonders genannte | 150,532 | 25,926 | _ | 124,60 |
| (Galania Imagren nicht befanders genannte 99 674 | | | | |
| 1872 Sewürze | | | | |
| 25,926 | | | 4 | |
| Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien | * * | 19,001 | | - |
| Parquetterie | * | 17,308 | | - |
| Gespinnststoffe (Flachs, Sanf, Sute, Werg) | * | 16,991 | | |
| Mineralmasser | * | 16,280 | | |
| Gemüse | * | 12,593 | | - |
| Cifig | * | 11,695 | _ | pinninger. |
| Cier | 10,024 | 11,391 | 1,367 | |
| Seegras | * | 9,872 | 1 . <u>1</u> | |
| Strohwaaren | * | 9,542 | | |
| Wildpret, Geflügel, Fische, Austern | * | 9,112 | _ | _ |
| Sopfen | * | 8,977 | | _ |
| ©i8 | 1,989 | 7,588 | 5,599 | - |
| | 2,000 | 1,500 | 2,300 | |
| | | | | |
| * Pro 1872 jum erften Dtal als besonderer Titel aufgeführt. | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

8. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

| | Durch= | | ganze B bezogen, koi | ahnlänge nmen | Brutto Cinnahme per Kilometer | | | | | | | | |
|------|-----------|----------|-------------------------|------------------|-------------------------------|--------|------|--------|--------------------------------------|--------|--|--|--|
| | Bahnlänge | Personen | Gepäck | Güter | Berfonen | Gepäck | Vieh | Güter | Mittelbare Betriebs= Ginnahmen | Total | | | |
| | Rilometer | Anzahl | Gentner | Gentner | 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 | anaratem. | 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 umsassen — außer dem eigentlichen Nordsostbahnnehe 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.

| 1 | 871 | | | 1 | 872 |
|------------|----------------------------|-----------|--|-----------|----------------------|
| betriebene | schnittl Bahi Rilome | ılänge | | | onlänge Rilometer |
| Fr. | Cts. | Procente. | | Fr. | Cts. Procent |
| 186,981 | 95 | 3.86 | I. Centralverwaltung | 255,862 | 51 4.54 |
| 979,148 | 72 | 20.20 | II. Unterhaltungsfosten | 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. Berschiedenes | 98,128 | 88 1.74 |
| 4,847,726 | 24 | 100 | Totalausgaben | 5,640,811 | 47 100 |
| 173,599 | 72 | | abzüglich: Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammneges fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals Fr. 114,472. 92 Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fal- lende Quote der Kosten der Centralverwaltung . " 3,815. 85 | | |
| | | | Die Entschäbigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn 6,288. 37 Die auf den Dampsbootbetried fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. d. techn. Leitung " 10,000. — | 134,577 | 14 |
| 4,674,126 | 52 | | Berbleiben 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. Bas speciell die Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals betrifft, so trägt an dieselben die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes in disheriger Beise 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 angemessen Bergütung zu leisten, die jährlich im Berhältniß zur Höhe der Bauausgaben bestimmt werden wird. Die Berminderung der auf die erstere Rechnung fallenden Quote um Fr. 46,652. 35 gegenüber dem Borjahre ist eine Folge der Berminderung der ihr zur Last fallenden Bauausgaben.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Sisenbahnbetrieb der Jahre 1871 und 1872 ergibt zu Ungunsten des letzteren eine Mehrausgabe von Fr. 832,107. 81 ober 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 Ausschluß geben.

I. "Centralverwaltung." Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 68,880. 56, welche hauptsächlich burch ben im Laufe des Berichtsjahres erfolgten Eintritt von zwei weitern ständigen Directionsmitgliedern, durch die Bermehrung

bes Beamtenpersonals und die dem letztern gewährten Gehaltsausbesserungen, 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 Schützenses ist.

II. "Unterhaltung der Bahn nebit Bubehörben." Der gange Titel ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 168,574. 64, ungerechnet den zu Lasten der betreffenden Erneuerungs- und Reservesonds fallenden Mehraufwand für die Erneuerung des Dberbaues. Bon diefer Erhöhung fällt auf die Rubrit Befoldung des Bahnauffichtspersonals ein Betrag von Fr. 68,139. 40, welcher namentlich burch bie im Berichtsjahre erstmals für bas gange Jahr gur Verrechnung gelangten Gehalte des Hulfsmärterpersonals, sowie durch Gehaltsaufbesserungen hervorgerufen worden ift. Zum Zwede der Erzielung einer ben effectiven Arbeitsleiftungen entsprechenden, richtigen Berrechnungsweise und Statistit haben wir grundfählich angeordnet, daß von den Befolbungen der Gulfsmärter, die nur mahrend eines Theils ihrer Arbeitszeit die Stellvertretung für die Bärter 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 werbe. Die Rubrif Bureaubedurfnisse des Bahnauffichtspersonals erzeigt eine kleine Berminderung der Ausgaben; ebenso zeigt die Rubrik Bekleibung bes Bahnaufsichtspersonals eine Berminderung der Ausgaben um Fr. 6,302. 83, da die Bekleidung der befinitiv angestellten Hulfswärter im Borjahre außerordentliche Ausgaben veranlagt hatte. Der Unterhalt bes Bahnkörpers erheischte im Jahre 1872 eine Mehrausgabe von Fr. 37,876. 93, gegenüber dem Jahre 1871; bie hauptausgaben wurden durch Entwässerungsarbeiten, Erstellen von Siderdohlen in Bahneinschnitten ber Streden Wallisellen-Winterthur, Wiesendangen-Frauenfeld, Umrisweil-Romanshorn u. f. w. hervorgerufen. Während auf dem Unterhalt ber Runftbauten eine Ersparnig von Fr. 4,082. 26 erzielt wurde, ersorderte 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 Stud Schwellen im Jahre 1871. Auf bem gesammten Bahnnete (inclusive Zürich: Zug-Lugern und Bülach-Regensberg) betrug am Schlusse bes Jahres 1872 bie Zahl ber seit Beginn bes Betriebes ausgewechselten Schienen 23.02 %, im Jahre 1871 bagegen 19.30 %, und die Zahl der ausgewechselten Schwellen 38.87 %, gegenüber 32.84% im Borjahre. Auf den Stammlinien der Nordoftbahn, d. h. mit Ausschluß der Bahnlinien Zurich: Zug-Luzern und Bülach: Regensberg betrug die Auswechslung ber Schienen 27.02 % und diejenige ber Schwellen 44.01 % gegenüber von 23.02% und 38.69% im Jahre 1871. Im Laufe bes Berichtsjahres murbe für die Erneuerung des Oberbaues ftatt ber seit bem 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, ftarkeres Schienenprofil von 130 mm. Sohe und 21.6 Afund 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 Berwendung kommen, wird nunmehr der sogenannte schwebende Stoß eingeführt. An die im Berichtsjahre für die Oberbau-Erneuerungen erwachsenen, aus ben betreffenden Erneuerungs: und Reservesonds bestrittenen Rosten im Betrage von Fr. 558,346. 12 participirt der Erneuerungs: fond der Nordostbahn mit Fr. 494,726. 86, der Reservesond der Gisenbahnunternehmung Zurich-Zugern mit Fr. 48,661. 37 und berjenige ber Eisenbahnunternehmung Bülach-Negensberg mit Fr. 14,957. 89. Auf ben beiben Rubriken Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren 2c. und Unterhaltung der technischen Einrichtungen ber Bahnhöfe ift eine Ersparnig von zusammen Fr. 6,976. 65 erzielt worben; bagegen erforberte 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 Wasserbrauch in den Bahnhösen 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 Borjahre ist eine zufällige und nicht jährlich wiederkehrende; die Hauptposten fallen nämlich auf die Ergänzung des Werkgeschirre-Inventars. Die Rubrik Räumung von Schnee und Eis erzeigt eine Minderausgabe von Fr. 8,589. 84, was der außergewöhnlich milden Witterung des verstossenen Winters zuzuschreiben ist.

