Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 22 (1874)

**Artikel:** Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875

stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F. Kapitel: 4: Betrieb

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730493

### 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:** 30.10.2025

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

mit Fr. 42,839 ergibt. Hieburch glauben wir in ausreichendem Maße dem Umstande Rechnung getragen zu haben, daß durch Ausgabe des Anseihens in 5, statt  $4^{1/2}$  prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Ausseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Gingahlungen auf die Subventionsdarleiben zu ermäßigtem Binse fuße, welche burch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst betheiligten Landesgegenden zugesichert worben sind:

	gr. Cis.
Rest der ersten Rate des Anleihens für die Aargauische Südbahn, hälftiger Antheil der Rordostbahn	457,751. 50
Rest des Anteihens für die linksufrige Zürichseebahn	2,500,000
Anteihen für die rechtufrige Zürichsechahn, ohne den Antheil des Kantons Zürich	3,600,000. —
Antizipirte Ginzahlungen auf das Anteihen für die Linie Glarus-Lintthal	1,154,908. 77
Summa	7,712,660. 27

Nach dem im ersten Abschnitt erwähnten Kausvertrage über die Zürichseedampsboote hatten wir der Dampsschissesesellschaft als Kauspreis auf Neujahr 1875 2300 voll liberirte Nordostbahnaktien zu liesern. Um den zur Versügung stehenden Vorrath solcher Aktien auf die erwähnte Zahl zu erhöhen, entschlossen wir uns mit Zustimmung des Verzwaltungsrathes zu einer kleinen Aktienemission, deren Vetrag wir im Hindlick auf das statutengemäß den Aktienären zustehende Vorbezugsrecht auf 2000 Stück ansetzen. Von diesem Nechte wurde zu dem publizirten Übernahmspreise von Krk. 550 sür 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorrättigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kausspreises sür obige Dampsboote verwendet. Hiedurch ist der Nominalbetrag der ausgegebenen Aktien der Schweizerischen Nordostbahn mit 1. Januar 1875 auf 39 Millionen Franken erhöht worden.

## IV. Betrieb.

# A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf den Linien der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,728,368 Kilosmeter zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre mit 1,683,136 Kilometern ergibt sich eine Mehrleistung von 45,232 Kilometern. Bon der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

									1873.	1874.	
									Rilometer.	Rilometer.	
1) Schnell: und Perf	onenzüge .								991,152	1,010,844	
2) Güterzüge mit Per	fonenbeförderu	ng							253,697	249,005	
3) Güterzüge ohne P	ersonenbeförder	ung,	Grgä	ոչսոցե	= und	Grt	razüge		438,287	468,519	
						9	ujanın	nen	1,683,136	1,728,368	

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letten Jahr fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzuge auf die einzelnen Bahnstreden Aufschluß:

# Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1874.

	metern		bom		bis	Zäglid)	3		Sattı ber üge	ıng	der Züge	dilometer
Bahnstrede	Eange in Kilometern	Ing	Monat	3.49	Monat	oder an einzelnen Bochentagen	Schnellzüge	Perionenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Perionen	Befammtzahl d	Zurückgelegte Kilometer
		1.	Zannar	31.	1	täglich	4	10	6	10	30	99,329
Aarau-Turgi	21.927	1.	Tuni	14.	Oftober	"	4	10	6	10	30	89,462
		15.	Oftober	31.	Dezember	"	4	10	6	10	30	51,309
		1.	Januar	31.	Mai	11		. 10	1	3	14	35,970
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Juni	14.	Oftober	"	2	9	1	4	16	37,025
		15.	Oftober	31.	Dezember	"		10	1	3	14	18,580
		1.	Januar	31.	Mai	"	4	12	4	14	34	143,778
Turgi-Bürich	28,005	1.	Juni	14.	Oftober	"	6	10	6	12	34	129,495
		15.	Oftober	31.	Dezember	"	4	12	4	14	34	74,269
		1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	2		14	31,904
Rorfdach-Romanshorn	15.092	1.	Juni	14.	Oftober	"	2	12	2		16	32,840
		15.	Oftober	31.	Dezember	"	2	12		2	16	18,835
		1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2		12	34,807
Ronstanz-Romanshorn	19.209	1.	Juni	14.	Oftober	"	2	10	2		14	36,574
	(	15.	Oftober	31.	Dezember	"	2	10		2	14	20,976
		1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	135,371
Romanshorn=Binterthur .	56,031	1.	Juni	14.	Oftober	"	2	8	2	6	18	137,164
		15.	Oftober	31.	Dezember	"	2	6	4	4	16	69,927
	(	1.	Januar	31.	Mai	,,	2	8	2	_	12	- 54,199
Schaffhausen=Binterthur .	29.911	1.	Juni	14.	Oftober	,,	2	10	2	-	14	56,950
	(	15.	Oftober	31.	Dezember	,,	2	8	2		12	27,997
	ĭ	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	4	11	34	134,259
Winterthur=Bürich	26.151	1.	Suni	14.	Oftober	,,	4	23	4	11	42	149,375
or. E	(	15.	Oftober	31.	Dezember	,,	2	17	4	11	34	69,352
Nußerbem: — in Fortsehung ber Züge	1		~	0.1	m ·							
ber Bülach:Regensbergerbahn —	1	1.	Ianuar	31.	Mai	"		8	.—		8	5,702
gwifchen Burich und Orlifon	4.720	1.	Iuni	14.	Oftober {	~ "	-	8	-	-	8	5,135
					,	an Sonntagen	-	2	-		2	179
		15.	Oftober	31.	Dezember	täglich	Plenama	8	-		8	2,945
<b>Eotal</b>												1,703,708
						1	1	1				1

<sup>\*</sup> Bon diesen 17.015 Kilometern gehören nur 15.076 zu dem eigentlichen Nordosstbahnnehe; die übrigen 1.739 Kilometer fallen auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

4

Außerbem wurde die Bahnstrecke Zürich-Wallisellen während des ganzen Jahres täglich von 16 Zügen der Bereinigten Schweizerbahnen befahren.

Auf der Strecke Zürich. Altsstett en kursirten in jeder Richtung — außer den Zügen der Nordostbahn — vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis Ende des Jahres noch täglich 5, vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich 7 Züge der Gisenbahnunternehmung Zürich. ZugeLuzern.

# B. Einnahmen und Statistik des Verkehres.

## 1. Einnahmen.

1 <b>8</b> (213 <i>8</i>	73			<b>18</b> (213 <i>8</i>	74.	eter)	Mehreinna (	,	Mindereinna er 1873	ahme
Fr.	(St6.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	ar.	Cts.	Prozente.	ъr.	Cts.	Fr.	616.
3,640,475	92	33,31	1. Personentransport	3,803,613	39	31.38	163,137	47		-
203,234	39	1.86	2. Gepäcktransport	203,182	41	1.68			51	98
136,625	68	1.25	3. Viehtransport	132,481	05	1.09		_	4,144	63
5,331,360	19	48.79	4. Bütertransport	5,619,913	17	46.37	288,552	98		
1,616,294	71	14.79	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	2,316,316	46	19.48	745,021	75		
10,927,990	89	100	Totaleinnahmen .	12,120,506	48	100				

Der Gesammtbetrag der "unmittelbaren Betriebseinnahmen" stieg hienach auf Fr. 9,759,190. 02 Cts. und ergab per Kilometer Fr. 45,817. 93 Cts. Zur Bergleichung lassen wir nachstehende Tabelle solgen:

Betriebsjahr.	Ritometr. Bahnlänge.	Unmittelbare Betriebseinnahm	en.
		Jotal. per Kile	meter.
1860	178	ir. 4,297,714 Fr. 2-	4,144
1861	178	, 5,313,595 , 25	9,852
1862	178	,, 5,438,976 ,, 30	0,556
1863	178	,, 5,336,754 ,, 29	9,982
1864	178	,, 5,069,366 ,, 28	8,479
1865	178	,, 5,599,714 ,, 3	1,459
1866	178	,, 5,912,556 ,, 3:	3,216
1867	178	,, 6,199,710 ,, 34	4,830
1868	178	,, 6,921,832 ,, 38	8,887
1869	181.1	,, 6,532,438 ,, 36	6,071
1870	193	,, 6,912,627 ,, 38	5,817
1871	203	,, 8,925,615 ,, 43	3 <b>,9</b> 69
1872	<b>2</b> 13	,, 8,763,773 ,, 4	1,144
1873	213	,, 9,311,696 ,, 4	3,717
1874	213	,, 9,759,190 ,, 48	5,818

Die vorstehenden Ziffernreihen thun nicht allein dar, daß das Berichtsjahr die günstigsten aller bisherigen Ergebnisse lieferte, sondern zeigen überdies, daß die Betriebsergebnisse des Stammnetzes der Nordostbahn bisher in einer sast ununters brochenen, raschen Zunahme begriffen waren, welche auch durch große Geschäftskrisen und Kriegsereignisse nur vorübers gehend gestört wurde. Es verdient dies um so mehr hervorgehoben zu werden, als im Laufe der Jahre der Nordostbahn eine Reihe von Konkurrenzen entstanden sind, von denen man eine starke Beeinträchtigung der Betriebseinnahmen besorgen nußte; wir erinnern insbesondere an die badische Linie Basel-Konstanz, die Kinzigthals und Nagosdbahn, die Berbindungssbahn zwischen den beiden Bahnhösen in Basel. Ganz besonders stetig zeigt sich der Berkehrsausschung seit Beginn der Siebzigerjahre, indem der Sprung, welchen das Jahr 1871 gegenüber dem vorhergehenden und dem nachsolgenden Jahre ausweist, auf die damals in Folge des deutschesschischen Krieges eingetretenen ausnahmsweisen Verhältnisse zurückszusschlichen ist.

