

**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.

**Kapitel:** 4: Betrieb

**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:** 10.02.2026

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

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 rechtsufrige Zürichseebahn, sowie der ersten Rate desjenigen für die Aargauische Südbahn zu erfolgen hat, und daß dieselben theilweise, gleich dem erst später fällig werdenden Darlehen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal, antizipirt zur Einzahlung kommen, gegen Verzinsung der antizipirten Einzahlungen zu  $4\frac{1}{2}$  Prozent bis zum Verfallstermin. Die Summe der genannten Darleihen, abgerechnet die der Zentralbahn zufallende Hälfte des Südbahn-Darlehens, beträgt Fr. 13,950,000.

#### IV. Betrieb.

##### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	<b>1872.</b>	<b>1873.</b>
	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, Ergänzung- 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:

## Übersicht der fahrplanmäßigen Bahngüte im Jahre 1873.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom		bis		Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge		Gefahrtstafel der Züge	Befüllte Kilometer	
		Tag	Monat	Tag	Monat		Gelehrte Züge	Personenzüge	Güterzüge ohne Personen		
Aarau-Turgi . . . .	21.815	1.	Januar	30.	April	tägliche	4	8	8	28	73,298
		1.	Mai	14.	Okttober	"	4	10	6	10	30,293
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	4	10	6	10	51,047
Waldshut-Turgi . . . .	17.015*	1.	Januar	30.	April	"	2	6	2	2	24,502
		1.	Mai	14.	Okttober	"	2	8	2	4	45,464
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	—	10	1	3	18,580
Turgi-Zürich . . . .	28.073	1.	Januar	30.	April	"	6	8	8	10	32,107,800
		1.	Mai	14.	Okttober	"	6	12	4	14	36,168,775
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	4	10	4	14	32,70,070
Nofschach-Romanshorn . .	15.092	1.	Januar	30.	April	"	2	10	2	—	14,25,355
		1.	Mai	14.	Okttober	"	2	12	2	—	16,40,326
		15.	Okttober	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.	Okttober	"	2	10	2	—	14,44,922
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	8	2	—	12,17,984
Romanshorn-Winterthur . .	56.837	1.	Januar	30.	April	"	2	6	4	4	16,108,167
		1.	Mai	14.	Okttober	"	4	8	2	6	20,188,165
		15.	Okttober	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.	Okttober	"	2	10	2	—	14,70,566
		15.	Okttober	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.	Okttober	"	4	15	4	9	32,139,585
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	17	4	11	34,69,270
Außerdem:											
— in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn —		1.	Januar	30.	April	"	—	8	—	8	4,354
Wischen Zürich und Uerikon	4.535	1.	Mai	14.	Okttober	an Sonntagen täglich	—	8	—	8	6,059
		15.	Okttober	31.	Dezember		—	2	—	2	227
Total . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,659,596	

\* Von diesen 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 zu dem eigentlichen Nordostbahnenetz; 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-Burg-Luzern ausgeführt.

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

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

Im Ganzen ergibt sich bei den „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ gegenüber dem Jahr 1872 eine Vermehrung von Fr. 547,923. 42 Gts. und gegenüber 1871, dem weitaus günstigsten aller bisherigen Betriebsjahre, eine solche von Fr. 386,081. 26 Gts. Kilometrisch berechnet wurde das Jahr 1872 um Fr. 2,572, das Jahr 1871 um Fr. 1,812 überholt. Dieses Ergebnis 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 letzthjährigen 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, verhältnismäßig mehr als auf andern ähnlich situierten schweizerischen Bahnen, was wir neben dem volkswirtschaftlichen Aufschwung der von unsrern Linien bedienten Gegenden namentlich auch der seit Mitte 1871 durchgeführten, namhaften Preisverleichterung der Retourbillette zuschreiben zu dürfen glauben.

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

Die Mindererinnahme beim Viehtransport erklärt sich aus den Störungen, welche die während des Berichtsjahrs 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 ersten genannten 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) erzeugt sich zwar gegenüber dem Vorjahr eine sehr bedeutende Verbesserung, ohne daß aber die im Jahr 1871 erreichten Ziffern erzielt werden konnten. Wie schon im letzjährigen Geschäftsbericht erwähnt worden ist, erklärt sich dies wesentlich aus der Verminderung des Transitverkehrs 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-Imports über Romanshorn bis nach Frankreich vom Güterverkehr eine kilometrische Einnahme von Fr. 24,008 ergab.

Die „Mittelbaren Betriebsentnahmen“, welche einen Mehrertrag von Fr. 458,464. 77 gegenüber dem Vorjahr aufweisen, geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlass: 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 groß. Badischen Bahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz auf Schweizergebiet, sowie in dem größern Mietentrage für die Bahnstrecke Aarau-Wöschau und in der Vermiethung verschiedener für die Erweiterung des Vorbahnhofes Zürich erworbener Gebäudelichkeiten 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, röhrt 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 Berichtsjahr 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 Subventionsdarlehens 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 Ausgabentitel 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 Berichtsjahr zur Auszahlung gelangten höhern Dividende von 4 $\frac{2}{5}$ % gegenüber 3 $\frac{9}{10}$  im Vorjahr 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 $\frac{2}{5}$ % im Berichtsjahr gegenüber derjenigen von 1 $\frac{4}{5}$ %

im Vorjahr. VI. Während der Nettoertrag des Werkstättbetriebes neuerdings eine Vermehrung von Fr. 48,783. 12 erzeugt, hat VII. der Dampfbootbetrieb einen Rückschlag von Fr. 43,302. 02 gegenüber dem Vorjahr 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 Entfernung geordneten Uebersicht des Verkehrs ergänzt worden, die ein interessantes Bild über die Vertheilung des Verkehrs 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 Güterverkehrs nach Waarengattungen erst vor kurzer Zeit zwischen einigen Bahnverwaltungen erzielt worden war. Sodann saßten wir in's Auge, daß die vom neuen Eisenbahngesetz 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 Änderungen 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 ange deuteten Richtung eingeleitet, deren Ergebnisse noch zu gewärtigen bleiben.