- III. "Expeditionsbienst". 1. Allgemeine Koften. An der Gesammtmehrausgabe dieses Titels im Betrage von Fr. 25,681. 70, welcher indessen auf einigen Rubriken, wie Bureaukoften und Beheizung der Bureauk, theils aus zufälligen Ursachen und theils in Folge der milden Witterung des verstoffenen Winters auch eine Ersparniß von Fr. 8,920. 67 ausweist, 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 Gehaltsausbessersungen für dasselbe und für die Stationsvorstände, sowie in den im Berichtsesamt zum ersten Male für die Dauer eines ganzen Jahres in Berechnung fallenden Gehalten 2c. der Stationsvorstände der Linie Komanshorn-Konstanz.
- 2. Personendienft. Die Mehrausgabe bieses Titels beträgt Fr. 17,647. 40. Dieselbe rührt einerseits von Gehaltserhöhungen und anderseits von vermehrten Drudktoften her.
- 3. Süterdienst. 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 Berminderung der Zahl der Güterverlader in Komanshorn gegenüber dem Borjahre zurückzuführen ist. Auch hatte im Jahre 1871 eine mehrjährige Prämien-Borausbezahlung für die Bersicherung der Waaren in der neuen Güterhalle Komanshorn stattgesunden.
- IV. "Trausportdienst". 1. Allgemeine Kosten. Die Fr. 10,538. 46 betragenden Mehrausgaben dieses Titels waren hauptsächlich die Folge vermehrter Kosten für den Druck von Fahrdienste-Verordnungen 2c. anläßlich des eidgenöfessischen Schühensesten 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 Berminderung von zusammen Fr. 1,552. 90 erzeigen, sämmtliche übrige Unterabtheilungen participiren. Die Mehrausgabe von Fr. 88,627. 36 auf der Rubrik Besoldung des Zugspersonalse von des Zugsührer, Conducteure und Bremser, welche durch die stetige Zunahme der Personenund Güterzüge veranlaßt wurde, anderseits auf den Mehraussagen, die diesem Titel durch die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Gehaltsausbesserung mittelst Einführung sogenannter Fahrgelder für dieses Personal erwachsen. Die Bekleid ung des Zugsund Wagenwärterpersonals erforderte einen Mehrauswand von Fr. 1,639. 52. Was die Bermehrung der Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Wagen, die siesen, die siesen, die siesen, die siesen mit Unterhalt und Schmiere im Betrage von Fr. 701. 18 anbelangt, so glauben wir diessfalls lediglich auf die im nachsolgenden Abschnitte "2. Statistit des Betriebsdienstes" enthaltenen bezüglichen Mittheilungen verweisen zu können. Die Mehren er gütung für frem de Wagen im Betrage von Fr. 21,398. 24 ist aus der

Mehrverwendung fremder Bagen auf dem Nordostbahnnetze gegenüber dem Vorjahre, sodann aber auch aus der Belastung der dießjährigen Rechnung mit einigen noch vom Jahre 1871 herrührenden Suthaben deutscher Bahnverwaltungen zu erklären. Dieser Mehraußgabe steht indessen eine Mehreinnahme von Fr. 37,000. 61 auf dem Titel Vergütung für Benützung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen (siehe Titel "Wittelbare Betriebseinnahmen II") gegenüber.

3. Zugkraftstoften. Auch auf diesem Titel hat gegenüber dem Borjahre eine erhebliche Bermehrung der Ausgaben, und zwar im Betrage von Fr. 204,033. 19 stattgesunden. Die Mehrausgabe im Betrage von Fr. 82,252. 64 für Besolbung en findet ihre Erklärung in der neuerdings nothwendig gewordenen Bermehrung des Personals des Zugkraftsdienstes, sowie in Gehaltserhöhungen und in der Mehrausgabe für Stundengelder und Ersparnisprämien. Die Bekleidung machte einen Mehrauswand von Fr. 1,171 ersorderlich; ebenso vermehrten sich die Bureauf often um Fr. 1,716. 57, hauptsächlich für Druckarbeiten. Obschon gegenüber dem Borjahre eine Ersparnis im Brenne material Berbrauch erzielt wurde, so hatten dennoch die, durchschnittlich um eirea 10 Centimes per Centner erhöhten Brennmaterialpreise eine Mehrausgabe von Fr. 10,497. 49 zur Folge. Die Bermehrung von Fr. 6,451. 77, welche die Kubrit Schmier zuzusscheiden. Die Mehrausgabe von Fr. 2,217. 32 auf dem Capitel Wasser pumpen rührt von vermehrten Wasserissen.

Ueber die Rostenerhöhung für Unterhalt und Erneuerung der Locomotiven im Betrage von Fr. 100,323. 76 sind die nöthigen Aufschlüsse in der nachstehenden Abtheilung "2. Statistit des Betriebsdienstes" enthalten.

V. "Bahntelegraphie." Die Mehrausgabe auf biesem Titel beträgt Fr. 3,704. 59 und rührt theils von Gehalts: erhöhungen, theils von der Bermehrung der Telegraphenstationen und daheriger Erhöhung der Entschädigungen für Bedienung der Telegraphen und der Rosten des Ersahes der Requisiten (Apparate, Batterien 2c.) her. Im Laufe des Berichtsjahres wurden 11 neue Bahntelegraphenbureaux errichtet, nämlich in Schlieren, Dietikon, Killwangen, Bonstetten, Mettmenstetten, Hettlingen, Marthalen, Bedingen, Coblenz, Siggenthal und Altnau. In Luzern wurde an der Stelle ber bisherigen zwei Einzelapparate ber Nordoftbahn und ber Centralbahn ein gemeinschaftliches Bureau mit Translationseinrichtung erstellt. In Bug mußte wegen Ginschaltung dreier neuer Telegraphenstationen auf der Linie Burich-Bug-Lugern ein Translationsapparat aufgestellt werden. In Folge einer Uebereinkunft mit der Direction der Gotthardbahn wurden die beiden Telegraphenbureaur der Gotthardbahnverwaltung in Zürich und Luzern mittelft Leitungen und Translationsapparaten in ben Bahnhöfen Zurich und Lugern mit einander in birecte Verbindung gebracht. Um Schlusse ber Berichtsjahres betrug bie Bahl ber Bahntelegraphenstationen 62 (im Vorjahre 51) mit 78 Morschapparaten (im Jahr 1871: 65), welche von 113 telegraphendienstfundigen Angestellten (gegenüber 102 im Borjahre) bedient wurden. Dieselben beförderten neben ben Zugsanzeigen 54,651 Bahndienstbepeschen gegen 77,279 im Borjahre. Diese Berminderung der Bahndienstbepeschen ift zum Theil eine Folge bes Umftandes, daß der Verkehr, welcher mahrend des Rrieges von 1870/71 außergewöhn= liche Dimenfionen angenommen hatte, fich im Berichtsjahre wieder normaler gestaltete; zum Theil kann dieselbe auch ber erneuten Weisung, ben Bahntelegraphen nur für Mittheilungen bringlicher Natur zu benüten, zugeschrieben werben.

