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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 21 (1873)

Artikel: Einundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 27. Juni 1874 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730429

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: 19.08.2025

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

Einundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 27. Juni 1874

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Die Direktion gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn ihren einundzwanzigsten, das Jahr 1873 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

In unserer vorjährigen Berichterstattung haben wir Ihnen die allgemeine Mittheilung gemacht, daß mit dem 31. Dezember 1872, beziehungsweise dem 1. April 1873 das neue Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft in Kraft getreten ist.

Nach Maßgabe dieses Gesetzes hat seither die Bundesexekutive ihre Thätigkeit auf alle Zweige des Eisenbahnwesens ausgedehnt; die Organisation der Departemente des Bundesrathes ist, soweit nöthig, umgestaltet, ein Eisenbahn- und Handelsdepartement gebildet, eine Spezialverwaltung für das Eisenbahnwesen aufgestellt, und es sind auch schon mehrere wichtige Vollziehungsverordnungen in Eisenbahnsachen erlassen worden. Bei Anlaß des unter der neuen Gesetzgebung zuerst zur Behandlung gelangenden Konzessionsgesuches für die Linie Thun-Konolfingen sind sodann die Normen festgestellt worden, welche von nun an im Wesentlichen bei allen Konzessionsertheilungen zur Anwendung kommen sollen. Auch unsere Gesellschaft war selbstverständlich im Falle, zu den hohen Bundesbehörden in mannigfache und vielseitige Beziehungen zu treten, während hinwieder unser Verkehr mit den kantonalen Behörden sich auf die Behandlung einzelner Detailverhältnisse beschränkte.

Schon in unserm letztjährigen Berichte hatten wir die Ehre, Ihnen mitzutheilen, daß wir das Gesuch, es möge die uns vom Kanton Zürich verliehene Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur bis an die Kantonsgrenze bei Weiach dahin erläutert, beziehungsweise ergänzt oder modifizirt werden, daß dieselbe

das Recht des Baues und Betriebes einer Linie von Winterthur über Bülach und Seglingen nach Weiach in sich schließe, bei den Bundesbehörden anhängig gemacht haben. Eine Entscheidung dieser letztern ist indessen nicht nothwendig geworden, da in einer, auf Veranlassung des schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartements am 28. August 1873 abgehaltenen Konferenz eine Verständigung zwischen den Betheiligten in dem Sinne erzielt wurde, daß wir dem Bundesrath gegenüber unter der Voraussetzung, es werde die Hauptrichtung der Linie Winterthur-Weiach in der Art festgestellt werden, daß dieselbe durch den Dettenberg nach Bülach, von hier über die Kreuzstraße nach Seglingen und weiter dem linken Rheinufer entlang nach Rheinsfelden führe, die Erklärung abgegeben haben:

a. den Bau der Eisenbahn Winterthur-Koblenz so zu fördern, daß — außergewöhnliche Schwierigkeiten beim Bau des Dettenbergtunnels vorbehalten — dieselbe mit 1. Mai 1876 dem Betrieb übergeben werden kann;

b. auf der ganzen Linie zwischen Winterthur und Koblenz nur Durchgangsstationen anzulegen;

c. die Berechnung der Transporttaxen für den auf der Linie Koblenz, beziehungsweise Waldshut sich bewegenden Personen- und Güterverkehr nach Maßgabe der in unserer an den Bundesrath gerichteten Eingabe vom 14. Mai 1873 niedergelegten Erklärung*) bei allen denjenigen Tarifen eintreten zu lassen, in welchen die Strecke Winterthur-Koblenz oder Winterthur-Mitte-Rhein in Rechnung fällt; und

d. zwischen Winterthur und Koblenz, beziehungsweise Waldshut außer den konzessionsgemäßen Zügen einen täglichen Schnellzug in jeder Richtung in unmittelbarem Anschluß an einen der in Waldshut ankommenden, beziehungsweise von dort abgehenden und in gleicher Richtung sich bewegenden Schnellzüge der Badischen Staatsbahn, soweit immer die Fahrpläne der letztern dies gestatten, und zum möglichst zweckmäßigen Anschluß an die in Winterthur einmündenden Bahnen so lange einzurichten, als nicht auf der Linie Koblenz-Stein-Basel ein täglicher Schnellzug in jeder Richtung im unmittelbaren Anschluß an einen der in Basel ankommenden, beziehungsweise von dort abgehenden und in gleicher Richtung sich bewegenden Schnellzüge zur Ausführung gelangt.

Der Bundesrath hat uns mit Schlußnahme vom 11. September 1873 bei dieser Erklärung behaftet und uns gleichzeitig notifizirt, daß, nachdem der Regierungsrath von Zürich an seinem von unserer Seite angefochtenen Beschlusse zu Gunsten des Trace durch die Wagenbreche nicht mehr festhalten zu wollen erkläre, hinwieder unser Gesuch in entsprechendem Sinn als erledigt erklärt sei. Es hat damit diese Angelegenheit ihren uns durchaus befriedigenden Abschluß gefunden. — Für die rasche Anhandnahme der Tunnelbauten, als derjenigen Arbeit, welche die längste Bauzeit in Anspruch nehmen wird, wurde sofort das Nöthige vorgekehrt; das Nähere hierüber, sowie über den Gang und Stand der Bauarbeiten überhaupt findet sich an anderer Stelle unseres Geschäftsberichts. — Diejenigen Kostenbeiträge, welche uns von verschiedenen Gemeinden der betheiligten Landesgegend für den Fall der Ausführung des Dettenbergtunnels im Gesammtbetrage von Fr. 200,000 zugesichert worden waren, sind seither von denselben vollständig einbezahlt worden.

---

*) Unser Revisionsgesuch vom 14. Mai 1873 war diesfalls in folgender Weise gestellt: „in der Meinung, daß bei Berechnung der Transporttaxen für den von Winterthur nach Koblenz und Waldshut und umgekehrt sich bewegenden Personen- und Güterverkehr gemäß dem vom Regierungsrathe des Kantons Zürich gutgeheißenen Trace über die Wagenbreche für die Bahnstrecke Winterthur-Koblenz blos 10 Tarifstunden in Ansatz kommen dürfen, in der Richtung nach Waldshut aber die Bahnstrecke Winterthur-Mitte-Rhein, so lange die Erstellung einer durchgehenden schweizerischen Rheinlinie nach Basel nicht erfolgt ist, nur zu 9½ Tarifstunden berechnet werden darf, immerhin mit dem Vorbehalte für die Nordostbahngesellschaft, nach Erfüllung letzterer Bedingung für den über Waldshut in der Richtung nach Basel und umgekehrt sich bewegenden Personen- und Güterverkehr die Tarifdistanz Winterthur-Mitte-Rhein ebenfalls auf 10 Stunden zu erhöhen".

In Bezug auf die Bötzbergbahn verweisen wir auf denjenigen Spezialbericht, welchen wir für das Jahr 1873 an das von den Verwaltungsräthen der Zentral- und Nordostbahn bestellte Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen erstattet haben, betreffend das Unternehmen der Aargauischen Südbahn dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn in gleicher Weise an jenes Komite zu richten ist. Jener ist dem gegenwärtigen Geschäftsberichte angefügt; dieser dagegen wird in besonderer Auflage folgen.

Die Eisenbahn Koblenz-Stein, für welche wir bekanntlich die Konzession in Gemeinschaft mit der Gesellschaft der Schweizerischen Zentralbahn erhalten haben, ist uch im laufenden Jahre noch im Stadium der Projektion verblieben.

Für die linksufrige Zürichseebahn, soweit sie das Gebiet des Kantons St. Gallen berührt, und zwar sowohl für die Bahnstrecke von der glarnerisch-st.gallischen Kantonsgrenze bei Bilten bis Ziegelbrücke, als für diejenige von Ziegelbrücke bis zur st.gallisch-glarnerischen Kantonsgrenze in der Richtung nach Näfels sind uns die Konzessionen durch die schweizerische Bundesversammlung unter dem 23. September 1873 und 30. Januar 1874 ertheilt worden. Die letztere Konzession war erforderlich, nachdem wir mit dem Kanton Glarus betreffend die Fortsetzung der linksufrigen Zürichseebahn bis Näfels und die Ausführung einer Eisenbahn von Glarus nach Lintthal den Vertrag vom 29./30. August 1873 abgeschlossen hatten, über welchen wir Ihnen in Ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 2. Oktober 1873 eine spezielle Vorlage gemacht und welchem Sie am gleichen Tage Ihre Genehmigung ertheilt haben. Die zur Vollziehung dieses Vertrages weiter nöthige Bundeskonzession für die Eisenbahn von Glarus nach Lintthal haben wir unter dem 30. Januar 1874 ebenfalls erhalten, und da es uns gemäß dem mit dem Kanton Glarus abgeschlossenen Vertrag obliegt, die Züge der linksufrigen Zürichseebahn in der Regel bis Glarus und umgekehrt durchgehen zu lassen, so ermangelten wir im Weitern nicht, uns mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zum Zwecke einer Verständigung betreffend die Mitbenutzung der Strecke Näfels-Glarus in Unterhandlung zu setzen, welche zu dem gewünschten Ziele geführt hat, so daß einer selbstständigen Konzessionsbewerbung, die in dem fraglichen Vertrage für diese Bahnstrecke eventuell in Aussicht genommen worden war, nicht Statt zu geben sein wird. Wir werden übrigens auf den mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrag später zurückkommen.

Auch im vorliegenden Berichtsjahre haben wir aus dem gleichen Grunde wie früher die Konzessionsbewerbung für den auf zugerischem Gebiet liegenden Theil der Linie Thalweil-Zug einstweilen noch ruhen lassen.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Berichte von den Bedingungen Kenntniß gegeben, welche durch den Kantonsrath von Zürich an die staatliche Betheiligung des Kantons Zürich an dem uns laut Vertrag vom 3. Juli 1872 durch das Zentralkomite für die linksufrige Zürichseebahn zugesicherten Subventionsdarleihen geknüpft worden waren. Von diesen Bedingungen waren es diejenigen, die sich auf die Beschränkung unserer freien Aktion hinsichtlich der Ausführung der Abzweigung von Thalweil nach Zug und auf die Vertretung des zürcherischen Regierungsrathes im Verwaltungsrathe der Nordostbahngesellschaft bezogen, in Betreff welcher uns weitere Auseinandersetzungen mit den Betheiligten als angezeigt und nothwendig erscheinen mußten. Dieselben haben dazu geführt, daß einerseits die Frage der Vertretung der Regierung ihre Erledigung durch Ihre Schlußnahme vom 28. Juni 1873 erhalten hat, und daß anderseits durch Beschluß des Kantonsraths vom 26. Mai 1873 jene Bedingung, vermöge welcher mit Bezug auf den Zeitpunkt des Baues der Linie Thalweil-Zug eine Schranke hatte aufgestellt werden wollen, aufgehoben wurde.

Diesem letztern vorgängig war uns verdeutet worden, daß eine unsern Wünschen entsprechende Erledigung des schwebenden Anstandes wohl um so eher zu erzielen sein dürfte, wenn der Kanton Zürich in Bezug auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, für welche durch die Ausführung der Eisenbahn Thalweil-Zug eine Schmälerung der Einnahmen in Aussicht stehe, in finanzieller Beziehung desinteressirt werden könnte. Dieser Anregung Folge gebend, setzten wir uns mit der

Regierung von Zürich ins Benehmen, und es wurde unter dem 5. Mai 1873 zum Zwecke der Auslösung des Kantons Zürich von dessen Betheiligung bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ein Vertrag mit folgenden wesentlichen Bestimmungen abgeschlossen:

1. Auf den, dem Beginne der Erdarbeiten für die Eisenbahn Thalweil-Zug nächstfolgenden 31. Dezember soll von der, nach Mitgabe des zwischen den h. Ständen Zürich, Luzern und Zug und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern unter dem 14. Dezember 1861 abgeschlossenen Vertrages, vom Kanton Zürich übernommenen, sich auf Fr. 3,200,000 belaufenden Obligationenbetheiligung die im Staatsbesitze befindliche Quote im Nennwerthe von Fr. 1,675,000 in Obligationen auf die Schweizerische Nordostbahngesellschaft umgewandelt werden, in der Weise, daß der h. Regierungsrath des Kantons Zürich die betreffenden Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern nebst deren für die Folgezeit gültigen Zinsdividenden-Coupons an dem bezeichneten Zeitpunkt der Nordostbahngesellschaft zu Eigenthum übergibt und von Letzterer dagegen als Gegenwerth eintausend sechshundert und fünf und siebzig Stück Obligationen auf die Schweizerische Nordostbahngesellschaft empfängt, welche auf den Inhaber lauten, einen Nennwerth von eintausend Franken per Stück erhalten, ferner — vom Tage des Umtausches an gerechnet — jährlich zu 4½ Prozent verzinset und nach Ablauf von 12 Jahren heimbezahlt, im Uebrigen aber in die gleiche Rechtsstellung gebracht werden sollen, wie die früher emittirten Obligationen der Nordostbahngesellschaft.

Bis zur Vollziehung des Austausches hat die Obligationenbetheiligung des Kantons Zürich bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern nach Maßgabe des erwähnten Vertrages vom 14. Dezember 1861 Antheil am Reinertrag der Unternehmung.

2. Die in solcher Weise gegenüber den im Besitze des Staates Zürich befindlichen Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern von der Nordostbahngesellschaft übernommene Verpflichtung soll bis auf die Höhe von Fr. 1,525,000 auch gegenüber den im Besitze von Gemeinden und Privaten des Kantons Zürich befindlichen diesfälligen Obligationen gelten, insofern und insoweit die Titelinhaber bis zum 21. Juni 1873 bei der Direktion der Nordostbahn die Konversion verlangen und in der Zeit vom 23.—30. Juni 1873 die Titel der Hauptkasse der Nordostbahn zur Konversions-Abstempelung vorweisen. Gegenüber Obligationen, welche nicht innerhalb dieser Frist zur Abstempelung gebracht werden, besteht eine Verpflichtung der Nordostbahn zum Austausch nicht.

3. Mit der Vollziehung der in Art. 1 festgesetzten Konversion der im Staatsbesitze von Zürich befindlichen Obligationen erlöschen alle dem Kanton Zürich als solchem auf Grund des Vertrages über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern vom 14. Dezember 1861 gegenüber dieser Unternehmung, beziehungsweise gegenüber der Nordostbahn zustehenden Rechtsansprüche, mit alleiniger Ausnahme der Vertretung des Kantons im Komite der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, bezüglich welcher dem Kanton Zürich sein vertragsgemäßes Recht für so lange gewahrt bleiben soll, als nicht auch eine Auslösung der finanziellen Betheiligung der h. Stände Luzern und Zug und damit die Aufhebung jenes Komite stattgefunden hat.

Von dem in dieser Vereinbarung auch für Gemeinden und Privaten vorbehaltenen Konversions-Rechte ist in dem Maße Gebrauch gemacht worden, daß von den 6,400 Obligationen im Gesammtbetrage von Fr. 3,200,000 bei der Hauptkasse unserer Unternehmung 4,748 Titel im Betrage von Fr. 2,374,000 zur Konversions-Abstempelung vorgewiesen wurden, während für 1,652 Obligationen im Werthe von Fr. 826,000, worunter diejenigen des Bezirks Affoltern im Betrage von Fr. 739,500 figuriren, von dem Konversions-Rechte nicht Gebrauch gemacht worden ist.

Was den Bauplan der linksufrigen Zürichseebahn betrifft, so ist der Anstand betreffend die Lokalisirung der Station Enge, dessen wir in unserm vorjährigen Geschäftsberichte zu erwähnen hatten, dahingefallen, nachdem auch die rechtufrige Zürichseebahn von der Nordostbahngesellschaft vertraglich übernommen worden und in Folge hievon auf

einen etwaigen Anschluß dieser Linie an die linksufrige Zürichseebahn bei der Station Enge nicht mehr Rücksicht zu nehmen war. — Die Station Enge nebst der Bahnstrecke von derselben bis zur Sihl ist dagegen im Laufe des Berichtsjahres nach einer andern Richtung Gegenstand von Verhandlungen gewesen. Die Direktion der Uetlibergbahn hatte nämlich den Wunsch geäußert, diese letztere in der Station Enge an die linksufrige Zürichseebahn anschließen zu lassen. In Folge hievon hätte nicht nur die Station erweitert, sondern die oben erwähnte Bahnstrecke und somit auch der Brandschenke-Tunnel dreispurig angelegt werden müssen. Sowohl für diese Anlage als für die Mitbenutzung der Station Enge sind wir der Uetlibergbahn-Unternehmung mit Bedingungen entgegengekommen, deren Billigkeit volle Anerkennung gefunden hat. Gleichwohl haben aber die Gesellschaftsbehörden derselben für einmal auf den angestrebten Anschluß verzichten zu sollen geglaubt, weil bei dessen Ausführung der bei der Begründung der Unternehmung aufgestellte Kostenvoranschlag in zu hohem Maße überschritten worden wäre.

Die kurze Bahnstrecke der linksufrigen Zürichseebahn vom Sihlkanal bis zum Bahnhof Zürich konnte auch im laufenden Berichtsjahre noch nicht definitiv festgestellt werden, weil in Folge der Einmündung der verschiedenen neuen Linien und Verkehrsrichtungen in den Bahnhof Zürich umfassende und sorgfältige Studien und Untersuchungen nothwendig geworden sind, welche bei der Schwierigkeit der zu lösenden Aufgaben im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden konnten.

Für die Linie von Richtersweil bis Ziegelbrücke sind die Pläne dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet worden; diejenigen für die Strecke Ziegelbrücke-Näfels sind der Vollendung nahe, während aus dem in unserm vorjährigen Berichte angeführten Grunde auch in diesem Jahre die technischen Erhebungen und Arbeiten auf der Linie Thalweil-Zug noch nicht weiter geführt wurden.

Wir konstatiren an diesem Orte, daß die in den bedeutenden Gemeinden des linken Seeufers, welche durch die Bahn berührt werden, in Betreff der Anlage der Bahn und der Lokalisirung der Stationen sich darbietenden großen Schwierigkeiten ihre befriedigende Lösung erhalten haben; ein Resultat, dessen wir uns befreuen und das trotz der schwierigen Verhältnisse, wie sie sich in Folge der Lage der Bahn und der Stationen so zu sagen mitten in so verkehrsreichen Ortschaften und bei den vielfachen Beziehungen derselben zu dem See mit Nothwendigkeit ergeben mußten, durch gegenseitiges loyales Entgegenkommen auf dem Wege freundlicher Verständigung erzielt worden ist.

Hinsichtlich einer der wichtigsten dieser Stationen hatten wir uns übrigens nicht nur mit der betreffenden Gemeinde, sondern auch mit einer andern Eisenbahngesellschaft auseinanderzusetzen. Das Areal, welches sich in Wädensweil allein zur Anlage eines Bahnhofs eignet, befand sich nämlich zur Zeit der Uebernahme der linksufrigen Zürichseebahn durch die Nordostbahngesellschaft bereits im Besitz der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln. Lange Verhandlungen über die Eigenthumsfrage und, für den Fall der Uebernahme dieser Station durch die Nordostbahn, über den an die bisherige Eigenthümerin zu bezahlenden Kaufpreis, über die Mitbenutzungsverhältnisse, über die von der mitbenutzenden Gesellschaft an die künftige Eigenthümerin zu leistende Entschädigung für die Verzinsung des Anlagekapitals, die Kosten des Unterhalts und des Betriebs, führten schließlich zu einem Vertragsabschluß, durch welchen die Nordostbahngesellschaft mittels Bezahlung einer Kaufsumme von Fr. 450,000 Eigenthümerin, die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln Mitbenutzerin des Bahnhofes Wädensweil geworden ist, und welcher auch beidseitig die endgültige Ratifikation erhalten hat.

Die Konzession für eine Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen auf schweizerischem Gebiet ist uns durch Bundesbeschluß vom 22. September 1873 unter den Bedingungen der sogenannten Normal-Konzession ertheilt worden. Für den auf das Gebiet des Großherzogthums Baden entfallenden Theil der Linie haben wir das Konzessionsgesuch am 17./18. September 1873 an das großh. badische Handelsministerium gerichtet. Ueberdies gelangten wir in Uebereinstimmung mit der in Ihrer Generalversammlung vom 2. Oktober 1873 gefaßten Schlußnahme mit einem weitern Konzessionsgesuch für die Linie Thayngen-

Engen, beziehungsweise Schaffhausen-Engen sowohl an die badischen als an die schweizerischen Behörden, erhielten aber nur für den auf schweizerischem Territorium befindlichen Theil der Linie durch Bundesbeschluß vom 17. September 1873 die entsprechende Konzession, wogegen unsere an das badische Handelsministerium gerichtete Eingabe sowohl hinsichtlich der Linie Bülach-Schaffhausen als auch derjenigen von Thayngen nach Engen bis zum 5. Dezember 1873 unerwiedert blieb und auch an diesem Tage nur vorläufig und in dem Sinne beantwortet wurde, daß dem badischen Ministerium ein allgemeines Verkehrsinteresse für Anlage der Thayngen-Engener Bahnverbindung nicht vorzuliegen scheine, daß mittels einer Bahn von Beringen nach Stühlingen die von uns angestrebte Abkürzung der Zufahrt nach dem Gotthard wohl eher erreicht würde, und daß das badische Ministerium, falls wir geneigt sein sollten, für die Nordostbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer Bahn von Bülach nach Schaffhausen und von Stühlingen nach Beringen zu übernehmen, bereit sei, mit uns des Nähern zu verhandeln. Selbstverständlich haben wir mit diesem Bescheid unsere Thätigkeit in dieser Angelegenheit nicht als abgeschlossen betrachtet, sondern sowohl bei dem schweizerischen Bundesrath als bei dem badischen Handelsministerium weitere Schritte namentlich in dem Sinne gethan, daß der Nordostbahngesellschaft für einmal wenigstens die Konzession für die Linie Bülach-Schaffhausen auf badischem Gebiet ertheilt werde, während wir uns damit einverstanden erklärten, die Verhandlungen über die von Schaffhausen aus weiter anzustrebende Verbindung mit der Badischen Staatsbahn einer etwas spätern Zeit vorzubehalten. Die diesbezüglichen Verhandlungen fallen indeß in das laufende Jahr, und wir glauben uns um so mehr enthalten zu sollen, jetzt schon näher darauf einzutreten, als sie zur Zeit noch schweben und es nicht in dem Interesse unserer Gesellschaft liegen dürfte, in gegenwärtigem Stadium dem Gang derselben vorzugreifen.

Die Ausführung der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen wird nicht ohne Einfluß auf die bauliche Gestaltung und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg bleiben. Wir haben deshalb Veranlassung genommen, die Aufmerksamkeit des Komite dieser Unternehmung, beziehungsweise der Vertreter der Regierung und der betheiligten Landesgegend in demselben auf die Frage zu lenken, welche Stellung die Unternehmung Bülach-Regensberg einzunehmen gedenke, nachdem es außer Zweifel stehen dürfte, daß die Eisenbahn Bülach-Regensberg, welche vertragsgemäß durchgängig mit dem Charakter einer Bahn zweiter Klasse ausgeführt worden ist, in der Folge in mehrfacher Beziehung den Anforderungen eines größern Betriebes nicht werde genügen können. In Folge dieser Anregung haben sachbezügliche Unterhandlungen stattgefunden, welche aber noch zu keinem Abschluß geführt haben.

Bezug nehmend auf die Ihnen in unserm letztjährigen Berichte gemachte Mittheilung betreffend den Gebrauch, welchen wir von Ihrer Ermächtigung zur Uebernahme von Bau und Betrieb der kurzen Bahnlinie Dielsdorf-Niederweningen gemacht haben, bringen wir zu Ihrer Kenntniß, daß — nachdem die Bundesversammlung es abgelehnt hat, Eisenbahnkonzessionen unter Anerkennung von Prioritätsrechten zu ertheilen — wir darauf angewiesen sind, die Konzession für die fragliche Bahnstrecke unter denjenigen Bedingungen, wie sie in der sogenannten Normal-Konzession statuirt wurden, auszunehmen. Die Anstände hinsichtlich der Leistungen der betheiligten Gemeinden sind inzwischen in dem Sinne geebnet worden, daß die Darleihenssumme, welche von der betheiligten Landesgegend zu liefern ist, nach unserm Verlangen vervollständigt wurde. Wir haben in Folge hievon dem Bundesrathe die nöthigen Vorlagen gemacht, so daß die Konzessionsertheilung in der gegenwärtigen Sitzung der eidgenössischen Räthe erfolgen dürfte.

Für die Linie Baden-Otelfingen-Niederglatt ist die Konzession insoweit perfekt geworden, als laut Bundesbeschluß vom 23. September 1873 für die auf zürcherischem Gebiet gelegene Bahnstrecke die Konzessionirung

ebenfalls erfolgte. Auch in diesem Falle hat aber die Konzessionsertheilung nicht auf Grund der in unserm letztjährigen Bericht erwähnten besondern Rechtsstellung, sondern nach Maßgabe der sogenannten Normal-Konzession stattgefunden.

Eine Schlußnahme des Bundesrathes in Betreff der von der Regierung von Aargau bei Anlaß der Tracegenehmigung der Linie Baden-Otelfingen gestellten Bedingung, daß die auf der Linie Zürich-Baden gelegene Station Killwangen nach Neuenhof zu verlegen sei, ist im Laufe des Berichtsjahres nicht ergangen. Immerhin glauben wir aber nicht daran zweifeln zu sollen, es werde unser Gesuch um Beseitigung des unstatthaften Verlangens der Regierung von Aargau nicht unberücksichtigt bleiben.

Als die letzte derjenigen neuen Linien, welche die Nordostbahngesellschaft zu eigenem Bau und Betrieb übernommen hat, erübrigt uns noch die rechtufrige Zürichseebahn anzuführen, in Betreff welcher wir Ihnen in Ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 2. Oktober v. J. unter einläßlicher Darlegung aller in Frage kommenden Verhältnisse eine besondere Vorlage zu machen im Falle waren, in Folge welcher Sie dem zwischen Abgeordneten der Gesellschaft für Begründung einer rechtufrigen Zürichseebahn und solchen der Direktion der Nordostbahn am 5. Juni 1873 abgeschlossenen Vertrag die Genehmigung ertheilt haben. An dieser Stelle können wir uns auf die Mittheilung beschränken, daß die Uebertragung der zürcherischen und st. gallischen Konzessionen auf die Nordostbahngesellschaft durch Bundesbeschluß vom $\frac{\text{14. November}}{\text{11. Dezember}}$ 1873 erfolgt ist.

In unserm letzten Geschäftsberichte hatten wir die Ehre, Ihnen zu berichten, daß die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil als gesichert betrachtet werden könne. In der That hat sich diese Gesellschaft am 29. Mai 1873 definitiv konstituirt und zwar auf Grund folgender finanziellen Betheiligung in durchaus gleichberechtigten Aktien:

Stadtgemeinde Zürich	Fr. 200,000
Gemeinde Fehraltorf	„ 100,000
Gemeinde Hinweil	„ 180,000
Politische Gemeinde Wetzikon	„ 90,000
Zivil-Gemeinde Kempten	„ 40,000
Politische Gemeinde Pfäffikon	„ 200,000
„ „ Russikon	„ 12,000
„ „ Illnau	„ 100,000
Nordostbahngesellschaft	„ 500,000
	Fr. 1,422,000
wozu noch die ebenfalls in gleichen Rechten stehende Staatsbetheiligung des Kantons Zürich zu Fr. 50,000 per Kilometer zu zählen ist mit	„ 1,150,000
so daß sich das ganze Aktienkapital auf	Fr. 2,572,000

belaufen wird.

Das Obligationenkapital, um das auf Fr. 3,740,000 veranschlagte Baukapital zu vervollständigen, ist gemäß den in Vollziehung Ihres Beschlusses vom 28. Juni 1873 der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil ertheilten Zusicherungen von der Nordostbahngesellschaft zu beschaffen. Dagegen ist eine Erhöhung der diesseitigen Aktienbetheiligung

von Fr. 500,000 auf Fr. 540,000, zu welcher Sie uns ebenfalls ermächtigt hatten, in Folge des schließlich doch noch erfolgten Beitrittes der Gemeinde Illnau nicht erforderlich geworden.

Die Bearbeitung der Pläne und die Besorgung der Bauleitung wurde entsprechend einem diesfalls von der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil an uns gerichteten Gesuch von uns übernommen. Die technischen Vorarbeiten sind bereits soweit gefördert worden, daß die Vorlage der Pläne beim Bundesrath und die Auflage der Katasterpläne zum Zwecke der Expropriation in Bälde wird erfolgen können.

Auch die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischofszell-Goßau ist aus dem Stadium der Projektion und der einleitenden Vorarbeiten in dasjenige der definitiven Gestaltung übergegangen. In Erwägung der Gründe, welche wir die Ehre hatten, Ihnen in unserm Spezialberichte vom 28. September 1872 zu Gunsten einer Unterstützung dieser Unternehmung durch die Nordostbahngesellschaft vorzuführen, haben wir in Festhaltung der von Ihnen bewilligten Betheiligungssumme von Fr. 300,000 Ihre Schlußnahme bezüglich der Betriebsübernahme dieser Bahn zu den Selbstkosten in dem Sinne vollziehen zu dürfen geglaubt, daß wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einem Vertragsabschlusse Hand geboten haben, gemäß welchem wir den Betrieb und die daraus resultirenden sämmtlichen Einnahmen gegen eine der Gesellschaft Sulgen-Bischofszell-Goßau, welche die Bahn unter unserer Kontrole betriebsfähig zu erstellen hat, zu leistende fixe Pachtsumme während 10 Jahren auf unsere Rechnung übernehmen. Diese Pachtsumme ist bestimmt, die Verzinsung des von der Gesellschaft Sulgen-Bischofszell-Goßau aufzubringenden Obligationenkapitals zu decken, indem zwar ein Theil dieses Kapitals zu 5 Prozent verzinst werden muß, eine erhebliche Quote desselben aber von der betheiligten Landesgegend zu ermäßigtem Zinsfuß geliefert wird. Zum Zwecke der Rückzahlung des Obligationenkapitals, dessen Höhe im Vertrag auf Fr. 1,500,000 fixirt worden ist, wird die Nordostbahngesellschaft nach Ablauf der zehnjährigen Betriebsperiode der Unternehmung Sulgen-Goßau den gleichen Betrag in 4½ prozentigen Nordostbahnobligationen, 15 Jahre lang unaufkündbar, mit Semesterzins al pari zur Verfügung stellen, und sie wird für diesen Betrag sammt Zinsen zu 4½ Prozent Kreditorin derselben mit erster, allen anderweitigen Verpflichtungen vorgehender Priorität auf die ganze Bahn sammt Zubehörden, und mit der Berechtigung, wünschendenfalls hypothekarische Verschreibung der Bahn zur Sicherstellung des Prioritätsrechts zu verlangen. Wir haben, und zwar namentlich auch im Hinblick auf die Opfer, welche die betheiligte Landesgegend sich auferlegt, geglaubt, uns dem dringenden und von der thurgauischen Regierung auf's Nachdrucksamste unterstützten Gesuche des betreffenden Gründungskomite um Mitwirkung zu dieser Finanzirung der Unternehmung nicht entziehen zu sollen, obgleich dieselbe die Möglichkeit einer Ueberschreitung der früher vorausgesetzten Maximalziffer der für die Linie Sulgen-Goßau zu bringenden Opfer nicht ausschließt, nachdem bei der gegebenen Sachlage nur auf diesem Wege das Zustandekommen der Unternehmung als möglich erschien. Selbstverständlich haben wir aber für die mit der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Goßau getroffene Vereinbarung die Genehmigung der Generalversammlung vorbehalten; wir machen Ihnen zu dem Ende eine spezielle Vorlage, und Sie werden demnach Gelegenheit haben, sich Ihrerseits endgültig darüber auszusprechen.