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

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1872		1873		1872		1873				
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr.	Gts.	Prozent	Fr.	Gts.	Prozent	
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:											
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 Fahrtägen:											
Mit Güterjügen . . . . .	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
Ein- 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. Lust- fahrten . . . . .	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
II. Gepäcktransport. . . . .		Bentner		Bentner							
III. Viehtransport. . . . .		188,384	.	205,628	.	180,767.	95	.	203,234.	39	.
I. Klasse I . . . . .		5,208	3.85	4,229	3.76						
" II . . . . .		40,870	30.20	33,163	29.49	163,006.	28	.	136,625.	68	.
" 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.		Bentner		Bentner							
Eigut . . . . .		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
Localspesen (Waage, Lad., Lager, Zu- und Ab- führgebühren, Nachnahmeprävision usw.) . . . . .		.	.	.	.	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	.
Gesamt-Total		.	.	.	.	9,921,602.	70	.	10,927,990.	89	.

## 3. Durchschnittsergebnisse.

				1872	1873
	(Bahnlänge: 213 Kilometer.)				
<b>Personentransport.</b>					
Einnahmebetrag per Kilometer		Franken	16,010.18	17,091.44	
"    "    Reisenden		"	0.95	0.93	
"    "    und Kilometer		Centimes	4.43	4.44	
Zeder Reisende hat befahren in I. Klasse		Kilometer	43.88	49.31	
"    "    "    II. "		"	29.75	29.56	
"    "    "    III. "		"	18.55	18.10	
"    "    "    im Durchschnitt aller Klassen		"	21.47	20.88	
Auf die ganze Bahnänge 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		"	5.11	5.30	
<b>Gepäcktransport.</b>					
Einnahmebetrag per Kilometer		Franken	848.67	954.15	
"    "    Bentner		"	0.96	0.99	
"    "    Bentner-Kilometer		Centimes	2.66	2.66	
"    "    Tonnen-Kilometer		"	53.20	53.20	
"    "    Reisenden		"	5.01	5.17	
Zeder Bentner hat befahren		Kilometer	36.07	37.09	
Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen		Bentner	31,899	35,806	
Auf jeden Kilometer kommen		"	884	965	
"    "    Reisenden		Pfund	5.25	5.24	
<b>Viehtransport.</b>					
Einnahmebetrag per Kilometer		Franken	765.29	644.43	
"    "    Stück		"	1.20	1.21	
<b>Gütertransport.</b>					
Einnahmebetrag per Kilometer		Franken	23,520.33	25,029.86	
"    "    Bentner		Centimes	27.65	27.36	
"    "    Bentner-Kilometer		"	0.50	0.50	
"    "    Tonnen-Kilometer		"	10.00	10.00	
Zeder Bentner hat befahren		Kilometer	55.04	54.86	
Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen		Bentner	4,681,953	5,018,599	
"    jeden Kilometer kommen		"	85,059	91,481	
"    "    Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen		"	28.65	26.92	
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>					
Betrag per Kilometer		Franken	5,435.82	7,588.21	
<b>Total = Einnahme per Kilometer</b>		"	46,580.29	51,305.42	

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

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck		Wich		Güter						
		Zahl	Bentner	Stück	Güsgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E
					Bentner	Bentner	Bentner	Bentner	Bentner	Bentner	Bentner	Bentner
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		Wich		Güter		Mittelbare Betriebs- Einnahmen		Total	
	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
Januar	189,084	33	8,415	56	8,483	56	434,314	68	—	—	640,298	13
Februar	170,721	84	7,654	83	7,540	42	390,430	58	—	—	576,347	67
März	212,681	17	9,826	49	10,361	33	461,664	14	—	—	694,533	13
April	255,737	98	13,234	56	10,609	74	418,747	47	—	—	698,329	75
Mai	298,533	69	15,759	84	10,785	05	448,784	93	—	—	773,863	51
Juni	355,928	78	18,473	81	10,302	55	409,459	71	—	—	794,164	85
Juli	457,973	98	29,200	97	14,071	88	431,556	26	—	—	932,803	09
August	446,318	79	32,667	48	15,220	99	423,902	85	—	—	918,110	11
September	431,018	50	26,365	44	17,642	33	450,562	16	—	—	925,588	43
Oktober	390,817	47	20,371	68	14,640	96	516,887	89	—	—	942,718	—
November	228,480	27	12,025	59	8,585	25	468,156	35	—	—	717,247	46
Dezember	203,179	12	9,238	14	8,381	62	476,893	17	—	—	697,692	05
Januar bis Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,275	55
Total	3,640,475	92	203,234	39	136,625	68	5,331,360	19	1,616,294	71	1,616,294	71
gegenüber 1872:									7,588	24	5,435	82
mehr	230,307	29	22,466	44	—	—	321,530	29	458,464	77	1,006,388	19
weniger	—	—	—	—	26,380	60	—	—	—	—	—	—

## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Bieh	Güter			Total- Einnahme	Gegenüber 1872		Rangordnung der Stationen	
				Berjandt	Empfang	Total		Personen	Güter	nach Personen- zahl	Güter- gewicht
Morschach	Anzahl	Bentner	Stück	Bentner	Bentner	Bentner	Fr.	Ges.	Anzahl	Bentner	
	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
Reßweil	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
Alttnau	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
Aurisweil	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
Märfstetten	18,640	328	1,611	39,638	52,956	92,594	39,735	70	+ 1,157	+ 3,759	35 30
Mülheim	28,900	546	885	33,789	48,304	82,093	38,976	97	+ 5,063	+ 346	26 32
Helsben	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
St. Gallen	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	Wich	Güter			Total- Einnahme	Gegenüber 1872		Rangordnung der Stationen	
								Personen		Güter	nach Personen- zahl
				Versandt	Empfang	Total		Anzahl	Zentner		Güter- gewicht
Übertrag	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*
Diethikon	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
Derlikon	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
Diethikon	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
Schindnach	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
Rüppertsweil	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 Mittelbare Be- triebs-Einnahmen	56,102	16,372	15,827	3,726,132	3,726,132	7,452,264	*1,352,875	25			
<b>Total</b>	<b>3,927,900</b>	<b>205,628</b>	<b>112,477</b>	<b>19,485,483</b>	<b>19,485,483</b>		<b>10,927,990</b>	<b>89</b>			

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

Norishach . . . . .	Fr. 300,127. 76 Gs.	Schaffhausen . . . . .	Fr. 544,934. 25 Gs.	Altstetten . . . . .	Fr. 23,016. 02 Gs.*
Romanshorn . . . . .	" 902,844. 75 "	Wallisellen . . . . .	" 24,711. 34 "	Koblenz . . . . .	" 49,048. 34 "
Konstanz . . . . .	" 139,985. 02 "	Derlikon . . . . .	" 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
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
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
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	10,530	51,881	10,563	230,039	21,093*	281,920	+ 1,730	+ 25,714
R. 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	—
<b>Total</b> . . . . .	599,001	3,311,585	602,039	8,372,185	1,201,040	11,683,770		
* Verlehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
** † Inklusive Verkehr der Station Zürich.								
§ nach und von der Glatthalbahn.								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Bülach-Regensberg . . . . .								
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
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	294	9,777	196	8,104	490	17,881	+ 227	+ 9,049
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	792	28,500	722	25,239	1,514	* 53,739	+ 122	+ 10,231
Bülach-Regensberg . . . . .								
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .								
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
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	477	—	50	—	527	—	- 1,328
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	3,231	—	949	—	4,180	—	+ 543
Bülach-Regensberg . . . . .								
Von 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
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	8,048	—	2,840	—	10,888	—	+ 10,888
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	3,350	—	2,453	—	5,803	—	- 17,555
Bülach-Regensberg . . . . .								
Büren-Zürich-Luzern . . . . .								
Büren-Zürich-Luzern . . . . .	724	—	873	1,800	1,597	1,800	- 148	- 1,000
R. württemberg. Staatsbahn . . . . .	177	52,364	92	49,507	269	101,871	- 27	+ 20,806
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	5,126	267,162	5,329	260,517	10,455	527,679	+ 6,865	+ 73,721
<b>Total des Transitverkehrs</b> . . . . .	28,266	887,895	27,836	2,838,237	56,102	3,726,132		
<b>Gesamt-Total</b> . . . . .	627,267	4,199,480	629,875	11,210,422	1,257,142	15,409,902		

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

## 7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen						Personen- Kilometer		Gepäck		Bieh.		
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total		1873	1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
0 <sup>1/2</sup>	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		
1 <sup>1/2</sup>	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		
2 <sup>1/2</sup>	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		
3 <sup>1/2</sup>	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		
4 <sup>1/2</sup>	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	2,832		
5 <sup>1/2</sup>	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		
6 <sup>1/2</sup>	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		
7 <sup>1/2</sup>	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		
8 <sup>1/2</sup>	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		
9 <sup>1/2</sup>	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		
10 <sup>1/2</sup>	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		
11 <sup>1/2</sup>	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		
12 <sup>1/2</sup>	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		
13 <sup>1/2</sup>	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		
14 <sup>1/2</sup>	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		
15 <sup>1/2</sup>	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		
Allebetrug		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		Wieh		
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total		1873	1872	1873	1872	1873	1872	Stück	Stück
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Stück	Stück
	Übertrag	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		
16 $\frac{1}{2}$	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		
17 $\frac{1}{2}$	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		
18 $\frac{1}{2}$	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		
19 $\frac{1}{2}$	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	.		
20 $\frac{1}{2}$	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		
21 $\frac{1}{2}$	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		
22 $\frac{1}{2}$	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		
23 $\frac{1}{2}$	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		
24 $\frac{1}{2}$	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		
25 $\frac{1}{2}$	122.4	.	.	3	3	6	367	734	.	.	.	.		
26	124.8	8	205	137	350	275	43,680	34,320	58	63	3	342		
26 $\frac{1}{2}$	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	.	.		
27 $\frac{1}{2}$	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	.	.		
28 $\frac{1}{2}$	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		
29 $\frac{1}{2}$	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		
30 $\frac{1}{2}$	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		
31 $\frac{1}{2}$	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 Entfernung.