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

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

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

2. Statistif des Betriebsdienftes.

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 Betriedsdienste 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 Unterhaltungsstosten des Fahrmateriales auf wenige Bunkte beschränken zu können.

a. fahrmaterial.

Stand, Leiftungen und Unterhaltungetoften.

Locomotiven. Bestand. Die Zahl der Locomotiven ist durch die im Sommer 1872 endlich erfolgte Lieserung der in den beiden letzten Berichten erwähnten zweiachsigen Personenzugsmaschinen um 5 Stück vermehrt worden. In Folge Berspätung der Ablieserung dieser Locomotiven hat die gänzliche Zurückziehung der beiden von der ehemaligen Rheinsfallbahnunternehmung 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 Rangirvienst im Bahnhof Zürich und 1 Stück für den Rangirvienst in Romanshorn verwendet.

Die stete Ausbehnung des Manövrirdienstes auf den Hauptbahnhöfen, der bisher zum Theil durch Fahrdienste locomotiven besorgt wurde, hat uns veranlaßt, sowohl zur Erleichterung des Dienstes, als auch zur Schonung der Fahrdienstlocomotiven, sowie um in den Kangirdienst auf den Hauptbahnhöfen die wünschbare Regelmäßigkeit zu bringen, zu den im letztjährigen Berichte erwähnten 4 Stück zweiachsigen Kangirmaschinen ohne Tender bei der Maschinensabrik in Estlingen 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:

| | | | | | 1871 | 1872 |
|-----|-----|----------------------------|-------|----------|-----------|-----------|
| auf | ber | eigentlichen Nordostbahn . | | | 1,546,014 | 1,640,087 |
| 11 | " | Zürich=Zug=Luzernerbahn . | | | 231,792 | 252,225 |
| " | " | Bülach=Regensbergerbahn | ٠ | | 71,583 | 76,867 |
| | | | | zusammen | 1,849,389 | 1,969,179 |

Die Bahl ber über bie gange Bahn beförberten Buge beträgt :

| | | | | | | 1871 | 1872 |
|-------------------|----|--|--|----|--|---------|---------|
| | | | | | | _ | - |
| für das ganze Jah | r. | | | ٠. | | 6,399.2 | 6,585.9 |
| für jeden Tag . | | | | | | 17.532 | 17.994 |

Die serienweise nachgewiesenen Leistungen ber Locomotiven sind aus der beigefügten Tabelle ersichtlich.

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

| | | | | | | | | Uchi | entilometer | |
|-----|------|----------|---------|-------|------|-----|------------|---------|-------------|---------|
| | | | | | | | 187 | 1 | 1872 | |
| | | | | | | | im Ganzen | per Zug | im Ganzen | per Zug |
| von | ben | Locomoti | ven der | Class | e A | | 14,892,963 | 22.85 | 16,432,977 | 22.30 |
| " | " | , " | " | " | В | | 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 |
| | | | | 8 | usam | men | 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 Kubitsuß Tannenholz und 320,181 Centner Steinkohlen (1871: 36,235 Kubitsuß Tannenholz und 332,208 Centner Steinkohlen). In Steinkohlen-Centner reducirt, beträgt — der Kubitsuß Tannenholz und Rohlen gerechnet — der gesammte Berbrauch an Brennmaterial 323,515.8 Centner, gegenüber 335,831.5 Centnern im Jahre 1871.

Die Rosten für Brennmaterialien betrugen :

| | | | | 18 | 71 | 3 | 872 |
|------------------|-----|---|--|---------|---------|--------|-----------|
| | | | | | | | |
| im Ganzen . | | 4 | | Fr. 581 | 717. 50 | Fr. 59 | 1,904. 96 |
| für einen Centne | er. | | | ,,, | 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 Berbrauch an Schmiermaterial (Del und Talg) für die Locomotiven des Fahrdienstes belief sich auf: Pfd. 76,040 (im Borjahre: Pfd. 62,887). Die Ausgaben hiefür betrugen: Fr. 42,663. 75 gegenüber Fr. 36,757. 45 im Borjahre. Ein Pfund Schmiere kostete durchschnittlich 56.107 Cts., im Borjahre 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 Buhmaterial inbegriffen ift. Die Reparaturkosten ber im Fahrbienste gestandenen 64 Locomotiven (die beiden Rheinfallbahnlocomotiven mitgerechnet) betrugen — zuzüglich der Provisionszuschläge der Werkstätte — Fr. 523,260. 94 gegenüber Fr. 425,742. 43 im Borjahre. Bon 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 Ersatztrangirenden Rheinfallbahnlocomotive. An Ersatzträchen, deren Kosten in den Reparaturen der Locomotiven und Tender inbegriffen sind, wurden verwendet: 30 Sußstahlachsen sür Locomotiven und Tender mit einer Außgabe von Fr. 7,168. 13, 40 Bandagen zu Triebrädern mit einer solchen von Fr. 10,507. 88, 34 Bandagen zu Laufz und Tenderrädern mit einer solchen von Fr. 5,976. 16, 26 Tragsedern sür Locomotiven mit einem Anschafsungspreise von Fr. 2,336. 38, 42 Tragsedern sür 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 Kostenauswande von Fr. 17,517. 43, 5,748 gußeiserne Koststäden Kosten sind den Kusgaben für die Hauptreparaturen derselben zugezählt.

Die angefügte Tabelle gibt über die Bertheilung 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:

| | | | | 18 | 71 | 1872 |
|-------------------------------|-------------|--------------|---------|----------------|------------|------------|
| Zurückgelegte Weglänge . | | | . circa | Rilom. 271,085 | Rilom | 243,224 |
| Verbrauch an Brennmaterial | | | | Ctr 22,208 | 3.8 Etr. | 21,190.6 |
| " " Schmiere . | | | | Pfb. 5,800 | Ffd. | 6,457 |
| Kosten des Brennmateriales | | | | Fr. 38,460 | 0. 34 Fr. | 38,770. 37 |
| " der Schmiere . | | | | 3,398 | 5. 02 | 3,940. 49 |
| " des Puhmateriales | | | | , 564 | 4. 98 " | 498, 69 |
| " der Reparaturen (in | clusive Pro | visionszusch | läge | | | |
| der Werkstätte) . | | | | ,, 8,604 | . 73 | 11,409. 98 |
| Durchschnittliche Ausgabe per | Rilometer | | | Ets. | 18.82 Ets. | 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 Sitplätzen, gegenüber von 243 Stück mit 628 Achsen und 10,426 Sitplätzen im Jahre 1871.