Hinsichtlich des Vertrages betreffend die Aargauische Westbahn, umfassend die Seethal-, Wynenthal- und Suhr-Wiggerthal-Bahn-Unternehmung, hat sich die Ihnen in unserem letztjährigen Berichte signalisirte Situation nicht nur nicht geändert, sondern es darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß der Vertrag seinen Vollzug nicht erhalten wird, nachdem namentlich die Gemeinden, welche an der ostwestlichen Richtung betheiligt sind, sich der Eisenbahnunternehmung angeschlossen haben, die unter dem Namen einer Sektion der Schweizerischen Nationalbahn die Verbindung von Winterthur über Baden, Mellingen und Lenzburg mit Zofingen anstrebt.

Wohl in Folge hievon hat sich das Komite der Wynenthalbahn von seinem speziellen Standpunkte aus wieder an die Schweizerische Zentralbahn und an unsere Gesellschaft gewendet, um womöglich für die Ausführung der Wynenthalbahn eine Vereinbarung herbeizuführen. Unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß der erwähnte Westbahnvertrag seine Vollziehung nicht erhalte, haben die Direktionen der beiden betheiligten Bahngesellschaften sich bereit erklärt, zu Bedingungen, die sich im Wesentlichen auf der Grundlage des mit der Regierung von Aargau am 25. Februar 1872 anläßlich der Uebernahme der Südbahn abgeschlossenen Vertrages bewegen, an der Begründung der Wynenthalbahn theilzunehmen. Die Entscheidung darüber, ob die letztere in dieser Weise zur Ausführung gebracht werden soll, liegt nunmehr bei der betheiligten Landesgegend.

Auf Grund der technischen Erhebungen für eine Bahnverbindung von Wohlen nach Bremgarten, deren Ergebniß wir, wie wir im Vorjahre Ihnen zu berichten die Ehre hatten, der Regierung von Aargau zu Handen des Komite in Bremgarten im Einverständniß mit dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn mitzutheilen im Falle waren, ist das Trace dieser Bahn unter Berücksichtigung eines möglichst niedrigen Anlagekapitals (nach dem Voranschlage unseres technischen Bureau in runder Summe Fr. 1,300,000) definitiv festgestellt worden, und es hat mit der Gemeinde Bremgarten unter dem 3. September 1873 ein Vertragsabschluß stattgefunden, gemäß welchem die Gesellschaften der Schweizerischen Zentralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, sowie die Einwohnergemeinde Bremgarten die Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten gemeinsam begründen. Die von den beiden Bahngesellschaften zu leistenden Quoten von je Fr. 500,000 sind schon durch den oben erwähnten Vertrag vom 25. Februar 1872, der s. Z. auch Ihre Genehmigung erhalten hat, bestimmt worden. Den weiter erforderlichen Rest des Anlagekapitals hat die Einwohnergemeinde Bremgarten zu beschaffen. Die Betheiligungen der drei Kontrahenten stehen in gleichen Rechten und Pflichten. Der Bau der Bahn soll, höhere Gewalt vorbehalten, spätestens ein Jahr, nachdem die Linie Rupperswil-Wohlen dem Betriebe übergeben sein wird, beginnen, und nach einem weiteren Jahr, also im Juni 1876, soll die Bahn dem Betrieb übergeben werden.

Im Berichtsjahre sind inzwischen die technischen Vorarbeiten durch das Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn zum Zwecke der Konzessionsbewerbung durchgeführt worden. Die Konzessionsertheilung selbst wird zweifelsohne während der gegenwärtigen Session der Bundesversammlung erfolgen.

In Folge der uns in Ihrer Generalversammlung vom 28. Juni 1873 ertheilten Ermächtigung haben wir dem Gründungskomite Etzweilen-Schaffhausen die Erklärung abgegeben, daß wir von dem Rechte des Rücktrittes von der Ihnen mittels besonderer Vorlage bekannt gegebenen Vereinbarung mit dem genannten Komite, d. d. 15. Februar 1873, welches Recht wir uns in Art. 9 dieser Vereinbarung vorbehalten hatten, nicht Gebrauch machen werden, und daß wir demnach bereit seien, über die weitere Durchführung dieser Vereinbarung die erforderlichen Verhandlungen zu pflegen. Es ist dieses im weitern Verfolg auch geschehen; allein im Hinblicke darauf, daß es wünschbar erscheint, die Zugsrichtung der Bahn vor Abschluß des Ausführungsvertrages und vor Aufstellung der Statuten definitiv zu bestimmen, hat mit Bezug auf die Erledigung dieser beiden Punkte ein Verschub für so lange stattgefunden, bis die technischen Vorarbeiten, welche namentlich hinsichtlich der Einmündung der Linie in Schaffhausen ein sehr eingehendes Studium erheischen, durchgeführt sein werden. Diese Arbeiten rücken indessen ihrer baldigen Vollendung entgegen. Von irgend welchem Nachtheil als Folge der stattgefundenen Verzögerung kann mit Rücksicht auf den fünfjährigen Vollendungstermin dieser Bahn selbstverständlich die Rede nicht sein.

In den meisten der von der Nordostbahngesellschaft vor dem 1. Januar 1873 erworbenen Eisenbahnkonzessionen sind ihr von den betreffenden kompetenten Kantonalbehörden für weitere in die konzessionirten Linien einmündende Eisenbahnen bestimmte Prioritätsrechte eingeräumt worden. Wir sind auch schon wiederholt im Falle gewesen, Ihnen

Mittheilungen sowohl über die Geltendmachung solcher Rechte, als auch über den Verzicht auf solche zu machen, und noch in unserem vorjährigen Bericht haben wir Ihnen bemerkt, daß wir mit Bezug auf die Konzessionen für die Eisenbahnen Bülach-Schaffhausen, Dielsdorf-Niederweningen und Otelfingen-Niederglatt unsere diesbezügliche Rechtsstellung zur Anerkennung zu bringen suchen würden. — Unserer diesjährigen Berichterstattung wollen Sie entnehmen, daß die Bundesversammlung es ablehnt, in Anwendung von Artikel 6, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 bei neuen, durch sie zu ertheilenden, Eisenbahnkonzessionen Prioritätsrechte, welche unter der Herrschaft der frühern Eisenbahngesetzgebung statuirt worden, noch ferner anzuerkennen.

Aber abgesehen von diesem thatsächlichen Vorgehen der Bundesbehörden ist die Frage der Prioritätsrechte durch folgende im Nationalrathe gestellte und dem Bundesrath zur Berichterstattung überwiesene Motion:

„Neue Eisenbahnkonzessionen, Erneuerung ablaufender Konzessionen, Uebertragungen von solchen und Fusionen sollen „nur unter der Bedingung ertheilt werden, daß die betreffenden Gesellschaften binnen einer vom Bundesrathe festzusetzenden „Frist auf alle ihre noch innehabenden Prioritätsrechte Verzicht leisten"

in den Kreis der gesetzgeberischen Thätigkeit der Bundesversammlung zum Zwecke einer prinzipiellen Entscheidung gezogen worden. In Folge dieser Ueberweisung hat uns der schweizerische Bundesrath mit Zuschrift vom 22. September 1873 vorerst aufgefordert, uns darüber zu erklären, welche Prioritätsrechte die Nordostbahngesellschaft zur Zeit noch beanspruchen zu können glaube, beziehungsweise in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen sie dieselben geltend zu machen gesonnen sei. In Erwiederung hierauf haben wir dem Bundesrathe eine übersichtliche Zusammenstellung der unserer Gesellschaft zustehenden Prioritätsrechte übermittelt und dabei bemerkt: Man erkläre, augenblicklich keine Veranlassung zu einer solchen Geltendmachung vorzusehen weder mit Bezug auf die von der Bundesversammlung bereits ertheilten, noch auf die, soweit hierseits bekannt, erst in Berathung liegenden Eisenbahnkonzessionen, während etwaige künftig eintretende Fälle gegenwärtig einer Beurtheilung sich selbstverständlich entziehen; man wolle jedoch in letzterer Beziehung die Bemerkung nicht unterlassen, daß, nachdem die Bundesversammlung im Prinzip sich dahin entschieden zu haben scheine, jeweilen nicht blos eine Linie in der nämlichen Richtung, sondern neben bereits konzedirten Bahnen auch denselben parallel laufende Linien unbeanstandet zu konzediren, man inskünftig voraussichtlich sich kaum im Falle befinden dürfte, von zustehenden Prioritätsrechten zum Zwecke ihrer Geltendmachung Gebrauch zu machen. Die Berichterstattung des Bundesrathes an die Bundesversammlung über diese Materie ist noch nicht erfolgt, und es ist darum eine Beschlußfassung von Seite der Letztern zur Zeit ebenfalls noch ausstehend.

Auch im Berichtsjahre gelang uns noch nicht, die seit geraumer Zeit schwebende, im letztjährigen Geschäftsbericht etwas eingehender berührte Frage, wie die von der eidgenössischen Postverwaltung den Bahnverwaltungen für den Transport nicht-postregalpflichtiger Gegenstände geschuldete Entschädigung zu berechnen sei, vollständig zum Abschlusse zu bringen. Dagegen wurde eine sachbezügliche Verständigung, für welche selbstverständlich die den Bahnverwaltungen ungünstigeren Bestimmungen des neuen Eisenbahngesetzes als Grundlage acceptirt werden mußten, in den ersten Monaten des laufenden Jahres erzielt.

Außer dieser Angelegenheit hatten theils die Verwaltungen sämmtlicher im Betriebe befindlichen schweizerischen Eisenbahnen in ihrer Gesammtheit, theils jede derselben und so auch unsere Verwaltung für sich allein über eine bedeutende Zahl von Angelegenheiten mit dem schweizerischen Bundesrath, beziehungsweise dessen Eisenbahn- und Handelsdepartement sich zu benehmen. Wir erwähnen davon zunächst die durch das neue Eisenbahngesetz verlangten Entwürfe zu Gesetzen über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bunde konzedirten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten und betreffend die Haftbarkeit der gleichen

Anstalten für die bei ihrem Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. Die Bahnverwaltungen, welchen diese Gesetzesentwürfe zur Meinungsäußerung mitgetheilt wurden, fühlten sich um so mehr verpflichtet, dieser Einladung zu entsprechen, als beide Entwürfe für die Zukunft des schweizerischen Eisenbahnwesens von großer Bedeutung sind und der erstgenannte derselben durch seine Fassung namentlich die Gefahr nahe legt, daß die Einrichtung und Erweiterung der direkten Verkehrsverbände mit auswärtigen Bahnen zum Schaden nicht allein der Bahnunternehmungen, sondern auch anderer gewichtiger Landesinteressen den schweizerischen Bahnen sehr erschwert werden dürfte. Demgemäß erlaubten sich die Bahnverwaltungen, den Bundesbehörden ihre sachbezüglichen Bedenken und Wünsche binnen der kurzen ihnen dafür zugemessenen Zeit in einer einläßlichen Kollektiveingabe zu eröffnen, die mit dem Anerbieten jedes weiteren Aufschlusses, der für nothwendig oder wünschbar erachtet werden sollte, schloß, unter Bezugnahme darauf, daß bei Bearbeitung der Eingabe, um sie nicht allzu weitläufig werden zu lassen, auf viele, mitunter sehr wichtige und schwierige Verhältnisse nur andeutungsweise eingetreten werden konnte und von wirklich erschöpfender Erörterung der aufgeworfenen Fragen Umgang genommen werden mußte. Wie anderweitigen, in die Oeffentlichkeit gelangten Berichten zu entnehmen war, hat seither eine Ueberarbeitung der beiden Gesetzesentwürfe durch eine aus Juristen und einigen Vertretern des Handelsstandes zusammengesetzte Kommission stattgefunden, ohne daß die Bahnverwaltungen für weitere Auskunftertheilung angegangen wurden, und steht die Berathung der dort vorbereiteten Gesetzesentwürfe durch die eidgenössischen Räthe nahe bevor.

Inzwischen hat derjenige über den Frachtverkehr auf den Eisenbahnen bereits seine Rückwirkungen zu zeigen angefangen. Zum Theil noch kurz vor seinem ersten Erscheinen, zum Theil bald nachher fand das schweizerische Departement des Innern, beziehungsweise das demselben nachfolgende Eisenbahn- und Handelsdepartement in den darin niedergelegten Anschauungen Anlaß zu der Eröffnung, daß die Art, wie die Haftpflicht der Bahnverwaltungen in den neuen Verkehrsverbänden der Nordostbahn mit Baden, Württemberg, Bayern, Oesterreich-Ungarn und Böhmen geordnet worden sei, nicht gebilligt werden könne, und daß nach Erlaß des neuen Gesetzes deren Aenderung verlangt werden müsse. Das Departement nahm nämlich Anstoß daran, daß die Verbandsregulative als maßgebend für Beurtheilung der Haftpflicht rücksichtlich der auf Grund derselben ausgeführten Transporte im Wesentlichen die Bestimmungen der deutsch-österreichischen Betriebsreglemente, beziehungsweise des ihnen zu Grunde liegenden deutschen Handelsgesetzbuches adoptirten. Es hatte dies seinen Grund darin, daß die auswärtigen Bahnverwaltungen die Erneuerung der Verbandsverkehre mit der Schweiz auf Grundlagen ablehnten, welche die Folge haben würden, Verluste, Schädigungen oder Versäumnisse, für welche sie gemeinsam mit den schweizerischen Bahnen oder allein aufkommen müßten, den in der Schweiz aufgestellten, beziehungsweise durch einzelne dortige Gerichte bisher schon angewendeten, von ihnen als unbillig betrachteten Ansichten zu unterstellen. Die Rechtfertigung, daß wir zu einer solchen Regulirung der Haftbarkeitsverhältnisse die Hand geboten haben, finden wir einerseits darin, daß dadurch für die im direkten Verkehr stattfindenden Transporte ein einheitliches Transportrecht erzielt und die Ausdehnung der Verkehrsverbände zum großen Vortheil der Schweiz erleichtert worden ist; anderseits verweisen wir dafür auf die in die Verbandsregulative niedergelegte Bestimmung, daß es Jedermann nach wie vor frei gestellt bleibe, seine Waare nach Maßgabe der schweizerischen Transportbestimmungen von Bahn zu Bahn, also ganz in gleicher Weise, wie wenn der Verkehrsverband mit seinem als unstatthaft angesehenen Regulative nicht bestände, befördern zu lassen. Die betheiligten auswärtigen Bahnverwaltungen erhielten theils durch uns, theils durch andere Bahnverwaltungen von der vorläufigen Meinungsäußerung der schweizerischen Behörde Kenntniß; und wenn dieselben auch in Gewärtigung, wie das schweizerische Gesetz ausfallen würde, zur einstweiligen Fortsetzung des direkten Verkehrs sich herbeiließen, so haben doch die in Folge dessen von ihnen kundgegebenen Begehren über die eventuelle Umgestaltung der Haftbarkeitsbestimmungen die außerordentliche Schwierigkeit bereits bewiesen, in den deutsch-schweizerischen Verkehrsverbänden die Haftpflicht auf Grund der in Aussicht gestellten Gesetzesbestimmungen in einer allerseits annehmbaren Weise zu ordnen. Es bleibt zu gewärtigen, inwieweit die schweizerische Gesetzgebung den geschilderten Verhältnissen Rechnung tragen zu können glaubt; selbstverständlich aber werden sich die Bahnverwaltungen der Nothwendigkeit nicht entziehen können, die Frage der Verbandsverkehre, ihrer Aus-

dehnung und inneren Einrichtung je nach Maßgabe der zu erlassenden Gesetzesbestimmungen so zu lösen, daß für sie die Gefahr vermieden wird, rücksichtlich solcher Vorkommnisse, an welchen sie gänzlich unbetheiligt sind, in ungerechter Weise schweren Schadenersatzbestimmungen ohne die Möglichkeit eines wirksamen Regresses zu unterliegen.

Nach dem neuen Eisenbahngesetz haben die schweizerischen Bahnen möglichst übereinstimmende Transportreglemente aufzustellen, und in Folge dessen ist denselben bald nach Inkrafttreten des Gesetzes die Einladung zu einer sachbezüglichen Vorlage zugelangt, unter Bezugnahme darauf, daß die Bundesbehörden auf deren Eingang vor der Schlußberathung des Gesetzesentwurfes über den Frachtverkehr Werth legen. Obwohl ein für sämmtliche Bahnen gültiges und im Ganzen durch die Erfahrung als gut bewährtes Transportreglement schon seit dem Jahr 1862 besteht, wollte die Konferenz schweizerischer Bahnverwaltungen, welche diese Angelegenheit zur gemeinsamen Besorgung an die Hand nahm, sich doch nicht mit Uebermittlung dieses Reglementes an die Bundesbehörden begnügen, sondern beschloß die Ausarbeitung eines neuen Reglementes, welches einerseits die seither gemachten Erfahrungen berücksichtigen, anderseits die schweizerischen Transportbestimmungen mit denjenigen des ausgedehnten deutsch-österreichischen Eisenbahnverbandes in bessere Uebereinstimmung bringen sollte, soweit dies ohne Benachtheiligung des schweizerischen, im bisherigen Transportreglement mehrfach günstiger als in Deutschland gestellten Verkehrs möglich war. Freilich trat dabei von vornherein die Schwierigkeit zu Tage, daß zwischen dem mittlerweile veröffentlichten Gesetzesentwurfe über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Grundsätzen sowohl des bisherigen schweizerischen als des deutsch-österreichischen Transportreglements eine Mehrzahl tiefgreifender Differenzen obwaltet, und daß daher, sofern die eidgenössischen Räthe jenem Entwurfe seinem Wesen nach beitreten werden, eine abermalige, nothwendig mit bedeutenden Aenderungen verbundene Bearbeitung des schweizerischen Transportreglementes unvermeidlich sein wird. Man setzte sich indessen hierüber hinweg, von dem Wunsche geleitet, das der Bundesgesetzgebung zu Gebote stehende Material für Berathung des Gesetzes über den Frachtverkehr, soweit die Bahnverwaltungen dazu beitragen können, thunlichst zu vervollständigen. Der Entwurf des neuen Transportreglements ist denn auch dem Bundesrath und den Mitgliedern der eidgenössischen Räthe übermittelt worden, bevor letztere sich mit dem erwähnten Gesetze zu befassen in der Lage waren.

Die gesteigerten Anforderungen, welche die Gegenwart an die Eisenbahnen stellt, und die daraus sich ergebenden vermehrten Beziehungen zu den Behörden und dem Publikum legen den Wunsch nahe, ein besonderes publizistisches Organ in's Leben zu rufen, welches geeignet wäre, zur Belehrung des zahlreichen, bei der Bahnverwaltung bethätigten Personals über das Eisenbahnwesen und dessen Fortschritte im In- und Auslande beizutragen, den Behörden und dem Publikum einen vollständigeren Einblick in die Verwaltung der schweizerischen Bahnen und die dabei wegleitenden Ansichten zu eröffnen und durch Aufnahme aller Bahnpublikationen Jedermann Kenntnißnahme von denselben zu ermöglichen, während bisher diese Publikationen je nur in einzelnen, im Verkehrsgebiete der verschiedenen Bahnen mehr oder minder verbreiteten Blättern erschienen. In der That hatte sich auch die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen im Berichtsjahr mit einer, namentlich von Beamten der Nordostbahn ausgegangenen Anregung zu befassen, diesem Bedürfnisse durch Gründung einer schweizerischen Eisenbahnzeitung zu genügen. Seitens des Bundesrathes, welcher hievon Kenntniß erhalten hatte, gelangte in Folge dessen die Anregung an die Bahnverwaltungen, ob sich das zu gründende Blatt nicht zugleich als amtliches Organ für alle das Eisenbahnwesen betreffenden öffentlichen Mittheilungen der Behörden einrichten ließe. Dieser Anregung konnte indessen keine Folge gegeben werden, weil die sachbezügliche Berathung in der Eisenbahnkonferenz wenigstens für einstweilen die Gründung einer Eisenbahnzeitung von ihrer Seite als unthunlich herausstellte. Seither hat der Bundesrath dem angestrebten Zweck, soweit an ihm, dadurch sich anzunähern bemüht, daß er die Einrückung aller das Tarifwesen betreffenden Kundmachungen der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen in's Bundesblatt anordnete.

Verschiedene andere Fragen, welche zwischen dem Eisenbahn- und Handelsdepartement und den Bahnverwaltungen erörtert wurden, so namentlich die Aufstellung von Ausnahmstarifen für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung, die Bewilligung gewisser Taxbegünstigungen für Arbeiter, die Einrichtung besonderer Krankenwagen, gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zur Erledigung, weßhalb wir uns ihre nähere Berührung für einen folgenden Bericht vorbehalten. Einstweilen beschränken wir uns rücksichtlich des letztberührten Punktes auf die Mittheilung, daß wir eine Mehrzahl von Krankenwagen nach besondern, durch unser technisches Bureau gefertigten Modellen in Arbeit gegeben haben, welche geeignet sein dürften, den verschiedenen hier obwaltenden Bedürfnissen in befriedigender Weise zu entsprechen, und daß nach Ablieferung dieser Wagen von uns beabsichtigt wird, dieselben zum Transporte von Kranken nach den größeren, im Bereiche unsers Bahnnetzes liegenden Spitälern im Einverständnisse mit den Behörden der letzteren periodisch mit den geeigneten Bahnzügen zirkuliren zu lassen.

Unter den Vollziehungsverordnungen des Bundesraths, deren wir im Eingang unseres Berichts erwähnt haben, ist diejenige vom 20. Februar 1873 betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen und die beim Bau konzedirter Eisenbahnen einzureichenden Pläne und Dokumente, von eingreifender Wirkung; denn es werden durch dieselbe mit Bezug auf alle Vorlagen für die Konzessionsbewerbung und für die Bauausführung weitgehende Anforderungen an die Konzessionsbewerber und Bahnverwaltungen gestellt. Wenn auch unbedingt das bisherige Verfahren nach beiden Richtungen als ein ungenügendes und mangelhaftes anerkannt werden mußte, so konnten sich doch die schweizerischen Bahnverwaltungen des Eindrucks nicht erwehren, daß die fragliche Verordnung in mehrfacher Beziehung zu weit gehen und namentlich auch einer beförderlichen Geschäftsbehandlung hinderlich entgegenstehen dürfte, ohne hinwieder der Gründlichkeit der letztern Vorschub zu leisten. Die Direktion der Gotthardbahn hat, wohl unter diesem Eindrucke handelnd, die Initiative ergriffen und am 5. November 1873 in Bern einen Zusammentritt von Abordnungen der Verwaltungen aller schweizerischen Bahnen, sowohl der schon im Betrieb befindlichen, als der erst im Bau begriffenen, veranlaßt, um in Erwägung zu ziehen, ob und welche Schritte gethan werden könnten, um einige verbessernde Modifikationen der in Frage stehenden Verordnung herbeizuführen. Alle Bahnverwaltungen haben sich zu diesem Vorgehen zustimmend verhalten. Das Ergebniß der bei der zuständigen Behörde eingeleiteten Schritte ist noch zu gewärtigen; inzwischen glauben wir am gewünschten Erfolge um so weniger zweifeln zu dürfen, als das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement durch die auch in seiner eigenen Sphäre gemachten Erfahrungen von der Zweckmäßigkeit einer theilweisen Revision der fraglichen Verordnung und des damit im Zusammenhang stehenden Regulatives vom 14. August 1873 überzeugt werden wird.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Wie den vorhergehenden Mittheilungen zu entnehmen ist, hat sich für die Vereinigung der Verwaltungen der im Betrieb befindlichen schweizerischen Bahnen aus der durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 den Bundesbehörden zugewiesenen Aufgabe ein namhafter Zuwachs von Geschäften ergeben, indem dieselbe sich verständigt hat, wichtigere Anfragen und Vorlagen, welche sämmtliche Verwaltungen gleichartig betreffen, in der Regel mittelst Kollektiveingaben zu erwiedern. Daneben setzt die Vereinigung ihre bisherige Wirksamkeit fort. Von den Geschäften, welche bei den im Berichtsjahr abgehaltenen Konferenzen ihre Erledigung fanden, erwähnen wir an dieser Stelle noch folgende: 1) Uebernahme des Betriebes der Linie Jougne-Eclepens durch die Westschweizerischen Bahnen und daheriger Austritt der genannten Linie als solcher aus der Konferenz; 2) Eintritt der Bödelibahn (Därligen-Interlaken) in die Konvention über den direkten schweizerischen Verkehr; 3) erneuerte Feststellung der Termine

vom 1. Juni und 15. Oktober für den Beginn der Sommer- und Winterfahrtenpläne; 4) Erleichterungen für den Besuch der Weltausstellung in Wien; 5) Vertrag mit der Eidgenossenschaft über den Unterhalt der Telegraphenleitungen; 6) Aufstellung von Vorschriften für die Plombirung beladener Güterwagen im direkten schweizerischen Güterverkehr und über die Haftpflicht für deren Inhalt.

Nachdem im Jahr 1872 mit der Zentralbahngesellschaft betreffend die Aargauische Südbahn und die Linie Koblenz-Stein ein Vertrag zur Ordnung des rücksichtlich dieser Linien eingegangenen Gemeinschaftsverhältnisses abgeschlossen und in Folge dessen der Bau der ersteren Bahn durch die genannte Gesellschaft übernommen worden war, während die Nordostbahngesellschaft denjenigen der Bötzbergbahn fortbesorgte, trat im Berichtsjahre die Nothwendigkeit an die beiden Gesellschaften heran, die im erwähnten Vertrag und in dem früheren über die Bötzbergbahn noch offen gelassene Frage, wie der Betrieb der gemeinschaftlichen Linien besorgt werden solle, zur Lösung zu bringen, und es fanden dieselben angezeigt, gleichzeitig rücksichtlich der Beschaffung der für diese Linien erforderlichen Geldmittel und der Gestaltung des Rechnungswesens derselben ergänzende Bestimmungen zu vereinbaren. Der Abschluß des daherigen Vertrages zog sich indessen in das laufende Jahr hinüber, und dessen wesentlichster Inhalt wird daher erst im nächsten Berichte zu erwähnen sein.

Im letztjährigen Geschäftsbericht ist der Verhandlungen erwähnt worden, welche damals zur Regelung der durch den Bau der Bodensee-Gürtelbahn geschaffenen Konkurrenzverhältnisse mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie den mitbetheiligten Verwaltungen der k. Bayerischen Staatsbahnen und der Vorarlbergerbahn schwebten. Diese Verhandlungen haben seither ihren Abschluß gefunden durch einen vom 19. November 1873 datirten Vertrag mit der genannten Gesellschaft, wonach von den bisher ausschließlich über den Bodensee gegangenen Gütertransporten zwischen den jenseits Lindau liegenden deutschen und österreichischen Verkehrsgebieten einerseits und Winterthur und weiter anderseits gewisse Quoten in periodischem Instradirungswechsel über die Gürtelbahn instradirt werden; außerdem ist über letztere ein direkter Personenverkehr eingerichtet worden und hat eine Neuordnung der sonstigen Konkurrenzverhältnisse zwischen den dermaligen Bahnnetzen der Nordostbahngesellschaft und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, einschließlich des Verkehrs nach der Vorarlbergerbahn, stattgefunden. Die Durchführung der hieraus sich ergebenden, etwas komplizirten und ziemlich rasch wechselnden Instradirungen hat seither in befriedigender Weise stattgefunden. Nur ist uns noch nicht gelungen, rücksichtlich der ab Genf, Verrières und Basel nach dem Bodensee transitirenden Güter eine der jeweiligen Ausgangsstation (Romanshorn oder St. Margrethen) stets entsprechende Ausstellung der Zollgeleitpapiere zu erzielen; die übrigen Bahnverwaltungen, wie auch das schweizerische Zolldepartement, gehen uns aber zur Beseitigung der diesfalls noch vorkommenden Unregelmäßigkeiten in, Anerkennung verdienender Weise an die Hand, und es darf daher wohl der Hoffnung Raum gegeben werden, daß die unveränderte Ausführung des Vertrages auch rücksichtlich der genannten Verkehre auf die Dauer möglich bleiben werde.

Auch seit dem Inkrafttreten des besprochenen Konkurrenzvertrages verbleibt der Bodenseeroute Romanshorn-Lindau immer noch ein großer Theil des Güterverkehres zwischen der Schweiz einerseits und Bayern und den hinterliegenden Verkehrsgebieten anderseits. Um ihr denselben auf die Dauer zu sichern, schien es rathsam, die vorhandenen Transportmittel entsprechend der durch den Ausbau des süddeutschen Eisenbahnnetzes sich vermehrenden Konkurrenz zu verstärken. Zwar waren im Berichtsjahre die bereits vorhandenen Transportmittel nicht in vollem Maße beschäftigt und liegt in Folge dessen der Gedanke nahe, daß dieselben auch in Zukunft dem jeweiligen Bedürfniß in ausreichendem Maße zu entsprechen im Stande wären; allein es ist zu beachten, daß der Güterverkehr in diesem Jahr, soweit die Bodenseeroute in Frage liegt, ausnahmsweise klein war, indem die Getreidezufuhr aus dem südöstlichen Deutschland und Oesterreich, woher sonst ein bedeutender Theil der Schweiz, zeitweise beinahe die ganze Schweiz und selbst Theile von Frankreich ihren Getreidebedarf decken, sich sehr reduzirte und zeitweise sogar die bisher kaum dagewesene Erscheinung zu Tage trat, daß aus Frankreich

importirtes Getreide seinen Weg über den Bodensee hinaus nach Deutschland nahm. Daher verständigten wir uns, wie schon im letztjährigen Berichte vorläufig erwähnt worden ist, mit der Generaldirektion der k. Bayerischen Verkehrsanstalten über den gemeinschaftlichen Bau einer Dampffähre zur Vermittlung des Güterverkehrs zwischen Lindau und Romanshorn. Die Lieferung derselben ist von den HH. Escher, Wyß & Cie. in Zürich zum Preise von Fr. 600,000 übernommen worden. Diese Dampffähre (Raddampfer) hat noch bedeutendere Dimensionen und eine größere Leistungsfähigkeit als diejenige, welche zwischen Friedrichshafen und Romanshorn kursirt. Sie wird nämlich in ihrer ganzen Länge von 73 Metern auf dem Verdecke zwei Bahngeleise erhalten, auf welchen 18—20 Eisenbahnwagen, deren Maximalbruttogewicht auf 300,000 Kilogramm fixirt ist, aufgestellt werden können. Die größte Breite des Verdecks beträgt innert der Radkasten 11 Meter, die Totalbreite 18 Meter, die Höhe (an den Schiffsseiten) 3.5 und der durchschnittliche Tiefgang in beladenem Zustande 1.675 Meter. In der Mitte des Schiffes zwischen den beiden Radkasten und mit denselben fest verbunden befindet sich die Steuerbrücke. Das Fahrzeug erhält zwei Paar schräg liegende, oszillirende Hochdruck-Kondensations-Dampfmaschinen und zwei Paar zylindrische Hochdruckdampfkessel, jedes Kesselpaar mit eigenem Rauchfang und Kamin. Die Strecke Lindau-Romanshorn soll vertragsgemäß in 1½ Stunden zurückgelegt werden. Die Ablieferung des Schiffes hat bis Mitte August dieses Jahres zu erfolgen. Die Leitung des Betriebes ist der k. Bayerischen Staatsbahnverwaltung übertragen worden. Wir glauben der Hoffnung Raum geben zu dürfen, daß in Folge dieser bedeutenden Verstärkung der Transportmittel künftighin auch in ausnahmsweise starken Verkehrsjahren die Ueberführung der Güter von und nach Lindau über den Bodensee sich rasch und ohne Verkehrsstockungen bewerkstelligen lassen werde.