Was speziell den Personenverkehr betrifft, so ergibt die nachsolgende Tabelle, daß sich zwar die Zahl der einsachen Billete und die kilometrische Einnahme von dem einzelnen Reisenden vermindert hat, daß aber der daherige Ausfall durch eine ungemein starke Bermehrung der Zahl der mit Retourbilleten Reisenden mehr als ausgeglichen worden ist. Ohne Zweisel ist letztere Bermehrung großentheils als eine Folge der Berlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete zu betrachten, daneben hat im Allgemeinen eine starke Zunahme des Lokalverkehrs stattgesunden.

Stwas auffallen bürfte beim ersten Blick, daß der Gepäckertrag mit der Einnahmenvermehrung beim Personenverkehr nicht nur nicht Schritt gehalten hat, sondern sogar hinter dem Borjahr noch etwas zurückgeblieben ist. Es kommt
dies sehr wahrscheinlich davon her, daß, wie schon angedeutet, jene Bermehrung vorwiegend auf einer Steigerung des
Lokalverkehres beruht, bei welchem der Gepäcktransport weniger ins Gewicht fällt.

Auch im Berichtsjahre finden wir beim Viehtransport wieder eine Verminderung sowohl der transportirten Stückzahl als der Einnahmen. Dadurch scheint die schon voriges Jahr geäußerte Ansicht ihre Bestätigung zu sinden, daß die Verkehrsbeschränkungen, zu welchen die eidgenössissischen Behürden behufs Verhütung des Verschleppens von Vichsseuchen durch die Eisenbahnen sich veranlaßt gefunden haben, die Viehtransporte per Bahn vermindern, theils indem die Eigner zu anderen Transportarten zurücksehren oder vom Transport auf größere Distanzen abgehalten werden, theils indem die selben zu möglichster Vermeidung der schweizerischen Bahnen sich bestimmt fühlen. Aus dem gleichen Grunde haben wir von vornherein auf Einbeziehung der schweizerischen Route in die neueingerichteten direkten Viehverkehre zwischen Rußland, Österreich, Süddeutschland und Frankreich verzichten müssen.

Bang besonders groß ist die Berkehrssteigerung beim Gutertrausport, laut nachstehenden Bablen:

Jahr.	Bentner.	Bentnerkilometer.	Einnahmen.
1872	18,117,636	997,255,992	Fr. 5,009,830
1873	19,485,483	1,068,961,491	,, 5,331,360
1874	21,330,224	1,153,322,985	5.619.913

Wie die nachfolgende Tabelle über die Vertheilung des Verkehres nach den Monaten darthut, hatte das erste Bierteljahr, wohl in Folge der damaligen gedrückten Geschäftsstimmung, eher das gegentheilige Ergedniß befürchten lassen. Bom zweiten Vierteljahr an aber trat ein vollständiger Umschwung ein, der zum Theil aus gesteigerter industrieller Thätigkeit und den bedeutenden Bezügen für die in der Ostschweiz stattsindenden Eisenbahnbauten sich erklärt, in erheblichem Umfange aber auch auf die großen Obsttransporte und das vom September an sich zeigende Wiederausteben des Getreides importes über Romanshorn zurückzusühren ist. Rücksichtlich der Vertheilung des Güterverkehres auf die einzelnen Tarischassen wir auf die hierüber angelegte Tabelle ausmerksam, welche namentlich für Gilgut und die Wagenladungsstlassen D und E eine starke Zunahme ergibt.

Die "mittelbaren Betrieb sein nahmen" weisen einen Mehrertrag von Fr. 745,021.75 Cts. gegenüber bem Borjahr auf und veranlaffen uns zu folgenden erläuternden Bemerkungen über die wesenklicheren Differenzen:

Die Mehreinnahme von Fr. 695,242. 03 Ets. auf den Zinsen von ausgelichenen Gelbern erklärt sich aus der Bermehrung des Aktiens und Obligationenkapitals und der Subventionsdarkeihen, indem die betreffenden Kapitatien, soweit sie für Bauzwecke Berwendung sanden, aus den Baurechnungen der Betriebsrechnung zu 4 Prozent zu verzinsen waren, während 1 weiterer Prozent der im Ganzen zu 5 Prozent berechneten Bauzinse statutengemäß dem Reservesond zusiel; die einstweiten verfügdar bleibenden Kapitalien komten zum Theil auf längere Zeit und zu Bedingungen angelegt werden, welche einen erheblichen Zinsverlust auf denselben verhüteten. Zur richtigen Bürdigung dieser Mehreinnahme sind übrigens die unter den Ausgaden komparirenden Mehrverwendungen für Berzinsung der Anleihen und Dividendenverstheilung an die Aktien in Bergleichung zu ziehen. Die Mehrerträgnisse der Betheiligungskapitalien bei der Zürichs Zugstuzerners und der Bülachs Regensbergerbahn, im Betrage von Fr. 60,000 und Fr. 20,091. 47 Ets. gegenüber dem Borjahre, sinden ihren Grund in der erhöhten Dividende, welche diese beiden Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1874 abgeworsen haben. Hinsichtlich des um Fr. 30,647. 30 Ets. angewachsenen Rückschlages auf dem Dampsbootbetrieb gegenüber dem Borjahre verweisen wir auf die den Dampsbootbetrieb im Besondern behandelnde Abtheilung des Geschäftssberüchtes.

# 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Tra	nsport	quantitäten				Ginno	rhmen		
I. Personentransport.	1878	3	1874	Į.	18	73		18	74	
a. Bur gewöhnlichen Fahrtage:	Perjonen	Pro= zente	Personen	Pro=	Fr.	(§13.	Pro= zente	ÿr.	C13.	Pro: zente
Cinfache Fahrt I. Alaffe .	32,215		30,196	0.70	155,475.		4.27	132,763.	08	3,49
$n = n$ , . II. $n \ge 1$	349,923	8.91	332,055	7.74	1		26.14	920,685.		24.20
,, ,, III. ,, .	883,504	22.49	816,233	19.02	1,032,058.	93	28.35	1,047,341.	85	27,53
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:										
Mit Güterzügen II. ,, .	8,587		7,744	0.18			0.26	7,841.		0.21
,, i,	119,553		105,524	2.46	74,697.		2.05	64,892.		1.71
hin und Rückfahrt I. " .	5,162		5,406	0.13	1 .		0.35	11,422.		0.30
,, ,, ,, II. ,, .	308,986		403,312	9,40	314,115.		8.63	430,026.		11,30
,, ,, ,,	1,401,172		1,799,308	41.94	699,511.		19.22	958,471.		25.20
Abonnementsbillete II. ,, .	137,040		146,770	3,42	46,041.		1.26	47,403.		1,25
,,	444,934		496,523	11.57	47,779.		1.31	50,593.		1,33
Militar und Polizeitransporte III. " .	42,051	1.07	43,438	1.01	23,729.		0.65	29,601.		0.78
Pilger III. " .	67,620	1.72	58	0.00	112,755.	68	3.10	33,	25	0,00
Gefellschafts, Schul u. Lust- fahrten I. ,, .	2,865	0,07	1,147	0.03	11,658.	16	0.32	692.	28	0.02
II	37,656		28,189	(),66	69,255.		1.90	36,014.		0,95
,,	86,632		74,846	1.74			2.19	65,829.		1,73
"					3,640,475.		-	3.803.613.		100
	3,927,900	100	4,290,749	100	3,040,473.	94	100	5,805,015.	90	100
Retapitulation nach Rlaffen:	40.040	· 1	20.740	0	100.010	45	4,95	144,877.	0.5	3.81
I. Rlaffe	40,242		36,749 918,070	0.85	180,016.			1,441,972.		37.91
***	842,192				1,390,321. 2,070,137.			2,216,763.		58.28
"	3,045,466		3,335,930							
2 otal	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475.	92	100	3,803,613.	- 39	100
II. Gepäcktransport.	3entner 205,628		3entner 222,556		203,234.	39		203,182.	41	
III Diehtransport.	Etüd		Stüd		Ì					
Rlaffe I	4,229	3.76	5,789	5.74						
, II	33,163		33,540	33.27						
,, III	30,406		34,240	33.97	136,625.	68		132,481.	05	
,, IV	44,679		27,243	27.02	)					
Total	112,477		100,812	100	136,625.	68		132,481.	05	
IV. Güterfransport.	Bentner	1	3entner	1	1		1			<u> </u>
	593,337	')		9	401 990	7.4		100.001	67/1	-
Cilgut	,		665,606	3,12	401,338.		7.53	430,634.		7.66
Normalflasse I	1,166,236 2,737,105		1,148,386	5.38	561,062.		10.52	554,183.		9.86
" II				13.35			17.10			
Wagenladungsflasse A			1,303,539	6.11			100000			
" В	3,197,436 1,751,692		2,914,627	13.66	965,584.		18.11	835,303.		14.86
,, C	2,113,883		1,870,419	8.77	449,252.		8.43 5.00	481,027.		8,56
,, D	6,485,019		2,965,988 7,614,331	13.91	315,821.		$\frac{5.92}{17.28}$	486,539. 1,088,427.		8.66
Catalinatan over the Reservation of the	0,400,019	55.28	1,014,331	35.70	921,106.	10	14.28	1,000,421.	90	19.37
Lokalipesen (Lagaags, Labs, Lagers, Zus und Abstudgebühren, Nachnahmeprovision ec.)					282,132.	85	5.29	326,164.	33	5.80
Total	19,485,483	100	21,330,224	-	5,331,360.			5,619,913.		100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen					1,616,294.			2,361,316.		
Gefammt-Total					10,927,990	. 89		12,120,500	), 48	