Im Bestande der Gepäcke und Güterwagen ist im Lause des Berichtsjahres in Folge der Lieserung der in unserm lehtjährigen Berichte erwähnten 5 Stück Gepäckwagen (einer ist als Ersah für den in Colombier zertrümmerten Wagen bestimmt) und 150 offenen Güterwagen (100 gewöhnliche und 50 Stück Steintransportwagen, lehtere mit 300 Ctr. Tragkraft) eine Bermehrung von 155 Stück eingetreten. In Folge dessen betrug die Gesammtzahl der Gepäcke und Güterwagen am Jahresschlusse Achsen und einer Tragsähigkeit von zusammen 259,480 Centnern, gegenüber von 1,111 Stück mit 2,276 Achsen und einer Tragsähigkeit von 223,480 Centnern im Borjahre. Die im vorjährigen Berichte erwähnten 150 Stück neuen gedeckten Güterwagen gelangen erst im lausenden Jahre zur Ablieferung.

| Leistungen. | Es haben | Achfen=Rilo | meter zurückgelegt: |
|-------------|----------|-------------|---------------------|
|-------------|----------|-------------|---------------------|

| | | | | | | , | | 1870 | 1871 | 1872 |
|------------------------|-----------|-------|---------|--------|-----|--------|-----|------------|------------|------------|
| Die Nordostbahnwagen | nuf den I | tordo | tbahn | linien | : | | | | | |
| Personenwagen . | | | | | | ٠. | | 11,654,603 | 13,820,041 | 14,981,296 |
| Güterwagen . | | | ٠ | | | | | 18,693,502 | 18,376,799 | 18,815,191 |
| Im Ganzen | | | | | | | ٠. | 30,348,105 | 32,196,840 | 33,796,487 |
| Die Nordostbahnwagen a | uf fremde | en B | ahnen | : | | | | | | |
| Personenwagen . | | | | | | | | 1,874,320 | 2,631,840 | 2,582,252 |
| Güterwagen | | ٠ | | | | | | 14,746,493 | 15,797,055 | 14,898,165 |
| Im Ganzen | | | | | | | ٠, | 16,620,813 | 18,428,895 | 17,480,417 |
| Gesammtleistung de | er Mord | ojtba | ı h n w | a g e | n | | | 46,968,918 | 50,625,735 | 51,276,904 |
| Die Wagen fremder 2 | Berwalt | ung | en au | f der | Nor | dostba | ђи: | | | |
| Personenwagen . | | | | | | | | 1,971,958 | 2,437,075 | 2,641,010 |
| Güterwagen | | | | | | | . " | 11,819,953 | 17,882,772 | 19,449,515 |
| Eidgenössische Bahnpo | itwagen | | • | | | | | 1,342,990 | 1,351,751 | 1,366,920 |
| Im Ganzen | | | | . " | | | | 15,134,901 | 21,671,598 | 23,457,445 |
| Die Nordostbahnwa | igen un | b bi | e fre | m d e | n | | | | | |
| Wagen zusammen | auf der | n o | rboj | tbah | n. | ** | ٠ | 45,483,006 | 53,868,438 | 57,253,932 |

In unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten wir der Anstände, welche sich in Bezug auf die conventionss widrige Verwendung unserer Güterwagen auf den Bahnen der Centrals 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 Nechtsansprüche den gerichtlichen Weg zu betreten. Der vor den aargauischen Gerichten diesfalls obschwebende Prozeß ist zur Zeit noch unerledigt. Auch der ebenfalls schon im letztjährigen Geschäftssbericht erwähnte Prozeß mit den westschweizerischen Bahnen betreffend die Zurückhaltung unserer Wagendecken auf ihrem Netze ist dis zur Stunde noch nicht zum Austrage gekommen.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden verbraucht 14,452 Pfd. mit einem Kostenauswande 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 Sahr 1871) guruckgelegt.

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 Ersat von 13 Stück ausrangirten Personenwagen der ehemaligen Nordbahn Fr. 67,090. —, auf Hauptreparaturen von 9 Versonenwagen Fr. 18,395. 83, auf Hauptreparaturen von 11 Sepäck- und Süterwagen Fr. 9,266. 27, Erseten von 388 Stück ausrangirten eisernen Wagenachsen durch solche aus Sußstahl Fr. 61,404. 43, Umänderung der steisen Kupplung an 74 achträdrigen Personenwagen ins Puffersystem (50%) der Kosten) Fr. 25,729. 06 u. s. f. f.

| (Bahulänge: 299 Kife | omefer) | 1870 | 1871 | 1872 |
|---------------------------------------|---|-------------|-------------|-------------|
| I. Musgaben. | | - | | |
| Besammt=Betriebsausgaben per | Bahn-Rilometer Franken | 14,687. 52* | 16,173. 44* | 18,415. 50* |
| .n | Locomotiv=Rilometer . " | 2. 57* | 2. 52* | 2. 79* |
| " | Wagenachsen-Rilometer. Centimes | 9.01* | | 9.6 |
| | 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 |
| Eransportdienst: | | | | 1.0 |
| Im Ganzen " | " " " " " | 7,353. 71 | 8,228. 91 | 9,616. 34* |
| " | Locomotiv-Kilometer . " | 1. 29.08 | 1.28.59 | 1. 46.0 |
| η | Wagenachsen=Rilometer. Centimes | 4.51 | 4.41 | 5.0 |
| Allgemeine Kosten " | Locomotiv=Rilometer . " | 5.39 | 5.73 | 5.9 |
| " | Wagenachsen-Kilometer. " | 0.19 | 0.19 | 0.20 |
| Fahrdienst , , | Locomotiv=Rilometer . " | 45.27 | 42.02 | 53.9 |
| , , , , | Wagenachsen=Rilometer. " | 1.58 | 1.44 | 1.80 |
| Bugkraft " | Locomotiv=Kilometer . " | 78.42 | 80.83 | 86.10 |
| <i>n</i> | Wagenachsen=Rilometer. " | 2.74 | 2.77 | 2.9 |
| <i>n</i> | Bahn-Kilometer Franken | 4,467. 54 | 5,172. 53 | 5,670. 77* |
| Bahntelegraphie " | " | 68, 30 | 67. 87 | 77. 99 |
| Berschiedenes " | " " | 158. 12 | 225. 93 | 328. 19 |
| II Crafin Official | | | | |
| II. Jahr-Aateri | | | | |
| a) Den Bestand desselbe | | | | |
| Auf jede Locomotive kommen | . Bahn=Kilometer | 4.50 | 4.66 | 4.40 |
| n - n - n - n - n | . Personenwagenachsen | 10.39 | 10,13 | 9.89 |
| " " " | . Güterwagenachsen | 32.97 | 36.71 | 38.60 |
| " " " im Ganzen . | Wagenachsen | 43.36 | 46.84 | 48.49 |
| " " " " " " " " " " " " " " " " " " " | . Sippläge | 171.06 | 168.16 | 163.00 |
| <i>n n n n</i> | . Centner Tragkraft | 3,227.74 | 3,604.52 | 3,843.00 |
| Auf jeden Bahn-Kilometer kommen | . Locomotiven | 0.22 | 0.21 | 0.29 |
| u = u $u = u$ | . Personenwagenachsen | 2.31 | 2.17 | 2.20 |
| <i>II</i> | . Güterwagenachsen | 7.33 | 7.87 | 8.6 |
| " " im Ganzen | Wagenachsen | 9.64 | 10.04 | 10.s |
| <i>n n n</i> | . Sigpläge | 38.01 | 36.07 | 36.59 |
| <i>n n n</i> | . Centner Tragfraft | 717.28 | 773.28 | 867.88 |
| Auf jede Personenwagenachse fallen | . Sippläge | 16.47 | 16.60 | 16.60 |
| " " Güterwagenachse " | . Centner Tragfraft | 97.91 | 98.19 | 100.з |