Noch ehe der Konkurrenzvertrag vom 19. November 1873 zum Abschluß gelangt war, fanden wir uns durch die successiven Beschlüsse der Generalversammlung betreffend den Bau der beiden Zürichseebahnen und der Glarnerbahnen von Ziegelbrücke bis Linthal in der Lage, mit den Vereinigten Schweizerbahnen in weitere Unterhandlungen zu treten, um der Nordostbahn das Recht der Befahrung der Bahnstrecke Näfels-Glarus, sowie die Mitbenutzung der Stationen Ziegelbrücke, Näfels, Netstall, Glarus und Rapperswyl zu sichern. Auch hierüber gelang, wie schon an anderer Stelle erwähnt worden ist, die Vereinbarung eines Vertrages, welcher zugleich die Konkurrenzverhältnisse zwischen den genannten Bahnen und der Glatthal-, Linth- und Glarnerlinie der Vereinigten Schweizerbahnen in einer den künftigen Verhältnissen entsprechenden, den beiden Zürichseebahnen von Anfang an einen sehr namhaften Gütertransit sichernden Weise ordnet; der Abschluß dieses Vertrages fällt übrigens ins Jahr 1874.

Das Gebiet, mit welchem die Nordostbahngesellschaft für den Personen- und Gütertransport in direktem Verkehre steht, erweiterte sich im Berichtsjahr durch Einbeziehung der ganzen Linie der Vorarlbergerbahn und der Bahnstrecke Därligen-Interlaken, ferner durch Vereinbarung von Gütertarifen mit der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der a. pr. Buschtehraderbahn. Außerdem wurden durch ausländische Bahnen, mit welchen ein direkter Verkehr besteht, dritte Verkehrsgebiete mittels Erstellung von Uebernahmstarifen in erleichterte Beziehungen zu der Schweiz gebracht. Insbesondere war dies der Fall für den Getreide-Import, in welcher Hinsicht die Aufstellung eines auf galizisches und podolisches Getreide berechneten Uebernahmstarifes ab Granica und Krakau und eines solchen auf italienische Provenienzen berechneten Tarifes ab Kufstein erwähnt wird.

Durch den Umstand, daß sowohl in der Presse als in der Bundesversammlung Stimmen laut wurden, welche die Ausgabe von Billeten mit besondern Begünstigungen nach dem Wallfahrtsort Einsiedeln, der sogenannten Pilgerbillete, angriffen und diese als gesetzwidrig erklärten, sahen wir uns veranlaßt, die schon vorher aus Gründen administrativer Zweckmäßigkeit in Erörterung gezogene Frage der Aufhebung dieser Billete zu sofortigem Austrag zu bringen. Wir konnten zwar die Ueberzeugung nicht gewinnen, daß die Pilgerbillete mit dem neuen Eisenbahngesetze unvereinbar seien. Die einzige

Bestimmung desselben, welche zum Beweise ihrer Unzulässigkeit unsers Wissens angeführt worden ist, findet sich in Art. 35 Ziffer 3 des Gesetzes, wonach „die Eisenbahnverwaltungen Niemandem einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen dürfen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten." Hiemit scheint uns die Einrichtung der angefochtenen Billete vollkommen im Einklang, da dieselben Jedermann zugänglich waren und ihre Abstempelung in Einsiedeln entgegen laut gewordenen Bemerkungen jeglichen konfessionellen Charakters entbehrte, indem sie lediglich zur Verhütung des Mißbrauchs der reduzirten Taxen durch Reisende nach andern Orten bestimmt war; in der That wurden die Pilgerbillete vielfach auch von solchen, die lediglich zu geschäftlichen Zwecken nach Einsiedeln sich begaben, benutzt. Immerhin fanden wir, daß für die Bahnverwaltungen keine zureichenden Gründe obwalten, um entgegen der öffentlichen Meinung an diesen Billeten festzuhalten, und wir verständigten uns daher mit den übrigen Bahnen auf vollständigen Rückzug derselben.

Eine andere Neuerung im Gebiete des Personen-Tarifwesens, der wir die Qualifikation einer bedeutenden Verbesserung und Verkehrserleichterung beimessen zu dürfen glauben, namentlich in Verbindung mit der früher durchgeführten starken Preisermäßigung der Retourbillete, ist die mit Schluß des Jahres in Vollzug gesetzte Ausdehnung der Gültigkeitsdauer sämmtlicher Retourbillete im internen Verkehr auf 2 Tage. Es gelang, dieselbe bald auch auf den direkten Verkehr mit der großh. Badischen Bahn, der Schweizerischen Zentralbahn, der Bernischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auszudehnen. Ueber die weitere Ausdehnung der Neuerung theils durch Miteinbeziehung der Westschweizerischen Bahnen, theils durch Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete für größere Distanzen auf 3 und 4 Tage sind Verhandlungen eingeleitet, die einen baldigen günstigen Erfolg erwarten lassen.

Unsere ernste Aufmerksamkeit erweckte die Einführung des sogenannten Wagenraumsystems, im Gegensatze zu dem bisher üblichen Werthklassifikationssystem, für die Gütertarife der großh. Badischen Eisenbahnen, nachdem die Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen diese Aenderung inaugurirt hatten. Für das genannte System sprechen sehr gewichtige theoretische und praktische Gründe; dasselbe ist denn auch in Deutschland schon Jahre lang, ehe die durch den deutsch-französischen Krieg herbeigeführten Aenderungen in Elsaß-Lothringen den wirksamen Anstoß zu seiner raschen praktischen Anwendung boten, nachdrücklich befürwortet worden. Der Grundgedanke dabei ist, daß die Bahnen, statt für die gleichen Leistungen je nach dem Werthe der Güter und nach andern, mitunter sehr willkürlichen oder zufälligen Unterscheidungen ganz verschiedene Taxen zu beanspruchen, die gleichen Leistungen sich auch gleich bezahlen lassen sollen; daher kennt das neue System, wenige Spezialtarifsätze namentlich für Rohstoffe ausgenommen, nur noch Tarife für Eilgüter, Stückgüter und Wagenladungsgüter, die sich für die letzteren wieder abtheilen, je nachdem gedeckte oder offene Wagen verwendet werden und die vollständige oder bloß theilweise Ausnutzung ihrer Tragkraft eintritt. Es leuchtet ein, daß dieses System, welches z. B. den Transport von Gütern, die bisher nur nach der höchsten Stückgütertaxe befördert wurden, zur niedrigsten Wagenladungsklasse ermöglicht, gegenüber Bahnen, welche noch das Werthklassifikationssystem haben, eine außerordentlich gefährliche Konkurrenz bewirkt. Dies war der Grund, weßhalb die großh. Badischen Bahnen so rasch zu demselben übergingen, und sobald letztere das ganze Gebiet von Basel bis Konstanz auf Grund desselben bedienten, trat für die Bahnnetze der Zentral- und Nordostbahn, soweit sie mit der genannten Badischen Linie in Konkurrenz stehen, die gleiche Zwangslage ein. Wir trugen derselben Rechnung, indem im Einverständniß mit der Zentralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen eine Revision der Spezialtarife ab Basel nach den Grenzplätzen und Bodenseeuferorten der Ostschweiz auf Grund der neuen badischen Tarife stattfand. Damit war dem dringendsten Bedürfniß begegnet, ohne daß wir jedoch eine ausreichende Ordnung der Angelegenheit als erzielt ansahen. Wir faßten vielmehr eine abermalige grundsätzliche Umgestaltung des Gütertarifsystems ins Auge und führten dafür im Einvernehmen mit der Zentralbahn verschiedene Vorarbeiten durch; definitive Beschlüsse in dieser Richtung glaubten wir einstweilen noch unterlassen zu sollen, in Gewärtigung des Erfolges der Bestrebungen für möglichste Ausgleichung der Gütertarifsysteme, welche zunächst

zwischen den süddeutschen Bahnverwaltungen und in den letzten Monaten unter Einwirkung des deutschen Reichseisenbahnamtes zwischen der großen Mehrzahl der deutschen Bahnverwaltungen stattfanden.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse unterblieb einstweilen die Lösung verschiedener, ins Auge gefaßter Tarifreformen. Dessen ungeachtet war unsere Verwaltung auch auf diesem Gebiete stetsfort sehr in Anspruch genommen, theils für Durchführung der im letztjährigen Berichte erwähnten neuen Tarife, theils für anderweitige Tarifangelegenheiten, von denen wir außer den schon besprochenen u. A. noch folgende hervorheben:

1) Personenverkehr. a) Einführung direkter Billete ab Marseille und Lyon nach München und Wien; zu unserm Bedauern mißlang dagegen ein Versuch, die oberitalienischen Bahnen zur Vereinbarung von Rundreisebilleten zwischen Frankreich und Oestreich durch die Schweiz und die Lombardei zu bestimmen. b) Erstellung direkter Tarife nach Altmünsterol, der an die Stelle von Belfort getretenen deutsch-französischen Grenzstation; c) nach Wiesbaden und Ems; d) ab Zürich nach Lüttich, Brüssel, Antwerpen, Ostende und London; e) Ausarbeitung der direkten Tarife nach der Vorarlbergerbahn und über dieselbe nach Deutschland und Oesterreich; f) Einrichtung von Retourbilleten von württembergischen Stationen über Immendingen nach Zürich.

2) Güterverkehr. a) Aufstellung von Gütertarifen mit den Bayerischen Ostbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Buschtehraderbahn und den Bayerischen Staatsbahnen; b) neue Tarife für den Transitverkehr zwischen Württemberg und Frankreich über Verrières und Genf; c) Nachträge zu den Gütertarifen zwischen Bayern und der Schweiz, ferner zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, in Folge Abkürzung der Distanzen durch Eröffnung der Linie München-Buchloe; d) Revision der Tarife ab Basel, Zentralbahn und Badische Bahn, nach der Ostschweiz; e) Getreidetarife ab Marseille, verschiedenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Ludwigshafen, Mannheim, Berlin und Stettin, Simbach; f) Baumwolltarife ab Marseille, Mannheim, Italien via Brenner; g) Steinkohlentarife aus den Saargruben und ab Ludwigshafen.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die baulichen Verpflichtungen unserer Gesellschaft, welche sich im Berichtsjahre noch bedeutend vermehrt haben, behielten wir die Aufgabe, die Summe der uns zur Verfügung stehenden Geldmittel entsprechend zu vermehren, stetsfort im Auge. Die Gelegenheit hiefür bot sich bald nach Antritt des Berichtsjahres, indem vorübergehend eine Verbesserung des Geldmarktes zu Tage trat. Wir fanden angezeigt, dieselbe sofort zu benutzen, und es gelang, zwei bedeutende zürcherische Bankinstitute zur Garantirung eines Anleihens von sechs Millionen Franken zu 4½ Prozent unter Bedingungen, die sich seither als sehr annehmbar erwiesen, in der Art zu bestimmen, daß das Anleihen vorerst während kurzer Frist durch uns selbst zur Zeichnung aufgelegt und sodann der nicht begebene Theil desselben jenen Instituten überlassen wurde. Im Durchschnitt stellte sich für uns das Anleihen netto auf 98.64, ein Kurs, der seither in der Schweiz auch für die solidesten Anleihen zu 4½ Prozent nicht wieder erzielt worden ist und allem Anscheine nach nicht so bald wieder erzielt werden wird.

Mit Unterbringung dieses Anleihens war freilich der Bedarf für die nächstfolgenden Jahre nicht gedeckt. Deshalb ließen wir uns angelegen sein, für Unterbringung eines weiteren Anleihens von namhaft größerem Umfang noch im Berichtsjahr Alles vorzubereiten. Dabei gelang es, die Gesellschaftsbehörden der Schweizerischen Zentralbahn dafür zu gewinnen, ein solches Anleihen durch beide Gesellschaften in solidarischer Gemeinschaft emittiren zu lassen, wofür in dem Umfange der ihnen obliegenden Verpflichtungen für die Subventionirung der Gotthardbahn und den Bau der Bötz-

bergbahn, der Aargauischen Südbahn und der Linie Koblenz-Stein eine ausreichende Rechtfertigung geboten war. Die Durchführung der sachbezüglichen, auf 50 Millionen Franken fixirten Operation fällt indessen in den Bereich des nächsten Geschäftsberichtes.

Noch erwähnen wir, daß in den Jahren 1873 und 1874 die Einzahlung der Subventionsdarleihen für die linksufrige und die rechtufrige Zürichseebahn, sowie der ersten Rate desjenigen für die Aargauische Südbahn zu erfolgen hat, und daß dieselben theilweise, gleich dem erst später fällig werdenden Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal, antizipirt zur Einzahlung kommen, gegen Verzinsung der antizipirten Einzahlungen zu 4½ Prozent bis zum Verfallstermin. Die Summe der genannten Darleihen, abgerechnet die der Zentralbahn zufallende Hälfte des Südbahn-Darleihens, beträgt Fr. 13,950,000.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,683,136 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre (1,594,855 Kilometer) ergibt sich hieraus eine Zunahme von 88,281 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1872.	1873.
	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge	948,399	991,152
2. Gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . .	257,319	253,697
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	389,137	438,287
zusammen	1,594,855	1,683,136

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

Uebersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1873.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Turgi	21.815	1.	Januar	30.	April	täglich	4	8	8	8	28	73,298
		1.	Mai	14.	Oktober	"	4	10	6	10	30	109,293
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	10	6	10	30	51,047
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	30.	April	"	2	6	2	2	12	24,502
		1.	Mai	14.	Oktober	"	2	8	2	4	16	45,464
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	—	10	1	3	14	18,580
Turgi-Zürich	28.073	1.	Januar	30.	April	"	6	8	8	10	32	107,800
		1.	Mai	14.	Oktober	"	6	12	4	14	36	168,775
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	10	4	14	32	70,070
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	30.	April	"	2	10	2	—	14	25,355
		1.	Mai	14.	Oktober	"	2	12	2	—	16	40,326
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	10	2	—	14	16,480
Konstanz-Romanshorn	19.214	1.	Januar	30.	April	"	2	8	2	—	12	27,668
		1.	Mai	14.	Oktober	"	2	10	2	—	14	44,922
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	2	—	12	17,984
Romanshorn-Winterthur	56.337	1.	Januar	30.	April	"	2	6	4	4	16	108,167
		1.	Mai	14.	Oktober	"	4	8	2	6	20	188,165
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	4	4	16	70,309
Schaffhausen-Winterthur	30.182	1.	Januar	30.	April	"	2	8	—	—	10	36,218
		1.	Mai	14.	Oktober	"	2	10	2	—	14	70,566
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	2	—	12	28,250
Winterthur-Zürich	26.120	1.	Januar	30.	April	"	2	17	2	9	30	94,032
		1.	Mai	14.	Oktober	"	4	15	4	9	32	139,585
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	17	4	11	34	69,270
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Oerlikon	4.535	1.	Januar	30.	April	"	—	8	—	—	8	4,354
		1.	Mai	14.	Oktober	"	—	8	—	—	8	6,059
						an Sonntagen	—	2	—	—	2	227
		15.	Oktober	31.	Dezember	täglich	—	8	—	—	8	2,830
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,659,596

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

Die Bahnstrecke Zürich-Wallisellen ist außerdem das ganze Jahr hindurch von 16 täglichen Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren worden.

Auf der Strecke Zürich-Altstetten wurden, außer den Zügen der Nordostbahn, vom 1. Januar bis 30. April und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 10, vom 1. Mai bis 14. Oktober täglich 14 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ausgeführt.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehres.

I. Einnahmen.

1872 (213 Kilometer)				1873 (213 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1872		Mindereinnahme gegenüber 1872	
Fr.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
3,410,168	63	34.37	1. Personentransport	3,640,475	92	33.31	230,307	29	—	—
180,767	95	1.82	2. Gepäcktransport	203,234	39	1.86	22,466	44	—	—
163,006	28	1.64	3. Viehtransport	136,625	68	1.25	—	—	26,380	60
5,009,829	90	50.50	4. Gütertransport	5,331,360	19	48.79	321,530	29	—	—
1,157,829	94	11.67	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	1,616,294	71	14.79	458,464	77	—	—
9,921,602	70	100	. . . Totaleinnahmen . .	10,927,990	89	100				

Im Ganzen ergibt sich bei den „unmittelbaren Betriebseinnahmen" gegenüber dem Jahr 1872 eine Vermehrung von Fr. 547,923. 42 Cts. und gegenüber 1871, dem weitaus günstigsten aller bisherigen Betriebsjahre, eine solche von Fr. 386,081. 26 Cts. Kilometrisch berechnet wurde das Jahr 1872 um Fr. 2,572, das Jahr 1871 um Fr. 1,812 überholt. Dieses Ergebniß darf um so mehr befriedigen, als 1872 das eidgenössische Schützenfest, 1871 der Transport der Bourbaki'schen Armee eine ausnahmsweise Einnahme von je über Fr. 150,000 gebracht hatte und die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten ungünstigen Verhältnisse des Getreidetransportes im Berichtsjahre sich eher noch verschlimmerten.

Die starke Vermehrung der Einnahmen vom Personentransport ist doppelt erfreulich, weil sie auf keinen außergewöhnlichen Faktoren beruht, sondern aus einer allgemeinen Zunahme der Personenbewegung auf dem Nordostbahnnetze sich erklärt. Ganz besonders hat der Lokalverkehr sehr bedeutend zugenommen, verhältnißmäßig mehr als auf andern ähnlich situirten schweizerischen Bahnen, was wir neben dem volkswirthschaftlichen Aufschwung der von unsern Linien bedienten Gegenden namentlich auch der seit Mitte 1871 durchgeführten, namhaften Preiserleichterung der Retourbillete zuschreiben zu dürfen glauben.

Die Zunahme des Gepäckertrages ist eine nothwendige Folge der wachsenden Personenfrequenz.

Die Mindereinnahme beim Viehtransport erklärt sich aus den Störungen, welche die während des Berichtsjahres herrschenden Viehkrankheiten und die von den Behörden dagegen ergriffenen Maßnahmen herbeiführten. Dadurch wurde sowohl der Viehverkehr im Innern erschwert, als auch der bisherige Viehtransit durch die Schweiz zu einem Theil auf Konkurrenzlinien des Auslandes abgelenkt.

Beim Güterverkehr ist die Gesammtmenge der beförderten Güter von 17,742,901 Zentnern im Jahr 1871 und 18,117,636 Zentnern im Jahr 1872 auf 19,485,483 Zentner angewachsen, hat also die Ziffer des erstgenannten Jahres um 1,752,582 Zentner überschritten. Im kilometrischen Durchschnittsquantum dagegen (1871: 5,231,331 Ztr., 1872: 4,681,953 Ztr., 1873: 5,018,599 Ztr.), sowie auch im kilometrischen Durchschnittsertrag (1871: Fr. 27,315, 1872: Fr. 23,520, 1873: Fr. 25,030) erzeigt sich zwar gegenüber dem Vorjahr eine sehr bedeutende Verbesserung, ohne daß aber die im Jahr 1871 erreichten Ziffern erzielt werden konnten. Wie schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt worden ist, erklärt sich dies wesentlich aus der Verminderung des Transitverkehres und der veränderten Strömung im Getreideverkehr, was eine Verkürzung der von den Gütern durchschnittlich zurückgelegten Bahnstrecke herbeiführte. Immerhin übersteigt der kilometrische Durchschnittsertrag auch das günstigste Jahr der Periode vor 1871, nämlich das Jahr 1868, welches in Folge eines starken Getreide-Importes über Romanshorn bis nach Frankreich vom Güterverkehr eine kilometrische Einnahme von Fr. 24,008 ergab.

Die „Mittelbaren Betriebseinnahmen", welche einen Mehrertrag von Fr. 458,464. 77 gegenüber dem Vorjahre aufweisen, geben uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung: I. Die Vermehrung von Fr. 11,976. 04 auf dem Titel Pacht- und Miethzinse findet ihren Grund hauptsächlich in der im Berichtsjahr erstmals erfolgten Verrechnung der Entschädigung der großh. Badischen Bahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz auf Schweizergebiet, sowie in dem größern Miethertrage für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau und in der Vermiethung verschiedener für die Erweiterung des Vorbahnhofes Zürich erworbener Gebäulichkeiten u. s. w. II. Die Vermehrung von Fr. 89,220. 07, welche der Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen aufweist, rührt daher, daß mit Ausnahme der Zentralbahn und der rückwärts derselben liegenden Bahngesellschaften, mit denen die in unserm Geschäftsberichte vom Jahre 1871 erwähnte Differenz noch nicht zur Ausgleichung gelangen konnte, im Berichtsjahre mit den Vereinigten Schweizerbahnen und den übrigen fremden Bahnen wieder die ordnungsgemäße Verrechnung über die gegenseitige Wagenbenutzung erfolgte. III. Die Mehreinnahme an Zinsen von ausgeliehenen Geldern im Betrage von Fr. 273,832. 54 wurde dadurch ermöglicht, daß durch Einzahlungen auf die neuen Aktien, Emission des Anleihens von 6 Millionen und Einzahlung einer Hälfte des Subventionsdarleihens der linksufrigen Zürichseebahn der Betrag der für den Bau zur Verfügung gestellten Geldmittel sich vermehrte und davon, soweit sie für bauliche Zwecke Verwendung fanden, eine Zinsvergütung von 4 Prozent Seitens der Baurechnungen an die Betriebsrechnung geleistet, der Rest aber zu Gunsten der letzteren vorübergehend zinstragend gemacht wurde. Hinwieder sind aber auch die Ausgabetitel B und D, Verzinsung der Anleihen und Dividende und Verzinsung der Aktien, erheblich gestiegen. IV. Der Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn ist in Folge der im Berichtsjahre zur Auszahlung gelangten höhern Dividende von $4^2/_5$ % gegenüber $3^9/_{10}$ im Vorjahre um Fr. 30,000 gestiegen. V. Desgleichen ist der um Fr. 5,040. 45 vermehrte Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn die Folge der höhern Dividende von $1^2/_5$ % im Berichtsjahre gegenüber derjenigen von $^4/_5$ %

im Vorjahre. VI. Während der Nettoertrag des Werkstättebetriebes neuerdings eine Vermehrung von Fr. 48,783. 12 erzeigt, hat VII. der Dampfbootbetrieb einen Rückschlag von Fr. 43,302. 02 gegenüber dem Vorjahre erfahren, bezüglich dessen wir auf die den Dampfbootbetrieb im Besondern behandelnde Abtheilung des Geschäftsberichtes hinzuweisen uns erlauben. VIII. Die Fr. 42,914. 57 betragende Vermehrung auf dem Titel Verschiedenes beruht auf dem günstigen Verkauf alter Schienen und Schienenabfälle, sowie anderer Baumaterialien.

Im Uebrigen verweisen wir zur Würdigung der erzielten Einnahmen auf die nachfolgende Statistik. Dieselbe ist im Wesentlichen nach dem Vorgange der früheren Berichte erstellt, aber durch Beifügung einer nach Entfernungen geordneten Uebersicht des Verkehres ergänzt worden, die ein interessantes Bild über die Vertheilung des Verkehres liefert, und aus der sich insbesondere ergibt, daß gegenüber dem Jahr 1872 die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von 76,984,421 auf 82,014,708 und die der Zentnerkilometer von 997,255,992 auf 1,068,961,491 angewachsen ist. Wir legten uns die Frage vor, ob nicht aus den statistischen Zusammenstellungen, die wir seit einiger Zeit anfertigen lassen, noch weitere Daten zur allgemeinen Kenntniß gebracht werden sollten, entschlossen uns jedoch, wenigstens für den diesjährigen Geschäftsbericht hievon Umgang zu nehmen. Es bestimmten uns hiezu namentlich zwei Erwägungen. Einmal ist nicht zu verkennen, daß derartige statistische Nachweise ihren vollen Werth erst erhalten, wenn sie nicht auf eine einzelne Unternehmung sich beschränken, sondern in möglichst übereinstimmender Weise von einer Mehrzahl von Unternehmungen geliefert werden; bis jetzt ist aber, theilweise durch finanzielle Rücksichten veranlaßt, die Geneigtheit zu umfassenderen statistischen Mittheilungen bei den schweizerischen Bahnverwaltungen nur theilweise vorhanden, und statt einen Fortschritt während des Berichtsjahres in dieser Hinsicht melden zu können, wurde uns im Gegentheil die Vereinbarung wieder gekündet, welche rücksichtlich der gemeinsamen Anfertigung einer Statistik des Güterverkehres nach Waarengattungen erst vor kurzer Zeit zwischen einigen Bahnverwaltungen erzielt worden war. Sodann faßten wir in's Auge, daß die vom neuen Eisenbahngesetze der Bundesbehörde zur Pflicht gemachte Bearbeitung einer schweizerischen Eisenbahnstatistik nothwendig zu Auseinandersetzungen zwischen dem Eisenbahndepartement und den Bahnverwaltungen im Sinne größerer Annäherung der Geschäftsberichte der letztern nach Form und Inhalt führen müsse, und daß unter solchen Umständen größere Aenderungen namentlich auch am statistischen Theil unsers Berichts zur Zeit besser unterbleiben dürften. In der That haben denn auch die Bahnverwaltungen Verhandlungen mit dem genannten Departement über veränderte Einrichtung ihrer Geschäftsberichte und Rechnungsübersichten in der angedeuteten Richtung eingeleitet, deren Ergebnisse noch zu gewärtigen bleiben.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1872		1873		1872		1873	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . . I. Klasse .	29,036	0.81	32,215	0.82	132,903. 88	3.90	155,475. 12	4.27
„ „ . . . . II. „ .	329,157	9.18	349,923	8.91	888,389. 37	26.05	951,538. 45	26.14
„ „ . . . . III. „ .	820,036	22.87	883,504	22.49	981,758. 93	28.79	1,032,058. 93	28.35
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. „ .	10,065	0.28	8,587	0.22	9,797. 16	0.29	9,370. 23	0.26
„ „ . . . . III. „ .	135,349	3.77	119,553	3.04	82,026. 28	2.41	74,697. 86	2.05
Hin- und Rückfahrt . . I. „ .	4,202	0.12	5,162	0.13	9,275. 44	0.27	12,883. 17	0.35
„ „ „ . . II. „ .	272,092	7.59	308,986	7.87	270,519. 63	7.93	314,115. 60	8.63
„ „ „ . . III. „ .	1,287,829	35.91	1,401,172	35.67	651,854. 54	19.12	699,511. 36	19.22
Abonnementsbillete . . II. „ .	113,120	3.15	137,040	3.49	40,285. 81	1.18	46,041. 84	1.26
„ . . III. „ .	337,542	9.41	444,934	11.33	37,356. 64	1.09	47,779. 14	1.31
Militär- und Polizeitransporte III. „ .	53,481	1.49	42,051	1.07	38,164. 37	1.12	23,729. 10	0.65
Pilger . . . . II. „ .	62	0.00	—	—	103. 85	0.00	—	—
„ . . . . . III. „ .	83,084	2.32	67,620	1.72	130,848. 26	3.84	112,755. 68	3.10
Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten . . . . . I. „ .	1,172	0.03	2,865	0.07	3,833. 15	0.11	11,658. 16	0.32
„ II. „ .	31,198	0.87	37,656	0.96	55,274. 95	1.62	69,255. 83	1.90
„ III. „ .	78,744	2.20	86,632	2.21	77,776. 37	2.28	79,605. 45	2.19
Total	3,586,169	100	3,927,900	100	3,410,168. 63	100	3,640,475. 92	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	34,410	0.96	40,242	1.03	146,012. 47	4.28	180,016. 45	4.95
II. „	755,694	21.07	842,192	21.44	1,264,370. 77	37.07	1,390,321. 95	38.19
III. „	2,796,065	77.97	3,045,466	77.53	1,999,785. 39	58.65	2,070,137. 52	56.86
Total	3,586,169	100	3,927,900	100	3,410,168. 63	100	3,640,475. 92	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport.	188,384	.	205,628	.	180,767. 95	.	203,234. 39	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	5,208	3.85	4,229	3.76	163,006. 28	.	136,625. 68	.
„ II	40,870	30.20	33,163	29.49				
„ III	40,570	29.98	30,406	27.03				
„ IV	48,665	35.97	44,679	39.72				
Total	135,313	100	112,477	100	163,006. 28	.	136,625. 68	.
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	556,271	3.07	593,337	3.04	385,158. 74	7.69	401,338. 74	7.53
Normalklasse I	1,089,054	6.01	1,166,236	5.99	535,730. 95	10.69	561,062. 43	10.52
„ II	2,614,214	14.43	2,737,105	14.05	895,772. 25	17.88	911,577. 27	17.10
Wagenladungsklasse A	1,255,331	6.93	1,440,775	7.39	465,225. 39	9.29	523,483. 55	9.82
„ B	2,595,164	14.33	3,197,436	16.41	773,510. 40	15.44	965,584. 73	18.11
„ C	1,785,207	9.85	1,751,692	8.99	451,806. 33	9.02	449,252. 55	8.43
„ D	1,804,585	9.96	2,113,883	10.85	278,491. 81	5.56	315,821. 29	5.92
„ E	6,417,810	35.42	6,485,019	28	951,963. 39	19.00	921,106. 78	17.28
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision 2c.) . .	.	.	.	.	272,170. 64	5.43	282,132. 85	5.29
Total	18,117,636	100	19,485,483	100	5,009,829. 90	100	5,331,360. 19	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	1,157,829. 94	.	1,616,294. 71	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	9,921,602. 70	.	10,927,990. 89	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 213 Kilometer.)		1872	1873
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	16,010.18	17,091.44
„ „ Reisenden	„	0.95	0.93
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.43	4.44
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	43.88	49.31
„ „ „ „ „ II. „	„	29.75	29.56
„ „ „ „ „ III. „	„	18.95	18.10
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	21.47	20.88
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	7,089	9,321
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	105,557	116,876
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	248,783	258,849
„ „ „ „ „ „ im Total	„	361,429	385,046
Auf jeden Kilometer kommen	„	16,836	18,441
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.41	5.30
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	848.67	954.15
„ „ Zentner	„	0.96	0.99
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.66	2.66
„ „ Tonnen-Kilometer	„	53.20	53.20
„ „ Reisenden	„	5.01	5.17
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	36.07	37.09
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	31,899	35,806
Auf jeden Kilometer kommen	„	884	965
„ „ Reisenden „	Pfund	5.25	5.24
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	765.29	641.43
„ „ Stück	„	1.20	1.21
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	23,520.33	25,029.86
„ „ Zentner	Centimes	27.65	27.36
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.50	0.50
„ „ Tonnen-Kilometer	„	10.00	10.00
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	55.04	54.86
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	4,681,953	5,018,599
„ jeden Kilometer kommen	„	85,059	91,481
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	28.65	26.92
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	5,435.82	7,588.24
Total-Einnahme per Kilometer	„	46,580.29	51,305.12