# 3. Durchschnittsergebnisse.

## Steigenden ## 0.55  **Poèret Reifende hat befahren in 1. Malife	(3)	ihnlänge	: 213	Rife	meter.)	)				1873	1874
	gersonentransport.										
	Einnahmebetreffniß per Rilomet	er							Franken	17,091.44	17,857.3
## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	" Reifende								"	0.93	0.8
Seder Reifende hat befahren in I. Maffe   149.54   24.54   22.54   24.54   2			Rilon	ieter						4.44	4.3
29.56		I. R	laffe						Rilometer	49.34	42.4
11.   11.   12.   13.									"	29.56	28.7
20.88   20.89   20.8										18.10	17.7
### Right die gange Bahnlänge bezogen, tommen in 1. Alasse  ### ### ### ### ### ### ### ### ### #	1	Durd	(d)nit	t all	er Ale	affen				20.88	20.3
116,876   123,8849   278,071   11.										9,321	7,326
### 258,849   278,071   385,046   409,295   381,045   409,295   4									"	116,876	123,898
### ### ### ### ### ### #### #### ###										258,849	278,071
## 18,441   20,144   5.30   5.00   5											
### \$\text{perfonenwagenachsen-Missenter tonumen}											
Stanker   Stanker   Stanker   954.15   953.25	. ,										- 5.4
Cinnahmebetreffniß per Kilometer   Pranten   954.15   953.26   0.09   0.00     " " Sentner-Kilometer   Centimes   2.66   2.66   2.66     " " Sentner-Kilometer   " 53.20   552.00     " " Seiglenden   " 53.20   552.00     " " Keifenden   " 53.20   552.00     " " Keifenden   " 53.20   552.00     " " Keifenden   " 53.20   552.00     " " Meifenden   " 53.20   552.00     " " Meifenden   " 53.20   552.00     " " Meifenden   " 965   1,045     " " Meifenden   " 1.21   1.21     " " Einnahmebetreffniß per Kilometer   " 1.21   1.21     " " Einnahmebetreffniß per Kilometer   " 0.50   0.4     " " Sentner-Kilometer   " 0.50   0.4     " " Sentner-Kilometer   " 0.50   0.4     " " Seder Bentner hat befahren   Sentner   Sentner   54.86   54.6     " " Seder Bentner hat befahren   Sentner   Sentner   5.018,599     " " Güterwagenadyfen - Kilometer   " 91,481   100,142     " " " Güterwagenadyfen - Kilometer   " 91,481   100,142     " " " Güterwagenadyfen - Kilometer   " 91,481   100,142     " " " Güterwagenadyfen - Kilometer   " 91,481   100,142     " " " Güterwagenadyfen - Kilometer   " 91,481   100,142     " " " " " " " " " " " " " " " " " "									"		
## Bentner-Milometer ## D.39   0.39   0.39   0.30	epäktransport.										
### ### #### ########################		r							Franken	954.15	953.9
### Fonnen-Kilometer ### 53.20   52.00   ### Foder International Process   1.00   ### Foder International Process   1.	" " Bentner			141		2.6			11	0.99	0.9
## 3.00 ## 3.17 ## 3.00 ## 3.	" " Bentner:	Riloma	eter						Centimes	2.66	2.60
35.09   35.00   35.								181	11	53,20	52.0
Auf die ganze Babulänge bezogen, kommen	" " Reisende	n.							"	5.17	4.7
Auf jeden Atlometer kommen       " 965       1,045         " Meischtansport.       Fund       5.24         Einnahmebetreffniß per Kilometer       Franken       641.48         " " Etück       " 1.21         " " Sentner       25,029.86       26,384.8         " " Bentner       Eentimes       27.36       26.3         " " Bentner-Kilometer       " 0.50       0.4         " " Bentner-Kilometer       " 10.00       9.8         Beder Bentner hat befahren       Kilometer       54.86       54.86         Auf die ganze Bahnlänge bezogen, fommen       Bentner       5,018,599       5,414,662         " " Güterwagenachsen - Kilometer (Gepäaf und Wich indegutsen) kommen       " 26.92       28.2         Auftelbare Zbetrießseinnahmen       Branken       7,588.24       11,085.9	Jeder Bentner hat befahren .								Rilometer	37.09	35.09
### ### #############################	Auf die ganze Bahnlänge bezog	en, for	nımen					,	Bentner	35,806	36,661
Pfund   5.24   5.1	Auf jeden Kilometer kommen					4			"	965	1,045
Einnahmebetreffniß per Kilometer       Franken       641.48       621.3         ütertransport.       Kranken       25,029.86       26,384.3         Einnahmebetreffniß per Kilometer       Kranken       25,029.86       26,384.3         " " Bentner       Eentimeß       27.36       26.3         " " Bentner — Eilometer       " 10.00       9.8         " " Sonnen-Kilometer       " 10.00       9.8         Beder Zentner hat befahren       Kilometer       54.86       54.6         Muf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen       Bentner       5,018,599       5,414,662         " jeden Kilometer kommen       " 91,481       100,142       100,142         " " Güterwagenachsen – Kilometer (Geräut und Bieh inbeguißen) kommen       " 26.92       28.2         Attelbare Zeriebseinnahmen.       Kranken       7,588.24       11,085.9	" " Reisenden "				*				Pfund	5.24	5.1
### #################################	iehtransport.										
### #################################	Einnahmebetreffniß per Kilomete	τ.							Franken.	641.48	621.9
Cinnahmebetreffniß per Kilometer						,			"	1.21	1.3
" " Bentner	ütertransport.										
## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	Sinnahmebetreffniß per Kilomete	τ							Franken	25,029.86	26,384.5
" " Bentner-Kilometer	" Bentner								Centimes	27.36	26.35
N. Natiometer							,		11	0.50	0.49
Reder Zentner hat befahren										10.00	9.80
Auf die ganze Bahntänge bezogen, kommen						ž.				54.86	54.0
" jeden Kilometer kommen									Bentner	5,018,599	5,414,662
" " Güterwagenachsen - Kilometer (Gepäck und Bieh inbeguissen) kommen " 26.92 28.2 littelbare Zetrießseinnahmen.  Betreffniß per Kilometer Franken 7,588.24 11,085.9									"	91,481	
Betreffniß per Kilometer									"	The state of the s	28.2
ntal (Simalus par Pilameter	littelbare Zbetriebseinnahmen.										
vtal = Cinnahme per Kilometer	Betreffniß per Kilometer .					i.			Franken	7,588.24	11,085.99
	otal : Ginnahme per Rilometer								"	51,305.12	56,903.79

# 4. Frequend und Einnahmen nach den Monaten.

								Tran	sport	tquantitäte	n							
	Personen	(Se	epäct	Bieh							(B)	iter						
	Zahl	30	ntner	Stüd	Gilgut	5	Elasse I	13, I	affe I	Rlaffe A	Æle E		Rlaffe C		Rlaffe D	Ælaf E	e 3	otal
					Bentner	- 3	entner	Ber	itner	Bentner		itner	Bentne	r	Bentner	Zenti	er 3e	ntner
Januar .	274,188	1	0,174	6,659	22	1	85,190		7,319	141,889			112,0	51	147,121	425,		34,59
Februar .	258,016	1	0,189	6,268	1		83,330	215	5,778	103,698	212	2,096	114,1	47	158,799	405,	A	34,21
März	272,991		2,178	7,606	1	1	08,350		1,054	120,792	246	3,857	135,9	53	178,311	558,		10,86
April	331,318	1	4,011	6,062	1		95,994		7,354	114,306			142,6		198,583	587,		72,28
Mai	424,229		6,924	8,522			01,513		5,153	97,984			161,7	- 1	251,542	693,		32,07
Juni	378,033	ı	9,569	7,428	1		00,154		3,944	97,660			160,3		280,735	787,		39,88
Buli	453,582		1,407	7,749	1	1	89,019		9,263				167,3		237,350	891,	1 .	11,69
August .	460,860		4,401	14,179	1		02,579		7,175	82,534			163,9	- 1	219,296	775,		97,65
	422,430		6,006	11,798			04,758			110,735			168,4	- 1	317,839	698,		37,12
September									3,649	88,643			269,4		583,111	680,		
Ottober .	403,783	1	0,710	8,388			10,904		3,820	,								37,62
Movember.	329,455	1	4,978	7,711	1		)4,952		3,212	109,356			148,4		232,186	582,	,	39,56
Dezember .	281,864	13	2,009	7,304	55,169	)	91,643	244	4,607	134,733	300	),130	125,8	13	161,115	529,	386 1,64	12,65
Total gegenüber	4,290,749	223	2,556	99,674	665,606	3 1,14	18,386	2,847	7,328	1,303,539	2,914	,627 1,8	870,4	19	2,965,988	7,614,	331 21,33	30,22
1873: mehr .	362,849	1	6,928		72,269			110	0,223			_	118,7	27	852,105	1.129	312 1,84	14.74
weniger .				12,803	1		17,850			137,236	282	2,809			_		_	_
		1			1				Sinn	ahmen							1	
	ov . c						1	A		Mittelb		1			Brutto=E	innahı	ne per Ril	lomet
	Persone	n	(Se	päct	Vieh			Büter		Betriel Cinnahn		2	otal		187		187	
	gr.	Ets.	Fr.	Ets.	Fr.	G13.	8	r.	(816.	Sr.	Gts.	81	r.	Cts.	Fr.	Ets.	Fr.	(6)
Januar .	203,750	48	9,00	01 80	8,422	03	436	,851	55			658	,025	86	3,089	32	3,006	0
zebruar .	192,813	44	8,19	93 38	7,752	80	372	,541	34			581	,300	96	2,729	11	2,705	8
Märi	222,472	40	10,41	2 94	11,204	65		,035					,124		3,225	94	3,260	7
April	282,383	98	13,28		9,077	64		,890	06				,639		3,500	65	3,278	5
Mai	342,229	33	15,96		10,105	43		,006	21				1	25	3,902	87	3,633	
šuni	340,921	53	18,24		10,968	41		,930	77			1		34	3,868	87	3,728	4
šuli .	475,909	43	28,84		10,148		1	,468	96	,		1	'	29	4,560	41	4,379	3
lugust.	502,299	69	32,30		15,760	15		,636	13				,	24	4,666	69	4,310	3
September	428,526	11	25,11		15,069	81		,188	56		•		/	37	4,558	23	4,345	4
			,					,650					,			1.000,000		
Ottober .	362,422	56	19,54		11,849	92	1	9	22			1,022			4,800	30	4,425	9
lovember.	241,589	80	12,50		10,027	48	1	,247	69				,373		3,536	97	3,367	3
Dezember .	208,294	64	9,75	$62 \mid 09 \mid$	12,094	73	489	,466	68			719	,608	14	3,378	44	3,275	5
šanuar bis Dezember .										2,361,316	46	2,361	,316	46	11,085	99	7,588	2
gegenüber	3,803,613	39	203,18	82 41	132,481	05	5,619	,913	17	2,361,316	46	12,120	,506	48	56,903	79	51,305	1
1873: mehr weniger .	163,137	47		- 1 98	 4,144	63	288	,552	98	745,021	75	1,192	,515	59	5,598	67	No marks	*********