Distanz Güten Kilometer	Güter									zentner = Kilometer							
	Gutgut	I		II		A		B		C		D		E		Total	
		1873	1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872	1873	1872	Anzahl	Anzahl
0 <sup>1/2</sup>	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				
1 <sup>1/2</sup>	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				
2 <sup>1/2</sup>	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				
3 <sup>1/2</sup>	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				
4 <sup>1/2</sup>	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				
5 <sup>1/2</sup>	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				
6 <sup>1/2</sup>	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				
7 <sup>1/2</sup>	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				
8 <sup>1/2</sup>	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				
9 <sup>1/2</sup>	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				
10 <sup>1/2</sup>	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				
11 <sup>1/2</sup>	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				
12 <sup>1/2</sup>	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				
13 <sup>1/2</sup>	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				
14 <sup>1/2</sup>	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				
15 <sup>1/2</sup>	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.s	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				
Übertrag		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 Entfernung.

Distanz in Kilometer		Güter										Sentner = Kilometer			
		Eigentum	I	II	A	B	C	D	E	Total					
1873	1872	1873	1872							1873	1872	1873	1872		
km	km	Sentner	Sentner	Sentner	Anzahl	Anzahl									
Übertrag	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	
			Sentner	Sentner	Sentner	Sentner	Sentner	Sentner
Abfälle: Hader, Lumpen, Papierabfälle	.	.	52,559	64,596	12,037	—		
Haare, Vorsten	.	.	12,866	13,407	541	—		
Hörner, Klauen, Knochen	.	.	37,716	30,738	—	6,978		
Diversi	.	.	39,502	57,663	18,161	—		
Baumwolle: Roh	.	.	425,242	411,407	—	13,835		
Baumwollgarne	.	.	245,659	261,841	16,182	—		
Baumwollzunge, rohe	.	.	111,358	98,568	—	12,790		
Baumwollzunge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	.	.	262,074	299,287	37,213	—		
Baumwollabfälle	.	.	77,133	73,878	—	3,255		
Baumaterialien: Asphalt	.	.	108,881	22,651	—	86,230		
Bausteine 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 Cementshabrikate	.	.	152,957	236,021	83,064	—		
Dachziefer	.	.	51,207	43,248	—	7,959		
Rak	.	.	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		
Dorf 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: Alum	.	.	8,457	8,360	—	97		
Chlorkalz	.	.	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		
Bitriol (Eisen-, Kupfer- und Zinfs.)	.	.	12,316	12,652	336	—		
Diversi	.	.	25,007	38,866	13,859	—		
Cigarren 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, Düngefäls.	.	.	64,830	98,035	33,205	—		
	Übertrag		8,025,534	8,893,328				

	Uebertrag	1872	1873	Gegenüber 1872	
				mehr	weniger
		Bentuer	Bentuer	Bentuer	Bentuer
Droguerien, nicht besonders genannte	8,025,534	8,893,328	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	—
Maschinenteile	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	—
Farbegräkt, 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, Thian u. c.	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-, Wech-, Lithographie-Steine	28,288	28,785	497	—	—
Ruhr- und Werkholz	152,419	194,278	41,859	—	—
Uebertrag	12,434,061	13,998,980	—	—	—

	1872	1873	Gegenüber 1872	
			mehr	weniger
Uebertrag .	12,434,061	13,998,980	—	—
Öel: Vegetabilisches (Oliven-, Rebs-, Sesam-Öl &c.) . . .	136,423	151,549	15,126	—
Mineralisches (Pigroine, Petroleum, Solaröl &c.) . . .	114,584	136,025	21,441	—
Papier und Papptedekel . . . . .	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	—
Geleisch und Fleischwaren . . . . .	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	—
Wildpfer, 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
Strohwaren . . . . .	9,542	11,925	2,383	—
Tabak: Roher . . . . .	27,725	24,052	—	3,673
Fabrizirter und Cigarren . . . . .	47,555	51,678	4,123	—
Teigwaren . . . . .	28,567	35,291	6,724	—
Töpferwaren, 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	—
Wollwaren . . . . .	82,945	75,808	—	7,137
Hiezu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel . . . . .	1,028,696	372,809		
<b>Total .</b>	<b>18,117,636</b>	<b>19,485,483</b>		

## 9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittliche Bahnlänge	Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Fisch	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
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 Vorjahr 299 Kilometer.

## 1. Ausgaben.

1872			1873		
Bahnlänge 299 Kilometer			Bahnlänge 299 Kilometer		
Fr.	Gs.	Procente.	Fr.	Gs.	Procente.
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 22.52
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 Stammbetriebes 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 Bötsbergbahn . . . . .	21,588. 18	
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Weizikon-Hinwil . . . . .	357. 50	
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der techn. Leitung . . . . .	10,000. —	
5,506,234	33		Verbleiben als Betriebsausgaben . . . . .	212,428	93
				5,998,481	79

Über die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten Posten haben wir schon in unsern früheren 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-Weizikon-Hinwil, 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-Weizikon-Hinwil 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 gesamten 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 Ausgabentitel finden wird.