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Zentner	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Januar .	247,739	9,610	7,912	39,898	86,030	204,727	163,034	253,075	150,836	109,768	446,812	1,454,180
Februar .	216,892	9,216	6,399	36,852	91,690	205,024	104,907	239,278	138,232	101,841	468,220	1,386,044
März . .	251,996	11,226	9,252	45,690	100,547	236,487	103,239	284,906	181,341	170,209	544,301	1,666,720
April . .	281,345	13,113	7,827	50,648	102,442	223,605	100,279	237,220	152,778	159,108	554,323	1,580,403
Mai . .	357,572	15,969	9,103	47,415	98,652	230,810	102,227	238,284	159,864	182,609	612,264	1,672,125
Juni . .	372,750	17,742	9,652	45,682	81,282	198,262	107,385	240,233	134,708	195,030	573,053	1,575,635
Juli . .	409,898	28,155	11,120	51,829	85,034	214,012	105,685	245,490	133,278	191,843	699,796	1,726,967
August .	419,680	32,044	11,038	50,444	92,118	212,483	100,340	230,627	124,067	196,657	616,149	1,622,885
September	395,961	25,272	16,846	51,358	105,267	245,147	128,803	243,777	138,047	189,060	566,134	1,667,593
Oktober .	410,811	19,232	9,617	65,599	121,576	277,961	129,287	307,436	171,901	269,532	554,332	1,897,624
November .	301,411	13,545	6,786	46,758	105,340	251,831	137,988	343,996	136,837	205,081	442,830	1,670,661
Dezember .	261,845	10,504	6,925	61,164	96,258	236,756	157,601	333,114	129,803	143,145	406,805	1,564,646
Total	3,927,900	205,628	112,477	593,337	1,166,236	2,737,105	1,440,775	3,197,436	1,751,692	2,113,883	6,485,019	19,485,483
gegenüber 1872: mehr .	341,731	17,244	—	37,066	77,182	122,891	185,444	602,272	—	309,298	67,209	1,367,847
weniger .	—	—	22,836	—	—	—	—	—	33,515	—	—	—

	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		Brutto-Einnahme per Kilometer 1873		1872	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	189,084	33	8,415	56	8,483	56	434,314	68	.	.	640,298	13	3,006	09	2,589	13
Februar .	170,721	84	7,654	83	7,540	42	390,430	58	.	.	576,347	67	2,705	86	2,616	29
März . .	212,681	17	9,826	49	10,361	33	461,664	14	.	.	694,533	13	3,260	72	2,943	86
April . .	255,737	98	13,234	56	10,609	74	418,747	47	.	.	698,329	75	3,278	54	3,061	16
Mai . .	298,533	69	15,759	84	10,785	05	448,784	93	.	.	773,863	51	3,633	16	3,443	80
Juni . .	355,928	78	18,473	81	10,302	55	409,459	71	.	.	794,164	85	3,728	47	3,332	72
Juli . .	457,973	98	29,200	97	14,071	88	431,556	26	.	.	932,803	09	4,379	36	4,670	79
August . .	446,318	79	32,667	48	15,220	99	423,902	85	.	.	918,110	11	4,310	38	4,184	46
September	431,018	50	26,365	44	17,642	33	450,562	16	.	.	925,588	43	4,345	49	4,202	25
Oktober .	390,817	47	20,371	68	14,640	96	516,887	89	.	.	942,718	—	4,425	90	3,934	—
November .	228,480	27	12,025	59	8,585	25	468,156	35	.	.	717,247	46	3,367	36	3,180	15
Dezember .	203,179	12	9,238	14	8,381	62	476,893	17	.	.	697,692	05	3,275	55	2,985	86
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	1,616,294	71	1,616,294	71	7,588	24	5,435	82
Total	3,640,475	92	203,234	39	136,625	68	5,331,360	19	1,616,294	71	10,927,990	89	51,305	12	46,580	29
gegenüber 1872: mehr . .	230,307	29	22,466	44	—	—	321,530	29	458,464	77	1,006,388	19	4,724	83	—	—
weniger .	—	—	—	—	26,380	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1872		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Rorschach	66,672	2,108	427	334,157	592,682	926,839	305,514	73	+ 6,678	– 132,974	12	6
Horn	14,190	302	391	176,900	57,468	234,368	33,588	19	+ 772	+ 71,025	44	13
Arbon	44,588	1,304	158	29,559	70,684	100,243	40,209	18	+ 5,670	– 4,723	20	25
Egnach	14,723	397	97	18,232	114,472	132,704	18,928	93	+ 2,413	+ 67,781	43	20
Romanshorn	97,388	6,585	17,757	1,119,849	817,332	1,937,181	923,512	21	+ 1,122	– 365,086	6	3
Uttweil	11,156	308	166	8,221	7,782	16,003	7,911	52	+ 184	– 2,926	48	47
Keßweil	9,528	90	83	19,801	24,513	44,314	11,641	13	+ 415	+ 9,672	50	39
Güttingen	17,652	179	130	14,972	33,834	48,806	19,613	74	+ 2,886	– 9,489	36	37
Altnau	12,281	200	275	12,283	9,340	21,623	11,561	93	+ 1,314	– 343	46	45
Münsterlingen	21,741	99	93	8,637	26,868	35 505	17,099	27	+ 3,078	– 2,688	30	42
Kreuzlingen	24,024	765	129	33,237	40,740	73,977	46,112	97	+ 3,338	+ 14,144	29	33
Konstanz	59,430	2,929	690	257,943	165,644	423,587	115,659	47	+ 6,296	+ 17,257	13	10
Amrisweil	46,709	1,259	4,736	55,246	150,908	206,154	82,597	94	+ 7,261	+ 1,922	18	16
Erlen	20,585	334	829	19,434	94,666	114,100	29,522	48	+ 2,031	+ 55,118	31	23
Sulgen	25,208	660	718	29,824	80,155	109,979	46,649	29	+ 4,723	+ 11,221	28	24
Bürglen	20,109	301	755	48,344	174,661	223,005	51,513	62	+ 4,983	+ 93,846	32	14
Weinfelden	81,918	1,390	2,995	112,047	100,369	212,416	111,868	51	+ 40,827	+ 50,182	10	15
Märstetten	18,640	328	1,611	39,638	52,956	92,594	39,735	70	+ 1,157	+ 3,759	35	30
Müllheim	28,900	546	885	33,789	48,304	82,093	38,976	97	+ 5,063	+ 346	26	32
Felben	15,678	179	481	41,646	58,074	99,720	22,782	87	+ 1,685	+ 26,951	40	26
Frauenfeld	102,208	3,630	1,926	142,480	259,096	401,576	196,599	08	+ 13,340	– 2,504	5	11
Islikon	19,953	205	178	8,571	50,043	58,614	17,838	81	+ 3,696	+ 18,380	33	35
Wiesendangen	16,787	195	140	7,320	21,525	28,845	12,607	65	+ 2,085	– 3,199	38	43
Winterthur	308,369	10,475	7,068	467,115	1,687,396	2,154,511	809,410	81	+ 47,179	+ 169,499	2	2
Hettlingen	11,873	127	90	4,364	1,888	6,252	5,969	78	+ 3,516	+ 1,879	47	50
Henggart	16,167	380	389	5,238	4,629	9,867	11,859	49	+ 3,866	+ 1,622	39	49
Andelfingen	35,649	1,178	1,903	49,234	42,790	92,024	49,511	68	+ 4,603	+ 21,370	21	31
Marthalen	18,786	441	299	47,868	47,345	95,213	29,613	28	+ 2,946	+ 11,177	34	28
Uebertrag	1,180,912	36,894	45,399	3,145,949	4,836,164		3,108,411	23				

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1872		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Uebertrag	1,180,912	36,894	45,399	3,145,949	4,836,164		3,108,411	23				
Dachsen	26,423	978	179	4,808	7,353	12,161	25,938	81	+ 4,364	+ 412	27	48
Schaffhausen	90,330	8,683	10,121	765,432	436,597	1,202,029	564,818	46	+ 7,578	– 23,161	9	4
Kemptthal	30,025	321	139	40,518	97,214	137,732	37,848	09	+ 4,813	+ 9,770	25	19
Effretikon	55,476	519	4,123	18,347	38,715	57,062	39,474	25	+ 2,797	+ 12,525	14	36
Dietlikon	33,299	704	141	11,168	16,636	27,804	19,504	83	+ 3,452	+ 3,769	23	44
Wallisellen	45,512	338	209	16,118	27,934	44,052	29,327	98	+ 8,904	– 2,926	19	40
Oerlikon	112,867	864	345	46,494	69,951	116,445	38,286	34	+ 34.023	+ 2,411	4	22
Zürich	985,421	56,993	4,645	1,751,958	5,001,684	6,753,642	2,996,668	74	+ 18,393	+ 406,663	1	1
Altstetten	55,449	341	65	25,084	70,865	95,949	28,931	97	+ 8,532	+ 41,231	15	27
Schlieren	35,529	525	94	19,533	28,811	48,344	21,687	59	+ 5,048	– 879	22	38
Dietikon	50,451	1,465	274	65,359	97,678	163,037	57,711	16	+ 2,792	+ 35,347	16	18
Killwangen	15,455	318	86	14,571	4,771	19,342	13,003	82	+ 946	+ 522	41	46
Baden	153,797	7,877	1,221	168,948	291,471	460,419	232,484	51	+ 8,770	+ 101,136	3	8
Turgi	50,144	1,049	931	51,906	71,212	123,118	61,315	77	+ 3,421	– 10,308	17	21
Siggenthal	15,141	286	75	131,471	53,467	184,938	29,760	82	+ 1,378	+ 64,585	42	17
Döttingen	17,652	376	257	33,665	25,337	59,002	24,321	80	+ 1,376	+ 11,686	37	34
Koblenz	10,752	259	555	179,647	76,747	256,394	48,264	51	+ 998	– 15,616	49	12
Brugg	93,047	2,519	1,991	112,947	324,391	437,338	132,508	28	+ 4,655	+ 109,063	8	9
Schinznach	31,344	1,074	67	19,757	20,015	39,772	27,522	87	+ 5,038	– 3,684	24	41
Wildegg	71,043	2,214	1,231	301,421	291,757	593,178	129,869	56	+ 5,732	+ 168,250	11	7
Rupperswil	12,565	131	83	39,591	53,127	92,718	19,112	23	+ 2,242	+ 27,895	45	29
Aarau	97,125	3,582	1,632	422,474	505,869	928,343	272,047	31	+ 6,080	+ 376,324	7	5
Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen	602,039	60,946	22,787	8,372,185	3,311,585	11,683,770	—	—	+ 17,272	+ 1,297,460		
Transitverkehr	56,102	16,372	15,827	3,726,132	3,726,132	7,452,264	*1,352,875	25				
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	1,616,294	71				
Total	3,927,900	205,628	112,477	19,485,483	19,485,483		10,927,990	89				

* Im Geschäftsbericht von 1872 ist der entsprechende Posten im Betrage von Fr. 1,231,178. 38 Cts. in den Einnahmen der Uebergangsstationen enthalten, welche sich ohne diesen Transitzuschlag beziffern wie folgt:

Rorschach	Fr. 300,127. 76 Cts.	Schaffhausen	Fr. 544,934. 25 Cts.	Altstetten	Fr. 23,016. 02 Cts.
Romanshorn	„ 902,344. 75 „	Wallisellen	„ 24,711. 34 „	Koblenz	„ 49,048. 34 „
Konstanz	„ 139,985. 02 „	Oerlikon	„ 28,729. 99 „	Aarau	„ 229,005. 17 „
Winterthur	„ 736,712. 93 „	Zürich	„ 2,908,148. 63 „		

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1872	
	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	131,546	439,603	126,112	334,562	† 257,658	† 774,165	+ 4,606	– 41,802
Bülach-Regensberg	79,299	70,973	77,289	132,086	156,588	203,059	+ 6,926	+ 76,265
Vereinigte Schweizerbahnen	215,418	1,339,431	219,963	1,109,516	§ 435,381	§2,448,947	– 3,016	+ 81,618
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	110,547	1,112,638	114,615	4,472,263	225,162	5,584 901	– 11,781	+ 193,356
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	44,888	201,083	46,689	1,840,224	91,577	2,041,307	+ 6,575	+ 379,047
K. württemberg. Staatsbahn	10,530	51,881	10,563	230,039	21,093	* 281,920	+ 1,730	+ 25,714
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	6,670	95,976	6,731	253,495	13,401	* 349,471	+ 2,938	+ 55,064
Tessin und Italien via Gotthard	103	—	77	—	180	—	+ 10	—
Total	599,001	3,311,585	602,039	8,372,185	1,201,040	11,683,770		

* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.
** † Inklusive Verkehr der Station Zürich.
** § „ „ „ Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glattthallinie.

	Von Zürich-Zug Luzern		Nach Zürich-Zug Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Bülach-Regensberg	600	895	678	3,868	1,278	4,763	+ 306	– 484
Vereinigte Schweizerbahnen	3,967	68,363	4,870	65,139	8,837	133,502	+ 1,838	+ 23,276
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	165	4,262	73	17,000	238	21,262	– 31	+ 847
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	958	38,620	1,003	132,645	1,961	171,265	+ 579	+ 22,103
K. württemberg. Staatsbahn	294	9,777	196	8,104	490	17,881	+ 227	+ 9,049
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	792	28,500	722	25,239	1,514	53,739	+ 122	+ 10,231
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Vereinigte Schweizerbahnen	946	38,033	1,086	12,483	2,032	50,516	+ 158	+ 18,292
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	60	3,644	26	50,392	86	54,036	+ 38	+ 19,348
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	—	1,196	—	17,239	—	18,435	—	+ 10,368
K. württemberg. Staatsbahn	—	477	—	50	—	527	—	– 1,328
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	3,231	—	949	—	4,180	—	+ 543
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,495	11,376	1,619	9,392	3,114	20,768	– 490	+ 2,180
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	11,932	293,841	10,280	1,607,478	22,212	1,901,319	+ 3,232	– 11,986
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	1,030	54,756	989	571,142	2,019	625,898	– 619	+ 74,800
K. württemberg. Staatsbahn	—	8,048	—	2,840	—	10,888	—	+ 10,888
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	3,350	—	2,453	—	5,803	—	– 17,555
	Von der Schweiz. Zentralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Zentralbahn und weiter					
Gr. bad. Bahn	724	—	873	1,800	1,597	1,800	– 148	– 1,000
K. württemberg. Staatsbahn	177	52,364	92	49,507	269	101,871	– 27	+ 20,806
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	5,126	267,162	5,329	260,517	10,455	527,679	+ 6,865	+ 73,721
Total des Transitverkehres	28,266	887,895	27,836	2,838,237	56,102	3,726,132		
Gesammt-Total	627,267	4,199,480	629,875	11,210,422	1,257,142	15,409,902		

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

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total 1873	Total 1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
0½	2.4	6	1,563	9,452	11,021	9,340	26,450	22,416	230	169	20	64
1	4.8	6,612	135,509	717,511	859,632	758,794	4,126,234	3,642,211	27,851	26,231	4,575	4,243
1½	7.2	510	47,320	341,370	389,200	310,566	2,802,240	2,236,075	6,021	4,517	3,620	4,139
2	9.6	2,383	112,656	515,914	630,953	595,104	6,057,149	5,712,999	22,904	20,314	5,848	7,457
2½	12.0	37	20,593	183,368	203,998	186,335	2,447,976	2,236,020	4,443	4,484	839	883
3	14.4	1,535	19,114	124,184	144,833	132,442	2,085,595	1,907,165	6,065	6,000	3,291	3,804
3½	16.8	171	23,165	115,730	139,066	118,131	2,336,309	1,984,601	5,083	4,517	2,819	3,588
4	19.2	139	29,592	152,351	182,082	176,765	3,495,974	3,393,888	6,302	6,171	4,776	5,234
4½	21.6	253	13,321	72,701	86,275	61,620	1,863,540	1,330,992	3,129	2,048	3,668	4,323
5	24.0	985	45,167	86,149	132,301	123,328	3,175,224	2,959,872	6,147	5,316	1,968	2,332
5½	26.4	897	94,454	176,221	271,572	272,271	7,169,501	7,187,955	14,061	13,427	4,373	4,775
6	28.8	637	18,303	47,111	66,051	63,070	1,902,269	1,816,416	5,920	5,428	1,672	2,001
6½	31.2	565	19,846	53,972	74,383	59,531	2,320,750	1,857,367	6,577	5,362	8,590	8,152
7	33.6	158	14,186	50,545	64,889	49,144	2,180,270	1,651,239	2,538	2,282	2,127	1,628
7½	36.0	518	10,098	36,688	47,304	53,065	1,702,944	1,910,340	3,435	3,595	858	2,163
8	38.4	459	7,931	27,045	35,435	20,695	1,360,704	794,688	1,761	1,219	923	896
8½	40.8	56	5,750	19,758	25,564	22,127	1,043,011	902,782	1,351	1,067	2,116	1,631
9	43.2	112	13,365	28,687	42,164	74,254	1,821,485	3,207,773	2,174	7,178	1,724	2,313
9½	45.6	1,745	14,571	20,239	36,555	3,595	1,666,908	163,932	5,810	197	386	196
10	48.0	190	4,627	14,753	19,570	20,283	939,360	973,584	1,368	1,410	684	565
10½	50.4	7,021	66,861	95,618	169,500	196,199	8,542,800	9,888,430	27,552	26,482	5,750	7,424
11	52.8	1,137	5,652	7,928	14,717	14,551	777,058	768,293	1,111	631	1,124	888
11½	55.2	8	1,156	4,490	5,654	4,938	312,101	272,578	377	364	486	1,351
12	57.6	2,868	26,334	43,512	72,714	77,747	4,188,326	4,478,227	8,052	7,518	5,263	4,702
12½	60.0	1,281	8,235	14,237	23,753	18,641	1,425,180	1,118,460	5,508	4,748	6,871	7,962
13	62.4	619	4,737	3,069	8,425	7,753	525,720	483,787	1,338	1,390	442	1,822
13½	64.8	6	723	2,968	3,697	2,234	239,566	144,763	188	166	403	255
14	67.2	13	1,353	2,759	4,125	4,349	277,200	292,253	378	348	4,700	7,753
14½	69.6	..	1,273	724	1,997	3,297	138,991	229,471	38	380	125	444
15	72.0	47	2,172	5,130	7,349	5,345	529,128	384,840	508	230	1,163	1,029
15½	74.4	12	649	1,256	1,917	1,989	142,625	147,982	142	129	354	559
16	76.8	672	11,010	14,207	25,889	23,510	1,988,275	1,805,568	5,572	5,064	7,631	15,367
	Uebertrag	31,652	781,286	2,989,647	3,802,585	3,471,013	69,610,863	65,906,967	183,734	168,382	89,189	109,943

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1873	1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
Uebertrag		31,652	781,286	2,989,647	3,802,585	3,471,013	69,610,863	65,906,967	183,734	168,382	89,189	109,943
16½	79.2	.	13	142	155	134	12,276	10,613	9	14	.	11
17	81.6	27	550	1,190	1,767	1,687	144,187	137,659	245	180	13	768
17½	84.0	2,938	17,105	25,995	46,038	49,073	3,867,192	4,122,132	6,414	7,699	840	1,962
18	86.4	1,003	3,685	2,577	7,265	7,621	627,696	658,454	2,127	1,939	471	687
18½	88.8	45	430	1,295	1,770	1,744	157,176	154,867	34	46	124	144
19	91.2	.	355	732	1,087	2,050	99,134	186,960	93	92	164	731
19½	93.6	29	1,124	3,201	4,354	4,043	407,534	378,425	567	584	713	1,044
20	96.0	1	46	79	126	144	12,096	13,824	36	15	106	.
20½	98.4	101	17,584	4,463	22,148	17,730	2,179,363	1,744,632	673	651	216	732
21	100.8	16	417	599	1,032	914	104,026	92,131	128	128	185	24
21½	103.2	348	3,088	3,879	7,315	6,537	754,908	674,618	964	892	1,324	504
22	105.6	67	704	617	1,388	1,069	146,573	112,886	294	256	155	183
22½	108.0	401	3,121	4,239	7,761	7,943	838,188	857,844	3,190	3,063	2,015	2,912
23	110.4	1	655	1,434	2,090	476	230,736	52,550	87	57	1,146	1,341
23½	112.8	.	6	20	26	45	2,933	5,076	1	9	1	.
24	115.2	.	39	145	184	140	21,197	16,128	20	16	70	355
24½	117.6	.	6	40	46	34	5,410	3,998	52	44	48	26
25	120.0	6	96	96	198	203	23,760	24,360	72	64	82	215
25½	122.4	.	.	3	3	6	367	734	.	.	.	.
26	124.8	8	205	137	350	275	43,680	34,320	58	63	3	342
26½	127.2	.	34	51	85	74	10,812	9,413	52	44	2,835	3,898
27	129.6	.	6	26	32	33	4,147	4,277	6	3	.	.
27½	132.0	3,413	10,083	3,437	16,933	10,903	2,235,156	1,439,196	4,914	3,480	12,488	9,214
28	134.4	.	19	36	55	28	7,392	3,763	4	5	.	.
28½	136.8	.	.	4	4	13	547	1,778	2	2	31	68
29	139.2	.	7	21	28	62	3,898	8,630	9	34	30	6
29½	141.6	.	9	63	72	41	10,195	5,806	16	29	8	1
30	144.0	.	29	30	59	12	8,496	1,728	7	8	.	97
30½	146.4	.	5	4	9	19	1,318	2,782	5	13	1	.
31	148.8	117	878	440	1,435	978	213,528	145,526	1,394	382	211	96
31½	151.2	6	89	103	198	190	29,937	28,728	55	58	1	7
32	153.6	63	518	721	1,302	935	199,987	143,616	166	132	7	2
Total . .		40,242	842,192	3,045,466	3,927,900	3,586,169	82,014,708	76,984,421	205,628	188,384	112,477	135,313

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1873	Total 1872	1873	1872
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
0½	2.4	545	776	2,754	1,302	8,377	5,261	8,088	26,654	53,757	67,928	129,017	163,027
1	4.8	54,366	33,732	183,480	25,206	44,391	38,527	137,670	348,512	865,884	788,192	4,156,243	3,783,322
1½	7.2	16,237	7,809	49,309	12,547	36,704	10,910	48,774	79,318	261,608	197,971	1,883,578	1,425,391
2	9.6	67,759	89,048	239,317	46,302	67,424	91,503	169,211	405,362	1,175,926	910,209	11,288,890	8,738,006
2½	12.0	8,255	3,940	34,502	3,418	5,389	5,595	29,674	69,753	160,526	90,375	1,926,312	1,084,500
3	14.4	14,193	15,551	81,701	6,419	13,382	24,097	43,491	72,450	271,284	203,695	3,906,490	2,933,208
3½	16.8	9,901	13,003	58,286	16,487	85,777	29,941	68,291	244,769	526,455	875,070	8,844,444	14,701,176
4	19.2	21,058	29,650	99,823	35,771	36,608	39,225	115,388	162,444	539,967	378,617	10,367,566	7,269,446
4½	21.6	9,768	16,579	66,984	24,411	49,641	29,590	55,755	150,730	403,458	323,666	8,714,693	6,991,186
5	24.0	10,852	8,550	56,082	18,880	10,524	13,617	25,090	37,155	180,750	198,548	4,338,000	4,765,152
5½	26.4	37,158	63,570	158,985	33,398	38,804	59,299	52,670	226,297	670,181	588,537	17,692,778	15,537,377
6	28.8	15,042	18,759	55,681	11,623	16,676	21,852	47,415	73,595	260,643	202,057	7,506,518	5,819,242
6½	31.2	16,876	25,995	108,206	25,589	40,012	59,950	90,103	234,168	600,899	491,674	18,748,049	15,340,229
7	33.6	9,637	13,244	55,143	10,944	9,428	13,440	43,567	101,875	257,278	224,745	8,644,541	7,551,432
7½	36.0	9,647	17,675	39,892	13,185	61,815	45,125	59,739	145,195	392,273	384,401	14,121,828	13,838,436
8	38.4	6,630	13,453	45,983	10,140	23,517	37,725	60,341	108,419	306,208	222,116	11,758,387	8,529,254
8½	40.8	5,708	15,234	43,837	56,521	19,007	29,305	51,042	74,085	294,739	291,423	12,025,351	11,890,058
9	43.2	7,444	7,197	33,242	5,157	13,773	12,710	25,926	65,148	170,597	168,661	7,369,790	7,286,155
9½	45.6	13,541	32,832	49,386	93,803	34,380	83,286	69,809	720,858	1,097,895	850,323	50,064,012	38,774,729
10	48.0	6,441	15,793	47,718	14,483	18,282	18,357	47,014	35,486	203,574	217,375	9,771,552	10,434,000
10½	50.4	81,115	209,577	301,011	209,149	522,482	301,214	342,027	604,675	2,571,250	2,679,594	129,591,000	135,051,538
11	52.8	3,332	14,928	30,284	24,594	6,855	12,252	9,864	336,447	438,556	421,584	23,155,757	22,259,635
11½	55.2	2,050	4,991	11,557	4,423	38,976	6,547	11,214	35,232	114,990	101,022	6,347,448	5,576,414
12	57.6	14,635	27,509	66,881	41,217	112,123	65,061	38,252	70,977	436,655	429,487	25,151,328	24,738,451
12½	60.0	19,822	62,200	129,497	91,404	223,005	72,391	107,448	459,744	1,165,511	1,161,574	69,930,660	69,694,440
13	62.4	1,730	3,732	15,120	2,545	20,293	6,506	7,268	10,549	67,743	123,815	4,227,163	7,726,056
13½	64.8	1,590	2,342	10,352	4	11,960	5,268	1,589	10,075	43,180	24,084	2,798,064	1,560,643
14	67.2	2,457	3,862	11,527	533	6,893	1,927	3,506	9,022	39,727	30,697	2,669,654	2,062,838
14½	69.6	386	399	2,958	106	966	1,172	3,347	31,806	41,140	39,054	2,863,344	2,718,158
15	72.0	3,504	21,754	27,521	38,945	73,411	31,468	27,667	271,422	495,692	415,297	35,689,824	29,901,384
15½	74.4	2,527	6,489	16,450	8,712	19,193	10,206	1,054	9,886	74,517	129,925	5,544,065	9,666,420
16	76.8	36,252	113,639	174,553	156,453	371,522	191,673	106,880	552,502	1,703,474	1,648,498	130,826,803	126,604,646
Uebertrag		510,458	913,812	2,308,022	1,043,671	2,041,590	1,375,000	1,909,174	5,784,610	15,886,337	14,880,214	652,053,149	624,415,949

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1873	Total 1872	1873	1872
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
Uebertrag		510,458	913,812	2,308,022	1,043,671	2,041,590	1,375,000	1,909,174	5,784,610	15,886,337	14,880,214	652,053,149	624,415,949
16½	79.2	119	543	4,480	288	5,672	469	1,516	2,502	15,589	21,147	1,234,649	1,674,842
17	81.6	736	1,100	4,574	414	821	1,736	1,624	16,560	27,565	24,640	2,249,304	2,010,624
17½	84.0	17,287	49,148	53,117	94,822	117,815	86,495	21,909	92,619	533,212	456,929	44,789,808	38,382,036
18	86.4	4,014	21,251	29,266	26,902	75,806	32,853	18,042	47,545	255,679	282,075	22,090,666	24,371,280
18½	88.8	353	788	5,493	1,141	1,756	583	791	12,259	23,164	17,058	2,056,963	1,514,750
19	91.2	499	1,758	3,843	2,194	1,990	2,248	1,675	6,321	20,528	19,609	1,872,154	1,788,341
19½	93.6	2,293	5,916	16,691	8,131	23,492	16,771	11,571	34,058	118,923	118,139	11,131,193	11,057,810
20	96.0	154	380	1,691	100	.	89	516	4,000	6,930	3,581	665,280	343,776
20½	98.4	2,364	5,356	12,182	7,401	8,843	4,150	20,708	65,763	126,767	96,623	12,473,873	9,507,703
21	100.8	582	888	4,874	901	.	1,250	129	250	8,874	7,536	894,499	759,629
21½	103.2	1,127	3,400	8,162	1,707	7,179	3,788	4,878	13,334	43,575	35,033	4,496,940	3,615,406
22	105.6	1,707	3,375	10,250	6,155	11,050	3,817	1,486	6,414	44,254	44,060	4,673,222	4,652,736
22½	108.0	7,279	22,599	64,831	52,472	93,283	59,364	28,623	61,975	390,426	362,321	42,166,008	39,130,668
23	110.4	517	2,548	7,472	2 408	4,426	4,046	852	4,409	26,678	22,573	2,945,251	2,492,059
23½	112.8	22	27	168	.	100	142	.	.	459	865	51,775	97,572
24	115.2	720	1,550	12,179	7,643	20,350	5,801	3,181	22,027	73,451	49,956	8,461,555	5,754,931
24½	117.6	393	2,679	1,628	901	16,468	548	642	1,606	24,865	14,840	2,924,124	1,745,184
25	120.0	222	1,267	1,660	210	2,098	450	783	2,064	8,754	12,648	1,050,480	1,517,760
25½	122.4	10	34	901	124	512	3	.	400	1,984	2,784	242,842	340,762
26	124.8	1,405	2,826	3,257	1,168	5,917	729	524	403	16,229	14,721	2,025,379	1,837,181
26½	127.2	1,259	6,864	7,976	4,084	12,975	12,060	4,981	43,018	93,217	99,984	11,857,202	12,717,965
27	129.6	16	144	312	1,592	.	11	.	205	2,280	449	295,488	58,190
27½	132.0	35,411	101,091	146,731	157,739	545,727	108,982	71,712	116,938	1,284,331	1,161,942	169,531,692	153,376,344
28	134.4	122	86	113	.	.	104	.	600	1,025	3,546	137,760	476,582
28½	136.8	72	758	1,042	824	101	1,853	160	3,000	7,810	3,050	1,068,408	417,240
29	139.2	92	302	2,031	1,024	708	246	160	3,800	8,363	5,598	1,164,130	779,242
29½	141.6	704	1,333	3,209	281	2,234	7,536	2,442	24,208	41,947	69,483	5,939,695	9,838,793
30	144.0	109	713	597	.	13,559	68	1,000	3,200	19,246	18,706	2,771,424	2,693,664
30½	146.4	160	361	1,397	1,727	.	630	.	400	4,675	2,709	684,420	396,598
31	148.8	2,081	8,154	13,304	11,169	168,526	16,676	4,145	109,531	333,586	244,592	49,637,597	36,395,290
31½	151.2	482	1,033	1,833	585	.	1,581	159	400	6,073	4,781	918,238	722,887
32	153.6	568	4,152	3,819	2,997	14,438	1,613	500	600	28,687	15,444	4,406,323	2,372,198
Total		593,337	1,166,236	2,737,105	1,440,775	3,197,436	1,751,692	2,113,883	6,485,019	19,485,483	18,117,636	1,068,961,491	997,255,992