# 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

					Güter		Total=		(3)	egenül	ber	1873		ordnung tationen
	Perfonen	Gepäct	Wieh	Versandt	Empfang	Zotal	Cinnahm	c	Per	Tonen		Güter	Per- Jonen- zahl	ad) Güter gewicht
	Unzahl	Zentner	Stüd	Bentner	Bentner	Zentuer	Fr.	Cts.	Ung	zahí		Zentner		
Rorfchach	68,508	2,231	511	364,857	502,592	867,449	222,011	58	+ :	1,836	-	59,390	11	5
Şorn	15,382	325	101	160,658	51,984	212,642	23,982	89	+	1,192	-	21,726	46	16
Urbon	49,110	1,105	93	39,931	99,683	139,614	44,039	65	+ 4	4,522	+	39,371	19	22
-Egnach	16,751	400	188	22,902	90,882	113,784	25,182	83	+ 5	2,028	-	18,920	43	25
Momanshorn	109,753	6,002	5,491	1,208,128	886,666	2,094,794	880,819	86	+ 13	2,365	+	157,613	5	3
llttweil	11,833	312	117	8,367	12,555	20,922	9,443	20	+	677	+	4,919	48	46
Refincil	10,271	108	66	25,819	27,716	53,535	14,698	16	+	743	+	9,221	49	36
Güttingen	18,449	187	164	15,119	36,086	51,205	19,733	69	+	797	+	2,399	40	37
Altnau	13,373	283	281	9,552	9,757	19,309	13,868	04	+	1,092	-	2,314	47	47
Münsterlingen	23,501	143	307	10,960	27,880	38,840	19,599	31	+	1,760	+	3,335	30	42
Rrenglingen	25,671	848	79	32,382	49,816	82,198	48,280	86	+	1,647	+	8,221	29	31
Ronftanz	66,864	3,709	791	329,947	194,065	524,012	190,075	96	+ '	7,434	+	100,425	12	7
Amrisweil	48,406	1,529	4,176	53,611	169,133	222,744	79,048	97	+	1,697	+	16,590	20	14
Erlen	21,478	351	853	17,196	48,149	65,345	30,324	07	+	893	-	48,755	32	32
Sulgen	29,721	607	687	28,060	219,620	247,680	50,717	99	+	4,513	+	137,701	26	13
Bürglen	21,856	410	531	51,893	109,656	161,549	52,429	42	+	1,747	-	61,456	31	19
Weinfelden	57,154	1,339	3,232	53,337	103,833	157,170	84,440	63	- 2	4,764	-	55,246	15	20
Märstetten	19,746	312	1,386	64,557	61,709	126,266	43,415	07	+	1,106	+	33,672	34	23
Müllheim	27,572	706	1,007	49,976	48,063	98,039	42,496	67	-	1,328	+	15,946	27	29
Felben	17,068	139	845	31,167	25,244	56,411	22,221	91	+	1,390	_	43,309	41	35
Frauenfeld	103,816	3,701	2,801	145,095	272,391	417,486	196,455	18	+	1,608	+	15,910	7	12
Islifon	20,076	299	332	11,529	31,068	42,597	19,056	06	+	123	_	16,017	33	40
Wiesendangen	18,615	176	166	7,928	28,574	36,502	12,199	46	+	1,828	+	7,657	39	43
Winterthur	342,787	12,028	9,200	536,385	1,731,866	2,268,251	847,583	36	+ 3	4,418	+	113,740	2	2
Settlingen	16,811	288	193	3,708	14,472	18,180	7,762	59	+	4,938	+	11,928	42	48
Senggart	19,209	497	554	5,268	9,049	14,317		19	+	3,042	+	4,450	38	50
Andelfingen	46,950				429,421	476,668		66	+ 1	1,301	+	384,644	21	9
Marthalen	19,603		1		47,395	108,860			+	817	+	13,647	35	28
Uebertrag	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28						

					Güter		Total=			Gegenü	ber 1873		ordnung tationer
	Personen	Gepäck	Bich	Berfandt	Empfang	Total	Cinnahn	10	非	erfonen	Güter	Ber- fonen- zahl	ad)   Güter   gewid)
llebertrag	2(113ahi 1,260,334	3entner 40,028	©tüd 37,048	Bentner 3,397,044	Bentner 5,339,325	Zentner	%r. 3,118,945	©ts.		Unzahl	Zentner		
Dachsen	26,168		110	' '		16,263			_	255	+ 4,102	28	49
Schaffbaufen	94,964		7,839		,				+	4,634	+ 446,815	9	4
Remptthal	32,362	372		54,813	,	186,124			+	2,337	+ 48,392	24	17
Effretifon	63,032		3,737	1	30,602	,			+	7,556	+ 4,631	14	33
Dietlifon	36,490	752	169	18,830	20,297	39,127	21,003	37	+	3,191	+ 11,323	23	41
Ballisellen	52,704	439	160	19,141	29,069				+	7,192	+ 4,158	18	39
Derlifon	134,694	962	337	50,245				67	+	21,827	- 2,897	4	26
3ürid)	1,092,660	61,027	4,810	1,762,450	,	7,400,921	3,204,914		+]	07,239	+ 647,279	1	1
Altstetten	69,646	420	111	27,705	60,443	88,148	32,338		+	14,197	- 7,801	10	30
Schlieren	39,112	768	178	20,994	40,401	61,395	23,826	19	+	3,583	+ 13,051	22	34
Dietifon	54,370	1,986	302	52,378	91,510	143,888	56,361	26	+	3,919	- 19,149	17	21
Rillwangen	19,345	493	146	31,458	3,958		15,910	13	+	3,890	+ 16,074	37	44
Baden	171,769	8,837	1,316	169,128	338,343	507,471	251,118	03	+	17,972	+ 47,052	3	8
Turgi	54,452	1,013	766	43,209	71,231	114,440	60,343	19	+	4,308	- 8,678	16	24
Siggenthal	16,071	303	137	188,462	31,876	220,338	35,179	22	+	930	+ 35,400	45	15
Döttingen	19,349	443	510	30,327	20,408	50,735	24,753	71	+	1,697	- 8,267	36	38
Roblens	9,553	283	1,398	127,399	44,046	171,445	32,929	17	_	1,199	- 84,949	50	18
Brugg	105,566	2,945	3,523	115,147	339,303	454,450	151,550	53	+	12,519	+ 17,112	6	10
Schinznach	31,656	1,274	75	14,213	16,630	30,843	28,759	02	+	312	- 8,929	25	45
Wildegg	63,531	1,821	1,162	157,940	262,509	420,449	104,228	76	-	7,512	- 172,729	13	11
Ruppersweil	16,578	148	73	30,175	82,614	112,789	21,791	64	+	4,013	+ 20,071	44	27
Aarau	99,567	3,958	2,081	386,019	355,853	741,872	261,922	01	+	2,442	- 186,471	8	6
Bürich Zug Luzern, Bülach-Regensberg und fremde Bahnen	665,783	65,894	20,799	9,094,125	3.475.015	12.569.140			+	63,744	+ 885,370		
Transitverkehr	60,993	16,750	13,781		4,343,265		1,503,826	- 1	+	1	+1,234,266		
Mittelbare Be= rieb8=Cinnahmen							2,361,316				,		
Total	4,290,749	222,556	100,812	21,330,224	21,330,224		12,120,506	48					
											9		
\ga													