| b) Die Leiftungen und Unterhaltungskoften der Locomotiven betreffend: | 1870 | 1871 | 1872 |
|---|----------|----------|----------|
| Bede Fahrdienstlocomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . Rilometer | 229 | 185.8 | 185.2 |
| " " " " " " " " Sinterdienst . " | 144 | 163.9 | 160.9 |
| " " " gurückgelegt im Ganzen " | 28,381 | 31,346 | 31,507 |
| Durchschnittliche Achsenzahl per Bug | 28.62 | 29.13 | 29.08 |
| Reparaturfosten der Locomotiven per Locomotiv=Rilometer Centimes | 22.57 | 23.02 | 26.57 |
| " " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer " | 0.788 | 0,790 | 0.914 |
| Berbrauch an Steinkohlen "Locomotiv-Kilometer Pfund | 17.285 | 18.159 | 16.429 |
| " " " " Bagenachsen-Kilometer " | 0.604 | 0.623 | 0.565 |
| " "Schmiermaterial* "Locomotiv-Kilometer " | 0.0333 | 0.0340 | 0.0386 |
| " " " " Bagenachsen-Kilometer " | 0,0012 | 0.0012 | 0.001 |
| Rosten des Brennmateriales "Locomotiv-Rilometer 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 |
| Rosten für Reparaturen sowie für Brenn= und Schmiermaterial: | 2410 | | |
| per Bahn-Kilometer Franken | 3,133.99 | 3,655.13 | 3,920.67 |
| "Locomotiv-Rilometer Centimes | 55.01 | 57.12 | 59.53 |
| " beförderten Bagenachsen-Kilometer . " | 1.92 | 1.96 | 2.048 |
| e) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Bagen betreffend: | 1.02 | | |
| Bon den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen Risometer | 17,474 | 17,433 | 15,807 |
| und zwar jede Personenwagenachse ,, | 21,008 | 26,197 | 26,692 |
| " Güterwagenachse . " | 16,360 | 15,015 | 13,037 |
| Eäglich ift die ganze Bahn durchlaufen worden von Personen wagenachsen | 133.80 | 154.11 | 161.03 |
| " Güterwagenachsen | 312.82 | 343.74 | 362.15 |
| " Personen- und Güterwagenachsen | 446.62 | 497.85 | 523.18 |
| Bon den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen | 110.62 | 101.80 | 020.18 |
| | 66.72 | 59.77 | 59.01 |
| £\$ | 33,28 | 40.23 | 40.99 |
| | | | 0.013 |
| | 0,0110 | 0.0130 | 1,577.45 |
| Reparaturkosten per Bahn-Kilometer Franken | 1 | 1,028.35 | 145.58 |
| " Bagenachse und Jahr " | 125.63 | 102.34 | |
| " " Bagenachsen-Kilometer Centimes | 0,719 | 0.587 | 0.921 |
| d) Ausnutung der Wagen: | | 1174/115 | |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen | 10 | 10 | 11 |
| Sigplägen durchschnittlich besetzt: | 13.00 | 12.35 | 14.99 |
| П. " | 26.95 | 27.46 | 31.33 |
| Ш. " " | 30.68 | 34.78 | 33,29 |
| alle drei Classen " | 28,39 | 31,436 | 31.883 |
| Es kamen durchschnittlich in I. Classe auf 1 besetzten Plat unbesetzte Plätze | 6.69 | 7.10 | 5.67 |
| П. " " " " " " " | 2.71 | 2.68 | 2.02 |
| III. " " " " " " " " " " " " | 2.26 | 1.88 | 2.00 |
| in allen drei Classen " " " " " " " " | 2,52 | 2.18 | 2.14 |
| Ausnugung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen Procente | 29.26 | 35.896 | 32,212 |
| * Buşmaterial nicht gerechnet. | | 9 | |

. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| jahr | ittlidje nge | | 9 | Ausgab | e per Kil | ometer | | | Ausgaben | Oberbau= Erneuer= | |
|--------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------|------------------|--------------------|--------------|--------------------------------|------------------------------------|--|
| Betriebsjahr | Durchschnittliche Bahnlänge | Central= Ber= waltung | Unter= haltung8= kosten | Expedi= tion8= Dienst | Transport= Dienst | Tele= graphie | Ber= schiedenes | Sm Ganzen | per Locomotiv= Kilometer | per Wagen= achsen= Kilometer | ung (aus den Reservesond bestritten) per Rilom |
| | Rilom. | 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 Jinsdividende.

Werben zur Feststellung bes Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes einerseits der Saldovortrag und die Nettoerträge des Dampsbootbetriebes, sowie der Betheiligungscapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Negensbergerbahn von den Einnahmen, anderseits die auf die Nechnungen über den Ausdau des Stammnehes und den Bau neuer Linien der Nordostbahn, sowie den Dampsbootbetrieb sallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung und das technische Personal, serner die Entschädigungsbetressnisse 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 solgendes Resultat:

| 1871 | | | | | | | | | | | | | 1872 |
|---------------------------------|--|-----|--------|---------|--------|---------------|--------|------|---|--|-----|-----|---|
| Fr. 9,578,396. 77 | | | | | | Einnahmen | • | | | | ٠ | Fr. | 9,678,058. 31 |
| ,, 4,037,972. 37 | | | | | | Ausgaben | | | • | | ٠ | " | 4,853,913. 29 |
| Fr. 5,540,424. 40 | | | | | R | teinertrag | | | | | ٠,٠ | Fr. | 4,824,145. 02 |
| 57. 84 ⁰ /0 . | | Rei | nertro | ag in I | 3rocer | iten der Brut | ttoein | nahm | 2 | | | | 49. 85 ⁰ / ₀ |

| | 1871 | | | | | and the second of | | | | 1872 |
|-----|-----------|-------|--|------------|-----|-----------------------|--|--|-----|------------------|
| Fr. | 27,292. 7 | 73 | | Reinertrag | per | Bahn-Kilometer . | | | Fr. | 22,648. 57 |
| " | 3. 5 | 58 | | . ,, | " | Locomotiv-Rilometer . | | | " | 2, 88 |
| ,, | -, 1 | 11.55 | | , ,, | 111 | Wagenachsen=Rilometer | | | 11 | — . 09,61 |

Zuzüglich des Saldovortrages vom Jahre 1871, sowie der Nettoerträge des Dampsbootbetriebes und der Betheilisgungsquoten 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 ben 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 Nollmaterials ungefähr Fr. 270,000 mehr verausgabt worden sind, als im Jahre 1871.

Die Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ift 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 Berwaltungsrathes 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 Reservesond) wurde im Berichtsjahre für die Erneuerung des Oberbaues, sowie für die Hauptreparatur des Dampsbootes "Schaffhausen" und als Ratazahlung an die Kosten des Umbaues des Dampsbootes "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 Gesellschaftsstatten vom 30. Mai 1872 gebildete neue Reservesond, welchem außer 1% der Zinse von den Baucapitalien neuer Nordostbahnlinien, der Bötzberg und der aarg. Süddahn 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 Bodenfee.