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1872	1873	Gegenüber 1872	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	52,559	64,596	12,037	—
Haare, Borsten	12,866	13,407	541	—
Hörner, Klauen, Knochen	37,716	30,738	—	6,978
Diversi	39,502	57,663	18,161	—
Baumwolle: Rohe	425,242	411,407	—	13,835
Baumwollgarne	245,659	261,841	16,182	—
Baumwollzeuge, rohe	111,358	98,568	—	12,790
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	262,074	299,287	37,213	—
Baumwollabfälle	77,133	73,878	—	3,255
Baumaterialien: Asphalt	108,881	22,651	—	86,230
Backsteine und Ziegel	380,464	421,875	41,411	—
Bauholz und Sägewaaren	591,464	909,286	317,822	—
Bausteine	989,840	1,252,737	262,897	—
Cement und Cementfabrikate	152,957	236,021	83,064	—
Dachschiefer	51,207	43,248	—	7,959
Kalk	41,642	129,038	87,396	—
Parqueterie	17,308	22,807	5,499	—
Steinhauerarbeiten	33,249	44,524	11,275	—
Thonröhren	14,012	30,293	16,281	—
Diversi	41,375	107,176	65,801	—
Brennmaterialien: Brennholz	351,592	385,943	34,351	—
Holzkohlen	70,110	82,087	11,977	—
Steinkohlen und Coaks	3,324,817	3,166,137	—	158,680
Torf und Braunkohlen	116,817	121,716	4,899	—
Diversi	1,188	6,590	5,402	—
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	27,683	34,230	6,547	—
Chemische Produkte: Alaun	8,457	8,360	—	97
Chlorkalk	14,874	14,124	—	750
Potasche	3,044	2,453	—	591
Säuren	32,705	28,287	—	4,418
Soda	55,222	48,193	—	7,029
Vitriol (Eisen- Kupfer- und Zink-)	12,316	12,652	336	—
Diversi	25,007	38,866	13,859	—
Cichorien und Kaffeesurrogate	33,592	44,537	10,945	—
Colonialwaaren: Kaffee	62,771	78,717	15,946	—
Gewürze	3,252	2,867	—	385
Zucker	108,075	159,847	51,772	—
Diversi	22,674	28,646	5,972	—
Dünger und Düngemittel, Düngesalz	64,830	98,035	33,205	—
Uebertrag	8,025,534	8,893,328		

	1872	1873	Gegenüber 1872	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag	8,025,534	8,893,328		
Droguerien, nicht besonders genannte	32,811	36,409	3,598	—
Eis	7,588	165,948	158,360	—
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne	442,690	364,154	—	78,536
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	484,222	476,944	—	7,278
Eisenwaaren	254,242	248,083	—	6,159
Eisenbahnschienen und Räder	137,526	112,505	—	25,021
Maschinentheile	267,320	311,423	44,103	—
Maschinen, zusammengesetzte	31,855	29,087	—	2,768
Erden, nicht besonders genannte	66,003	87,366	21,363	—
Erze	1,278	24,869	23,591	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	93,756	152,221	58,465	—
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß	9,971	10,641	670	—
Farbenerden	27,416	24,256	—	3,160
Farbextrakt, Farbbeize	8,755	6,564	—	2,191
Farbholz, roh und gemahlen	26,809	22,257	—	4,552
Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren	4,118	7,720	3,602	—
Krapp und Garanzin	60,446	51,229	—	9,217
Diversi	25,575	27,940	2,365	—
Felle und Häute	68,871	66,383	—	2,488
Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran ꝛc.	92,726	106,265	13,539	—
Garne, nicht besonders genannte	23,162	17,390	—	5,772
Gebinde, leere und Emballagen	271,165	318,459	47,294	—
Gerberrinde und Gerbestoffe	82,607	94,265	11,658	—
Getränke: Branntwein, Liqueur	34,915	46,282	11,367	—
Bier	156,886	171,564	14,678	—
Essig	11,695	13,227	1,532	—
Mineralwasser	16,280	18,809	2,529	—
Wein und Most	588,061	845,787	257,726	—
Glas und Glaswaaren	69,392	75,009	5,617	—
Gyps, gemahlen, Gypssteine	133,554	141,643	8,089	—
Harz, Pech, Colophonium	12,353	10,332	—	2,021
Hausrath, Effekten	161,435	172,971	11,536	—
Holzwaaren, (auch Fässer und Küferwaaren)	78,026	91,837	13,811	—
Kriegswaffen und Munition	28,573	23,414	—	5,159
Leder und Lederwaaren	65,026	70,308	5,282	—
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	44,655	44,832	177	—
Mehl und Mühlenfabrikate	243,929	334,120	90,191	—
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren grobe	62,128	60,076	—	2,052
Mühl-, Schleif-, Wetz-, Lithographie-Steine	28,288	28,785	497	—
Nutz- und Werkholz	152,419	194,278	41,859	—
Uebertrag	12,434,061	13,998,980		

	1872	1873	Gegenüber 1872	
			mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag .	12,434,061	13,998,980	—	—
Oel: Vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesam-Oel 2c.) . .	136,423	151,549	15,126	—
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl 2c.) . .	114,584	136,025	21,441	—
Papier und Pappendeckel	87,771	103,921	16,150	—
Papiermasse	25,785	29,007	3,222	—
Pflanzen, lebende	5,589	6,516	927	—
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel: Baumfrüchte	412,838	140,193	—	272,645
Butter und Schmalz	73,539	71,217	—	2,322
Eier	11,391	13,037	1,646	—
Fleisch und Fleischwaaren	48,390	40,135	—	8,255
Gemüse	12,593	17,543	4,950	—
Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg) . . .	16,991	22,621	5,630	—
Getreide aller Art	2,109,429	2,656,221	546,792	—
Heu und Stroh	3,767	9,491	5,724	—
Hopfen	8,977	8,290	—	687
Hülsenfrüchte	45,214	36,763	—	8,451
Käse	204,890	218,247	13,357	—
Kartoffeln	314,831	320,080	5,249	—
Milch, flüssig und condensirt	57,333	71,269	13,936	—
Rüben, nicht als Gemüse verwendbare	600	6,716	6,116	—
Sämereien	41,920	54,048	12,128	—
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern	9,112	8,645	—	467
Diversi	28,376	43,639	15,263	—
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien .	19,001	18,522	—	479
Salz, (Bade-, Koch- und Viehsalz)	339,939	362,925	22,986	—
Schwefel	43,955	22,841	—	21,114
Seegras.	9,872	9,502	—	370
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle	103,186	123,953	20,767	—
Sprit	56,278	94,298	38,020	—
Stärke und Stärkemehl	36,972	35,637	—	1,335
Strohwaaren	9,542	11,925	2,383	—
Tabak: Roher	27,725	24,052	—	3,673
Fabrizirter und Cigarren	47,555	51,678	4,123	—
Teigwaaren	28,567	35,291	6,724	—
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan . . .	51,855	53,171	1,316	—
Wolle: Rohe	16,610	16,683	73	—
Kunstwolle	1,156	1,658	502	—
Wollgarne	9,378	10,577	1,199	—
Wollwaaren	82,945	75,808	—	7,137
Hiezu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel . . .	1,028,696	372,809		
Total .	18,117,636	19,485,483		

9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs-Einnahmen	Total
	Kilometer	Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436	46,580
1873	213	385,046	35,806	5,018,599	17,092	954	641	25,030	7,588	51,305

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

1. Ausgaben.

1872					1873		
Bahnlänge 299 Kilometer					Bahnlänge 299 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente.			Fr.	Cts.	Prozente.
255,862	51	4.54	I. Zentralverwaltung		267,579	97	4.31
1,147,723	36	20.35	II. Unterhaltungskosten		1,234,123	88	19.87
1,237,157	51	21.93	III. Expeditionsdienst		1,410,945	12	22.72
2,878,620	58	51.03	IV. Transportdienst		3,174,281	69	51.11
23,318	63	0.41	V. Bahntelegraphie		28,145	49	0.45
98,128	88	1.74	VI. Verschiedenes		95,834	57	1.54
5,640,811	47	100	. . . . . Totalausgaben		6,210,910	72	100
			abzüglich:				
134,577	14		Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 152,689. 86			
			Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung . .	„ 27,793. 39			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	„ 21,588. 18			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	„ 357. 50			
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der techn. Leitung .	„ 10,000. —	212,428	93	
5,506,234	33		. . Verbleiben als Betriebsausgaben . .		5,998,481	79	

Ueber die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten Posten haben wir schon in unsern frühern Berichten die nöthigen Aufschlüsse ertheilt, auf welche wir verweisen zu können glauben. Zum ersten Male erscheint darunter ein Ansatz betreffend Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, deren administrative und technische Bauleitung die diesseitige Gesellschaft im Laufe des Berichtsjahres übernommen hat; derselbe repräsentirt eine Quote von 2 % der Bauausgaben der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil als Aequivalent derjenigen Ausgaben, welche sich nicht zu Lasten der einen oder andern der beiden Gesellschaften ausscheiden lassen, während die ausschließlich für die genannte Unternehmung erfolgten Ausgaben derselben nach ihrem wirklichen Betrage verrechnet worden sind.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Betrieb der Jahre 1872 und 1873 ergibt zu Lasten des letzteren Jahres eine Mehrausgabe von Fr. 492,247. 46, welche ihre Erklärung in den nachstehenden Bemerkungen über die einzelnen Ausgabetitel finden wird.

I. **„Zentralverwaltung."** In Vergleichung mit dem Vorjahre erzeigt dieser Titel eine Mehrausgabe von Fr. 11,717. 46. Während auf der Rubrik Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung eine Mehrausgabe von Fr. 22,541. 47 in Folge Vermehrung desselben und Aufbesserung der Gehalte entstanden ist, wurde dagegen auf allen übrigen Rubriken, ausgenommen die Rubrik Reiseauslagen, welche ebenfalls eine kleine Vermehrung zeigt, im Vergleich mit dem Vorjahre eine Ersparniß erzielt.

II. **„Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden."** Der ganze Titel erzeigt gegenüber dem Vorjahr eine Mehrausgabe von Fr. 86,400. 52, wobei der zu Lasten der betreffenden Erneuerungs- und Reservefonds fallende Mehraufwand für die Erneuerung des Oberbaues nicht mitgerechnet ist. Auf der Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ist eine Mehrausgabe von Fr. 115,581. 10 erwachsen, welche hauptsächlich durch Erhöhung der Gehalte der Bahn- und Weichenwärter, sowie durch Kreirung und Besetzung einer Anzahl neuer Wärterposten in den Bahnhöfen Zürich, Winterthur und Romanshorn hervorgerufen worden ist. Eine Mehrausgabe im Betrage von Fr. 5,550. 46 findet sich sodann auf der Rubrik Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals; diejenige von Fr. 3,206. 12 auf der Rubrik Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals ist eine natürliche Folge der oben erwähnten Vermehrung des Personals. Dagegen haben sich im Berichtsjahre die Ausgaben auf der Rubrik Unterhaltung des Bahnkörpers gegenüber dem Vorjahre um Fr. 12,949. 71 vermindert. Die Hauptausgaben fallen auf Entwässerungsarbeiten der Bahneinschnitte im Tößfeld, bei Rucheck oberhalb Wiesendangen und auf der Strecke Erlen-Amrisweil. Für die Unterhaltung des Oberbaues erwuchs die sehr bedeutende Mehrausgabe von Fr. 127,051. 25, weil im Berichtsjahre erheblich größere Geleisestrecken als im Vorjahre zur Auswechslung, beziehungsweise Erneuerung gelangten.

Es wurden nämlich im Berichtsjahr auf dem Gesammtnetz der Nordostbahn (einschließlich Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) 191,593 laufende Fuß = 57,478 Meter Schienen und 35,962 Stück Schwellen ausgewechselt, gegenüber 142,567 laufende Fuß = 42,770 Meter Schienen und 41,379 Stück Schwellen im Jahre 1872. Auf dem Gesammtnetz (einschließlich Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) stieg bis Ende 1873 die Zahl der seit Beginn des Betriebes ausgewechselten Schienen auf 29.34 % der Gesammtschienenzahl, gegenüber 23.02 % im Jahre 1872 und die Zahl der ausgewechselten Schwellen auf 45.71 % gegenüber 38.87 % im Vorjahre. Auf dem Stammnetze der Nordostbahn (ausschließlich Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) betrug am Schlusse des Jahres 1873 die Zahl der ausgewechselten Schienen 34.35 % und der Schwellen 50.59 % gegenüber 27.02 % Schienen und 44.01 % Schwellen im Jahr 1872. Die Erneuerung des Oberbaues durch Verwendung eines stärkern Schienenprofils von 130 mm Höhe und 21.6 Pfund per laufenden Fuß oder 36 Kilogramm per laufenden Meter Gewicht, dessen Einführung wir im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, wurde im Berichtsjahre fortgesetzt; bis zum Schlusse des Jahres 1873 sind im Ganzen 102,240 laufende Fuß = 30,672 Meter Geleise oder 6.6 % der Hauptgeleise aus Schienen von dem bezeichneten neuen Profil erneuert worden. An den im Berichtsjahre für die Oberbau-Erneuerungen erwachsenen, aus den Erneuerungs- und Reservefonds bestrittenen Kosten im Betrage von Fr. 673,591. 75 partizipiren der Erneuerungsfond der Nordostbahn mit Fr. 587,889. 29, der Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit Fr. 62,011. 48 und derjenige der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg mit Fr. 23,690. 98. Die Rubriken 7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc., 9. Unterhaltung der Gebäude, 10. Unterhaltung des Arbeitsgeschirres der Bahnarbeiter und 11. Räumung von Schnee und Eis weisen zusammen eine Minderausgabe von Fr. 38,034. 84 gegenüber dem Vorjahre auf. Die Verminderung der Ausgaben für Räumung von Schnee und Eis ist eine Folge des geringen Schneefalls im Winter 1872/73.

III. **„Expeditionsdienst."** 1. Allgemeine Kosten. Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 73,149. 99 auf, wovon auf die Rubrik „Besoldungen" ein Betrag von Fr. 38,093. 57 fällt; letztere Vermehrung war hauptsächlich eine Folge davon, daß der Betriebskontrole, um sie zur gehörigen und rechtzeitigen Erledigung ihrer Geschäftslast zu befähigen, weitere Gehülfen beigegeben werden mußten, und daß daneben eine allgemeine Aufbesserung der Gehalte stattfand.

2. Personendienst. Die Mehrausgabe dieses Titels beträgt Fr. 28,275. 47 und rührt ebenfalls zum größten Theil von Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen her.

3. Güterdienst. Auf diesem Titel ergibt sich eine Gesammtmehrausgabe von Fr. 72,362. 15, wovon Fr. 62,161. 63 auf das Kapitel Besoldungen, Fr. 7,326. 44 auf die Druckkosten und Fr. 6,456. 75 auf die Assekuranz der Güter fallen. An der Vermehrung der Besoldungsausgaben partizipirt hauptsächlich eine im Berichtsjahre beschlossene allgemeine Erhöhung der Taglöhne der Güterarbeiter, ferner eine etwelche Vermehrung des Personals im Güterbahnhofe Zürich.

Die Vermehrung der Ausgabe auf dem Titel Assekuranz der Güter um Fr. 6,456. 75 gegenüber dem Vorjahre rührt einerseits von Erhöhung der Versicherungssumme um zirka Fr. 1,250,000, anderseits von dem Bezug einer Nachschußprämie Seitens der versichernden Gesellschaft her.

IV. **„Transportdienst."** 1. Allgemeine Kosten. An den auf diesem Titel entstandenen Mehrausgaben von Fr. 9,181. 97 gegenüber dem Vorjahre partizipiren hauptsächlich die Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung mit einem Betrag von Fr. 3,986. 56 und die Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe mit einem solchen von Fr. 4,216. 26, welch' letztere Vermehrung wesentlich eine Folge der Erweiterung des Gasleitungsnetzes auf dem vergrößerten Bahnhofe Winterthur ist.

2. Kosten des Fahrdienstes. Dieser Titel weist gegenüber dem Vorjahr die bedeutende Mehrausgabe von Fr. 149,613. 36 auf. Hievon fällt ein Betrag von Fr. 82,005. 25 auf das Kapitel Besoldungen des Zugspersonals und der Wagenwärter, für welch' ersteres am 1. August ein neues Besoldungsregulativ im Sinne einer erheblichen Erhöhung der Gehalte aufgestellt und in Kraft gesetzt worden ist. Die Bekleidung des Zugs- und Wagenwärterpersonals erforderte in Folge einer stattgehabten etwelchen Personalvermehrung einen Mehraufwand von Fr. 2,292. 10. Die Ausgaben auf dem Kapitel Unterhalt und Erneuerung der Wagen ꝛc. betrugen Fr. 5,929. 36 weniger als im Vorjahre. Hierüber sowohl, als auch über die Mehrausgabe für Oel und Schmiere im Betrage von Fr. 307. 10 sind in dem nachfolgenden Abschnitte: „2. Statistik des Betriebsdienstes" nähere Angaben enthalten. Die Mehrvergütung für die Benutzung fremder Wagen auf der Nordostbahn im Betrage von Fr. 68,908. 25 rührt theils von der Verwendung einer größern Anzahl fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze gegenüber dem Jahre 1872, theils von der Belastung der diesjährigen Rechnung mit einigen noch vom Jahre 1872 herrührenden Guthaben fremder Bahnverwaltungen her; indessen steht dieser Mehrausgabe eine Mehreinnahme von Fr. 89,220. 07 auf dem Kapitel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen (siehe Titel „Mittelbare Betriebseinnahmen II") gegenüber.

3. Zugkraftskosten. Auf den Ausgaben dieses Titels ist gegenüber dem Vorjahr ebenfalls eine erhebliche Vermehrung, welche sich auf den Betrag von Fr. 136,865. 78 beziffert, eingetreten. Die Mehrausgabe für Besoldungen von Fr. 64,839. 40 rührt theils von einzelnen Gehaltsaufbesserungen, theils von einer Vermehrung des Personals dieser Dienstabtheilung, theils endlich von Mehrausgaben für Stundengelder und Ersparnißprämien in Folge der größeren Leistungen her. Als eine fernere namhafte Ausgabenvermehrung erscheint ein Betrag von Fr. 106,465. 36 auf dem Kapitel Brennmaterial; dieses ungünstige Ergebniß wurde in erster Linie durch die im Berichtsjahr eingetretene bedeutende Steigerung der Kohlenpreise und sodann durch den größern Konsum in Folge der vermehrten Fahrleistung hervorgerufen. Den Mehrausgaben stehen einige Minderausgaben gegenüber, namentlich auf dem Titel „Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven" u. s. w. im Betrage von Fr. 38,660. 74, worüber in der nachstehenden Abtheilung „2. Statistik des Betriebsdienstes" (Reparaturkosten der Lokomotiven) Näheres enthalten ist.

V. „Bahntelegraphie." Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 4,826. 86 und rührt hauptsächlich von der Vermehrung der Telegraphen-Apparate und von erhöhten Entschädigungen für ihre Bedienung, ferner von der Auswechslung schadhafter Telegraphendrähte, Ersatz von Batterien und andern Inventarstücken, Reparaturen an Apparaten u. s. w., sowie von vermehrten Druckkosten her.

Im Laufe des Berichtsjahres ist die Zahl der Telegraphenstationen durch die am 1. Juni erfolgte Eröffnung des Bahntelegraphenbureau's in Horn um 1, somit auf 63 vermehrt worden. Auf diesen 63 Stationen befinden sich 91 Morséapparate, von denen 78 der Nordostbahn angehören. Die Bedienung fand durch 123 telegraphendienstkundige Angestellte (im Jahr 1872: 113) statt. Im Ganzen wurden 53,884 Bahndienstdepeschen befördert (gegen 54,651 im Vorjahre).

Auf den Stationen Horn und Mettmenstetten wurden zwei öffentliche Privattelegraphenbureaux errichtet. Am 31. Dezember 1873 waren 19 Bahntelegraphenbureaux dem Privattelegraphenverkehr geöffnet, wozu noch 6 Aufgabebureaux für Privattelegramme und 1 Bureau, welches nur Privattelegraphendienst hat (Schinznach), kommen. Die Zahl der beförderten Privatdepeschen betrug 33,477 (gegen 32,313 im Vorjahre).

VI. „Verschiedenes." Auf diesem Titel ergab sich eine Minderausgabe von Fr. 2,294. 31. Die dem Bunde entrichtete Konzessionsgebühr betrug Fr. 21,187. 50.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials finden sich wieder wie früher dem Berichte in tabellarischer Form als besondere Beilagen angeschlossen. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetrieb abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen folgt in einer besondern Zusammenstellung. Wir können daher unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf folgende Punkte beschränken.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Die Zahl der Lokomotiven ist im Berichtsjahre nicht unerheblich vermehrt worden. Zunächst nämlich gelangten im Monat Mai die im Jahresberichte von 1871 erwähnten 4 zweiachsigen Rangirlokomotiven und im Monat November 4 weitere für den Bahnhofdienst nöthig gewordene und nachbestellte Rangirlokomotiven zur Ablieferung. Ferner sind im Monat Juli die 6 dreiachsigen Güterzugslokomotiven, deren im Berichte vom Jahr 1871 Erwähnung gethan ist, abgeliefert worden. Die Lieferung dieser Rangir- und Güterzugslokomotiven hatte, wie bereits in jenem Berichte mitgetheilt worden ist, die Maschinenfabrik Eßlingen übernommen. Von den längst aus dem Fahrdienste zurückgezogenen beiden Rheinfallbahnmaschinen ist die eine, als zu weiteren Dienstleistungen untauglich, demolirt worden; die andere wird im Laufe des gegenwärtigen Jahres ebenfalls beseitigt werden. Hienach beträgt die Gesammtzahl der vorhandenen Lokomotiven 80 Stück oder 1 Lokomotive auf 3.7375 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 4.46 Kilometer im Vorjahre. Von diesen 80 Lokomotiven wurden 70 für den Fahrdienst, 1 für den Kiestransport, 5 (wovon 1 in Reserve) für den Rangirdienst im Bahnhof Zürich und 2 (1 ebenfalls in Reserve) für den Rangir- und Trajektdienst im Bahnhof Romanshorn verwendet; ferner wurde

mit Rücksicht auf die vermehrte Zahl der Züge und den gesteigerten Güter- und Rangirdienst den Bahnhöfen Winterthur und Aarau vom 1. Juni 1873 an je eine ständige Rangirmaschine zugetheilt.

Leistungen. Im Durchschnitt standen während des Berichtsjahres 66 Lokomotiven im Fahrdienste, welche im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben:

	Kilometer 1872	Kilometer 1873
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,640,087	1,744,776
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	252,225	289,683
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	76,867	80,671
zusammen	1,969,179	2,115,130

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1872	1873
für das ganze Jahr	6,585.9	7,074.0
für jeden Tag	17.994	19.381

Die serienweise nachgewiesenen Leistungen der Lokomotiven sind aus der beigefügten Tabelle ersichtlich.

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

	Achsenkilometer 1872 im Ganzen	1872 per Zug	1873 im Ganzen	1873 per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A .	16,432,977	22.30	16,934,927	22.10
„ „ „ „ „ B .	9,577,658	21.32	9,675,668	21.41
„ „ „ „ „ C .	28,475,999	46.00	33,056,576	49.40
„ „ „ „ „ D .	2,767,298	16.88	3,885,953	17.07
zusammen	57,253,932	29.08	63,553,124	30.05

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 Lokomotiven betrug im Berichtsjahr 36,582 Kubikfuß Tannenholz und 361,502 Zentner Steinkohlen (1872: 33,348 Kubikfuß Tannenholz und 320,181 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduzirt, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Verbrauch an Brennmaterial 365,160.2 Zentner, gegenüber 323,515.8 Zentnern im Jahre 1872.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1872	1873
im Ganzen	Fr. 591,904. 96	Fr. 684,009. 88
für einen Zentner	„ 1. 82.96	„ 1. 87.32

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

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Oel und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 81,527 Pfd. (im Vorjahre 76,040 Pfd.). Die Ausgaben hiefür betrugen: Fr. 42,002. 14 gegenüber Fr. 42,663. 75 im Vorjahre. Ein Pfund Schmiere kostete durchschnittlich 51.52 Cts., im Vorjahre 56.107 Cts.

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

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der im Fahrdienste gestandenen 71 Lokomotiven betrugen im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — Fr. 641,571. 08 gegenüber Fr. 523,260. 94 im Vorjahre. Von jenem Betrage von Fr. 641,571. 08 sind indessen der Betriebsrechnung blos Fr. 496,010. 18, abzüglich der für Rangirlokomotiven verausgabten Reparaturkosten von Fr. 27,018. 72, somit Fr. 468,991. 46 belastet und ist dagegen ein Betrag von Fr. 172,579. 62, welcher für Ausrüstung von fünf Lokomotiven mit neuen Kesseln und für Hauptreparaturen an zwei andern Lokomotiven verausgabt worden ist, im Hinblick auf § 11 der Gesellschaftsstatuten auf den „Erneuerungsfond der Nordostbahn" übertragen worden. Von jener Summe von Fr. 641,571. 08 fallen Fr. 261,532. 56 auf Hauptreparaturen, Fr. 256,784. 32 auf die laufenden Reparaturen und Fr. 123,254. 20 auf die Anschaffung von Ersatzstücken. An solchen wurden u. A. verwendet: 1,365 Feuerröhren aus Messing mit einer Ausgabe von Fr. 34,812. 47, 2,299 Feuerröhren aus Eisen mit einer solchen von Fr. 28,710. 49, 5,172 gußeiserne Roststäbe mit einem Aufwand von Fr. 16,726. 11, 28 Triebradbandagen aus Gußstahl mit einem Kostenbetrag von Fr. 8,178. 48, 36 Gußstahlbandagen für Lauf- und Tenderräder mit einem solchen von Fr. 6,346. 56, 14 Lokomotivkurbeln mit einer Ausgabe von Fr. 5,425. 59, 79 Tenderfedern mit einem Aufwande von Fr. 3,636. 72 u. s. w.

Ueber die Vertheilung der Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien gibt die angefügte Tabelle Aufschluß.

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich, Romanshorn, Aarau und Winterthur verwendeten Lokomotiven, mit den zwei in Zürich und Romanshorn in Reserve stehenden, neun an der Zahl, weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

		1872		1873
Zurückgelegte Weglänge	zirka Kilom.	243,224	Kilom.	297,639
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	21,190.6	Ztr.	28,364
„ „ Schmiere	Pfd.	6,457	Pfd.	8,933
Kosten des Brennmateriales	Fr.	38,770. 37	Fr.	53,130. 81
„ der Schmiere	„	3,940. 49	„	4,602. 21
„ des Putzmateriales	„	498. 69	„	576. 88
„ der Reparaturen (inklusive Provisionszuschläge der Werkstätte)	„	11,409. 98	„	27,018. 72
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	Cts.	22.456	Cts.	28.668

Wagen. Bestand. Im Bestande der Personenwagen ist im Berichtsjahr in Folge des Zurückziehens von 5 Stück schadhaft gewordenen Wagen und zwar von 1 Stück I. Klasse, von 3 Stück I. und II. Klasse und von 1 Stück II. und III. Klasse mit zusammen 24 Sitzplätzen I., 56 dito II und 16 dito III. Klasse aus dem Betrieb eine Verminderung eingetreten. Demnach betrug die Gesammtzahl der Personenwagen am Schlusse des Jahres 1873 noch **253** Stück mit 648 Achsen und 10,825 Sitzplätzen, gegenüber von 258 Stück mit 658 Achsen und 10,921 Sitzplätzen im Jahre 1872.

Die Gesammtzahl der Gepäck- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres in Folge Lieferung der in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten 150 Stück neuen gedeckten Güterwagen, wozu 2 weitere Stück als Ersatz für zwei schon im Jahre 1871 bei einem Zusammenstoße zertrümmerte gedeckte Güterwagen nachbestellt wurden, vermehrt worden. Dagegen hat eine Ersetzung von 3 bei dem am 13. November 1872 im Bahnhofe Winterthur stattgehabten Zusammenstoß zertrümmerten gedeckten Güterwagen nicht stattgefunden. In Folge dessen betrug die Gesammtzahl der Gepäck- und Güterwagen am Schlusse des Berichtsjahres **1,415** Stück mit 2,884 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 289,280 Zentnern, gegenüber von 1,266 Stück mit 2,586 Achsen und einer Tragfähigkeit von 259,480 Zentnern im Vorjahre.

Leistungen. Es haben zurückgelegt: Achsenkilometer:

	1871	1872	1873
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:			
Personenwagen	13,820,041	14,981,296	15,834,586
Güterwagen	18,376,799	18,815,191	19,806,115
Im Ganzen:	32,196,840	33,796,487	35,640,701
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	2,631,840	2,582,252	2,838,867
Güterwagen	15,797,055	14,898,165	16,924,809
Im Ganzen	18,428,895	17,480,417	19,763,676
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen	50,625,735	51,276,904	55,404,377
Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:			
Personenwagen	2,437,075	2,641,010	3,061,210
Güterwagen	17,882,772	19,449,515	23,289,039
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,351,751	1,366,920	1,562,174
Im Ganzen	21,671,598	23,457,445	27,912,423
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	53,868,438	57,253,932	63,553,124

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden verbraucht 16,453.5 Pfd. mit einem Kostenaufwande von Fr. 8,282. 16 (im Vorjahre 14,452 Pfd. mit einer Auslage von Fr. 7,873. 86).

Es wurden mit einem Pfund Schmiere 3,862.6 Achsenkilometer (gegenüber von 3,961.7 im Jahr 1872) zurückgelegt.

Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen wurde mit Inbegriff der Werkstätteprovision die Summe von Fr. 466,346. 47 (1872: Fr. 472,275. 83) verausgabt. Davon fallen auf laufende Reparaturen Fr. 287,792. 37, auf Hauptreparaturen von 8 Personenwagen Fr. 23,500. 13, auf Hauptreparaturen von 52 Gepäck- und Güterwagen Fr. 43,754. 39, auf Ersetzen von 488 Stück ausrangirten eisernen Wagenachsen durch solche aus Gußstahl Fr. 92,500. 77, auf Anschaffung von Ersatzstücken Fr. 18,798. 81.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Länge des betriebenen Netzes: 299 Kilometer.)			1871	1872	1873
I. Ausgaben.					
Gesammt-Betriebsausgaben	per	Bahn-Kilometer . . .	Franken	16,173. 44*	18,415. 50*	20,061. 81*
	„	Lokomotiv-Kilometer .	„	2. 52*	2. 79*	2. 83*
	„	Wagenachsen-Kilometer.	Centimes	8.67*	9.62*	9.43*
Zentralverwaltung	„	Bahn-Kilometer . . .	Franken	417. 99*	672. 02*	536. 04*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	„	„ . . .	„	3,016. 37*	3,583. 30*	3,787. 06*
Expeditionsdienst	„	„ . . .	„	4,216. 37	4,137. 65	4,718. 88
Transportdienst:						
Im Ganzen	„	„ . . .	„	8,228. 91*	9,616. 34*	10,605. 18*
	„	Lokomotiv-Kilometer .	„	1. 28.59*	1. 46.01*	1. 49.91*
	„	Wagenachsen-Kilometer.	Centimes	4.41*	5.02*	4.98*
Allgemeine Kosten	„	Lokomotiv-Kilometer .	„	5.73*	5.92	5.95
	„	Wagenachsen-Kilometer.	„	0.19	0.20	0.20
Fahrdienst	„	Lokomotiv-Kilometer .	„	42.02	53.98	57.33
	„	Wagenachsen-Kilometer.	„	1.44	1.86	1.91
Zugkraft	„	Lokomotiv-Kilometer .	„	80.83*	86.10*	86.63*
	„	Wagenachsen-Kilometer.	„	2.77*	2.96*	2.88*
	„	Bahn-Kilometer . . .	Franken	5,172. 53*	5,670. 77*	6,128. 52*
Bahntelegraphie	„	„ . . .	„	67. 87	77. 99	94. 13
Verschiedenes	„	„ . . .	„	225. 93	328. 19	320. 51
II. Fahr-Material.						
a) Den Bestand desselben betreffend:						
Auf jede Lokomotive kommen			Bahn-Kilometer	4.66	4.46	3.7375
„ „ „ „			Personenwagenachsen	10.13	9.82	8.10
„ „ „ „			Güterwagenachsen	36.71	38.60	36.05
„ „ „ „		im Ganzen	Wagenachsen	46.84	48.42	44.15
„ „ „ „			Sitzplätze	168.16	163.00	135.31
„ „ „ „			Zentner Tragkraft	3,604.52	3,843.00	3,616.00
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen			Lokomotiven	0.21	0.22	0.267
„ „ „ „			Personenwagenachsen	2.17	2.20	2.167
„ „ „ „			Güterwagenachsen	7.87	8.65	9.645
„ „ „ „		im Ganzen	Wagenachsen	10.04	10.85	11.812
„ „ „ „			Sitzplätze	36.07	36.53	36.20
„ „ „ „			Zentner Tragkraft	773.28	867.83	967.49
Auf jede Personenwagenachse fallen			Sitzplätze	16.60	16.60	16.70
„ „ Güterwagenachse „			Zentner Tragkraft	98.19	100.34	100.31

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

	1871	1872	1873
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . Kilometer	185.8	185.2	180.5
" " " " " " " Winterdienst . "	163.9	160.9	171.6
" " " " zurückgelegt im Ganzen . . . . "	31,346	31,507	32,047
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	29.13	29.08	30.05
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . Centimes	23.02	26.57	22.17
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer "	0.790	0.914	0.738
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . . . Pfund	18.159	16.429	17.2642
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . . "	0.623	0.565	0.575
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . . "	0.0340	0.0386	0.0386
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . . "	0.0012	0.0013	0.0013
Kosten des Brennmateriales " Lokomotiv-Kilometer . . Centimes	31.45	30.06	32.34
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer "	1.080	1.034	1.076
" " Schmiermateriales* " Lokomotiv-Kilometer . . "	1.99	2.167	1.986
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer . . . . Franken	3,655.13	3,920.67	4,048.96
" Lokomotiv-Kilometer . . Centimes	57.12	59.53	57.24
" beförderten Wagenachsen-Kilometer . "	1.96	2.048	1.905
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . Kilometer	17,433	15,807	15,686
und zwar jede Personenwagenachse . . "	26,197	26,692	28,817
" Güterwagenachse . . "	15,015	13,037	12,736
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	154.11	161.03	173.14
" Güterwagenachsen	343.74	362.15	409.19
" Personen- und Güterwagenachsen	497.85	523.18	582.33
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Prozente	59.77	59.01	56.08
" fremde Wagen . . . . . "	40.23	40.99	43.92
Kosten des Schmiermateriales per Wagenachsen-Kilometer . . Centimes	0.0130	0.0138	0.0130
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer . . . . . Franken	1,028.35	1,577.45	1,559.69
" " Wagenachse und Jahr . . . . . "	102.34	145.58	132.03
" " Wagenachsen-Kilometer . . . . . Centimes	0.587	0.921	0.842
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse Prozente	12.35	14.99	16.29
II. " "	27.46	31.33	32.22
III. " "	34.78	33.29	32.75
alle drei Klassen "	31.436	31.883	31.776
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze	7.10	5.67	5.14
II. " " " " " " "	2.68	2.19	2.10
III. " " " " " " "	1.88	2.00	2.05
in allen drei Klassen " " " " " "	2.18	2.14	2.15
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . Prozente	35.896	32.212	29.642

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß		Erneuerung des Oberbaues u. Transportmaterials (aus dem Erneuerungsfond bestritten) per Kilometer
		Zentral-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9 01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,253

D. Finanzergebniss und Zinsdividende.

Zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes sind einerseits der Saldovortrag und die Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn, abzüglich des Rückschlages auf dem Dampfbootbetriebe von den Einnahmen in Abzug zu bringen, anderseits aber auch von den Ausgaben die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnetzes und den Bau neuer Linien der Nordostbahn, sowie den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal, ferner die Entschädigungsbetreffnisse für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, sowie für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg. Dadurch ergibt sich folgendes Resultat:

1872		1873
Fr. 9,678,058. 31	Einnahmen	Fr. 10,692,708. 07
„ 4,853,913. 29	Ausgaben	„ 5,322,602. 62
Fr. 4,824,145. 02	Reinertrag	Fr. 5,370,105. 45
49.85 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**50.**22 %
Fr. 22,648. 57	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 25,211. 76
„ 2. 88	„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 3. 08
„ — 09.61	„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ — 09.56

Mit Hinzurechnung des Saldovortrages vom Jahre 1872, sowie der Erträge der Betheiligungsquoten bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn, jedoch abzüglich des Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb, beläuft sich die gesammte Einnahme auf die Summe von Fr. 6,117,732. 14, gegenüber Fr. 5,643,805. 11 im Vorjahre.

Die daraus zunächst zu bestreitende Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 2,270,440. 73 im Vorjahre auf Fr. 2,517,940. 73 im Berichtsjahre gestiegen, indem im letzteren das Anleihen von 5 Millionen Franken vom 30. November 1871 erstmals für das ganze Jahr zur Verzinsung gelangte und in demselben im Fernern der erste Semesterzins für das 6 Millionen-Anleihen vom 16. April 1873 fällig wurde. Die daherige Mehrausgabe findet indessen ihre Ausgleichung durch den Mehrertrag der „Zinse von ausgeliehenen Geldern" (B, Ziffer III der Einnahmen), worüber wir uns schon früher geäußert haben.

Nach Abzug der Zinse für die Obligationen und des festen Zinses zu 5 Prozent für das auf die Aktien zweiter Emission einbezahlte Kapital verbleibt noch ein Ueberschuß von Fr. 3,413,951. 41, welcher gemäß dem Beschlusse des Verwaltungsrathes folgende Verwendung erhielt:

Fr. 2,296,640. — = 8 % des Aktienkapitals wurden als Dividende an die Aktien I. Emission vertheilt;
„ 639,000. — = Fr. 3,000 per Bahnkilometer fielen in den Erneuerungsfond, und
„ 478,311. 41 wurden auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1874 übergetragen.

Summe wie oben Fr. 3,413,951. 41.

Das hienach auf dem Betrieb erzielte finanzielle Ergebniß darf als sehr befriedigend bezeichnet werden, da sich ebensowohl im Verhältnisse der Einnahmen zu den Ausgaben als in der Ziffer des Einnahmenüberschusses eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ergibt. Es durfte dies kaum erwartet werden, da, wie schon an früherer Stelle bemerkt worden ist, im Vorjahr eine ausnahmsweise Einnahme durch das eidgenössische Schützenfest herbeigeführt worden war, da ferner die Richtung des Getreidetransportes sich fortwährend ungünstiger gestaltete und demzufolge auch die Dampfbootverwaltung statt einer Einnahme einen Rückschlag ergab, und da endlich durch Erhöhung der Gehalte und Löhne und durch Vertheuerung der Steinkohlen, wie schon im Einzelnen nachgewiesen worden ist, eine abermalige starke Ausgabenvermehrung bewirkt wurde.

Der Erneuerungsfond hatte im Berichtsjahre wieder nicht nur für die Erneuerung des Oberbaues, sondern auch für den Umbau von Dampfbooten, nämlich der Dampfboote „St. Gallen" und „Bodan", aufzukommen. Außerdem wurde er, gemäß § 11 der neuen Gesellschaftsstatuten, zum ersten Mal für Erneuerung des Transportmaterials in Anspruch genommen, nämlich für den Ersatz einer aus dem Betriebe zurückgezogenen ehemaligen Rheinfallbahn-Lokomotive und für die Hauptreparatur von 7 Lokomotiven. Die Gesammtsumme der dem Erneuerungsfond zugewiesenen Ausgaben

steigt auf Fr. 867,017. 35, und derselbe weist nach Zurechnung der ihm aus der Betriebsrechnung zugewendeten Jahreseinlage von Fr. 639,000 per 31. Dezember 1873 einen Saldo aus von Fr. 2,053,055. 37, gegenüber einem solchen von Fr. 2,281,072. 72 im Vorjahre. Es ergibt sich also ein Rückschlag um Fr. 228,017. 35, der aber nicht beunruhigen darf, da wir gegenwärtig in die Zeit der höchsten Ausgaben für Wiederinstandsetzung des Oberbaues und des Transportmateriales eingetreten sind und hernach wieder eine längere Reihe von Jahren mit starker Reduktion dieser Ausgaben folgen wird.

Dem Reservefond wurde, außer 1 % der Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien und den übrigen im vorjährigen Geschäftsberichte näher bezeichneten statutarischen Einnahmen, gemäß Beschluß des Verwaltungsrathes die erste Hälfte des auf den Aktien II. Emission erzielten Agiogewinnes mit Fr. 929,200 in Gutschrift gebracht. Im Fernern sind demselben auf grundsätzliche Verfügung des Verwaltungsrathes auch solche Leistungen gutgeschrieben worden, welche von Gemeinden oder Privaten übernommen wurden, um die Nordostbahn zur Anlage neuer Stationen, zur Ausführung von Bahnstrecken nach abgeänderten, mit vermehrten Baukosten verbundenen Traceplänen oder zu ähnlichen, auf die späteren Betriebsergebnisse zurückwirkenden Bauausgaben zu veranlassen.

Der Vermögensbestand des Reservefonds ist per 31. Dezember 1873 Fr. 1,562,872. 07, gegenüber Fr. 323,109. 29 im Jahre 1872, hat sich also vermehrt um Fr. 1,239,762. 78. Auch für das laufende und nächstfolgende Jahr steht ihm ein namhafter Zuwachs in Aussicht, abgesehen von der noch verfügbaren zweiten Hälfte des Agioertrages auf den neuen Aktien; über deren Verwendung, die nach dem Ermessen des Verwaltungsrathes entweder ebenfalls ausschließlich zu Gunsten des Reservefonds oder ganz oder theilweise auch zu Gunsten des Erneuerungsfonds stattfinden kann, hat sich die genannte Gesellschaftsbehörde den Entscheid auf den Zeitpunkt vollendeter Einzahlung der neuen Aktien vorbehalten. Die Verwendungen aus dem Reservefond können gemäß den Statuten nach Eröffnung neuer Linien, also frühestens Ende 1875, beginnen und haben zur Aufbesserung der Jahresrechnungen zu dienen, insoweit dies in Folge unzureichender Betriebsergebnisse neuer Linien während ihrer ersten Betriebsjahre behufs Vermeidung starker Schwankungen der Aktiendividende nothwendig wird.

---

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Nordostbahn-Dampfboote haben im abgelaufenen Berichtsjahre regelmäßige tägliche Fahrten ausgeführt:

auf der Route Romanshorn-Lindau,
" " " Romanshorn-Friedrichshafen,
" " " Rorschach-Lindau und
" " " Lindau-Bregenz.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1872		1873		1872		1873	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	31,330	22.50	34,635	29.20	34,653. 47		40,741. 47	
„ „ II. „ .	31,181	22.39	28,177	23.75	32,364. 20		33,744. 41	
Hin- und Rückfahrt I. „ .	9,646	6.93	4,930	4.16	7,612. 88		4,929. 19	
„ „ „ II. „ .	21,334	15.32	12,694	10.70	9,786. 75	28.23	7,307. 27	30.50
Abonnementsbillete I. „ .	3,344	2.40	2,301	1.94	3,029. 84		2,871. 11	
„ II. „ .	6,369	4.57	6,477	5.46	4,481. 96		5,494. 02	
Luftfahrtsbillete I. „ .	7,888	5.67	7,856	6.62	4,556. 28		3,089. 08	
„ II. „ .	28,156	20.22	21,548	18.17	12,060. 78		9,065. 58	
Total .	139,248	100	118,618	100	108,546. 16		107,242. 13	
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	10,944		14,032		4,606. 89	1.20	5,392. 31	1.53
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	203	3.44	93	2.44				
„ b, schweres Vieh . . .	2,129	36.05	1,421	37.34				
„ c, leichtes „ . . .	1,044	17.68	484	12.72				
„ d, Schweine	112	1.89	93	2.44	6,552. 55	1.70	3,849. 15	1.09
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,866	31.59	1,371	36.02				
Hunde	552	9.35	344	9.04				
Total .	5,906	100	3,806	100	6,552. 55		3,849. 15	
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	58,449	3.34	56,538	3.44				
Gewöhnliches Gut	438,047	25.00	431,626	26.28	258,347. 94	67.19	231,898. 87	65.96
Güter der Ausnahmsklasse . .	1,255,287	71.66	1,154,293	70.28				
Total .	1,751,783	100	1,642,457	100	258,347. 94		231,898. 87	
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	6,440. 36	1.68	3,219. 40	0. 92
Gesammt-Total .	.	.	.	.	384,493. 90	100	351,601. 86	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1873	118,618	107,242	13	14,032	5,392	31	3,806	3,849	15	1,642,457	231,898	87	3,219	40	351,601	86
gegenüber 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
mehr	—	—	—	3,088	785	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger . . .	20,630	1,304	03	—	—	—	2,100	2,703	40	109,326	26,449	07	3,220	96	32,892	04

Die Einnahmen im Personenverkehr erreichen nicht vollständig diejenigen des Jahres 1872, indem wider Erwarten die Wiener-Weltausstellung eine Steigerung der Reisendenfrequenz auf dem Bodensee nicht herbeigeführt hat. Neben den allgemeinen Gründen, welche die Frequenz der Ausstellung bedeutend unter den allerwärts gehegten Erwartungen haben bleiben lassen, dürfte zur Benachtheiligung der Route über Romanshorn nach Bayern noch ganz speziell das lange, bis Ende des Jahres andauernde Vorherrschen der Cholera in München beigetragen haben. Außerdem hat selbstverständlich auch die Landroute über St. Margrethen-Bregenz der Seeroute eine gewisse Zahl von Reisenden entzogen. Der Viehtransport beziffert gegenüber den Vorjahren einen namhaften Ausfall, welcher sich daraus erklärt, daß die Einfuhr aus Deutschland durch die hohen Ankaufspreise und durch viehpolizeiliche Maßnahmen bedeutend erschwert war. Einen besonders starken Ausfall hat der Gütertransport erlitten, veranlaßt durch die zunehmende Flauheit im Getreidebezug aus Oesterreich-Ungarn.

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		1872	1873
Einnahmebetreffniß per Reisenden	Franken	0.78	0.90
„ „ Zentner Gepäck	„	0.42	0.38
„ „ Stück Vieh	„	1.11	1.01
„ „ Zentner Güter	Centimes	14.75	14.12

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1872				1873			Gegenüber 1872			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.62	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.55	—	—	—	—
19,449	70	5.10	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	20,334	10	5.19	884	40	—	—
109,785	28	28.78	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	112,377	69	28.67	2,592	41	—	—
3,132	62	0.82	4. Bekleidung desselben	3,287	87	0.84	155	25	—	—
1,064	15	0.28	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,281	54	0.33	217	39	—	—
33,468	53	8.77	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter .	30,268	28	7.72	—	—	3,200	25
151,955	23	39.83	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	146,217	27	37.31	—	—	5,737	96
28,547	69	7.48	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	46,153	69	11.78	17,606	—	—	—
7,382	75	1.94	10. Assekuranz-Prämien	7,572	40	1.93	189	65	—	—
16,724	74	4.38	11. Verschiedenes	14,427	83	3.68	—	—	2,296	91
381,510	69	100	. . . . Total	391,920	67	100	10,409	98	—	—

Die Mehrausgaben auf den Titeln „Besoldungen und Entschädigungen ꝛc. des Administrations- und Schiffspersonals" finden in den erhöhten Gehalten und Löhnen ihre Begründung. Der Minderaufwand an „Kosten für Ein- und Ausladen der Güter", sowie an „Brenn-, Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Material" ist eine Folge des schwächeren Güterverkehrs und reduzirter Fahrten. Die bedeutende Mehrausgabe auf „Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände" erklärt sich daraus, daß verschiedene neue Einrichtungen im Hinblick theils auf die vollkommenere Einrichtung von Dampfbooten anderer Unternehmungen, theils auf die Konkurrenz der Gürtelbahn als angezeigt erachtet wurden, wie namentlich die Dampfheizung in den Personen-Kajüten, Erstellung zweier Oberdecks mit eisernen Möbeln, Umänderung einiger Kajüten u. s. w.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1872					1873				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	384,493	90	3	76	—	351,601	86	3	94	—
Ausgaben	381,510	69	3	73	99.22	391,920	67	4	39	111.47
Nettoertrag	2,983	21	—	03	0.78	—	—	—	—	—
Rückschlag						40,318	81	—	45	11 47

Das finanzielle Ergebniß ist ein wenig erfreuliches, namentlich wenn in's Auge gefaßt wird, daß außerdem bedeutende Summen für den Umbau von Dampfbooten auf Rechnung des Erneuerungsfond bestritten worden sind. Zur etwelchen Beruhigung darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß ein erheblicher Theil der Unterhaltungsausgaben außergewöhnlicher Art war, und daß ein mäßiges Aufleben des Getreideverkehres über Romanshorn nach der Schweiz zur Ausgleichung des eingetretenen Rückschlages ausreichen würde.

Betriebsmaterial.

Dasselbe erlitt keine Aenderung und bestand somit Ende 1873 aus:

6 Dampfschiffen,
4 Schleppschiffen,
1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Württemberg),
1 Schleppkahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

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

		1872	1873
a. Leistungen der Schiffe:			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	102,318	89,234
und zwar in	Zeitstunden	5,972	5,183
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	17.13	17.22
Schleppboote. Solche durchliefen	„	49,846	45,386
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	2,592	2,174
Steinkohlen	Zentner	64,414	54,221
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	64,673	54,438
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	63.21	61.01
„ Zeitstunde	„	1,082.94	1,050.32
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	119,900.87	116,554.85
per Kilometer	Centimes	117.18	130.62
„ Zeitstunde	Franken	20.08	22.49
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Oel und Talg im Ganzen	Pfund	8,320	8,096
„ „ „ per Kilometer	„	0.08	0.09
„ „ „ „ Zeitstunde	„	1.39	1.56
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,699.40	4,373.49
per Kilometer	Centimes	4.59	4.90
„ Zeitstunde	„	78.69	84.38
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken	28,547.69	46,153.69
per Kilometer	Centimes	27.90	51.72

2. Werkstättebetrieb.

Die Thätigkeit der Werkstätte ist während des Berichtsjahres fast ausschließlich durch den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden. Außerdem wurden für den Bahnunterhalt 126 Stück Schienenkreuzungen und 102 Stück Weichen angefertigt; auch besorgte die Werkstätte einen Theil des Umbaues des Dampfbootes „St. Gallen."

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug am Jahresschlusse 415, gegenüber 393 im Vorjahre; außerdem wurden noch 70 Lokomotivputzer und Hülfsheizer, 10 Wagenwäscher und 16 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1872	1873
an Einnahmen	Fr. 1,319,728. 44	Fr. 1,742,864. 19
an Ausgaben	„ 1,174,892. 87	„ 1,549,245. 50
und einen Netto-Ertrag von	Fr. 144,835 57	Fr. 193,618. 69

Dieses Ergebniß ist, wie in frühern Jahren, ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung erzielt worden.

3. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind leider wieder eine Anzahl Unfälle vorgekommen, ohne daß jedoch durch einen derselben eine Störung des Betriebes stattgefunden hätte.

Im Ganzen fanden 11 Personen auf den Bahnhöfen oder auf der offenen Linie ihren Tod und zwar 6 Angestellte und 5 dem Betriebe fremde Personen.

Am 9. Februar fiel auf dem Bahnhofe Turgi ein Bremser, als er den schon in der Abfahrt begriffenen Zug noch besteigen wollte, unter die Wagen und wurde dabei so erheblich verletzt, daß er einige Wochen nachher im Spital starb. — Am 2. Mai legte sich ein junger Mann in der Nähe der Station Affoltern vor dem Abendzuge nach Luzern auf die Schienen und wurde von demselben überfahren und sofort getödtet. — Ebenso suchte und fand am 12. Juni ein älterer Mann seinen Tod, indem er sich in der Nähe von Neuhausen vor einem herannahenden Zuge auf die Schienen legte. — In gleicher Weise ließ sich am 15. Juni ein Bahnarbeiter zweifelsohne wegen zerrütteter Familienverhältnisse in der Nähe der Station Marthalen vom Zuge überfahren. — Beim Zusammenstellen eines Zuges auf dem Bahnhof Schaffhausen am 26. Juli gerieth ein Güterarbeiter in Folge eigener Unachtsamkeit, indem er auf vorschriftswidrige Weise an einem Wagen schob, mit dem Kopf zwischen die Buffer zweier Wagen und wurde augenblicklich getödtet. — Am 3. August wurde in Veltheim bei Winterthur ein Bahnwärter vom Zuge überfahren; derselbe wollte vor dem herannahenden Zuge noch die Bahn überschreiten, um die Barriere zu schließen, wurde aber von der Maschine erfaßt und sofort getödtet. — Am Abend des 14. August fiel auf der Fahrt zwischen Schlieren und Altstetten aus unbekannten Gründen ein Bremser vom Wagen und verletzte sich der Art, daß er, kaum im Kantonsspital angelangt, starb. — Am 4. September Abends wurde außerhalb der Station Cham ein jüngerer Mann überfahren und getödtet. Alle Umstände sprachen dafür, daß der Verunglückte den Tod freiwillig gesucht habe. — Ebenso wurde am 11. dess. Mts. zwischen Erlen und Amrisweil durch einen Abendzug ein Mann überfahren. Auch in diesem Falle scheint ein Selbstmord vorzuliegen. — Am 8. Dezember wurde ein älterer Mann auf der Station Oerlikon, wo er entgegen den bahnpolizeilichen Vorschriften die Bahnlinie beging, von einem Zuge der Vereinigten Schweizerbahnen überfahren und getödtet.

Von den verunglückten Angestellten gehörten zwei der Unterstützungskasse an und es beziehen die Hinterlassenen des einen derselben die statutarischen Unterstützungen, während der andere keine unterstützungsberechtigten Verwandten hinterlassen hat.

Im Dampfschiffahrtsdienste sind im Berichtsjahr keine Unfälle vorgekommen.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:		
a. im Kanton Zürich	Fr. 5,879,250. —	
b. „ „ Thurgau	„ 1,595,450. —	
c. „ „ St. Gallen	„ 5,800. —	
d. „ „ Schaffhausen	„ 496,350. —	
e „ „ Aargau	„ 834,800. —	
f. „ „ Zug	„ 149,400. —	
g. „ „ Luzern	„ 34,300. —	
		Fr. 8,995,350. —
2. Für Transportmaterial		„ 10,565,070. 35
3. „ Brennmaterial und Magazinvorräthe		„ 606,818. 11
4. „ Transportgüter		„ 6,144,000. —
5. „ Lagergüter in Zürich und Romanshorn		„ 7,000,000. —
6. „ Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten		„ 2,001,191. 78
		Total Fr. 35,312,430. 24

Die Assekuranzentschädigung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektirten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransportes beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. — Der „Versicherungsfond gegen Transportgefahren" hatte im Berichtsjahre für verschiedene Beschädigungen an Transportmaterial mit Fr. 7,350. 65 aufzukommen, und es schließt derselbe mit einem Saldo von Fr. 50,941. 20 ab gegenüber einem solchen von Fr. 30,230. 12 im Jahre 1872.

5. Personaletat.

Am Ende des Jahres 1873 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	24
Hauptkassier und Gehülfen	4
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	11
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen	59
Chef des Tarifbureau und Gehülfen	5
Hauptmagazin-Verwaltung	11
Abwärte der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	6
	120

II. Bahnunterhaltung.

Betriebs-Oberingenieur und Adjunkt	2
Bauführer	3
Geometer und Zeichner	6
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs	13
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	18
Weichen- und Bahnwärter	617
	660

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspektor und Adjunkt	2
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfe	2
Telegraphen-Inspektor	1
Uebertrag	6
Uebertrag	6
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagenkontrole	18
Bahnhof-Vorstände und Gehülfen	19
Stationsvorstände und Gehülfen	87
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	39
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	157
Telegraphisten	8
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	45
Gepäckträger	25
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure	516
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	182
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	98
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	12
Billetdrucker	2
	1,214

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Oberwerkführer und Werkführer	4
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	15
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	67
Lokomotivheizer	57
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	124
	268

Total: **2,262** (gegen 2,075 im Vorjahre); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7.56 Angestellte (6.94 im Jahre 1872).

Die Zahl der Weichen- und Bahnwärter, sowie das Stations- und Fahrpersonal hat im Berichtsjahre eine nicht unbedeutende Vermehrung erlitten.

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister	7	Heizer	10
Kapitäne und Schiffsführer	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	27
Steuermänner und Schleppschiffführer	9	Güter- und Kohlenverlader	5

Zusammen **69** Angestellte (im Vorjahre 72).

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 415 (im Vorjahre 393).

D. Agenturen.

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

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

Mit Einschluß der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesammtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,752 gegenüber 2,546 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1872 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 486,781. 24
Im Jahre 1873 kamen an Einnahmen hinzu:		
Beitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 84,079. 75	
Kapitalzinse, Bußen, Geschenke	„ 35,980. 60	
		„ 140,060. 35
	Gesammteinnahme	Fr. 626,841. 59
Die Ausgaben bestehen aus:		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 149. 85	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnißkosten	„ 1,995. 70	
Außerordentliche Unterstützungen	„ 2,400. —	
Regelmäßige Unterstützungen	„ 31,085. 04	
Verschiedenes	„ 383. 80	
		„ 36,014. 39
	Bestand am 31. Dezember 1873	Fr. 590,827. 20

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,609 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1872 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	12,463. 84
Im Jahre 1873 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . . .	„	20,996. 54
Gesammteinnahme	Fr.	33,460. 38
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen 2c. ziehen sich davon ab mit	„	18,493. 88
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr.	14,966. 50

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug im Berichtsjahre durchschnittlich 971.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Die Länge der gegenwärtig im Bau begriffenen oder im Stadium der Vorarbeiten befindlichen Linien ergibt sich aus nachstehender Uebersicht:

a. Im Bau begriffen:				
1. Winterthur-Koblenz	48.7	Kilometer		
2. Linksufrige Zürichseebahn bis Näfels	61.6	„		
	110.3	„		
Hiezu kommt:				
3. Die der Nordostbahn und Zentralbahn gemeinschaftliche, aber der ersteren zum Bau übertragene Bötzbergbahn . .	48.8	„	159.1	Kilometer
b. Im Stadium der Vorarbeiten befindlich:				
4. Bülach-Schaffhausen	25.6	Kilometer		
5. Dielsdorf-Niederweningen	7.5	„		
7. Baden-Niederglatt	21.1	„		
8. Rechtufrige Zürichseebahn	35.5	„		
9. Glarus-Lintthal	15.8	„	105.5	„
Ferner:				
10. Die der Nordostbahn und Zentralbahn gemeinschaftliche, aber der erstern zum Bau übertragene Linie Koblenz-Stein	26.3	„		
11. Die von der betreffenden Gesellschaft der Nordostbahn zum Bau übertragene Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . .	22.5	„		
12. Die Linie Etzweilen-Schaffhausen, für welche die Vorarbeiten von der Nordostbahn Namens der betreffenden Gesellschaft besorgt werden	16.5	„	65.3	„
		Total	329.9	„

Das für diese Linien auf dem Bureau und im Felde beschäftigte Ingenieurpersonal bezifferte sich zu Anfang des Jahres auf 39

hiezu kamen im Laufe desselben 104

gingen ab 38

so daß der Stand auf Ende 1873 105 betrug. Hiebei sind die ausschließlich mit Korrespondenz- und Rechnungs-Arbeiten beschäftigten Angestellten, 6 zu Anfang und 11 zu Ende des Jahres, nicht inbegriffen.

Die definitive Organisation des Baudienstes, insbesondere die Aufstellung der Sektionen, fällt in den Anfang des Berichtsjahres. Die bezüglichen Verhältnisse sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

	Zahl der Sektionen	Technisches Personal	
		Durchschnittlich	Ende des Jahres
Zentralbureau	2	12	26
Winterthur-Koblenz	2	13	17
Linksufrige Zürichseebahn	3	22	26
Bötzbergbahn	4	22	25
Effretikon-Wetzikon-Hinweil	1	3	11
Zusammen	12	72	105

Die Thätigkeit der Sektionen wird sich aus der Berichterstattung über die einzelnen Linien ergeben; hier mögen einige Mittheilungen über die Arbeiten des Zentralbureau Platz finden. Dasselbe besorgte die generellen und Vorprojekte jeder Linie, bis die definitiven Absteckungs- und Projektirungsarbeiten die Aufstellung besonderer Sektionen nothwendig machten; sodann hatte das Zentralbureau das von den Sektionen einlaufende Material zu prüfen und wo nöthig zu berichtigen, ferner die Normalpläne für den Unter-, Ober- und Hochbau, sowie die Bedingnißhefte für Vergebung der Arbeiten und die sonst erforderlichen allgemeinen Baugrundsätze aufzustellen. Eine besondere Abtheilung des Zentralbureau war mit Aufstellung der detaillirten Geleisepläne für die verschiedenen Stationen beschäftigt, eine weitere ausschließlich mit den Eisenkonstruktionen der Brücken. Der Hochbau wurde entgegen bisheriger Uebung als eine Unterabtheilung des Bahnbaues mehr mit dem letzteren verschmolzen, und wenn auch dafür ein besonderes, ausschließlich mit den einschlagenden Arbeiten beschäftigtes Personal angestellt wurde, so bildete dasselbe doch eine Abtheilung des Zentralbureau und der Sektionen. Als Vorstand derselben, beziehungsweise als Sektionsingenieur für den Hochbau, trat zu Anfang Juni Herr Gmelin, bisher Architekt in Basel, ein.

Die Frage des Oberbaues hat uns im Laufe des Jahres vielfach beschäftigt, und nach reiflicher Prüfung haben wir uns für Beibehaltung des bisherigen Systems mit hölzernen Querschwellen entschieden, welches in Betreff der Kosten trotz der gestiegenen Holzpreise immer noch den Vorzug sowohl vor dem System eines ganz eisernen Oberbaues als vor der Verwendung von Steinwürfeln als Fundament der Schienen verdient und zudem durch sanfteren Gang der Fahrzeuge sich vor diesen Systemen auszeichnet. — Dagegen haben wir beschlossen, die Schwellen vor ihrer Verwendung imprägniren zu lassen und hiefür eine eigene Werkstätte zu errichten, um denselben eine längere Dauer zu verschaffen und auch weichere Holzarten verwenden zu können. Nach dem gewählten Verfahren wird zur Imprägnirung Zinkchlorid unter Hochdruck (8—10 Atmosphären) verwendet werden — eine Methode, welche namentlich in Norddeutschland ganz vorzügliche Resultate ergeben und die viel theurere, wenn auch speziell für Schwellen etwas bessere Imprägnirung mit Creosot schon vielfach verdrängt hat. Während eichenen Schwellen in natürlichem Zustand eine Dauer von 14, buchenen eine solche von 3, föhrenen von 7 und tannenen von 4 Jahren im Mittel zukommt, soll vermittelst Zinkchlorid bei einem Kostenaufwand von 60 Centimes pr. Schwelle die Dauer auf 25 Jahre bei Eichen-, 10 bei Buchen-, 14 bei Föhren- und 10 Jahre bei

Tannen-Schwellen erzielt werden können. Mit einem Kostenaufwand, der im Mittel 1/10 des Ankaufspreises der Schwellen beträgt, darf man somit hoffen, eine mehr als doppelte Dauer derselben zu erzielen. Das Verfahren mit Zinkchlorid bietet außerdem den Vortheil, daß es sich bei allen, den verschiedensten Zwecken dienenden Hölzern anwenden läßt, und daß dieselben auch nach der Operation noch bearbeitet und namentlich angestrichen werden können — ein nicht zu unterschätzender Vorzug, den keine andere Imprägnirungsmethode bietet. In Zukunft darf man daher hoffen, nicht nur den Schwellen, sondern auch den Einfriedigungen, Barrieren und Hochbauhölzern mit verhältnißmäßig kleinen Kosten eine bedeutend verlängerte Dauer geben zu können. Die Imprägnirung, sowie die Besorgung des gesammten Holzgeschäftes bildet ebenfalls eine besondere Abtheilung des Zentralbureau. Als Chef derselben ist Herr Brosi, bisheriger Oberförster des Kantons Solothurn, gewählt worden. Ueber die Lieferung der zur Imprägnirung nöthigen Einrichtungen und Hülfsmaschinen wurde am 24. September ein Vertrag mit den HH. Escher, Wyß & Cie. in Zürich abgeschlossen, während die Ausschreibung und Vergebung des Schwellenmaterials schon im Anfang des Jahres stattfand.