## 6. Verkehr mit andern Zahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Boi	ı der	Noct	der	~			Diffe	ren	;
		ostbahn		stbahn	21	otal		gegenübe	er 1	873
I. Direkter Berkehr der Nordoftbahn.	Berjonen	Süter Zentner	Personen	Süter Zentner	Personen	Güter Zentner	P1	erfonen		Büter jentner
Bürich=Bug=Luzern	144,530	448,045	138,784			† 851,735		25,656		
Bülach=Megensberg	93,461	146,124	90,758	250,705	184,219			27,631		,
Bereinigte Schweizerbahnen	244,646	1,528,857	248,195	1,339,491	0	§2,868,348		57,460		,
Bentralbahn und weiter gelegene Bahnen .	116,162	1,008,648	124,622	4,988,500	240,784		l	15,622		
Gr. bad. Bahu ,, ,, ,, ,,	49,546 6,692	155,445 82,917	48,782 $6,783$	1,595,387 289,647	98,328					290,475 90,644
R. württemberg. Staatsbahn . R. baher Bahn und weiter gelegene Bahnen .	9,566	104,979	7,791	226,705	,	* 372,564 * 331,684	1			17,787
Tessin und Italien via Gotthard	78		68	440,105	146		-	34		
Zotal .	664.681		665,783			12,569,140	_	94		
	004,001	3,410,010	000,100	3,034,120	1,550,464	12,303,140				
† Influsive Berfehr ber Station Burich.										
** \ " " Stationen Zürich und Derlifon nach und von der Glattthallinie.	Ron Si	irid=3ug	Noch B	ürich=3ug						
II. Fransitverkehr über die Nordostbahn.		zern		gern		,				
Bülach=Regensberg	832	2,327	904	4,845	1,736	7,172	+	458	+	2,409
Bereinigte Schweizerbahnen	4,456	66,737	5,172	63,578	9,628		1	791		3,187
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen .	161	4,594	94	29,645	255	34,239	+	17	+	12,977
Gr. bad. Bahn " " " "	1,094	41,682	1,292	112,331	2,386			425	-	17,252
R. württemberg. Staatsbahn	555	16,705	362	10,568	917	27,273	1	427	+	9,392
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	1,587	50,330	785	24,273	2,372	74,603	+	858	+	20,864
Ψ.		don Regensberg	Müladı-N	ad) tegensberg						
Marie Later & Konstructure					0.500	25 000	١.	1.404		16,817
Bereinigte Schweizerbahnen	1,809 82	32,741 3,077	1,717	34,592	3,526 114	,	1	1,494 28		19,606
Gr. bad. Bahn ,, ,, ,, ,,	02	352	52	70,565 21,269	114	73,642 21,621			+	3,186
R. württemberg. Staatsbahn		462		2,291		2,753	1		+	2,226
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	_	3,041		536	_	3,577			-	603
		n Verein. gerbahnen		n Berein. erbahnen						
Bereinigte Schweizerbahnen	1,948	14,225	2,120	10,633	4,068	24,858	+	954	+	4,090
Bentralbahn und weiter gelegene Bahnen .	13,709		12,917		26,626		1			460,371
Gr. bad. Bahn ,, ,, ,, ,,	935	26,566	1,084	391,389	2,019		1			207,943
R. württemberg. Staatsbahn	-	72,976		9,793		82,769				71,881
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .		18,089		9,301	_	27,390			+	21,587
,	Schweiz.	n der Bentralbahn weiter	Schweiz.	h der Bentralbahn weiter						
Gr. bad. Bahn	953	320	1,135	3,983	2,088	4,303	+	491	+	2,503
R. württemberg. Staatsbahn	143		81	54.985	,	,		45	1	49,996
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	2,494		2,540	292,527						148,218
Total des Transitverkehres .	-	1,102,921	30,235	3,240,344	60,993	4,343,265				
Gefammt=Total .	695,439	4,577,936	696,018	12,334,469	1,391,457	16,912,405				
	l	1 , , ,		, ,	1 / /	, , , , , ,	.1		i	

<sup>\*\*</sup> Die jährliche Aversalentschäbigung, welche von der Unternehmung Zürich-Lugern für die Mitbenutung der Bahnstrede Zürich-Mitbetten und von den Bereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutung der Bahnstrede Zürich-Ballsellen an die Nordossbahn geleistet wird, sindet sich unter den Transporteinnahmen verrechnet, und bemynsoge ist auch der von den Zügen der Zürich-Zugerndahn, bezw. densemligen der Bereinigten Schweizerbahnen auf jenen Streden beförderte Berkehr als directer Berkehr in die entsprechenden Transportrubriken ausgenommen.

# 7. Verkehr nach Entfernungen.

Di	ftan <sub>ð</sub>	I II   3		Perfone	n		1	onen=	(Se	päď	2	Bieh
Stunden	Rilometer	I	II	III	21	otal	Rilc	meter				,
					1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Unzahl	Anzahl	Unzahl	Unzahl	Anzahl	રાં 130 મા	Unzahl	Zentner	Zeniner	Stück	Stück
$0^{1/2}$	2.4	20	1,912	9,239	11,171	11,021	26,810	26,450	254	230	83	20
1	4.8	6,390	147,353	782,124	935,867	859,632	4,492,162	2 4,126,234	33,278	27,851	5,132	4,575
$1^{1/2}$	7.2	445	47,499	373,194	421,138	389,200	3,032,194	2,802,240	6,195	6,021	2,730	3,620
2	9.6	2,257	115,818	559,992	678,067	630,953	6,509,445	6,057,149	25,100	22,904	7,008	5,848
$2^{1/2}$	12.0	37	20,926	192,532	213,495	203,998	2,561,940	2,447,976	4,666	4,443	864	839
3	14.4	1,267	35,783	189,780	226,830	144,833	3,266,352	2,085,595	7,136	6,065	4,053	3,291
$3^{1/2}$	16.8	261	24,852	119,851	144,964	139,066	2,435,395	2,336,309	5,521	5,083	3,065	2,819
4	19.2	129	30,455	165,138	195,722	182,082	3,757,862	3,495,974	7,413	6,302	5,508	4,776
$4^{1/2}$	21.6	169	17,822	81,960	99,951	86,275	2,158,942	1,863,540	2,665	3,129	3,530	3,668
5	24.0	752	49,109	91,687	141,548	132,301	3,397,152	3,175,224	6,952	6,147	1,930	1,968
$5^{1/2}$	26.4	1,554	106,294	199,610	307,458	271,572	8,116,891	7,169,501	16,499	14,061	4,735	4,373
6	28.8	548	21,456	47,811	69,815	66,051	2,010,672	1,902,269	6,497	5,920	1,572	1,672
$6^{1/2}$	31.2	723	21,745	61,312	83,780	74,383	2,613,936	2,320,750	6,668	6,577	6,005	8,590
7	33.6	111	13,391	48,375	61,877	64,889	2,079,067	2,180,270	2,930	2,538	2,400	2,127
$7^{1/2}$	36.0	822	14,287	42,604	57,713	47,304	2,077,668	1,702,944	4,747	3,435	2,072	858
8	38.4	327	7,456	25,118	32,901	35,435	1,263,398	1,360,704	2,163	1,761	813	923
81/2	40.8	62	5,761	21,717	27,540	25,564	1,123,632	1,043,011	1,344	1,351	1,466'	2,116
9	43.2	105	12,422	25,784	38,311	42,164	1,655,035	1,821,485	2,092	2,174	2,410	1,724
$9^{1/2}$	45.6	1,446	14,532	25,864	41,842	36,555	1,907,995	1,666,908	5,201	5,810	443	386
10	48.0	176	3,887	14,871	18,934	19,570	908,832	939,360	1,552	1,368	913	684
$10^{1/2}$	50.4	7,782	77,942	96,710	182,434	169,500	9,194,674	8,542,800	26,770	27,552	4,413	5,750
11	52.8	1,030	5,767	8,998	15,795	14,717	833,976	777,058	1,067	1,111	1,003	1,124
$11^{1/2}$	55.2	4	1,496	6,322	7,822	5,654	431,774	312,101	434	377	1,003	486
12	57.6	3,285	32,366	44,524	80,175	72,714	4,681,080	4,188,326	9,620	8,052	5,781	5,263
$12^{1/2}$	60.0	1,254	7,430	12,824	21,508	23,753	1,290,480	1,425,180	6,221	5,508	6,435	6,871
13	62.4	572	4,042	3,028	7,642	8,425	476,861	525,720	1,733	1,338	224	442
$13^{1/2}$	64.8	16	667	2,370	3,053	3,697	197,834	239,566	223	188	3,082	403
14	67.2	5	1,646	3,401	5,052	4,125	339,494	277,200	334	378	696	4,700
$14^{1/2}$	69.6	2	1,327	830	2,159	1,997	150,266	138,991	59	38	25	125
15	72.0	50	2,021	4,391	6,462	7,349	465,264	529,128	629	508	809	1,163
$15^{1/2}$	74.4	11	820	1,476	2,307	1,917	171,641	142,625	190	142	155	354
16	76.8	823	14,181	20,443	35,447	25,889	2,722,330	1,988,275	6,472	5,572	10,172	7,631
u	ebertrag	32,435	862,465	3,283,880	4,178,780	3,802,585	76,288,052	69,610,863	202,625	183,734	90,530	89,189

# Verkehr nach Entfernungen.

Dif	ťan;			Persone	n			onen=	(Se	päď	n	ieh
Stunben	Kilometer	I	II	III	Ti	otal	Rilo	meter		puu	20	ici)
					1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Unzahl	Unzahl	Unzahl	Unzahl	Unzahl	Unzahl	Unzahl	Bentner	Zentner	Stück	Stück
llebe	ertrag	32,435	862,465	3,283,880	4,178,780	3,802,585	76,288,052	69,610,863	202,625	183,734	90,530	89,18
$16^{1/2}$	79.2		34	343	377	155	29,858	12,276	24	9	3	
17	81.6	31	710	1,464	2,205	1,767	179,928	144,187	260	245	243	1
$17^{1/2}$	84.0	1,705	16,153	21,411	39,269	46,038	3,298,596	3,867,192	6,742	6,414	550	84
18	86.4	645	4,791	2,951	8,387	7,265	724,637	627,696	1,656	2,127	193	47
$18^{1/2}$	88.8	7	207	754	968	1,770	85,958	157,176	48	34	130	12
19	91.2	3	537	1,076	1,616	1,087	147,379	99,134	140	93	356	16
$19^{1/2}$	93.6	14	964	2,868	3,846	4,354	359,986	407,534	578	567	728	71
20	96.0		40	151	191	126	18,336	12,096	25	36	1	10
$20^{1/2}$	98.4	220	16,338	6,084	22,642	22,148	2,227,973	2,179,363	951	673	244	2
21	100.8	19	552	800	1,371	1,032	138,197	104,026	152	128	16	18
$21^{1/2}$	103.2	235	3,433	4,334	8,002	7,315	825,806	754,908	1,082	964	551	1,35
22	105.6	70	733	800	1,603	1,388	169,277	146,573	297	294	130	1.
$22^{1/2}$	108.0	324	3,159	3,939	7,422	7,761	801,576	838,188	3,295	3,190	936	2,0
23	110.4	2	182	342	526	2,090	58,070	230,736	73	87	871	1,1
$23^{1/2}$	112.s		3	14	17	26	1,918	2,933	3	1		
24	115.2		39	302	341	184	39,283	21,197	33	20	12	,
$24^{1/2}$	117.6		15	55	70	46	8,232	5,410	53	52	354	
25	120.o	1	154	114	269	198	32,280	23,760	100	72	231	
$25^{1/2}$	122.4			2	2	3	245	367				
26	124.s		171	96	267	350	33,322	43,680	62	58	7	
261 /2	127.2		55	90	145	85	18,444	10,812	63	52	2,660	2,8
27	129.6		13	37	50	32	6,480	4,147	3	6		
$27^{1/2}$	132.0	843	5,701	2,908	9,452	16,933	1,247,664	2,235,156	3,411	4,914	1,975	12,48
28	134.4		7	17	24	55	3,226	7,392	5	4	2	
281/2	136.8					4		547	1	2		:
29	139.2	9	36	21	66	28	9,187	3,898	20	9	4	;
$29^{1/2}$	141.6	1	11	46	58	72	8,213	10,195	20	16	.	
30	144.0		7	15	22	59	3,168	8,496	8	7		
$30^{1/2}$	146.4		21	13	34	9	4,978	1,318	11	5		
31	148.8	130	1,182	555	1,867	1,435	277,810	213,528	573	1,394	85	2
311/2	151.2	4	66	85	155	198	23,436	29,937	57	55		
32	153.6	51	291	363	705	1,302	108,288	199,987	185	166		
Sato	ı I	36,749	918,070	3,335,930	4,290.749	3,927.900	87,179.803	82,014,708	222.556	205,628	100,812	112,4