I. „Zentralverwaltung.“ Zu Vergleichung mit dem Vorjahr erzeugt 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 Vorjahr eine Ersparniß erzielt.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Der ganze Titel erzeugt 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 Bahnhörpers gegenüber dem Vorjahr um Fr. 12,949. 71 vermindert. Die Hauptausgaben fallen auf Entwässerungsarbeiten der Bahneinschnitte im Töpfeld, bei Rüeck oberhalb Wiesendangen und auf der Strecke Erlen-Almisweil. Für die Unterhaltung des Oberbaues erwuchs die sehr bedeutende Mehrausgabe von Fr. 127,051. 25, weil im Berichtsjahre erheblich größere Gleisestrecken als im Vorjahr zur Auswechslung, beziehungsweise Erneuerung gelangten.

Es wurden nämlich im Berichtsjahr auf dem Gesamtnetz 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 Gesamtnetz (einschließlich Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) stieg bis Ende 1873 die Zahl der seit Beginn des Betriebes ausgewechselten Schienen auf 29.34 % der Gesamtshienenzahl, gegenüber 23.02 % im Jahre 1872 und die Zahl der ausgewechselten Schwellen auf 45.71 % gegenüber 38.87 % im Vorjahr. Auf dem Stammnetz der Nordostbahn (ausschließlich Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg) betrug am Schlusse des Jahres 1873 die Zahl der ausgewechselten Schienen 34.55 % und der Schwellen 50.59 % gegenüber 27.02 % Schienen und 44.01 % Schwellen im Jahr 1872. Die Erneuerung des Oberbaues durch Verwendung eines stärkeren Schienenprofils von 130 mm Höhe und 21.6 Pfund per laufenden Fuß oder 36 Kilogramm per laufenden Meter Gewicht, dessen Einführung wir im leßtjährigen Geschäftsberichte erwähnten, wurde im Berichtsjahr fortgesetzt; bis zum Schlusse des Jahres 1873 sind im Ganzen 102,240 laufende Fuß = 30,672 Meter Gleise oder 6.6 % der Hauptgleise aus Schienen von dem bezeichneten neuen Profil erneuert worden. An den im Berichtsjahr 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 &c., 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 Vorjahr 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 Betriebskontrolle, 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 führt ebenfalls zum größten Theil von Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen her.

3. Güterdienst. Auf diesem Titel ergibt sich eine Gesamtmehrausgabe 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 Asssekuranz der Güter fallen. An der Vermehrung der Besoldungsausgaben partizipirt hauptsächlich eine im Berichtsjahre beschlossene allgemeine Erhöhung der Taglöhne der Güterarbeiter, ferner eine etwälche Vermehrung des Personals im Güterbahnhofe Zürich.

Die Vermehrung der Ausgabe auf dem Titel Asssekuranz der Güter um Fr. 6,456. 75 gegenüber dem Vorjahr röhrt 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 Vorjahr 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. Hieron 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 Zug- und Wagenwärterpersonals erforderte in Folge einer stattgehabten etwälchen Personalvermehrung einen Mehraufwand von Fr. 2,292. 10. Die Ausgaben auf dem Kapitel Unterhalt und Erneuerung der Wagen &c. betrugen Fr. 5,929. 36 weniger als im Vorjahr. Hierüber sowohl, als auch über die Mehrausgabe für Del und Schmire 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 röhrt theils von der Verwendung einer größern Anzahl fremder Wagen auf dem Nordostbahnenetz 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 Betriebs-einnahmen 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 bezieht, eingetreten. Die Mehrausgabe für Besoldungen von Fr. 64,839. 40 röhrt 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 röhrt hauptsächlich von der Vermehrung der Telegraphen-Apparate und von erhöhten Entschädigungen für ihre Bedienung, ferner von der Auswechselung schadhafter Telegraphendrähte, Ersatz von Batterien und andern Inventarstücken, Reparaturen an Apparaten u. s. w., sowie von vermehrten Druckosten her.

Im Laufe des Berichtsjahrs ist die Zahl der Telegraphenstationen durch die am 1. Juni erfolgte Gründung des Bahntelegraphenbureau's in Horn um 1, somit auf 63 vermehrt worden. Auf diesen 63 Stationen befinden sich 91 Morseteapparate, 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 Vorjahr).

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

**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 angehlossen. Auch der größere Theil der aus dem Bahnbetrieb abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen folgt in einer besondern Zusammensetzung. Wir können daher unsere Mittheilungen über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf folgende Punkte beschränkt.

### 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 zweiachigen Rangirlokomotiven und im Monat November 4 weitere für den Bahnhofsdienst nöthig gewordene und nachbestellte Rangirlokomotiven zur Ablieferung. Ferner sind im Monat Juli die 6 dreiachsigen Güterzuglokomotiven, deren im Berichte vom Jahr 1871 Erwähnung gethan ist, abgeliefert worden. Die Lieferung dieser Rangir- und Güterzuglokomotiven 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 Gesamtzahl der vorhandenen Lokomotiven 80 Stück oder 1 Lokomotive auf 3.735 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 4.46 Kilometer im Vorjahr. 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 Rangierdienst den Bahnhöfen Winterthur und Aarau vom 1. Juni 1873 an je eine ständige Rangirmaschine zugethieilt.