Vom 26. April datirt ein Vertrag mit Herrn S. B. Goldschmid in Mainz über Lieferung von 14,000 Tonnen Schienen und Schienenbefestigungsmitteln, deren Ablieferung mit Juni 1874 beginnt, und welche für die im Bau befindlichen Linien bestimmt sind. Die dafür vereinbarten Preise durften zur Zeit der Vereinbarung als sehr günstig bezeichnet werden, wenn sie auch etwas über den seitherigen, durch starkes Sinken aller Eisenpreise herbeigeführten Preissätzen stehen.

Die Konkurrenzausschreibungen des letzten Jahres, sowie ähnliche Vorgänge bei andern schweizerischen Bahngesellschaften hatten den Mangel an Unternehmern, noch viel mehr aber denjenigen an dem für Bahnbauten erforderlichen Betriebsmaterial herausgestellt, und es schien mehr als zweifelhaft, ob für die in Aussicht stehenden vielen Bahnbauten Unternehmer in genügender Zahl sich finden werden. Um nun auf alle Fälle nicht unvorbereitet zu sein, entschlossen wir uns zur sofortigen Beischaffung von Hülfsmaterialien in größerem Maßstabe und eröffneten im Juni nach Zeichnungen des Zentralbureau Konkurrenz über Lieferung von 1,000 Rollwagen und 1,500 Tonnen Rollbahnschienen; die erstere Arbeit wurde der schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen und die letztere der Société Anonyme des Forges d'Acoz in Acoz vergeben. Diese Maßnahmen haben denn auch eine günstige Wirkung auf die Vergebung der Bauten ausgeübt, und ihnen ist es zu verdanken, daß die vielen im Laufe des Jahres zur Ausschreibung gekommenen Bauloose sämmtlich zu nicht ungünstigen Bedingungen an Unternehmer vergeben werden konnten, denen wir die Rollwagen zum Ankaufspreise, die Schienen dagegen miethweise überließen.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen gehen wir an die Berichterstattung über die einzelnen Linien, bemerken aber dabei, daß die Mittheilungen über den Bau der Bötzbergbahn sich im Spezialbericht über diese Bahn an das Komite der Gemeinschaftsbahnen der Zentral- und Nordostbahn aufgenommen finden. Wir erlauben uns, auf den genannten Bericht, der als Beilage demjenigen an die Generalversammlung der Nordostbahn beigefügt ist, diesfalls zu verweisen.

1. Winterthur-Koblenz.

a. Technische Vorarbeiten. Nachdem am 28. August das sogenannte Dettenberg-Trace von Rorbas über Bülach-Eglisau und Rheinsfelden nach Weiach auf die an anderer Stelle erwähnte Weise festgestellt worden war, wurde die Aussteckung der definitiven Bahnaxe mit den zur Detailprojektion nöthigen Aufnahmen sofort energisch betrieben und derart gefördert, daß bereits Ende September die zur Ausführung des Dettenberg-Tunnels nöthigen Pläne vollendet waren. Gegen Schluß des Jahres konnte sodann in Koblenz, nachdem auch die Beseitigung derjenigen Anstände gelungen war, welche der Stadtrath Winterthur gegen die von uns beabsichtigte Einmündung in die dortige Station erhoben hatte, das entsprechende Trace, wonach die Bahn mit Beiseitelassung des nach Waldshut führenden Tunnels unter dem bestehenden Damme durch in die Station eingeführt wird, ausgesteckt und in Arbeit genommen werden.

b. Expropriation. Im Berichtsjahre sind weiter aufgelegt worden die Katasterpläne und Grunderwerbungstabellen auf der Strecke Embrach-Eglisau, und zwar in den Gemeindegemarkungen Embrach, Rorbas, Bülach und Glattfelden I. Theil, sowie in der Gemeinde Koblenz. Es steht somit nur noch aus die Planauflage von Eglisau und Glattfelden II. Theil. Die Einsprachsfristen sind abgelaufen in den Gemeinden Embrach, Rorbas und Bülach, umfassend den Theil vom westlichen Ende des Dettenbergtunnels bis zum Uebergang der Poststraße Bülach-Eglisau, und die aus diesen Gemeinden eingelangten Forderungseingaben sind durch unser Expropriationskommissariat zum Theil schon erledigt worden. Die Expropriation in den Gemarkungen Winterthur, Töß, Wülflingen und Pfungen ist zu demnächstiger Anhandnahme vorbereitet. Vollständig durchgeführt wurde im Berichtsjahr die Expropriation, theils in gütlicher Unterhandlung, theils durch Dazwischenkunft der eidgenössischen Schätzungskommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes, in den Gemeinden Rümikon, Mellikon, Reckingen und Zurzach.

c. Unterbau. Die nach dem vorjährigen Geschäftsbericht in Regie begonnenen Entwässerungen der sehr wasserreichen, bei Störung des Gleichgewichtes durch Damm und Einschnittsanlagen die Gefahr von Rutschungen nahe legenden Rheinhalden zwischen Kaiserstuhl und Rietheim wurden vor Beginn des Bahnbaues schon in der ersten Hälfte des Jahres beendigt und dürften die beabsichtigte Wirkung vollständig erreicht haben. — Der Bau der beiden ersten Loose der zweiten Sektion von Rheinsfelden bis Kaiserstuhl und von Kaiserstuhl bis Rümikon, dessen Beginn ebenfalls schon im letzten Jahre gemeldet werden konnte, war von den Unternehmern Vota u. Komp. immer lässiger betrieben worden; auch zeigten sich dieselben außer Stand, den von ihnen eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, so daß exekutionsweise Fortführung der Arbeiten auf ihre Rechnung und gänzliche Auflösung des Vertragsverhältnisses unvermeidlich geworden sind. Das erste kleine Loos wurde darauf noch vor Schluß des Jahres sammt der ersten Bekiesung in Regie zu Ende gebracht, wogegen die Vollendung des zweiten Looses durch die Unternehmer des anstoßenden dritten Looses Rümikon-Zurzach, die Herren Henle u. Fecker, welchen mittlerweile am 19. Juli das letztere vergeben worden war, durch besondern Vertrag vom 3. September in Akkord übernommen wurde. Bis zum Schlusse des Jahres betrugen deren Leistungen: im 2. Bauloos 26 % der Erdarbeiten und 40 % der Kunstbauten, im 3. Bauloos 12 % und 15.2 %. Eine Forcirung der Bauarbeiten dieser Strecke war um so weniger angezeigt, als die Vollendung des großen Dettenbergtunnels vor dem dafür angesetzten Termin, Mai 1876, kaum zu erwarten steht, zumal die angewendete Art des Betriebes gestattete, die in der Gegend selbst vorhandenen Arbeitskräfte in einer für sie vortheilhaften Art dauernd zu verwenden.

Die Arbeiten am Dettenbergtunnel selbst wurden, um keine Zeit zu verlieren, sofort in Regie begonnen, und schon im September fand östlich die Inangriffnahme des Voreinschnittes und westlich oder auf der Seite von Bülach diejenige des Voreinschnittes und Portalschachtes statt. Am Schlusse des Jahres waren östlich ein Theil des Voreinschnittes geöffnet und 50.6 Meter Länge Sohl- oder Richtstollen vollendet, von denen freilich nur 5.3 Meter auf den Tunnel selbst, der Rest aber auf den spätern Voreinschnitt fallen. Der durchschnittliche Stollenfortschritt war ungefähr 1.0 Meter pro Arbeitstag von 24 Stunden. Der ganze Stollen bewegt sich nach dem durch den verstorbenen Herrn Prof. Dr. Arnold Escher von der Linth angefertigten geologischen Profil in der Grenze zwischen dem Muschel- und Austernsandstein, und es steht, nachdem die Arbeiter einigermaßen eingeübt sein werden, ein weit rascherer Fortschritt zu erwarten. Westlich war der auf der Quote 449.5 Meter über Meer begonnene Portalschacht am 1. Dezember 12.2 Meter abgeteuft; von da an aber machte ein über Vermuthen reichlicher Wasserandrang das Beistellen stärkerer Pumpen nothwendig und gestattete bis Schluß des Jahres nur noch ein Tieferdringen um 3.5 Meter, womit der Schacht bis auf eine Höhe von 1.9 Meter über der Sohle des Tunnels angelangt war. Der Angriff eines Sohlstollens aus dem inzwischen nach Kräften geförderten, langen westlichen Voreinschnitt fällt zwar in's folgende Berichtsjahr; es sei jedoch hier schon bemerkt, daß der Fortschritt der Arbeiten sehr bald eine günstigere Wendung nahm und zu der bestimmten Hoffnung berechtigt, der mit dem schweizerischen Eisen-

bahndepartement vereinbarte, für den 1.79 Kilometer langen Tunnel allerdings etwas kurze Bautermin von wenig mehr als 2 Jahren werde auch ohne Anwendung außerordentlicher und kostbarer Einrichtungen eingehalten werden können. Große Anstrengungen wird zwar namentlich noch die Beischaffung des nöthigen Steinmaterials erfordern.

2. Linksufrige Zürichseebahn.

a. Technische Vorarbeiten. Nach dem letztjährigen Geschäftsbericht waren mit Anfang des Jahres die Aufnahmen für das definitive Projekt von Zürich bis Richtersweil in der Hauptsache vollendet und für den übrigen Theil der Linie von Richtersweil bis Ziegelbrücke im Gebiete der Kantone Schwyz und Glarus das Vorprojekt der Vollendung nahe. Im Berichtsjahre wurden sowohl die definitiven Pläne und Kostenvoranschläge der ersten, sowie nach vorangegangener Absteckung und Aufnahme diejenigen der zweiten Strecke vollständig ausgearbeitet. Die öffentliche Konkurrenzausschreibung und Vergebung an Unternehmer fällt in den Anfang des nächsten Berichtsjahres.

Die topographischen Aufnahmen erhielten ihre Fortsetzung von Ziegelbrücke bis Näfels; die Bearbeitung des definitiven Projektes für diese Strecke war dagegen nicht mehr durchführbar. Auf Grund des auf die Horizontalkurven-Aufnahmen basirten Vorprojektes gaben wir schon letztes Jahr eine kurze Beschreibung des Bahntrace Zürich-Richtersweil; wir lassen daher hier die Ergänzung bis Ziegelbrücke und Näfels folgen.

Das gegebene Terrain ist im Allgemeinen für eine Bahnanlage nicht als schwierig zu bezeichnen; immerhin ist namentlich die March von Lachen aufwärts, trotzdem daß sie in den Karten als Ebene erscheint, der Bahnanlage nicht in demjenigen Maße günstig, als hienach erwartet werden könnte, insofern man wenigstens die Bahn nicht entfernt von den Ortschaften in der Niederung der alten Linth durchführen will. Die nahen steilen und hohen Gebirgsstöcke senden dem obern Theile des See's und dem Lintthal eine Menge kleinerer, aber meist vielen Schutt führender Bäche zu, welche im Laufe der Jahrhunderte bedeutende Schuttkegel abgelagert haben, auf deren Kamm sie heute meistens ihren Lauf haben. Dieser Umstand wirkt um so ungünstiger, als er ein Tieferlegen der höchsten Punkte nicht gestattet und die Anlage ganz bedeutender Dämme bedingt.

Von der zürcherisch-schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Richtersweil bis gegen Bäch folgt das Trace dem Seegestade, überschreitet vor der genannten Ortschaft die See- oder Hauptstraße, bleibt bergwärts derselben, kreuzt sie erst nach Bäch-Au wieder, um über Freienbach, Pfäffikon, Liedwyl und Altendorf bis dicht vor Lachen, wo die dritte Kreuzung stattfindet, stetsfort in dem Gelände zwischen See und Straße zu verbleiben, ohne dabei auf eine längere Strecke an den See zu gelangen; einzig wird etwas vor Altendorf eine kleine Einbuchtung desselben kurz geschnitten. Die auf dieser ersten Abtheilung berührten Schuttkegel haben jedenfalls schon ein bedeutendes Alter und sind weitern Veränderungen nicht mehr unterworfen, indem auf ihnen zum größten Theil die Ortschaften Pfäffikon, Freienbach, Mühlebach und Altendorf erbaut sind. Die Bäche selbst sind nicht mehr gefährlich, da reiche Kultur und Wald die Hänge sicher gestellt haben; eine Verlegung und theilweise Tieferlegung derselben hat daher mit Vortheil mehrfach stattgefunden und den Bahnbau sehr erleichtert. Das bedeutendste Objekt bleibt die 1,200 Meter lange und 4.0 Meter tiefe Durchschneidung des Vorkopfes bei Hurden gegenüber Rappersweil, dicht an und parallel der Hauptstraße, mit 70,000 Kubikmeter Einschnittsmasse. Eine Verminderung derselben durch vermehrte Gegensteigung wäre leicht, ist aber nicht angezeigt, da ohne Zweifel Kiesbänke durchschnitten werden und somit dort für die untere Bahnstrecke, welche durch eine kiesarme Gegend führt, das nöthige Schottermaterial gewonnen werden kann.

In der Fortsetzung läßt das Trace den Bezirkshauptort Lachen seewärts, kreuzt bei den letzten Häusern desselben die Straße von Lachen nach Siebnen, zieht über den künstlich angelegten Kiessammler des Spreitenbaches gegen den Aafluß, welcher unmittelbar oberhalb der Straßenbrücke Lachen-Wangen ebenfalls überschritten wird, und ersteigt seeseits den alten bedeutenden Schuttkegel der Aa, auf dessen höchstem Punkt in möglichster Nähe der Ortschaft Siebnen die

Station an der Ausmündung des Wäggithales angebracht ist. Von Siebnen fällt die Bahn, in sanften Krümmungen sich den Terrainwellen anschmiegend, gegen Schübelbach und erreicht mit einer kleinen Gegensteigung alsbald Reichenburg, von wo sie bis Bilten, auf eine Entfernung von 500 Meter parallel, unterhalb der Hauptstraße bleibt. Oberhalb Bilten nähert sie sich mehr und mehr dem Linthkanal, überschreitet denselben bei der sogen. Linthkolonie und vereinigt sich jenseits sofort mit der bereits bestehenden Linie der Vereinigten Schweizerbahnen, um mit derselben die Station Ziegelbrücke zu erreichen. In gleicher Weise folgt das Trace oberhalb bis zum Niveauübergang der Straße Ziegelbrücke-Weesen der bestehenden Linie der Vereinigten Schweizerbahnen, zweigt alsdann rechts ab, überschreitet die Linth nochmals und zieht nun in zwei langen Geraden parallel östlich der kleinen Linth über die sogen. Schärhausen-Allmend nach der Station Näfels, wo der zweite Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen stattfindet.

Auf dieser zweiten Strecke sind folgende Stationen mit nachstehenden in Kilometern angegebenen Entfernungen von Zürich projektirt:

	Kilom.		Kilom.
Pfäffikon	33.4	Bilten	54.2
Lachen	39.6	Ziegelbrücke	57.2
Siebnen	43.5	Niederurnen	59.1
Reichenburg	49.9	Näfels	61.6

sodann ist zur Ermöglichung der Erstellung einer Steinstation Bäch-Freienbach an zwei, je der einen dieser Ortschaften nahe liegenden Stellen eine Horizontale vorgesehen. Von einer weiter gewünschten Haltstelle Schübelbach, kaum 2.0 Kilometer von Siebnen entfernt, wurde in Anbetracht dieser geringen Distanz und der wesentlichen Mehrkosten abgesehen.

b. Expropriation. Die Auflage der Katasterpläne und der Grunderwerbungstabellen hat auf der Strecke Zürich bis Ziegelbrücke, zweiter Linthübergang, stattgefunden, so daß zur Zeit nur noch Nieder- und Oberurnen und Näfels aussteht; die Planauflage ist übrigens hier ebenfalls vorbereitet. Die Eingabefristen sind, soweit die Planauflage stattgefunden hat, sämmtlich abgelaufen. Alle Einsprachen gegen die Abtretungspflicht, beziehungsweise die aufgelegten Baupläne, fanden in befriedigender Weise ihre Erledigung. Die eingelangten Forderungseingaben sind unserm Expropriationskommissariat zur ersten Behandlung übertragen und zu einem bedeutenden Theile von diesem schon erledigt worden; bis jetzt war nur in einer verhältnißmäßig kleinen Zahl von Fällen die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes nothwendig.

Vollständig oder annähernd vollständig durchgeführt ist die Expropriation in den Gemeinden Zürich, Außersihl, Wiedikon, Enge, Wollishofen, Kilchberg, Rüschlikon, Thalweil, Oberrieden, Horgen, Wädensweil und Richtersweil. Auf den Gebieten der Kantone Schwyz und Glarus ist die Expropriation ebenfalls im vollen Gange, und soweit die Verständigung über die Entschädigungssumme noch nicht möglich war, ist für diejenigen Stellen, auf denen der Bau keinen Aufschub erleidet, die Bewilligung zur sofortigen Inangriffnahme des Landes erwirkt worden.

Mit diesem Verlaufe der Expropriationen für die linksufrige Zürichseebahn hat man um so mehr Grund zufrieden zu sein, als der Bau einer Bahn längs einer die Bewegung des Technikers so sehr einengenden Hügellehne, wie sie hier sich findet, und durch eine stark bevölkerte und gewerbreiche Gegend, wie es von Zürich bis Richtersweil der Fall ist, an und für sich schon eine Menge starker Eingriffe in bestehende, mitunter sehr komplizirte und werthvolle Eigenthumsverhältnisse nothwendig bedingt, und als überdies die hohen Entschädigungsbeträge, welche anfänglich vielerseits gefordert wurden, der Hoffnung wenig Raum zu lassen schienen, anders als mittelst ausgedehnter Mitwirkung der eidgenössischen Schätzungsbehörden zum Ziele zu gelangen. Ganz besonders in der nähern Umgebung von Zürich machten sich bei einer erheblichen Zahl gerade der bedeutendsten Expropriaten Hoffnungen bemerkbar, denen nicht entsprochen werden konnte, ohne daß eine übermäßige Belastung des Unternehmens für den Grunderwerb daraus hätte resultiren müssen. Unter solchen Umständen und Angesichts des vor sich gehenden Preisaufschlages für Grundstücke in und um Zürich fanden wir es

wichtig, den Schätzungsbehörden möglichst sichere Anhaltspunkte dafür an die Hand zu geben, welcher Werth dem hier in Frage stehenden Grundbesitze zur Zeit der Expropriation in That und Wahrheit zugekommen sei. Ein hiefür geeigneter Anlaß bot sich durch die Geneigtheit der Eigenthümer eines Theiles der vom südlichen Einschnitt des Brandschenketunnels betroffenen Grundstücke, ihren Grunderwerb in einer für eine größere Quartieranlage wohlgeeigneten Ausdehnung und Abrundung zu einem gegenüber den Forderungen benachbarter Expropriaten sehr mäßigen Preise käuflich abzutreten. Immerhin entschlossen wir uns für den Ankauf dieses Landes erst, als sich die Schweizerische Kreditanstalt bereit finden ließ, neben uns zur Hälfte in denselben miteinzutreten; wir legten hierauf entscheidenden Werth, ebensowohl um hier nicht ein allzuhohes Kapital einsetzen zu müssen, als auch um beim Wiederverkauf des übernommenen Landes ein Unternehmen mitzuinteressiren, welches in verschiedenen Richtungen denselben günstig zu beeinflussen in der Lage ist. Auf solche Weise gelangten wir dazu, gemeinsam mit der Kreditanstalt in Enge einen Grundbesitz von etwas mehr als 25 Jucharten zu erwerben, der nach Abzug des Assekuranzwerthes der theilweise verwendbar bleibenden Gebäude und des auf Rechnung der linksufrigen Zürichseebahn zu übernehmenden Abschnittes noch rund Fr. 1,800,000 oder jede der beiden Gesellschaften Fr. 900,000 kostet. Für möglichst baldige Wiederverwerthung dieses Landes sind die Vorarbeiten im Gange, und Alles läßt hoffen, daß dabei keine finanzielle Einbuße sich ergeben, sondern eher ein Gewinn erzielt werden wird; jedenfalls ist die für die Nordostbahn vorliegende Verlustchance nicht groß genug, daß sie nicht durch die günstige Rückwirkung, welche dieser Landankauf auf die Expropriationen der Bahn übte, wieder ausgeglichen würde.

c. Unterbau. Um den in den Konzessionen festgesetzten Terminen für den Beginn der Erdarbeiten Genüge zu leisten, wurden verschiedene Einschnitte im kleinen Akkord im Gebiete des Kantons Zürich, in Wollishofen und Horgen, am 7. und 12. Juli, im Kanton Schwyz am 1. Oktober und im Kanton Glarus am 9. Dezember in Angriff genommen; die allgemeine Inangriffnahme der Arbeiten dagegen fällt in den Anfang des nächsten Berichtsjahres.

3. Bülach-Schaffhausen.

Im Berichtsjahre sind die dem Konzessionsgesuche Bülach-Eglisau-Schaffhausen gemäß dem bundesräthlichen Regulativ vom 20. Februar 1873 beizugebenden Pläne nach der für diese Arbeit ausreichenden topographischen Karte des Kantons Zürich, die auch über diesen Theil des Kantons Schaffhausen sich ausdehnt, angefertigt worden. Im Weitern wurde die Aufnahme eines Uebersichtsplanes des Terrains mit Horizontalkurven im Maßstab von 1 : 5,000 sammt einigen nachträglichen Ergänzungen in der wünschenswerthen Ausdehnung bis Schluß des Jahres für die ganze Strecke vollendet.

4. Dielsdorf-Niederweningen.

Im Berichtsjahre sind einzig die für Einreichung des Konzessionsgesuches erforderlichen Pläne auf Grund der topographischen Karte des Kantons Zürich bearbeitet worden.

5. Baden-Niederglatt.

a. Technische Vorarbeiten. Für die Linie Baden-Otelfingen-Niederglatt wurden die Horizontalkurvenpläne im Maßstab von 1 : 5,000 vollendet und darauf gestützt das Vorprojekt ausgearbeitet. Nach diesem folgt die Linie auf 1,200 Meter Länge, von Mitte des Aufnahmsgebäudes in Baden gerechnet, der bestehenden Bahn, wendet sich alsdann gegen die Limmat, überschreitet dieselbe sofort, zieht sich etwas oberhalb des Klosters Wettingen in zwei langen Geraden nach Würenlos und erreicht, an den Fuß der Lägern sich anlehnend und an Würenlos und Oetlikon nördlich vorbeigehend, die Kantonsgrenze bei Otelfingen. Nach kurzer Berührung des Lehenbühl's südöstlich von Otelfingen über-

schreitet das Trace die Straße von letzterem Ort nach Buchs und gewinnt mit 9 bis 10 ‰ Steigung hinter dem Dorfe Buchs die Wasserscheide oberhalb Nassenweil. Von hier senkt sich die Bahn mit gleichen Gefällsverhältnissen, Oberhasli umziehend, längs den Halden des Hasliberg nach der bestehenden Station Niederglatt. Weitere Untersuchungen ließen anläßlich der Erbauung der Linie Baden-Niederglatt auch eine Verlegung der Linie Zürich-Baden in der Art als angezeigt erscheinen, daß dieselbe oberhalb des Klosters Wettingen über die Limmat geführt wird, hier mit der Linie von Niederglatt her in einer gemeinsamen Station Wettingen sich vereinigt und sodann gemeinsam mit letzterer Linie, unter nochmaliger Ueberbrückung der Limmat, nach Baden führt; ein abschließender Entscheid hierüber, wodurch die lästige Kurve bei Wettingen beseitigt und eine nicht unerhebliche Abkürzung der Linie Zürich-Baden erzielt würde, ist indessen noch nicht erfolgt. Vorgesehen sind folgende Zwischenstationen: Wettingen, Würenlos, Otelfingen und Buchs, und es finden in Baden, beziehungsweise Wettingen, wie schon berichtet, und in Niederglatt Anschlüsse an das übrige Nordostbahnnetz statt.

Die Verpflockung der Linie und darauf gestützt die Aufnahme des Katasters, der Längen- und Querprofile begann im Oktober in Baden und war vor Eintritt des Winters bis gegen Buchs vollendet; ebenso konnte die Ausarbeitung der Katasterpläne nach dem definitiven Projekt bis Schluß des Jahres noch nahezu beendigt werden.

b. Expropriation. Auf dieser Linie sind im Berichtsjahre in den Gemeinden Baden, Wettingen, Würenlos, Kempfhof, Oetlikon und Otelfingen die Katasterpläne und Grunderwerbungstabellen aufgelegt worden. Die Einsprachsfristen sind in sämmtlichen vorerwähnten Gemeinden abgelaufen, und die eingelangten Einsprachen und Forderungseingaben sind behufs weiterer Behandlung einerseits dem technischen Bureau, anderseits dem Expropriationskommissariat überwiesen worden.

6. Rechtufrige Zürichseebahn.

Die topographischen Aufnahmen mit Horizontalkurven im üblichen Maßstab von 1 : 5,000 in einer Breite, daß auch ein vom See mehr entferntes Trace studirt werden kann, war vor Schluß des Jahres vom Tiefenbrunnen bis Rapperswil vollständig durchgeführt und der betreffende Uebersichtsplan in Arbeit genommen.

7. Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

Die über den Bau dieser Linie aufgestellte Rechnung findet sich dem gegenwärtigen Berichte beigefügt. Ueber die Ausarbeitung eines Jahresberichtes an die Generalversammlung der Aktionäre des Unternehmens ist durch den Verwaltungsrath des letzteren noch kein Entscheid gefaßt worden; daher finden wir es für das Berichtsjahr angezeigt, einige sachbezügliche Mittheilungen hier aufzunehmen.

Die topographischen Aufnahmen der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil begannen Mitte Sommers und wurden im Laufe des Monats September in Wetzikon in dem für diese Linie errichteten Sektionsbureau zusammengestellt. Im Oktober gelangte das Studium verschiedener Projekte zum Abschluß. Das unter mehreren Varianten vom Verwaltungsrathe der Bahn schließlich angenommene Trace verläßt die Station Effretikon in der Richtung gegen Winterthur, tritt bei der Spinnerei Kemptthal in das Thal gleichen Namens ein, folgt der linken Thalseite über Ober- und Unter-Illnau bis Fehraltorf, zieht sodann zwischen der Ziegelhütte und der genannten Ortschaft über das sogenannte Waldzelg in langen Geraden gegen Pfäffikon, beim Neuhaus daselbst die Kemptthalstraße kreuzend, und bleibt sodann dicht hinter Pfäffikon bis Irgenhausen jenseits der erwähnten Straße. Von Irgenhausen folgt das Trace etwas westlich der Hauptstraße, den untern Theil von Auslikon berührend, überschreitet den Aabach unterhalb der Spinnerei Kempten, wendet sich im Kratten daselbst rechts und vereinigt sich, zwischen Ober-Wetzikon und Stägen die Hauptstraße kreuzend, über Tobelacker gegen Unter-Medikon, das Aathal überschreitend, kurz vor der Station Wetzikon mit der Linie der Vereinigten Schweizerbahnen. Von Wetzikon bis Hinweil hat sich als am vortheilhaftesten eine Linie ergeben, welche bis über Schöneich hinaus an die

bestehende Bahn sich anlehnt und über das Spitzholz und Moos nach Hinweil, dem Endpunkt der Linie zieht. Die Stationen, welche die so beschriebene Linie in meist sehr günstiger Lage und in unmittelbarer Nähe der Ortschaften gestattet, sind: Illnau, Fehraltorf, Pfäffikon, Kempten, Wetzikon und Hinweil. In Effretikon wird der Anschluß an die Nordostbahn und in Wetzikon derjenige an die Vereinigten Schweizerbahnen bewerkstelligt.

Die Absteckung dieses definitiv zur Ausführung bestimmten Trace wurde sofort an Hand genommen und konnte kurz vor Schluß des Jahres bis Hinweil durchgeführt werden. Die Aufnahme der Längen- und Querprofile folgte in gleich günstiger Weise, wogegen diejenige der Katasterpläne in Folge sehr mangelhafter Vermarkung nur langsam fortschritt.

8. Schaffhausen-Etzweilen.

Von der Linie Schaffhausen-Etzweilen haben wir im Berichtsjahre nur den Beginn der topographischen Aufnahme im Maßstab 1 : 5,000 zu verzeichnen. Bei den vielen Schwierigkeiten, welche diese Linie namentlich in der Abzweigung aus dem Bahnhof Schaffhausen bietet, sowie aus theilweisem Mangel einer topographischen Karte war die vorherige Anfertigung der generellen Uebersichtspläne im Maßstabe von 1 : 25,000 nicht möglich.

9. Glarus-Lintthal.

Für die Linie Glarus-Lintthal haben wir zwar schon detaillirte Projekte vorgefunden; der bei dem vielfach sehr eingeengten Thale schwierige Bau ließ aber übersichtlichere Aufnahmen als wünschenswerth erscheinen. Nach vorangegangenem Firpunktnivellement konnten bis zum Schlusse des Jahres die Horizontalkurven-Pläne im Maßstab von 1 : 5,000 noch durchgeführt werden.

2. Ausbau der alten Linien.

Von bedeutenderen Neubauten und baulichen Einrichtungen, die auf den alten Linien im Laufe des Berichtsjahres zur Ausführung gelangten, sind folgende zu erwähnen:

Um die Remisirung einer größern Zahl Lokomotiven im Bahnhof Zürich zu ermöglichen, wurde der Raum zwischen der ersten und zweiten Lokomotivremise an der Sihl überdacht und zu einer provisorischen Lokomotivremise für 11 Maschinen eingerichtet; im Uebrigen wurde der Ausbau des Bahnhofes Zürich, um spätern baulichen Veränderungen, die durch Einmündung neuer Linien hervorgerufen werden dürften, nicht vorzugreifen, auf das Allernothwendigste beschränkt.

Im Bahnhof Romanshorn wurden an der Schiffswerfte und dem Schiffswerfte-Kanal noch einige Ergänzungsarbeiten ausgeführt, der Lagerplatz südlich der Güterhalle größtentheils aufgefüllt und die Ufermauer längs des Lagerplatzes geschlossen; ferner sind auf dem erweiterten Lagerplatz Geleiseanlagen zu der Güterhalle, sowie zu dem Landungsplatz der Trajektschiffe erstellt worden. Das Auffüllungsmaterial zu dem Lagerplatz wurde größtentheils durch Ausbaggerung des nördlichen, sogenannten alten, Hafens gewonnen.