# Verkehr nach Entfernungen.

Di	ftan;					ß	ü t e r					3 e n t	ner=
nəgi	Rifometer	Eilgut	I	II	A	В	C	D	E	20	t a l	Rilon	neter
Stunben	Rifor	engui	1	11	A	ъ			13	1874	1873	1874	1873
		Bentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zeniner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Unzahl	Unzahl
$0^{1/2}$	2.4	1,135	907	3,725	135	1,214	1,685	13,043	7,211	29,055	53,757	69,732	129,017
1	4.8	65,194	31,825	196,604	22,835	43,942	49,613	178,163	472,665	1,060,841	865,884	5,092,037	4,156,243
$1^{1/2}$	7.2	27,506	7,827	56,108	9,808	48,419	12,034	62,860	66,283	290,845	261,608	2,094,084	1,883,578
2	9.6	75,306	76,154	239,575	39,523	76,714	71,152	212,599	261,968	1,052,991	1,175,926	10,108,714	11,288,890
$2^{1/2}$	12.0	9,277	5,105	35,684	2,435	9,658	6,596	22,296	25,593	116,644	160,526	1,399,728	1,926,312
3	14.4	17,324	18,208	85,054	5,072	13,332	18,660	46,281	65,982	269,913	271,284	3,886,747	3,906,490
$3^{1/2}$	16.s	9,898	10,634	64,240	16,915	159,002	42,586	74,024	294,987	672,286	526,455	11,294,405	8,844,444
4	19.2	24,572	26,887	99,791	31,214	41,182	63,475	164,345	395,976	847,442	539,967	16,270,886	10,367,566
$4^{1/2}$	21.6	12,758	17,984	71,467	21,035	58,026	21,011	86,515	163,806	452,602	403,458	9,776,203	8,714,693
5	24.0	12,543	7,191	59,293	14,248	11,229	13,507	26,158	69,638	213,807	180,750	5,131,368	4,338,000
$5^{1/2}$	26.4	43,390	69,024	167,383	37,067	41,952	55,241	73,849	228,284	716,190	670,181	18,907,416	17,692,778
6	28.8	16,356	20,176	55,878	28,923	16,973	19,778	44,417	78,699	281,200	260,643	8,098,560	7,506,518
$6^{1/2}$	31.2	19,949	27,288	115,000	36,466	43,897	67,958	106,340	290,048	706,946	600,899	22,056,715	18,748,049
7	33.6	11,322	13,149	58,575	10,177	8,689	12,111	31,982	141,241	287,246	257,278	9,651,466	8,644,541
$7^{1/2}$	36.0	11,639	19,756	46,367	13,378	57,874	47,664	62,150	205,482	464,310	392,273	16,715,160	14,121,828
8	38.4	6,693	13,606	48,131	9,994	15,083	20,143	31,404	153,827	298,881	306,208	11,477,030	11,758,387
81/2	40.8	6,503	14,139	45,574	69,921	21,395	37,660	51,375	58,446	305,013	294,739	12,444,530	12,025,351
9	43.2	7,640	6,059	33,549	5,044	14,212	13,161	20,655	63,555	163,875	170,597	7,079,400	7,369,790
$9^{1/2}$	45.6	12,977	31,299	54,178	66,033	17,246	42,197	182,029	520,965	926,924	1,097,895	42,267,734	50,064,012
10	48.0	7,205	12,416	45,960	22,313	29,225	24,824	77,499	53,395	272,837	203,574	13,096,176	9,771,552
$10^{1/2}$	50.4	87,360	232,007	301,857	166,359	384,464	305,821	479,745	1,028,847	2,986,460	2,571,250	150,517,584	129,591,000
11	52.8	3,828	12,474	32,788	20,083	6,325	15,146	17,601	211,835	320,080	438,556	16,900,224	23,155,757
$11^{1/2}$	55.2	2,448	6,233	16,740	6,640	30,139	12,234	13,121	61,668	149,223	114,990	8,237,110	6,347,448
12	57.6	14,560	21,946	63,330	32,887	139,875	98,859	86,026	108,495	565,978	436,655	32,600,333	25,151,328
$12^{1/2}$	60.0	22,368	61,319	133,335	114,606	217,714	93,846	158,005	580,867	1,382,060	1,165,511	82,923,600	69,930,660
13	62.4	2,606	3,661	16,469	1,910	26,979	9,833	27,340	26,348	115,146	67,743	7,185,110	4,227,163
131/2	64.8	1,110	1,907	9,465	104	8,858	2,998	3,420	13,622	41,484	43,180	2,688,163	2,798,064
14	67.2	2,695	4,391	10,223	1,021	2,706	4,209	2,127	9,952	37,324	39,727	2,508,173	2,669,654
$14^{1/2}$	69.6	520	997	2,926	697	933	1,433	8,803	68,645	84,954	41,140	5,912,798	2,863,344
15	72.0	4,032	19,382	32,422	28,737	55,647	25,378	57,239	223,300	446,137	495,692	32,121,864	35,689,824
$15^{1/2}$	74.4	2,620	6,897	16,672	6,758	21,237	19,184	15,278	20,200	108,846	74,517	8,098,142	5,544,065
16	76.8	37,933	125,014	187,994	146,506	407,902	167,269	132,065	812,604	2,017,287	1,703,474	154,927,642	130,826,803
llebe	rtrag	581,267	925,862	2,406,357	988,844	2,032,043	1,397,266	2,568,754	6,784,434	17,684,827	15,886,337	731,538,834	652,053,149

# Verkehr nach Entfernungen.

Di	iftanz					ß	ü t e r					1)	ner=
реп	reter	(6:1)	т	TT		р		D	12	Σo	tal	Rilo	meter
Stumb en	Rifometer	Eilgut	I	II	A	В	С	D	Е	1874	1873	1874	1873
		Zentner	Zentner	Zentuer	Zentner	Zentner	Zentner	Bentner	Bentner	Zentner	Zentner	Unzahl	શામું વામા
lleb	ertrag	581,267	925,862	2,406,357	988,844	2,032,043	1,397,266	2,568,754	6,784,434	17,684,827	15,886,337	731,538,834	652,053,149
$16^{1/2}$	79.2	175	1,013	4,555	193	11,999	2,354	2,953	6,210	29,452	15,589	2,332,598	1,234,649
17	81.6	940	1,025	3,926	5	577	1,235	2,257	15,919	25,884	27,565	2,112,134	2,249,304
$17^{1/2}$	84.0	14,953	40,105	42,826	59,563	110,525	55,616	23,760	99,063	446,411	533,212	37,498,524	44,789,808
18	86.4	4,155	15,837	28,057	21,941	74,125	29,708	42,756	44,967	261,546	255,679	22,597,574	22,090,666
$18^{1/2}$	88.8	647	2,179	7,619	3,770	3,633	2,146	1,766	16,821	38,581	23,164	3,425,993	2,056,968
19	91.2	678	1,538	4,731	<b>1</b> ,513	4,808	1,190	12,750	15,202	42,410	20,528	3,867,792	1,872,154
$19^{1/2}$	93.6	2,715	5,751	16,958	8,922	14,334	9,508	11,135	58,266	127,589	118,923	11,942,330	11,131,193
20	96.0	278	336	2,128		200	255	200	1,607	5,004	6,930	480,384	665,280
$20^{1/2}$	98,4	4,256	9,062	15,132	12,375	8,380	10,253	20,622	108,786	188,866	126,767	18,584,414	12,473,878
21	100.s	934	1,265	6,317	601		1,278	320	200	10,915	8,874	1,100,232	894,499
$21^{1/2}$	103.2	1,762	6,119	11,130	4,432	8,554	4,715	5,331	19,853	61,896	43,575	6,387,667	4,496,940
22	105.6	1,879	3,176	10,135	4,878	7,203	2,343	1,835	6,086	37,535	44,254	3,963,696	4,673,222
$22^{1/2}$	108.0	8,342	12,176	75,149	40,553	83,780	72,052	60,971	38,826	391,849	390,426	42,319,692	42,166,008
23	110.4	517	1,872	6,853	1,155	3,825	4,846		8,000	27,068	26,678	2,988,307	2,945,251
$23^{1/2}$	112.s	20	21	143			371			555	459	62,604	51,775
24	115.2	488	2,775	13,295	7,806	12,587	5,177	2,008	21,602	65,738	73,451	7,573,018	8,461,555
$24^{1/2}$	117.6	571	2,798	2,509	478	15,061	518	1,193	3,803	26,931	24,865	3,167,086	2,924,124
25	120.o	433	1,510	1,609	216	520	729	876	7,363	13,256	8,754	1,590,720	1,050,480
$25^{1/2}$	122.4	11	20	1,149		960	2			2,142	1,984	262,181	242,842
26	124.s	1,176	1,852	1,643	259	5,480	812	144	200	11,566	16,229	1,443,437	2,025,379
$26^{1/2}$	127.2	1,872	7,252	7,251	2,461	11,837	2,275	14,454	52,134	99,536	93,217	12,660,979	11,857,202
27	129.6	46	<b>3</b> 36	329	3,206	631	222		200	4,970	2,280	644,112	295,488
$27^{1/2}$	132.0	30,657	82,676	130,400	105,864	385,165	180,899	163,090	201,357	1,280,108	1,284,331	168,974,256	169,531,692
28	134.4	114	95	110			7		1,206	1,532	1,025	205,901	137,760
281,2	136.8	162	507	2,507	2,938	508	2,697	160	7,200	16,679	7,810		1,068,408
29	139.2	178	409	4,439	464	779	38	226	2,202	8,735	8,363	1,215,912	1,164,130
$29^{1/2}$	141.6	667	1,127	2,929	391	1,035	2,612	1,504	25,325	35,590	41,947	5,039,544	5,939,695
30	144.0	191	686	693		7,886	202	760	4,202	14,620	19,246	2,105,280	2,771,424
$30^{1/2}$	146.4	134	416	1,887	2,866	101	632	276	200	6,512	4,675	953,357	684,420
31	148.8	4,166	16,473	24,996	23,641	103,848	72,390	21,557	60,897	327,968	333,586	48,801,638	49,637,597
$31^{1/2}$	151.2	418	1,012	1,939	106	110	1,071	610	600	5,866	6,073	886,939	918,238
	153.6	804	1,105	7,627	4,098	4,133	5,000	3,720	1,600	28,087	28,687	4,314,163	4,406,323
,	<b>Eotal</b>	665,606	1,148,386	2,847,328	1,303,539	2,914,627	1,870,419	2,965,988	7,614,331	21,330,224	19,485,483	1,153,322,985	1,068,961,491