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

	Kilometer	
	1872	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	2,115,130
	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	1873
von den Lokomotiven der Klasse A .	im Ganzen	im Ganzen
„ „ „ „ B .	per Zug	per Zug
„ „ „ „ C .	16,432,977	22.30
„ „ „ „ D .	9,577,658	21.32
	28,475,999	46.00
	2,767,298	16.88
	zusammen	29.08
	57,253,932	30.05
	16,934,927	22.10
	9,675,668	21.41
	33,056,576	49.40
	3,885,953	17.07

Über die Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle (Beilage I) näheren 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 reduziert, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesamte Verbrauch an Brennmaterial 365,160.2 Zentner, gegenüber 323,515.8 Zentnern im Jahre 1872.

Die Kosten für Brennmaterialien betragen:

	<b>1872</b>	<b>1873</b>
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 Pf. (im Vorjahr 76,040 Pf.). Die Ausgaben hierfür betrugen: Fr. 42,002. 14 gegenüber Fr. 42,663. 75 im Vorjahr. Ein Pfund Schmierere kostete durchschnittlich 51.52 Cts., im Vorjahr 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 betragen im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — Fr. 641,571. 08 gegenüber Fr. 523,260. 94 im Vorjahr. 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 Triebadbandagen 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.

Neber 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:

	<b>1872</b>	<b>1873</b>
Zurückgelegte Weglänge . . . . .	cirka Kilom. 243,224	Kilom. 297,639
Verbrauch an Brennmaterial . . . . .	Fr. 21,190. 6	Fr. 28,364
" " Schmiere . . . . .	Pf. 6,457	Pf. 8,933
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 38,770. 37	Fr. 53,130. 81
" der Schmiere . . . . .	" 3,940. 49	" 4,602. 21
" des Putzmaterials . . . . .	" 498. 69	" 576. 88
" der Reparaturen (inclusive 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 Gesamtzahl 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 Gesamtzahl der Gepäck- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres in Folge Lieferung der in unserm letzjährigen Geschäftsberichte erwähnten 150 Stück neuen gedeckten Güterwagen, wozu 2 weitere Stück als Ersatz für zwei schon im Jahre 1871 bei einem Zusammenstoß 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 Gesamtzahl 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 Vorjahr.

Leistungen. Es haben zurückgelegt: Achsenkilometer:

	<b>1871</b>	<b>1872</b>	<b>1873</b>
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
Gesamtleistung 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
Edgenössische 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 Pf. mit einem Kostenaufwande von Fr. 8,282. 16 (im Vorjahr 14,452 Pf. 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 Ersuchen 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 Verhältniszahlen.

(Länge des betriebenen Netzes: 299 Kilometer.)		1871	1872	1873	
<b>I. Ausgaben.</b>					
Gesammt-Betriebsausgaben . . . . .	per Bahn-Kilometer . . . . .	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 . . . . .	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. 28,50*	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 . . . . .	5,172. 53*	5,670. 77*	6,128. 52*	
Bahntelegraphie . . . . .	" " " " "	67. 87	77. 99	94. 13	
Verschiedenes . . . . .	" " " " "	225. 93	328. 19	320. 51	
<b>II. Fahr-Material.</b>					
a) Den Bestand derselben 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
" " " " "		Centner 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
" " " " "		Centner Tragkraft	773.28	867.83	967.49
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . .	Sitzplätze	16.60	16.60	16.70	
" " Güterwagenachse . . . . .	Centner Tragkraft	98.19	100.34	100.31	
Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf die Baulkanti, den Dampfbau betrieb, das Böhmergabahnenunternehmen und die Eisenbahnunternehmung (Ferrettoni-Weltion) hinweis fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung u. v. den Summen der betreffenden Ausgabettel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.					

b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:		1871	1872	1873
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 Brennmaterialeß . . . " Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes		31.45	30.06	32.31
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer . . . "	"	1.080	1.034	1.076
" " " Schmiermaterial* . . . " 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
" " " " 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 . . . . . . . Prozent		59.77	59.01	56.08
" fremde Wagen . . . . . . . "	"	40.23	40.99	43.92
Kosten des Schmiermaterials 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 Fahr . . . . . "	"	102.34	145.58	132.03
" " " Wagenachsen-Kilometer . . . . . Centimes		0.587	0.921	0.842
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen				
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse Prozent		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			
•	II. " " " " "	7.10	5.67	5.14
	III. " " " " "	2.68	2.19	2.10
	in allen drei Klassen " " " " "	1.88	2.00	2.05
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . . . Prozent		2.18	2.14	2.15
* Puzymaterial nicht gerechnet.		35.896	32.212	29.612

\* Fußmaterial nicht gerechnet.