Die Dampsboote 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.

| | 3 | ransport | quantitäten | | | Einn | rhmen | |
|--|-----------|----------|-------------|----------|---------------|------------|-------------|----------|
| | 187 | 11 | 187 | 2 | 187 | | 1879 | 2 |
| I. Personentransport. | Berfonen | Procente | Personen | Procente | Fr. Cts. | Procente | Fr. Ets. | Brocente |
| | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt I. Plat . | 29,125 | 25.2 | 31,330 | 22.50 | 35,525. 46 | \ | 34,653. 47 | |
| " 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 | 7/7 / 2000 | 7,612. 88 | |
| " " " II. ", . | 15,522 | 13.5 | 21,334 | 15.32 | 8,504. 54 | 19.6 | 9,786. 75 | 28.23 |
| Abonnementsbillete I. " . | 2,491 | 2.2 | 3,344 | 2.40 | 2,182. 66 | 10.0 | 3,029. 84 | |
| " II. " . | 7,616 | 6.6 | 6,369 | 4.57 | 6,441. 05 | | 4,481. 96 | 1 |
| Lustfahrtsbillete 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 |
| III. Fiehtransport. | Stüd | | Stück | | | | | |
| Classe a, Pferde | 186 | 3.4 | -203 | 3.44 | | | | |
| b, schweres Bieh | 2,015 | 36.6 | 2,129 | 36.05 | | | 1523 | |
| ,, e, leichtes ,, | 1,437 | 26.1 | 1,044 | 17.68 | | | | |
| " d, Schweine " e, Kälber, Schafe und | 245 | 4.5 | 112 | 1.89 | 6,987. 90 | 1.3 | 6,552. 55 | 1.70 |
| Biegen | 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 | |
| IV. Gütertransport. | Centner | | Centner | | | | | 2 |
| Cilgut | 95,382 | 3.7 | 58,449 | 3.34 | | | | |
| Gewöhnliches Gut | 490,415 | 18.8 | 438,047 | 25.00 | 406,047. 08 | 76.9 | 258,347. 94 | 67.19 |
| Süter der Ausnahmsclaffe | 2,020,979 | 77.5 | 1,255,287 | 71.66 |) 100,011. 00 | | 200,011. 01 | 01110 |
| 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 |

Busammenzug des Verkehres und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

| | Ŗ | erfonen | | G | iepäck | | | Vieh | 10.754 | Œ | üter | | Verschie | denes | Total=Einn | ahme |
|----------------|---------|---------|------|---------|--------|------|-------|-------|--------|-----------|---------|------|----------|-------|------------|------|
| | Unzahl | Fr. | Cts. | Centner | Fr. | Cts. | Stück | Fr. | Cts. | Centner | Fr. | Ctŝ. | 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 diesenigen des Vorjahres; immerhin macht sich hiebei der Wegsall der Dampsbootsahrten zwischen Korschach und Konstanz fühlbar. Der Güterverkehr hat einen bedeutenden Rücksgang 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, bezissert sich der Gesammt-Sin- 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 " Centner Güter | | | | • | • | Centimes | 1.27 15.58 | 1.11 14.75 |

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

| | 1871 | | | 1 | 1872 | | Ge | genül | ber 1871 | |
|---------|------|----------|--|---------|------|----------|---------|-------|----------|-------|
| - | | | | | | | Mehraus | gabe | Minderau | sgabe |
| Fr. | Cts. | Procente | | Fr. | Cts. | Procente | Fr. | Ets. | Fr. | Cts. |
| 10,000 | | 2.2 | 1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der | | | . 1 | | | | |
| | | | Rosten der Centralverwaltung und der technischen | | | | | | , . | |
| | | | Leitung | 10,000 | _ | 2.62 | | | - | _ |
| 20,151 | 80 | 4.4 | 2. Befoldungen und Entschädigungen des Admini= | | | y 1 | | | | |
| | | | strationspersonals | 19,449 | 70 | 5.10 | _ | - | 702 | 10 |
| 106,138 | 98 | 23.4 | 3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des | | | | | - | | |
| | | | Schiffspersonals | 109,785 | | 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. Miethzinfe, Bureaubedürfnisse, Druck- und In- | | | | | | | |
| | | | fertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der | | | | | | | |
| | | | Bureaug | 1,064 | | 0.28 | 88 | 17 | | - |
| 54,805 | | 12.0 | 6/7. Rosten des Gin= und Ausschiffens der Güter . | 33,468 | 53 | 8.77 | _ | | 21,337 | 36 |
| 185,225 | 44 | 40.7 | 8. Brenn-, Schmier- und Puhmaterial, Beleuchtung | 151.055 | 20 | | | | 00.070 | 0.1 |
| 00.050 | 0.0 | | und Beheizung der Schiffe | 151,955 | 23 | 39.83 | _ | | 33,270 | 21 |
| 38,359 | 06 | 8.4 | 9. Unterhalt der Schiffe und der Ausruftungsgegen- | 00 545 | 00 | _ | | | 0.044 | . 0.7 |
| E 00E | 00 | | ftände | 28,547 | 69 | 7.48 | _ | | 9,811 | 37 |
| 7,807 | 28 | 1.7 | 10. Affecuranz-Prämien | 7,382 | | 1.94 | | | 424 | 53 |
| 28,769 | 13 | 6.3 | 11. Verschiedenes | 16,724 | | 4.38 | | | 12,044 | 39 |
| 455,356 | 31 | 100 | Lotal | 381,510 | 69 | 100 | | - | 73,845 | 62 |

Die sich auf den "Ausgaben für den Dampsbootbetrieb" gegenüber dem Borjahre ergebende Berminderung im Gesammtbetrage von Fr. 73,845. 62 Cts. rührt davon her, daß der bedeutende Aussall auf den Getreidezusuhren aus Ungarn für das Ein- und Ausschiffen der Güter weniger Arbeitskräfte ersorderlich machte und ebenso geringere Fahrleistungen der Schiffe erheischte und demgemäß auch einen Minderverbrauch an Brenn-, Schmier- und Puh- material 2c. 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 2c. des Schiffspersonals ausweist, beruht auf Gehaltserhöhungen.

finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

| | | | 1871 | | | | | 1872 | | |
|-------------|---------|------|-------------------|-------|--------------------------------|---------|------|------------------|---------|-------------------------------|
| | Total | | per Fahr-Kilon | ieter | In Procenten der Brutto= | Total | | per Fahr=Rilo | neter - | In Procenten der Brutto |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Einnahme | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Einnahme |
| 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 |
| Nettvertrag | 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 Bürttemberg),
- 1 Schleppkahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

Statistik über den Betrieb der Dampf= und Schlepphoote der Nordostbahn.

| 나는 살아 살아 먹다는 것은 그는 그렇게 되는 것을 하나 되었다. | 1871 | 1872 |
|--|------------|-----------|
| a. Leiflungen der Schiffe. | | - |
| Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Rilometer | 110,059 | 102,318 |
| und zwar in | 6,849 | 5,972 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich Rilometer | 16.07 | 17.1 |
| Schleppboote. Solche durchliefen | 70,651 | 49,846 |
| b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Rubikfuß | 77,590 | 2,592 |
| Steinkohlen Centner | 69,356 | 64,414 |
| Totalverbrauch bei Reduction des Holzes in Steinkohlen (1 Rubikfuß | | 4. |
| $\mathfrak{Fol}_\delta = 10 \mathfrak{Pfund} \mathfrak{Rohlen} $ Centner | 77,115 | 64,673 |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer | 70.07 | 63,2 |
| "Beitstunde " | 1,125.09 | 1,082.9 |
| Rosten für Brennmaterial im Ganzen Franken | 156,148.72 | 119,900.s |
| per Kilometer Centimes | 141.88 | 117.1 |
| " Beitstunde Franken | 22.80 | 20.0 |
| c. Perbrauch an Schmiermaterial: Del und Talg im Gangen . Pfund | 9,824 | 8,320 |
| " " per Kilometer • " | 0.089 | 0.0 |
| """ Beitstunde | 1.434 | 1.5 |
| Roften für Schmiermaterial im Ganzen Franken | 5,534.59 | 4,699.4 |
| per Kilometer Centimes | 5.03 | 4.5 |
| " Beitstunde " | 80.81 | 78.6 |
| d. Anterhaltungs = und Reparaturkosten im Ganzen Franken | 38,359.06 | 28,547.6 |
| per Kilometer Centimes | 34.85 | 27.9 |

In den Beziehungen zu den übrigen Dampfschifffahrtsanstalten des Bodensees und Rheins sind im Berichtsjahre keinerlei Menderungen 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 Erörtersung über die Unterhaltungskosten der Wagen bemerkt wurde, 74 Stück Personens und Gepäckwagen in's Puffersustem umgeändert und mit elastischer Aupplung versehen worden. Daneben wurden für den Bahnunterhalt 78 Stück Schienenskreuzungen und 33 Stück Weichen angesertigt. Schließlich besorgte die Werkstätte den Umbau des Dampsbaotes "Schafshausen".