# 8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1873	1874	Gegenü	ber 1873
	1949	1012	mehr	wenige
	.3entner	Bentuer	Bentner	Bentner
Abfälle: Sadern, Lumpen, Papierabfälle	. 64,596	55,790		8.80
Haare, Borften	. 13,407	17,160	3,753	
Hörner, Klauen, Knochen	30,738	30,152		58
Diversi	57,663	67,470	9,807	
Baumwolle: Rohe	. 411,407	372,135		39,27
Baumwollgarne	. 261,841	258,602		3,23
Baumwollzeuge, rohe		115,594	17,026	
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte .		308,285	8,998	
Baumwollabfälle	The state of the s	84,614	10,736	
Baumaterialien: Asphalt		26,034	3,383	(41144)
Backsteine und Ziegel	421,875	343,005		78,87
Bauholi und Sägewaaren	909,286	907,006	and the second	2,28
Bausteine	. 1,252,737	1,939,492	686,755	
Cement und Cementfabrifate	236.021	334,461	98,440	
Dachschiefer	. 43,248	37,546		5,70
Rolf	. 129,038	107,963		21,07
Parqueterie	. 22,807	23,226	419	21,01
Steinhauerarbeiten	. 44,524	71,937	27,413	-
Thourdhren	. 30,293	33,748	3,455	
Diversi	. 107,176	93,876		13,30
Brennmaterialien: Brennholz	385,943	434,435	48,492	10,00
Holifohlen	. 82,087	56,638	-	25,44
Steinkohlen und Coaks		3,460,658	294,521	20,44
Torf und Braunkohlen		117,454	201,021	4,265
Diversi	6,590	8,440	1,850	4,20,
m " 1 6 7 7 7 1 5 1 0 0 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	. 34,230	49,182	14,952	
Chemische Produkte: Alaun	. 8,360	7,213		1,14
Chlorfalt	. 14,124	15,949	1,825	1,14
Potasche	2,453	2,789	336	-
Säuren	28,287	34,191	5,904	
©0da		52,766	4,573	
Bitriol (Cifen= Rupfer= und 3int=)	10.050	13,934	1,282	And the same of th
Diversi	1	40,624	1,758	
Cichorien und Raffecsurrogate		38,964		
	. 78,717	61,402		. 5,57
	2,867	3,922	1,055	17,315
0. *	. 159,847			
		147,171	4 170	12,676
Diversi	. 28,646	32,825	4,179	9.400
Cortholi und Boudons	. 6,209	3,743	0.911	2,466
Dünger und Düngemittel, Düngesalz	. 98,035	107,846	9,811	
"Ileber	rtrag 8,899,537	9,918,242		

	1873	1874	Gegenübe	er 1873
	1979	1374	mehr	weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag .	8 899,537	9,918,242		
Oroguerien, nicht besonders genannte	36,409	39,592	3,183	-
©iŝ	165,948	31,211		134,7
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne	364,154	325,715		38,4
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß) .	476,944	537,229	60,285	-
Cisenwaaren	248,083	341,633	93,550	Allerent of
Eisenbahnschienen und Räder	112,505	573,388	460,883	
Maschinentheile	311,423	267,117		44,3
Maschinen, zusammengesetzte	29,087	35,670	6,583	
Erden, nicht besonders genannte	87,366	59,317	_	28,0
Erze	24,869	40,446	15,577	-
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände.	152,221	208,006	55,785	
Farben und Farbmaaren: Bleiweiß, Zinkweiß	10,641	12,148	1,507	
Farbenerden	24,256	21,284	_	2,9
Farbegtrakt, Farbbeize	6,564	11,133	4,569	-
Farbholz, roh und gemahlen	22,257	28,849	6,592	
Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren	7,720	8,503	783	
Krapp und Garanzin	51,229	50,896		3
Diversi	27,940	31,475	3,535	
Felle und Häute	66,383	81,078	14,695	
Jett und Fettmaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran 2c.	106,265	95,673	_	10,5
Barne, nicht besonders genannte	17,390	21,632	4,242	
Bebinde, leere und Emballagen	318,459	320,835	2,376	
Berberrinde und Gerbestoffe	94,265	142,597	48,332	
Betränke: Branntwein, Liqueur	46,282	45,020		1,2
Bier	171,564	201,244	29,680	
Effig	13,227	15,068	1,841	
Mineralwasser	18,809	18,826	17	
Wein und Most	845,787	635,909		209,8
Blas und Glaswaaren	75,009	83,674	8,665	
Braphit	1,789	2,482	693	
Byps, gemahlen, Gypssteine	141,643	149,663	8,020	
ğarz, Pech, Colophonium	10,332	16,291	5,959	
Sausrath, Effetten	172,971	182,810	9,839	
Holdmaaren, (auch Fässer und Küferwaaren)	91,837	146,982	55,145	
Rriegswaffen und Munition	23,414	21,925		1,4
Leder und Ledermaaren	70,308	73,472	3,164	
Zeinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	44,832	41,812	- 0,101	3,0
Mehl und Mühlenfabrikate	334,120	375,204	41,084	
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe .	60,076	54,157	- 41,004	5,9
Mühl=, Schleif=, Beb=, Lithographie=Steine	28,785	29,391	606	0,0
Ruge und Berthold	194,278	203,204		-
			8,926	
Uebertrag .	14,006,978	15,500,803		

		1873	1874	Gegenül	er 1873
		1373	1844	mehr	wenige
		Zentner	Bentner	Zentner	Zentner
11e	ebertrag	. 14,006,978	15,500,803		
DI: Begetabilifches (Oliven=, Reps=, Sefam=Dl 20.) .		. 151,549	150,556	_	99
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solarol 20.)		. 136,025	139,036	3,011	_
Papier und Pappendedel		. 103,921	112,122	8,201	
Papiermasse		. 29,007	29,394	387	
Bflangen lebende		. 6,516	9,651	3,135	
Produfte der Landwirthichaft und Biebgucht,		=			
mittel: Baumfrüchte			515,662	375,469	
Butter und Schmalz		. 71,217	68,669	_	2,54
Cicr		. 13,037	15,313	2,276	
Fleisch und Fleischwaaren		. 40,135	36,580		3,55
Semüje		. 17,543	33,143	15,600	
Gespinnstitoffe (Flache, Sanf, Jute, Werg) .		. 22,621	40,598	17,977	
Getreide aller Urt	•	2,656,221	2,272,977		383,24
Hen und Stroh		9,491	11,385	1,894	
Hopfen	•	. 8,290	9,140	850	
Sülsenfrüchte		. 36,763	25,720		11,04
Käfe	3.0	. 218,247	191,716		26,58
		320,080			26,78
Mil 1 2022 5 2 1		71,269	293,297	24,204	20,10
0.00	*1	,	95,473	24,204 —	
Müben, nicht als Gemüle verwendbare		6,716	265	_	6,45 14,58
2001		54,048	39,464		,
		. 8,645	13,011	4,366	
Diversit		. 43,639	54,574	10,935	
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijoute		. 18,522	36,881	18,359	
Salz, (Bades, Rochs und Vichfalz)		. 362,925	362,615	_	31
Schwefel		. 22,841	5,032		17,80
Scegras		. 9,502	12,247	2,745	
Scide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle		. 123,953	136,175	12,222	
©prit		. 94,298	83,804	-	10,49
Stärfe und Stärfemehl	•	. 35,637	47,896	12,259	_
Strohwaaren		. 11,925	8,503		3,42
Tabak: Moher		. 24,052	21,680		2,37
Fabrigirter und Cigarren		. 51,678	50,666		1,01
Teigwaaren		35,291	33,859		1,43
Töpfermaaren, Steingut und Porzellan .		. 53,171	53,586	415	_
Botle: Rohe		. 16,683	33,448	16,765	
Kunftwoll:		. 1 658	1,321	_	33
Wollgarne		. 10,577	11,934	1,357	-
Bollwaaren		. 75,808	101,426	25,618	
Siezu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel .		. 364,811	670,602		
:	Eotal	. 19,485,483	21,330,224		