## c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Ge- schäftslänge Kilom.	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betriebs- per Lokomotiv- kilometer		Erneuerung des Oberbaus u. Transport- materials (aus dem Erneuerungs- fond befreit) per Kilometer
		Zentral- Ver- waltung	Unter- haltungs- kosten	Expedi- tions- Dienst	Trans- port- Dienst	Tele- graphic	Ver- schiedenes	Im Ganzen	per Wagen- achsel- kilometer		
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	1,635	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	8.50	—
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 Saldo vortrag und die Erträge der Beteiligungskapitalien 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 Stammlinies und den Bau neuer Linien der Nordostbahn, sowie den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal, ferner die Entschädigungsbetriebsnisse für die Leitung des Baues der Bölsbergbahn und der Linie Effretikon-Weizikon-Hinweis, sowie für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Bahnlinien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg. Dadurch ergibt sich folgendes Resultat:

<b>1872</b>	<b>1873</b>
Fr. 9,678,058. 31	Fr. 10,692,708. 07
" 4,853,913. 29	" 5,322,602. 62
Fr. 4,824,145. 02	Fr. 5,370,105. 45
49.85 %	50.22 %
Fr. 22,648. 57	Fr. 25,211. 76
" 2. 88	" 3. 08
" — 09.61	" — 09.56
Einnahmen	
Ausgaben	
Reinertrag	
Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	
Reinertrag per Bahn-Kilometer	
" " Lokomotiv-Kilometer	
" " Wagenachsen-Kilometer	

Mit Hinzurechnung des Saldo vortrages vom Jahre 1872, sowie der Erträge der Beteiligungsquoten bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn, jedoch abzüglich des Rückslages auf dem Dampfbootbetrieb, beläuft sich die gesamte Einnahme auf die Summe von Fr. 6,117,732. 14, gegenüber Fr. 5,643,805. 11 im Vorjahr.

Die daraus zunächst zu bestreitende Ausgabe für Verzinsung der Anleihen ist von Fr. 2,270,440. 73 im Vorjahr auf Fr. 2,517,940. 73 im Berichtsjahr 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 dahergaige Mehrausgabe findet indessen ihre Ausgleichung durch den Mehrvertrag der „Zinse von ausglichenen 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 Überschuss von Fr. 3,413,951. 41, welcher gemäß dem Beschlüsse 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 Ergebnis 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 Berichtsjahr 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 Gesamtsumme der dem Erneuerungsfond zugewiesenen Ausgaben

steigt auf Fr. 867,017. 35, und derselbe weist nach Berechnung der ihm aus der Betriebsrechnung zugewendeten Jahreseinnahme 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 Vorjahr. 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 Transportmaterials 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. Emision erzielten Agiovermögens 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 Trageplänen 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 Agiovertrages auf den neuen Aktien; über deren Verwendung, die nach dem Ermeessen 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,  
 " " " Morschach-Lindau und  
 " " " Lindau-Bregenz.

## Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

		Transportquantitäten				Einnahmen					
		1872		1873		1872		1873			
		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	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
Abonnementsbillette	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	
Luftfahrtsbillette	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	
	Bentner			Bentner							
II. Gepäcktransport . . . . .		10,944		14,032		4,606.	89	1.20	5,392.	31	1.53
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde . . . . .		203	3.44	93	2.44						
" b, schweres Bich . . . .		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.											
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 Ausnahmkategorie .		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.											
Gesamt-Total .		.	.	.	.	6,440.	36	1.68	3,219.	40	0.92
		.	.	.	.	384,493.	90	100	351,601.	86	100

## Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Bieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Gts.	Bentner	Fr.	Gts.	Stück	Fr.	Gts.	Bentner	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
<b>1873</b>	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 gehaltenen 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 Biehtransport beziffert gegenüber den Vorjahren einen namhaften Ausfall, welcher sich daraus erklärt, daß die Einfuhr aus Deutschland durch die hohen Ankaufspreise und durch die vizepolizeiliche Maßnahmen bedeutend erschwert war. Einen besonders starken Ausfall hat der Gütertransport erlitten, veranlaßt durch die zunehmende Flauheit im Getreidebezug aus Österreich-Ungarn.

## Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		<b>1872</b>	<b>1873</b>
Einnahmebetreffniß per Reisenden . . . . .	Franken	0.78	0.90
"    " Bentner Gepäck . . . . .	"	0.42	0.38
"    " Stück Bieh . . . . .	"	1.11	1.01
"    " Bentner Güter . . . . .	Gentimes	14.75	14.12

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

<b>1872</b>			<b>1873</b>			Gegenüber 1872			
Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
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 Ersparnisprämien 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. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaus . . . . .	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
151,955	23	39.88	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	146,217	27	37.31	—	—	25
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. Assuranz-Prämien . . . . .	7,572	40	1.93	189	65	—
16,724	74	4.38	11. Verschiedenes . . . . .	14,427	83	3.68	—	—	2,296
381,510	69	100	Total . . . . .	391,920	67	100	10,409	98	—

Die Mehrausgaben auf den Titeln „Besoldungen und Entschädigungen z. 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 reduzierter 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-Kajütten, Errichtung zweier Oberdecks mit eisernen Möbeln, Umänderung einiger Kajütten 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.	Gts.	Fr.	Gts.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	
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
Nettovertrag . . . . .	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 etwaschen Beruhigung darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß ein erheblicher Theil der Unterhaltungsausgaben außergewöhnlicher Art war, und daß ein mäßiges Aufleben des Getreideverkehrs über Romanshorn nach der Schweiz zur Ausgleichung des eingetretenen Rückschlages ausreichen würde.