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

| | | | | | | | | 1871. | | | 1872. | |
|--------------|------|-------|-----|-------|-------|-------|-----|------------|----|-----|------------|----|
| | | | | | | | - | | _ | | | |
| an Einnahmen | • 7 | | ٠ | | | | Fr. | 1,116,450. | 56 | Fr. | 1,319,728. | 44 |
| an Ausgaben | • 22 | | | ٠ | | | " | 1,004,642. | 32 | " | 1,174,892. | 87 |
| | und | einen | Nei | tto=1 | Ertra | g von | Fr. | 111,808. | 24 | Fr. | 144,835. | 57 |

Dieses Ergebniß ift wie in frühern Jahren ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Berwaltung erzielt worden.

3. Unfälle.

Im Betriebsjahr haben fich leiber wieder einige Unfälle und zwar alle, mit Ausnahme eines einzigen, aus eigener Unvorsichtigkeit Seitens ber Berungludten, ereignet; indessen wurde burch keinen berfelben ber regelmäßige Betrieb Im Gangen fanden 11 Bersonen auf den Bahnhöfen oder auf der Linie ihren Tod, nämlich 4 Angestellte und 7 bem Betriebe fremde Bersonen; ber Schifffahrtsbienst lief ohne irgend einen Unfall ab. Um 30. Nanuar wurde in ber Nahe ber Station Wilbegg ein Mann, ber bie Bahn vor bem herannahenden Zuge noch überschreiten wollte, von ber Locomotive erfaßt, auf das Geleise geschleubert und getöbtet. - Am 3. Juli gerieth ein Wagenwärter in Romanshorn beim Rangiren mit einem Arme zwischen die Buffer zweier Wagen und wurde so schwer verlett, daß eine Amputation bes Borberarmes nöthig wurde, an beren Folgen ber Berunglückte ftarb. — Am 21. Juli wollte ein Bremfer, ber sich unerlaubter Weise in ein leeres Coupé I. Classe eines über bie Dauer bes eibg, Schützenfestes gemietheten babischen Bersonenwagens 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 zurud, wodurch der Berungludte vom Zuge geworfen und getodtet 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 übersahren und getöbtet. Dem betreffenden Bersonal konnte eine Schuld nicht beigemessen werden. — Am 26. August fand ein Mann, welcher fich im Ginschnitt zwischen Winterthur und Kemptthal vor einem Zuge auf die Schienen gelegt hatte, ben gesuchten Tod. — Auf gleiche Weise wurde am 8. September ein Knabe, welcher ben Tod ebenfalls absichtlich gesucht hatte, zwischen Andelfingen und Marthalen vom Zuge übersahren und getöbtet. — Am 14. September verlor im Bahnhof Zürich ein Bremser durch Abspringen von einem in der Absahrt begriffenen Zug, welchem er dienstlich nicht zugetheilt war, das Leben. — Am 3. December wurde zwischen Killwangen und Baden ein Hülfsbahnwärter, als er dem von Bürich 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 getöbtet. — Um 15. December wollte eine Frauensperson im Untergrund bei Luzern das Bahngeleise in dem Augenblicke überschreiten, als der Zug herankam. Sie wurde von bemfelben überfahren und sofort getöbtet. Ein Berschulden fällt dem Bahnpersonal dienfalls nicht zur Laft. - Am 28. December Nachts fiel ein zurcherischer Polizeiangestellter auf bem Bahnhofe Baben, als er im Begriffe war, auf ben schon in ziemlich starkem Laufe befindlichen Schnellzug nach Zurich aufzuspringen, unter bie Raber bes Zuges und wurde so schwer verlett, daß er wenige Tage nachher an den Folgen der nothwendig gewordenen Amputation der Beine ftarb. — Der nämliche Zug überfuhr im hard in Altstetten einen Metgerlehrling, ber unzweiselhaft ben Tob 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 Berwandten hinterlassen hat.

4. Berficherungsverträge.

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. — 2. Hür Transportmaterial | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----|-----|--------------|------------|--------|-------|---------|-----|-----|-------|--------------|------|-------|------------|-----|
| c. , , , St. Gallen | | | | a. im Kanton | Zürich . | | | | | | Fr. | 5,818,850. | · | | | |
| d. " " Schaffhausen | | | | b. " " | Thurgau . | 1 | | | | | . ,, | 1,518,050. | | | | |
| e. " " Aargau " 816,800. — f. " " Zug " 149,400. — g. " " Luzern " 34,300. — Tr. 8,839,550. — 2. Für Transportmaterial | | | | c. " " | St. Galler | 1 | | | | | | 5,800. | _ | | | |
| f. " " Zugern " 149,400. — g. " " Luzern | | | | d. " " | Schaffhauf | en . | | | | | ,, | 496,350. | | | | |
| g. " Luzern | | | | e. " " | Aargan . | | | | | | " | 816,800. | | | | |
| Fr. 8,839,550. — Fr. 9,575,235. 5' Fr. 9 | | | | f. , , , , | Zug . | | | | | | 11 | 149,400. | | | | |
| 3. " Brennmaterials und Magazinvorräthe | | | | g. " " | Luzern . | | | | | • | " | 34,300. | | Fr. 8 | 3,839,550. | _ |
| 3. " Brennmaterials und Magazinvorräthe | | 2. | Für | Transportma | terial . | | | | ٠ | | | | | Fr. 9 |),575,235. | 57 |
| 5. " Lagergüter in Zürich und Komanshorn | | | | | | | | | | | | | | ,, | 606,744. | 61 |
| 5. " Lagergüter in Zürich und Romanshorn | | 4. | " | Transportgüt | er . | | | | | | | | | ,, 6 | 3,144,000. | |
| | | 5. | " | | | | | | | | | | | ,, 7 | 7,000,000. | |
| in den Werkstätten | | 6. | " | Mobiliar und | Werkzeuge | in den | Verwa | ltungs: | und | Sta | tions | gebäuden, si | owie | | | |
| | 6 | | | in den Werk | stätten . | | | | • | | | | | ,, 1 | 1,859,546. | 80. |