Auf den Stationen Islikon, Felben und Erlen war bis anhin das Bureau des Vorstandes nebst Wartlokal für das Publikum provisorisch im Güterschuppen untergebracht; die fraglichen Lokalitäten erwiesen sich immer mehr als unzureichend, weßhalb im Berichtsjahre auf diesen Stationen definitive Aufnahmsgebäude errichtet wurden. Mit dem Bau dieser Stationsgebäude wurde im Frühjahr begonnen, und es konnten dieselben noch im Spätjahr dem Betrieb übergeben werden. Sie sind massiv in Mauerwerk aufgeführt, enthalten im Erdgeschoß das Bureau des Vorstandes und zwei Wartzimmer, im ersten Stockwerk eine Wohnung, bestehend aus Vorzimmer, Küche und drei heizbaren Zimmern, und

auf dem Dachboden zwei Kammern. Ferner wurden auf den genannten drei Stationen die Geleise, die bis anhin als Stumpengeleise zu dem Güterschuppen führten, in durchgehende Geleise umgebaut und die Ausweichgeleise wesentlich verlängert. Auf der Station Felben wurde der Güterschuppen um zirka 11 Fuß zurückgesetzt und mit einer Anbaute von 825 □' Lagerfläche vergrößert; auf der Station Erlen mußte der Güterschuppen dislozirt werden, indem an Stelle des Schuppens das Aufnahmsgebäude errichtet wurde, und überdies wurde der Stationsplatz angemessen erweitert. Mit Ausnahme von Killwangen, Dietlikon, Effretikon, Kemptthal, Egnach, Dachsen und den Stationen der Bülach-Regensbergerbahn sind nun auf sämmtlichen Stationen der im Betriebe befindlichen Nordostbahnlinien definitive Aufnahmsgebäude errichtet.

Im Bahnhof Baden zeigten sich die bisherigen Wartlokalitäten ebenfalls als ungenügend und es wurde deshalb das Aufnahmsgebäude durch zwei Anbauten für einen weitern Wartsaal I. und II. Klasse und einen solchen III. Klasse vergrößert. Diese Anbauten sind im Spätjahr 1873 in Angriff genommen und unter Dach gebracht worden und werden im laufenden Sommer dem Betrieb übergeben werden.

Auf der Station Döttingen ist der Güterschuppen durch einen Anbau vergrößert worden und bietet nun eine Lagerfläche von zirka 980 □'.

Die Erweiterung des Güter- und Rangirbahnhofes Winterthur wurde im Berichtsjahr bis auf die Ueberfahrtbrücke für die Wylandstraße vollendet. Da diese Brücke nach dem über ihre Erbauung mit der Stadt Winterthur abgeschlossenen Vertrag erst im Dezember 1875 der Benutzung übergeben werden muß, konnte ihre Erbauung einstweilen noch unterbleiben, und wir fanden uns um so mehr veranlaßt, einstweilen sowohl von dieser, als von einigen andern, zur Verbesserung der Bahnhofverhältnisse in Winterthur beabsichtigten Bauten Umgang zu nehmen, als mittlerweile sich die hohe Wahrscheinlichkeit herausgestellt hatte, daß neben der Linie Koblenz-Winterthur auch noch die Linie Singen-Winterthur und die Tößthalbahn in den Nordostbahnhof aufzunehmen und daher noch eingreifendere Veränderungen des letztern kaum zu vermeiden sein werden.

Im Bahnhof Aarau wurden die Geleiseanlagen im Rangir- und Rohmaterialbahnhof ergänzt, ferner die Verladerampe bei der Lenzburgerstraße, da sich dieselbe auf der Baustelle des neuen Lagerhauses der Zentralschweiz befand, abgebrochen und durch eine provisorische Verladerampe im Rohmaterialbahnhof ersetzt, endlich Geleiseverbindungen zu dem genannten Lagerhaus erstellt.

Kleinere Geleiseanlagen und technische Einrichtungen gelangten noch auf folgenden Stationen zur Ausführung: in Weinfelden wurde das Gütergeleise um 250' und in Altstetten das nördlich gelegene Stumpengeleise um 800' verlängert; in Märstetten, Egnach, Horn, Dachsen und Hettlingen wurden Stumpengeleise von je 200 bis 300' Länge angelegt; ferner wurden die Stationen Horn, Arbon, Sulgen, Märstetten, Felben, Islikon, Mettmenstetten, Knonau, Rothkreuz und Marthalen mit Brückenwaagen von 500 Ztr. Tragkraft ausgerüstet und auf den Stationen Amrisweil, Felben, Siggenthal und Cham Drehkrahnen von 80 Ztr. Tragkraft aufgestellt.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Im Bestande der Gesellschaftsbehörden haben während des Berichtsjahres die nachfolgend erwähnten Veränderungen stattgefunden.

In Folge Eintritts in einen andern Wirkungskreis sah sich Herr G. Stoll, welcher seit dem Jahr 1858 unserer Direktion angehört hatte, veranlaßt, um die Entlassung von den Stellen eines Mitgliedes und Vizepräsidenten der Direktion nachzusuchen, und leider war bei den ehrenvollen Bedingungen, unter denen seine anderweitige Berufung erfolgt war, nicht daran zu denken, diese ausgezeichnete Kraft zum Zurückkommen auf den gefaßten Entschluß zu bestimmen. Daher war die ordentliche Generalversammlung vom 28. Juni 1873 in der Lage, dieses Entlassungsgesuch in Behandlung nehmen zu müssen, und sie that es, indem sie demselben unter vollster Anerkennung und Verdankung der von Herrn Stoll geleisteten ausgezeichneten Dienste entsprach. Ihr unter einmüthiger Zustimmung der anwesenden Mitglieder gefaßte Beschluß lautet:

„Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, auf den Antrag des Verwaltungsrathes,

beschließt:

„1. Es wird Herrn G. Stoll, Vizepräsidenten der Nordostbahn, die von ihm nachgesuchte Entlassung von der Stelle eines Mitgliedes der Direktion ertheilt, unter Bezeugung des tiefsten Bedauerns über seinen Austritt aus dieser Stellung und über den der Nordostbahn hieraus erwachsenden, schwer zu ersetzenden Verlust.

„2. Es wird Herrn Direktor Stoll der warme Dank der Generalversammlung für die vorzüglichen Dienste ausgesprochen, welche er während einer längern Reihe von Jahren der Nordostbahngesellschaft geleistet hat und die in so hohem Grade zu der Blüthe beigetragen haben, deren sich die Nordostbahn gegenwärtig erfreut.

„3. Es ist dieser Beschluß Herrn Direktor Stoll in Form einer Urkunde durch eine Abordnung des Verwaltungsrathes zu übermitteln."

Von Vornahme der Ersatzwahlen für die hiedurch erledigten Stellen ist einstweilen Umgang genommen worden.

In Vollziehung des § 25 der Gesellschaftsstatuten vom 30. Mai 1872, wonach der Verwaltungsrath außer den 5 Mitgliedern, welche die Direktion bilden, aus weitern 25 Mitgliedern besteht, hat die ordentliche Generalversammlung vom 28. Juni 1873, die bisherige Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes um 5 ergänzend, in den Verwaltungsrath gewählt:

Herrn Nationalrath J. Haberstich in Aarau,
„ G. Stoll, bisheriges Mitglied der Direktion, Direktor der Schweiz. Kreditanstalt in Zürich,
„ Landammann R. Weiersmüller in Aarau,
„ Rathsherrn C. Jenny in Niederurnen,
„ a. Nationalrath Th. Bertschinger-Amsler in Lenzburg.

Durch Ihre Schlußnahme vom gleichen Tage haben Sie ferner, wie schon an anderer Stelle erwähnt worden, uns ermächtigt, die an die Betheiligung des Kantons Zürich bei dem Subventionsdarleihen für die linksufrige Zürichseebahn geknüpfte Bedingung der Einräumung einer Vertretung des Regierungsrathes im Verwaltungsrathe der Nordostbahn anzuerkennen und dem hienach von dem zürcherischen Regierungsrath in den Verwaltungsrath abzuordnenden Vertreter gleiches Stimmrecht mit den 30 von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern zuzugestehen. Von dem h. Regierungsrath ist hierauf zu seinem Vertreter Herr Regierungsrath G. Ziegler von Winterthur gewählt worden.

Herr A. Baldin, Chef der Betriebskontrole, suchte die Entlassung nach, um in eine andere Anstellung überzugehen. Wir haben dem Gesuch unter voller Anerkennung der von Herrn Baldin während siebzehn Jahren unserer Verwaltung geleisteten vorzüglichen Dienste auf 30. September entsprochen. Vom 1. Oktober an übertrugen wir die Verrichtungen eines Chefs der Betriebskontrole für einstweilen und später definitiv Herrn C. Rüesch, dem bisherigen ersten Gehülfen des Tarifbureau.

Die Direktion faßte in 150 Sitzungen 6,882, der Verwaltungsrath in 10 Sitzungen 42 Beschlüsse. Gegenüber der vorjährigen Ziffer der Beschlüsse der Direktion (5,063) ergibt sich sonach eine abermalige bedeutende Zunahme der Geschäfte.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1873 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1874.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

J. F. Peyer im Hof.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1873.

I. Betriebs-Rechnung.

II. General-Baurechnung nebst Beilagen.

III. Bilanz auf 31. Dezember 1873.

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond.

V. Rechnung über den Reservefond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	3,640,475	92				
II. Gepäcktransport	203,234	39				
III. Pferde- und Viehtransport	136,625	68				
IV. Gütertransport	5,331,360	19				
			9,311,696	18		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	111,545	21				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	171,413	56				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	731,709	65				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	264,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	11,601	63				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	193,618	69				
VII. Verschiedenes	172,724	78				
	1,656,613	52				
Hievon ab:						
VIII. Rückschlag auf dem Dampfbootbetriebe	40,318	81				
			1,616,294	71		
					10,927,990	89
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1872 .	.	.	.	.	512,343	87
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**11,440,334**	**76**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1873.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung	.	.	181,311	68		
2. Reiseauslagen	.	.	3,177	20		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	15,883	59		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	47,950	10		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	15,749	50		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	3,507	90		
					267,579	97
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	781,958	33		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	11,821	76		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	23,010	06		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	53,356	53		
5. „ der Kunstbauten	.	.	10,638	93		
6. „ des Oberbaues	863,883	34				
Hievon ab: Für Erneuerung, aus den betreffenden Erneuerungs- und Reservefonds bestritten	673,591	75	190,291	59		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc.	.	.	15,527	05		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	12,380	54		
9. „ der Gebäude	.	.	98,799	56		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter ꝛc.	.	.	28,366	88		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	7,972	65		
					1,234,123	88
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	285,335	55				
b) Bekleidung derselben	5,851	43				
c) Büreaukosten	24,812	82				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux	65,375	13				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	50,314	50				
			431,689	43		
Uebertrag	.	.	431,689	43	1,501,703	85

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	431,689	43	1,501,703	85
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	138,622	90				
b) Bekleidung derselben	3,890	60				
c) Druckkosten	20,195	—				
d) Ersatzleistungen	420	80	163,129	30		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter 2c.	741,858	69				
b) Bekleidung derselben	3,649	57				
c) Druckkosten	40,467	36				
d) Ersatzleistungen	13,537	58				
e) Assekuranz der Güter	16,613	19	816,126	39		
					1,410,945	12
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	23,866	04				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	15,678	12				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	690	61				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	85,617	07	125,851	84		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	546,077	18				
b) Bekleidung derselben	26,671	54				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	466,346	47				
d) Oel und Schmiere für die Wagen	8,604	11				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	17,149	29				
f) Assekuranz der Wagen	7,769	05				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	140,051	41	1,212,669	05		
Uebertrag .	.	.	1,338,520	89	2,912,648	97

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1873.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	1,338,520	89	2,912,648	97
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	512,823	42				
b) Bekleidung desselben	3,208	—				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	1,813	10				
d) Brennmaterial	737,140	69				
e) Schmiermaterial	46,638	15				
f) Putzmaterial	17,750	86				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	16,230	04				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	496,010	18				
i) Assekuranz der Lokomotiven	4,146	36	1,835,760	80	3,174,281	69
V. Bahntelegraphie	.	.	.	.	28,145	49
VI. Verschiedenes	.	.	.	.	95,834	57
Summa .	.	.	.	.	6,210,910	72
Hievon ab:						
1. Die auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	152,689	86		
2. Die auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	.	.	27,793	39		
3. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	.	.	21,588	18		
4. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil	.	.	357	50		
5. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	.	.	10,000	—		
6. Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	584,722	67				
b. auf der Linie Bülach-Regensberg	91,156	50	675,879	17	888,308	10
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	5,322,602	62
B. Verzinsung der Anleihen	.	.	.	.	2,517,940	73
C. Einlage in den Erneuerungsfond (Fr. 3000 pr. Bahnkilom.)	.	.	.	.	639,000	—
D. Dividende und Verzinsung der Aktien	.	.	.	.	2,482,480	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1874 .	.	.	.	.	478,311	41
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**11,440,334**	**76**

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. **Saldo der Baurechnung vom Jahre 1872**	.	.	6,952,393	33
II. **Aktien-Kapital.**				
Dritte Einzahlung auf die Aktien der II. Emission vom Juli 1872	1,858,400	—		
Hievon ab:				
Die dem Reservefond der Nordostbahn zugetheilte erste Hälfte des Agio (Fr. 50 pr. Aktie)	929,200	—	929,200	—
III. **Obligationen.**				
a. Resteinzahlungen auf das 4 1/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 30. November 1871	1,800	—		
b. Einzahlungen auf das 4 1/2 % Anleihen von 6 Millionen Franken d. d. 16. April 1873	5,986,500	—	5,988,300	—
IV. **Subventions-Darleihen.**				
a. Voreinzahlungen auf das während der ersten drei Jahre zu 3 % verzinsliche Subventions-Darleihen der linksufrigen Zürichseebahn von 5 Millionen Franken d. d. 15. Januar 1874	2,500,000	—		
b. Voreinzahlungen auf das 3 1/4 % Subventions-Darleihen der Aargauischen Südbahn von Fr. 750,000 d. d. 31. März 1874	292,248	50	2,792,248	50
Summa	.	.	**16,662,141**	**83**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1873.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Nordostbahnlinien.				
a. Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1873 . .	3,206,487	15		
b. Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1873 . .	1,510,161	73	4,716,648	88
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.				
a. Neunte Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1873	5,340	85		
b. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bötzbergbahn im Jahre 1873	2,220,000	—		
c. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn im Jahre 1873	400,000	—		
d. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischofszell-Goßau im Jahre 1873	12,000	—	2,637,340	85
III. Gotthardbahn-Subvention.				
Erste Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1873			190,908	82
			7,544,898	55
IV. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1874			9,117,243	28
Summa .	.	.	**16,662,141**	**83**

Beilagen zur General-Baurechnung.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes.

B. Rechnung über den Bau neuer Linien.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste .	.	.	—	—		
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	152,689	86	152,689	86
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	187	38		
B. Entschädigungen	.	.	240,585	94		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	1,766	20		
D. Verschiedenes	.	.	116	—	242,655	52
III. Bahnbau.						
A. Unterbau.						
a. Erdarbeiten	218,791	16				
b. Stützmauern	7,474	53				
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	12,372	12				
e. Wegbauten	919	91				
f. Uferbauten	6,075	12				
g. Bettung	22,271	51				
h. Verschiedenes	40	—				
			267,944	35		
Uebertrag .	.	.	267,944	35	395,345	38

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1873.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	267,944	35	395,345	38
B. Oberbau.						
a. Schwellen	67,258	63				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	97,497	56				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	48,422	62				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	3,884	30				
f. Verschiedenes	—	—				
			217,063	11		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	253,512	79				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. . .	63,979	21				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . .	4,126	03				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	19,390	01				
e. Technische Einrichtungen der Werkstätten	169	75				
f. Verschiedenes	—	—				
			341,177	79	826,185	25
IV. Betriebsinventar.						
A. Lokomotiven und Tender	.	.	988,909	82		
B. Wagen	.	.	807,400	97		
C. Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole	.	.	1,322	60		
D. „ „ Materialverwaltung	.	.	—	—		
E. „ „ Reparaturwerkstätten, a. stehende Dampfmaschinen	24,566	70				
b. Werkzeugmaschinen .	32,411	96				
c. Werkzeuge und Requisite	10,208	34	67,187	—		
F. „ „ Bahnhofverwaltungen	.	.	20,160	63		
G. Geräthschaften für den Bahndienst . . .	.	.	605	—		
H. Dampf- und Schleppboote	.	.	76,501	36	1,962,087	38
V. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial engagirten Kapitals	.	.	.	.	22,869	14
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**3,206,487**	**15**

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.								
I. **Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste**	.	.	.	.	.	.	.	.
II. **Allgemeine Verwaltung.**								
A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen .	.	.	992	85	.	.	22,863	80
B. Administrative Leitung des Baues . . .	.	.	10,770	52	.	.	16,063	80
C. Technisches Personal:								
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	73,552	10			107,525	33		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen 2c. . .	660	87			1,806	45		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien 2c.) . . .	5,106	71			12,916	88		
d. Miethzinse, Beheizung und Beleuchtung der Büreaux .	3,229	47			5,132	52		
e. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti .	8,468	23			11,967	59		
f. Verschiedenes	551	36	91,568	74	299	63	139,648	40
III. **Expropriation.**								
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	748	92	.	.	1,166	60
B. Entschädigungen	.	.	177,257	27	.	.	620,986	39
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	7,239	10	.	.	5,062	38
D. Verschiedenes	.	.	285	10	.	.	394	35
IV. **Bahnbau.**								
A. Unterbau.								
a. Erdarbeiten	122,103	93			4,005	60		
b. Stützmauern	2,669	—			—	—		
c. Tunnels	41,517	34			—	—		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	61,679	74			2,293	73		
e. Wegbauten	3,092	23			5	40		
f. Uferbauten	—	—			—	—		
g. Bettung	10,251	60			—	—		
h. Verschiedenes	—	—	241,313	84	232	05	6,536	78
Uebertrag .	.	.	530,176	34	.	.	812,722	50

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1873.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt				Bülach-Schaffhausen				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	92,698	63
.	.	—	—	.	.	961	25	.	.	8,141	44	32,959	34				
.	.	237	22	.	.	429	07	.	.	292	78	27,793	39				
10,927	67			17,012	50			5,998	37								
4	15			440	90			3	30								
209	83			1,533	25			8	14								
388	10			590	30			188	02								
234	87			674	90			206	58								
4	23			11	29			—	—								
		11,768	85			20,263	14			6,404	41	269,653	54				
														330,406	27		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	1,915	52				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	798,243	66				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	12,301	48				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	679	45				
														813,140	11		
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
		—	—			—	—			—	—	247,850	62				
.	.	12,006	07	.	.	21,653	46	.	.	14,838	63	247,850	62	1,143,546	38	92,698	63

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

Ausgaben.	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag . .	.	.	530,176	34	.	.	812,722	50
B. Oberbau.								
a. Schwellen	772	70			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	1,877	14			—	—		
c. Wegübergänge	—	—			—	—		
d. Legen des Oberbaues	199	80			—	—		
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	41	85			—	—		
f. Verschiedenes	—	—			—	—		
			2,891	49			—	—
C. Bahnhöfe und Stationsplätze								
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	—	—			—	—		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. .	—	—			—	—		
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen	—	—			—	—		
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—			—	—		
e. Technische Einrichtung der Werkstätten . . .	—	—			—	—		
f. Verschiedenes	—	—			—	—		
			—	—			—	—
D. Baugeräthschaften	.	.	—	—	.	.	—	—
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.								
A. Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	—	—	.	.	—	—
B. Für den Bahnaufsichtsdienst	.	.	—	—	.	.	—	—
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit	.	.	16,228	81	.	.	6,531	30
			549,296	64	.	.	819,253	80

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1873.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt				Bülach-Schaffhausen				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	12,006	07	.	.	21,653	46	.	.	14,838	63	247,850	62	1,143,546	38	92,698	63
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,891	49				
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—	250,742	11		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—	—	—		
.	.	92	17	.	.	229	33	.	.	93	—			23,174	61		
.	.	12,098	24	.	.	21,882	79	.	.	14,931	63					1,417,463	10
												Total der Ausgaben				**1,510,161**	**73**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlinien.						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	70,652,177	37				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1873 laut vorstehender Rechnung	3,206,487	15	73,858,664	52		
b. Neue Linien.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	209,741	14				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1873 laut vorstehender Rechnung	1,510,161	73	1,719,902	87	75,578,567	39
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungs-Kapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	828,688	16				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	5,340	85	834,029	01		
c. Bötzbergbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	1,030,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	2,220,000	—	3,250,000	—		
d. Aargauische Südbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	50,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	400,000	—	450,000	—		
e. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Goßau:						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	.	.	12,000	—	11,346,029	01
III. Gotthardbahn-Subvention.						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	.	.	.	.	190,908	82
					87,115,505	22
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa und Giro Konti	1,210,273	39				
2. Portefeuille	1,549,248	19				
3. Werthpapiere	3,150,420	30				
4. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	599,270	96				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	2,581,697	55				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen 2c.) .	628,008	66				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren:						
a. Kreditanstalt, Anleihen vom 30. November 1871 . . Fr. 2,908,105. —						
b. Kreditanstalt u. Bank Winterthur, Anleihen v. 16. April 1873 „ 4,568,531. 25						
c. Diverse Debitoren . . . . . „ 1,369,697. 49	8,846,333	74	18,565,252	79		
b. Passiva.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	2,053,055	37				
2. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . . Fr. 1,562,872. 07						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 374,165. 02						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 80,414. 75	2,017,451	84				
3. Aktivsaldi der Betriebsrechnungen:						
a. der Nordostbahngesellschaft . . . . . Fr. 478,311. 41						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 62,317. 57						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 3,396. 43	544,025	41				
4. Aktivsaldi der Baurechnungen:						
a. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . Fr. 765,299. 42						
b. der Bötzbergbahn . . . . . „ 496,014. 52	1,261,313	94				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	3,572,162	95	9,448,009	51		
Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1873	.	.	.	.	9,117,243	28
Summa .	.	.	.	.	**96,232,748**	**50**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1873.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:						
1. 57,416 volleinbezahlte Aktien I. Emission à Fr. 500 . .	.	.	28,708,000	—		
2. 18,584 mit Fr. 300 einbezahlte Aktien II. Emission à Fr. 250	.	.	4,646,000	—	33,354,000	—
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfuße von 4 %:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½ %:						
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	3,000,000	—				
b. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000	—				
c. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000	—				
d. Anleihen vom 28. Oktober 1867	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (konvertirt)	10,000,000	—				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	5,000,000	—				
g. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	—				
h. Anleihen vom 30. November 1871	5,000,000	—				
i. Anleihen vom 16. April 1873	5,986,500	—	46,986,500	—	59,086,500	—
C. Subventions-Darleihen:						
1. mit einem Zinsfuße von 3 %:						
Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 .	.	.	2,500,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 3¼ %:						
a. Bötzberg-Darleihen vom 25. Oktober 1870	1,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . .	292,248	50	1,292,248	50	3,792,248	50
Summa	.	.	.	.	**96,232,748**	**50**

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizer. Nordostbahn
vom Jahre 1873.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1872	2,281,072	72
Einnahme im Jahre 1873:		
Einlage aus der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1873, Fr. 3000 per Bahnkilometer des 213 Kilometer langen Stammnetzes . . .	639,000	—
Summa .	**2,920,072**	**72**
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	587,889	29
Ersatz einer ausrangirten Rheinfallbahn-Lokomotive	45,600	—
Hauptreparaturen an Lokomotiven	172,579	62
Umbau des Dampfbootes „St. Gallen", Restbetrag	46,748	44
Umbau des Dampfbootes „Bodan", Abschlagszahlung	14,200	—
Saldo auf neue Rechnung	2,053,055	37
Summa .	**2,920,072**	**72**

V. Rechnung über den Reservefond der Schweizerischen Nordostbahn
vom Jahre 1873.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1872	323,109	29
Statutarischer Zins für den Saldo vom Jahre 1872 (à 5 %)	16,155	45
Einnahmen im Jahre 1873	1,223,607	33
Summa .	**1,562,872**	**07**
Ausgaben.		
Ausgaben im Jahre 1873	—	—
Saldo auf neue Rechnung	1,562,872	07
Summa .	**1,562,872**	**07**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

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

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

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

1. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

Bezeichnung der Lokomotiven	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	mit Materialtransport	im Vorspanndienste	leer
			Kilometer					
Fahrdienst.								
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A)	21	4,203	271,293	488,217	—	615	—	6,365
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	17	3,296	61,828	348,878	—	9,431	21,724	9,990
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	25	4,686	—	—	660,810	—	—	8,325
Tender-Lokomotiven („ D)	8	1,693	21,550	203,756	—	200	—	2,148
Total 1873 .	71	13,878	354,671	1,040,851	660,810	10,246	21,724	26,828
Im Vorjahre (1872) .	64	12,919	324,157	985,123	614,190	6,987	18,559	20,163
Rangirdienst.								
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	9	2,310	—	—	—	—	—	297,639
Im Vorjahre (1872) .	3	1,586	—	—	—	—	—	243,224

b. Unterhaltungs-

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Lok.-Kilometer	Schmier- und (Oel Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer
	Pfund	Pfund	Franken	Centimes	Pfund	Pfund
Fahrdienst.						
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A) .	11,172,900	14.5767	209,288.25	27.3048	31,382	0.0410
Personenzugs-Lokomotiven („ B) .	7,393,680	16.3631	138,496.75	30.6510	20,922	0.0463
Güterzugs-Lokomotiven („ C) .	15,073,480	22.5268	282,353.04	42.1967	33,896	0.0507
Tender-Lokomotiven („ D) .	2,875,960	12.6330	53,871.84	23.6639	6,393	0.0241
Total 1873 .	36,516,020	17.2642	684,009.88	32.3389	92,593	0.0438
Im Vorjahre (1872) .	32,351,580	16.4290	591,904.96	30.0584	88,522	0.0444
Rangirdienst.						
Tender-Lokomotiven (Klasse D) . .	2,836,400	—	53,130.81	—	9,341	—
Im Vorjahre (1872) .	2,119,060	—	38,770.37	—	6,888	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke: im täglichen Gesammtdurchschnitt	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Sommerdienst	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Winterdienst	Anzahl der zurückgelegten Lok.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge	Durchschnittliche Stärke der: Personenzüge	Durchschnittliche Stärke der: Güterzüge	Durchschnittliche Stärke der: Züge auf den Linien 1. Romanshorn-Rorschach 2. Bülach-Regensberg	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer				Wagenachsen				
2,100.0	212.1	211.5	766,490	19.77	23.57	—	—	16,934,927
1,237.9	185.4	161.1	451,851	11.74	22.95	—	—	9,675,668
1,833.2	166.0	170.3	669,135	—	—	49.40	—	33,056,576
623.7	135.1	116.0	227,654	11.96	—	—	1)18.91 2)13.72	3,885,953
5,794.8	180.5	171.6	2,115,130	—	30.05		—	63,553,124
5,380.2	185.2	160.9	1,969,179	—	29.08		—	57,253,932
815.4	—	—	—	—	—		—	—
664.5	—	—	—	—	—		—	—

Kosten.

Putzmaterial und Talg): Kosten im Ganzen	Putzmaterial und Talg): Kosten per Lok.-Kilometer	Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inklus. Provisionszuschläge): im Ganzen	Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inklus. Provisionszuschläge): per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen	Gesammtkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten: per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
19,999.06	2.6092	156,412.50	20.4063	385,699.81	50.3333	2.2775
13,010.41	2.8794	127,537.84	28.2256	279,045.90	61.7559	2.8839
20,796.36	3.1079	165,231.05	24.6932	468,380.45	69.9979	1.4169
3,842.73	1.7319	19,810.07	8.7018	77,524.64	34.0537	1.9924
57,648.56	2.7255	468,991.46	22.1732	1,210,649.90	57.2376	1.9049
57,115.43	2.9005	523,260.94	26.5725	1,172 281.33	59.5314	2.0475
5 179.09	—	27,018.72	—	85,328.62	für jeden Tag Fr. 233.78	
4,439.18	—	11,409.98	—	54,619.53	" " " " 149.23	

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Achsen-Kilometer wurden durchlaufen			
				im Einzelnen			im Ganzen				
	achträdrige	vierrädrige		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		auf der Nordostbahn in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen	auf fremden Bahnen	im Ganzen	von fremden Wagen auf der Nordostbahn
								Achsen-Kilometer			
1873	71	182	648	670	3,519	6,686	10,825	15,834,586	2,838,867	18,673,453	3,061,210
1872	71	187	658	694	3,607	6,620	10,921	14,981,296	2,582,252	17,563,548	2,641,010

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des			
				Material			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslöhne
	im Ganzen (inkl. Zuschläge)	per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Schmiere	Oel	Total	
	Franken	Centimes		Pfund			Franken
1873	208,591.26	1.117	5.730	—	4,892	4,892	3,877.45
1872	200,595.96	1.142	4.795	—	4,450	4,450	3,601.51

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Jede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (exklusive Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 1.5 Zentner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				
			im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer		
Kilometer	Zentner-Kilometer					in Prozenten	Franken
28,817	149,379,430	1,295,161,387	1,444,540,817	4,831,240	76.448	31.776	3,640,475.92
26,692	140,068,455	1,202,713,041	1,342,781,496	4,490,908	76.198	31.883	4,183,770.22

Kosten.

Schmiermaterials		Putzen			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Putzwolle	Seife		
Loth	Centimes	Pfund		Franken	Centimes
0.00828	0.02052	1,110	167	11,868.46	0.06281
0.00808	0.02044	1,337	76	13,131.77	0.07452

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen achträdrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen (Zentner)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Zentner)	Maximaltragkraft per Achse (Zentner)	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt auf der Nordostbahn: von den Gepäck-Wagen	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt auf der Nordostbahn: von den Güter-Wagen	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt auf der Nordostbahn: im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt auf fremden Bahnen: von den Gepäck-Wagen	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt auf fremden Bahnen: von den Güter-Wagen	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt auf fremden Bahnen: im Ganzen
1873	21	23	6	1,365	1,415	2,884	289,280	54.60	150	4,028,278	15,777,837	19,806,115	565,049	16,359,760	16,924,809
1872	21	23	6	1,216	1,266	2,586	259,480	53.38	150	4,655,841	14,159,350	18,815,191	555,928	14,342,237	14,898,165

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (inkl. Zuschläge) (Franken)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer (Centimes)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des: Schmiere (Pfund)	Kosten des: Oel (Pfund)
1873	257,755.21	0.702	4.545	—	11,561.5
1872	271,679.87	0,806	4.639	—	10,002

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben zurückgelegt		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Zentner-Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
23,289,039	12,736	1,174,472,794	2,436,018,844	3,610,491,638	12,075,220	83.780	29.642	10,848,944	32,246,210	5,671,220.26
19,449,515	13,037	1,109,373,242	2,150,654,532	3,260,027,774	10,903,103	85.197	32.212	12,185,804	27,445,822	5,856,101.22

Kosten.

Schmiermaterials			Putzen	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
	Schmiere	Ausgaben		
Franken	Loth	Centimes	Franken	Centimes
9,163.76	0.00828	0.02052	1,318.72	0.00295
8,099.60	0.00808	0.02044	1,459.08	0.00368