#### Betriebsmaterial.

Daselbe erlitt keine Aenderung und bestand somit Ende 1873 aus:

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

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

		1872	1873
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>			
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:	Kubikfuß	2,592	2,174
Holz	Sentner	64,414	54,221
Steinkohlen	Sentner	64,673	54,438
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Sentner	63,21	61,01
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	1,082,94	1,050,32
" Zeitstunde	"	119,900,87	116,554,85
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	117,18	130,62
per Kilometer	Centimes	20,08	22,49
" Zeitstunde	Franken	8,320	8,096
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	Pfund	0,08	0,09
" " " per Kilometer	"	1,39	1,56
" " " " Zeitstunde	"	4,699,40	4,373,49
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,59	4,90
per Kilometer	Centimes	78,69	84,38
" Zeitstunde	"	28,547,69	46,153,69
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken	27,90	51,72
per Kilometer	Centimes		

## 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 Jahresende 415, gegenüber 393 im Vorjahr; 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 früheren 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 Bahnhof 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 Aßholtern vor dem Abendzuge nach Luzern auf die Schienen und wurde von demselben überfahren und sofort getötet. — 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 geriet 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 getötet. — Am 3. August wurde in Belpheim 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 getötet. — 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 getötet. Alle Umstände sprachen dafür, daß der Verunglückte den Tod freiwillig gesucht habe. — Ebenso wurde am 11. ders. Mts. zwischen Erlen und Amriswil 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 getötet.

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 Feuerschäden 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 Abschlagsentschädigung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektierten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransports 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. Personalestat.

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

#### A. Bahnbetrieb.

##### I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .	24	Bureau des Betriebs-Chefs und Wagenkontrolle . . . . .	18
Hauptkassier und Gehülfen . . . . .	4	Bahnhof-Vorstände und Gehülfen . . . . .	19
Revisor, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	11	Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	87
Betriebs-Kontrolleur und Gehülfen . . . . .	59	Einnehmer, Gepäckpedienten und Gehülfen . . . . .	39
Chef des Tarifbureau und Gehülfen . . . . .	5	Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterträger, Frachtenbezüger . . . . .	157
Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	11	Telegraphisten . . . . .	8
Abwärte der Zentralbureau und der Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	6	Portiers, Abwärte und Nachtwächter . . . . .	45
	<b>120</b>	Gepäckträger . . . . .	25
		Arbeiter für Güterverladung und Camionneure . . . . .	516
		Oberzugsführer und Gehülfen, Zugführer, Kondukteure und Bremser . . . . .	182
		Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure . . . . .	98
		Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) . . . . .	12
		Billendrucker . . . . .	2
			<b>1,214</b>

##### 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		
	<b>660</b>		

##### III. Expeditions- und Fahrdienst.

###### 1. Abtheilung.

Betriebs-Chef . . . . .	1		
Betriebs-Inspektor und Adjunkt . . . . .	2		
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen . . . . .	2		
Telegraphen-Inspektor . . . . .	1		
	<b>6</b>		

###### 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		
	<b>268</b>		

Total: **2,262** (gegen 2,075 im Vorjahr); 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 Bahnhörter, sowie das Stations- und Fahrpersonal hat im Berichtsjahre eine nicht unbedeutende Vermehrung erlitten.

#### B. Dampfschiffahrt.

Bewohler . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	5
Buchhalter, Expedienten und Hafenmeister . . . . .	7	Heizer . . . . .	10
Kapitäne und Schiffsführer . . . . .	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . .	27
Steuermann und Schleppschiffführer . . . . .	9	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	5
Zusammen <b>69</b> Angestellte (im Vorjahr 72).			

#### C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 415 (im Vorjahr 393).

#### D. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhofe Zürich für den	Chef der Agentur im Bahnhofe Waldshut . . . . .	1
Verkehr nach der Levante und Italien . . . . .	Gehülfen . . . . .	2
Gehülfen . . . . .	2	
Zusammen <b>6</b> Angestellte, wie im Vorjahr.		

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 Vorjahr.

#### 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
Kapitalzins, Bußen, Geschenke . . . . .	„ 35,980. 60
	„ 140,060. 35
Gesammeleinnahme	Fr. 626,841. 59

Die Ausgaben bestehen aus:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr. 149. 85
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten . . . . .	„ 1,995. 70
Außerordentliche Unterstützungen . . . . .	„ 2,400. —
Regelmäßige Unterstützungen . . . . .	„ 31,085. 04
Verchiedenes . . . . .	„ 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 (Zins, Beiträge und Bußen) hinzu	.	.	.	.	.	"	20,996. 54
							Gesamteinnahme Fr. 33,460. 38
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen u. c.	.	.	.	.	.	"	18,493. 88
ziehen sich davon ab mit	.	.	.	.	.		
							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 Übersicht:

## 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 ersten zum Bau übertragene Bözbergbahn	.	.	.	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. Rechtsufrige Zürichseebahn	.	.	.	.	.	35.5 "
9. Glarus-Lintthal	.	.	.	.	.	15.8 "
						105.5 "

Ferner:

10. Die der Nordostbahn und Zentralbahn gemeinschaftliche, aber der ersten zum Bau übertragene Linie Koblenz-Stein	.	.	.	26.3	"	
11. Die von der betreffenden Gesellschaft der Nordostbahn zum Bau übertragene Linie Effretikon-Wehikon-Hinwil	.	.	.	22.5	"	
12. Die Linie Egnwilen-Schaffhausen, für welche die Vorarbeiten von der Nordostbahn Namens der betreffenden Gesellschaft besorgt werden	.	.	.	16.5	"	
						65.3 "
						Total 329.9 "