Total Fr. 34,025,076. 98

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

5. Personaletat.

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

| | Bahnbetrieb. | |
|--|--|--------|
| I. Allgemeine Verwaltung. | Uebertrag | 38 |
| | 19 Stationsvorstände und Gehülfen | 77 |
| Hauptcassier und Gehülfen | 4 Ginnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen | 36 |
| Revisor, Buchhalter und Gehülfen | 8 Borstände der Lagerhäuser und Gütererpeditionen, | |
| | 46 Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger | 146 |
| Chef des Tarifbureau und Gehülfen | 5 Telegraphisten | 7 |
| | 10 Portiers, Abwärte und Nachtwächter | 41 |
| Abwarte der Centralbureaux und der Hauptmagazin- | Gepäckträger | 21 |
| Verwaltung | 6 Arbeiter für Güterverladung und Camionneure | 470 |
| | Dberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Conducteure | |
| II. Bahnunterhaltung. | und Bremser | 167 |
| Betriebs-Oberingenieur und Abjunct | 2 Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und | |
| Bauführer | 2 Wagenvisiteure | 91 |
| Bureau des Betriebs-Oberingenieurs | m | 12 |
| | Billetdruder | 2 |
| | - The state of the | ,108 |
| | 88 | , |
| | 2. Abtheilung. | |
| III. Expeditions- und Sahrdienst. | 25 | |
| 1. Abtheilung. | Maschinenmeister | 1 |
| Betriebs-Chef | 1 Oberwerkführer und Werkführer | 4 |
| Betriebs-Inspector und Adjunct | 2 Conftructeure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen | |
| Inspector für den Gütertransport und Gehülfe . | 2 nebst Abwart | 16 |
| Telegraphen-Inspector | 1 Oberlocomotivführer und Locomotivführer | 56 |
| Bureau des Betriebs-Chefs und Wagencontrole . | 15 Locomotivheizer | 54 |
| M × × × M | 17 Locomotivputer, Wagenreiniger und Kohlenverlader | 113 |
| Nebertrag | 38 | 244 |
| | Tomit kommen — unter Hinzurechnung ber Zürich: Zug-Luze | ornor- |
| und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilomet | | ttitt- |
| Die Bahl ber Weichen: und Bahnwärter hat is | m Berichtsjahre eine etwelche Bermehrung erlitten, während | die= |
| jenige der Arbeiter für Güterverladung nicht unerheblich | | |
| В. Ф | ampfschifffahrt. | |
| Berwalter | 1 Maschinisten | 5 |
| Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister | 7 Heizer | 10 |
| Capitane und Schiffsführer | 5 Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen. | 23 |
| Steuermänner und Schleppschiffführer | 9 Güter= und Rohlenverlader | 12 |
| Zusammen 72 Ar | ngestellte (im Vorjahre 77). | |

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 393 (im Vorjahre 345).

D. Agenturen.

| Chef ber Agentur im Güterbahnhofe Zürich für den | | Chef der | Agentur im | Bahnhofe | Waldshut | ٠ | 1 |
|--|------------|----------|------------|----------|----------|---|---|
| Berkehr nach der Levante und Italien | 1 | Gehülfen | | · La . | | | 2 |
| Gehülfen | 2 | | | | | | |
| Zusammen 6 9 | Ingestellt | e mie im | Rorighre | | | | |

Zusammen 6 Angestellte, wie im Vorjahre.

Mit Einschluß ber Dampsschiffunternehmung, ber Werkstätte und ber beiden Agenturen betrug am Schlusse bes Berichtsjahres die Gesammtzahl ber im Dienste ber Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,546 gegenüber 2,526 im Borjahre.

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 — stattgesundene Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn, der ehemaligen schweizerischen Nordbahn Zürich=Baden, die Feier des 25jährigen Dienstlüdiums von sieben Nordostbahn=Angestellten verbunden wurde, wobei den Jubilaren von der Direction Beglück= wünschungsurkunden 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. Unterftütungs: und Rranfencaffe.

a. Unterstüßungscasse.

| | Am | 31. December 1871 betrug der Activsaldo ders | elben | | | | | | | Fr | . 393 ,2 29. | 66 |
|---|-----|--|-------|---------|------|-------|-------|-------------------|----------|-------|---------------------|------|
| | Im | Jahre 1872 kamen an Einnahmen hinzu: | | | | | | | | | 3 | |
| | | Beitrag der Nordostbahngesellschaft | | | | | | Fr. | . 20,000 | . — | | |
| | | Obligatorische Beiträge der Mitglieder . | | | ٠ | | ٠ | " | 75,298 | . 64 | | |
| | | Capitalzinse, Bugen, Geschenke | | * | ٠ | 7. | | " | 23,842 | . 82 | | |
| | | | | | | | | , | | | 119,141. | 16 |
| | | | | | | | | | | | 110,141 | 40 |
| | | | | | | | | Gesam | mteinnaß | me Fi | c. 512,371. | . 12 |
| | Die | Ausgaben bestehen aus: | | | | | | | | | | |
| | | Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene | Ange | stellte | ٠ | | ٠. | Fr. | . 39 | . 25 | | |
| | | Arzt-, Berpflegungs- und Begräbnißkoften | | | | | | " | 1,408 | . 70 | | |
| | | Außerordentliche Unterstützungen | | | | | | , , , , , , , , , | 1,500 | . — | | |
| n | | Regelmäßige Unterstützungen | | | ٠ | | | " | 22,444 | . 85 | | |
| | | Verschiedenes | | | ٠ | | • | " | 197 | . 08 | | |
| | | | | | | | | | | | 25,589 | . 88 |
| | | | | m | | | . 0.1 | | | 70 % | . 400 701 | 0.4 |
| | | | | 25 | esta | no am | 31 | . Dece | moer 18 | 12 31 | : 486,781 | . 24 |

Im Berichtsjahre waren burchschnittlich 1,561 Beamte und Angestellte Mitglieder biefer Caffe.

b. Krankencasse.

| | Am 31. December 1871 betrug der Activsaldo derselben | Fr. | 11,454. 85 |
|---|---|-----|------------|
| (| Im Jahre 1872 famen an Ginnahmen (Zinse, Beiträge und Bugen) 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 |
| | Berbleibt als Salbo auf neue Rechnung | Fr. | 12,463. 84 |
| | Die Mitgliederzahl der Krankencasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 963. | | |

V. Bahnban.

1. Bau neuer Linien.

Böbbergbahn.

Ueber den Bau der Böthergbahn 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.

Aarganische Gübbahn.

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

Winterthur=Coblen z.

- a. Technische Vorarbeiten. Beim Jahresübergang waren, wie wir Ihnen in unserm letztjährigen Geschäftssberichte mittheilen konnten, die für Feststellung des definitiven Trace ersorderlichen Aufnahmen und Vermessungen im Gang. Daß diese Arbeiten energisch betrieben wurden, wird sich Ihnen aus der Thatsache ergeben, daß die Pläne für die Strecke WinterthursWeiach schon am 22. April 1872 der Regierung von Zürich, diesenigen für die Linie KaiserstuhlsCoblenz am 17. Mai 1872 der Regierung von Aargau zur Genehmigung vorgesegt werden konnten. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, ertheilte letztere Behörde ihre Genehmigung sosort, während von der Regierung von Zürich die Pläne sür die Bahnstrecke KorbassKheinssselden, in Betreff welcher wir eine Abänderung der vom Stadtrath Winterthur vorsläusig projectirten Zugsrichtung beantragt hatten, beanstandet wurden. Wir haben ebenfalls schon oben zu Ihrer Kenntsniß gebracht, daß diese Angelegenheit von uns bei den Bundesbehörden anhängig gemacht worden ist und bennächst ihre Erledigung sinden dürste.
- b. Expropriation. Die Katasterpläne und Grunderwerbungstabellen sind aufgelegt worden in den Gemeinden Winterthur, Töß, Wülstlingen, Pfungen, Weiach, Kaiserstuhl, Fisibach, Kümikon, Mellikon, Reckingen, Zurzach und Rietheim, so daß zur Zeit, ausschließlich der von der Strecke Korbas-Rheinsfelden berührten Gemeindegemarkungen, nur noch Coblenz aussteht; die Planauflage in letztgenannter Gemeinde ist übrigens ebenfalls vorbereitet.