# 9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

	Durch=		ganze Bo bezogen, kon		Brutto Cinnahine per Attometer									
	Bahnlänge	Perjonen	Gepäct	Güter	Berfonen	Gepäct	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs: Einnahmen	Total				
	Rilometer	Unzahl	Bentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.				
1855	60	113,000		580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572				
1856	106	130,000	_	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544				
1857	134.4	174,568	. —	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268				
1858	156.5	186,339		992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461				
1859	168.1	198,093	-	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772				
1860	178	192,862		1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627				
1861	178	220,056		2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411				
1862	178	237,963		2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666 *	33,222				
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907				
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643				
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328				
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652				
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756				
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222				
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516				
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936				
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340				
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436	46,580				
1873	213	385,046	35,806	5,018,599	17,092	954	641	25,030	7,588	51,305				
1874	213	409,295	36,661	5,414,662	17,857	954	622	26,385	11,086	56,90				

# C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

### 1. Musgaben.

1	873															1	874	
Bahnlänge	299 R	ilometer														Bahnlänge	299 \$	dilometer
Fr.	Cts.	Prozente.														Fr.	Cts.	Prozente.
267,579	97	4.31	I.	Ben	tralve	rwalt	ung	, .								290,061	28	4.26
1,234,123	88	19.87	II.	Unt	erhalt	ungst	often									1,352,317	09	19.86
1,410,945	12	22.72	III.	Erp	editio	nødie	nît		,				· ·			1,537,322	10	22.57
3,174,281	69	51.11	IV.	Tra	nspor	tdienf	t					*				3,491,981	36	51.28
28,145	49	0.45	V.	Bah	nteleg	raphi	e				,		٠			28,561	39	0.42
95,834	57	1.54	VI.	Ver	schiede	nes							*			109,368	17	1.61
6,210,910	72	100						Tota	เโดนซ์	gaben					,	6,809,611	39	100
								a	bzügli	ch :								
212,428	93			fal um Auf i Die Bö Die Lir Die ( Lir Die a	lenbe d bes d bes die Rec dote be Entich interpl En	Quote technij hung r Kofi ibigun oahn ibigun blenzeition Damp	der sichen über iber bei g für Stein g für Weten	Rosten Perso den E er Zei die die die ikon-s etrieb	ber g nals sau ne ntralv Leitun Leitun Leitun jinwe fallen	t bes Sentral  Gentral  iner Lin  gerwalti  g bes  g bes  it  besunt	ien sa ien sa ing . Baue Baue Baue	Itung (lende	" 15 " 5	47,413, 20,606, 57,575, 1,078, 3,736,	69 69 71	340,411		1
5,998,481	79				9	2 anhla	ihon	018	W . +	ie b 8		6				6,469,200	39	

über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baus rechnung en zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, ist schon in früheren Berichten Ausschluss ertheilt worden. Daher mag hier rücksichtlich der Fr. 147,413. 47 Ets., welche der Rechnung über den Ausbau des Stammunehes belastet sind, die Mittheilung genügen, daß die Gesammtausgaben für die Zentralverwaltung und für dassenige technische Personal, welches auch für den erwähnten Ausbau bethätigt wurde, sich auf Fr. 540,000 belausen, und daß in genannter Rechnung sämmtsliche Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, auch diesenigen für die neuen Linien, mitenthalten sind. Daß die Ouote, welche die Rechnung über den Bau neuer Linien an die Kosten der Zentralverwaltung beizutragen hat, auf Fr. 120,606 angewachsen ist, erklärt sich namentlich aus der intensiven Förderung, welche die Bauten an der Iinksufrigen Zürichseebahn und der Linie Winterthur-Koblenz im Berichtsjahre gefunden haben. In gleicher Weise, nämlich daraus, daß die betreffenden Bauten in größerem Umsange betrieben wurden als im Borjahre, erklärt sich gegenüber der Rechnung von 1873 die Mehrbelastung der Baurechnungen über die mit der Zentralbahn gemeinschaftlichen Bahnen (Bötsebergbahn und Linie Koblenz-Stein). Troch dieser Betheiligung der Baurechnungen an den Ausgaben sür die Zentrals verwaltung und das technische Personal sällt von denselben immer noch eine namhast höhere Summe als stüher, wo entsprechende Bergütungen zu Lasten der Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes zum Boraus von jenen Ausgaben abgezogen

waren und Bauten neuer Linien nicht stattsanden, auf die Betriebsrechnung; wir glauben hierauf aufmerksam machen zu sollen, um der irrigen Annahme vorzubeugen, daß mittels der besprochenen Belastung der Baurechnungen Ausgaben, welche von der Betriebsrechnung getragen werden sollten, dieser in ungerechtsertigter Weise abgenommen werden.

Die Bergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Betrieb in den Jahren 1873 und 1874 ergibt zu Lasten bes letzteren Jahres eine Mehrausgabe von Fr. 470,718. 60 Ets., hinsichtlich welcher die nachstehenden Bemerkungen über einzelne Ausgabetitet, soweit solche erheblichere Differenzen ausweisen, näheren Ausschluß enthalten.

I. "Zentralverwaltung." Dieser Titel erzeigt gegenüber dem lehten Jahr eine Mehrausgabe von Fr. 22,481. 31 Cfs., wovon auf die Rubrit Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung Fr. 16,033. 72 Cfs. sallen, welche Differenz durch Vermehrung des Personals und durch Gehaltsaufbesserungen entstanden ist.

II. "Unterhalt der Bahn nebit Inbehörden." Der ganze Titel, abzüglich des zu Lasten der Erneuerungs und Reservesonds sallenden Auswandes für die Erneuerung des Oberbaues, ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 118,193. 21 Ets. gegenüber dem Borjahre. Bon dieser Erhöhung sällt auf die Rubrit Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ein Betrag von Fr. 33,144. 81 Ets., auf die Rubrit Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals ein solcher von Fr. 7,943. 74 Ets.; diese Mehrausgaben sind hauptsächlich die Folge der Kreirung neuer Wärterposten. Der Unterhalt des Bahnkörpers erheischte im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 17,993. 57 Ets., wovon der größte Theil durch die Wiederherstellung der Ende Juli durch das Hochwassende von Fr. 17,993. beinhausen Beschädigung der Bahntinie zwischen Müllheim und Sulgen, sowie der Bahnstrecke zwischen Mettmenstetten und Steinhausen veranlaßt wurde. Die Mehrausgabe von Fr. 7,595. 92 Ets. auf der Rubrik Unterhaltung der Kunstbauten rührt hauptssächlich von der Reparatur des Holzwerfes an der Sihlbrücke in Zürich, sowie der Oberthorbrücke bei Schaffhausen und der durch Hochwasser unterspülten Kaltenbachbrücke bei Müllheim her.

Die Ausgabe für Unterhaltung des Oberbaues zeigt abermals eine Steigerung, die im Wesentlichen daraus zu erklären ist, daß die Arbeiten für gänzliche Neulegung sich auf größere Strecken ausdehnten als in irgend einem früheren Jahr; in Folge bessen fällt biese Mehrausgabe größtentheils auf den Erneuerungssond der Nordostbahn und die Reservefonds ber beiden Filialbahnen. Jene Ausbehnung der Oberbauerneuerung erklärt fich, abgesehen von der mit dem wachsenden Berkehr sich ebenfalls steigernden Abnutzung des Oberbaues, namentlich aus dem Umstande, daß der größere Theil des Stammnetes nunmehr ichon 17 bis 20 Nahre im Betriebe fteht und baher jett die wegen Schadhaftigkeit auszuwechselnden Schienen jährlich eine Besammtgeleiselänge von 20 Kilometern übersteigen. Hiezu fommt, daß auf den Stationen Zurich, Binterthur, Brugg, Ruppersweil, Aaran n. s. f. i. Holge ber Ginführung neuer Linien ausgebehnte Erweiterungen der Weleise stattfinden mussen, wozu großentheils nicht Schienen des neuen Brofils, sondern nur solche der älteren Brofile verwendet werden können, falls eine gänzliche Umlegung ihres Oberbaues, einschließlich der Weichen und Kreuzungen, auf das stärkere Profil vermieden werden will; im Berichtsjahre wurden 7 Kilometer folcher Stationsgeleise gelegt, und im laufenden Jahr ist die Legung von 27 Kilometern vorausgesehen. Wäre nur das erstere Bedürfnig vorhanden, d. h. das jährliche Schabhaftwerden von zirka 20 Kilometern Geleise, so ließe sich die successive Einlegung neuer Schienen auf dem Stammnete noch auf zehn Nahre vertheilen; allein um zugleich dem zweiten Bedürfnisse durch Aushinnahme noch betriebsfähiger Schienen alterer Profile aus ben Linien bes Stammnehes zu genugen, muß bie Erneuerung bes Oberbaues bes letzteren beschleunigt werben. Die Folge hievon ift, dag von den 302 Kilometern Gesammtgeleiselänge des Stammnetes Ende 1874 ichon 84 Kilometer einen neuen Oberbau von dem jetigen, ftarkeren Schienenprofil hatten, und daß die übrigen 218 Kilometer bis zum Sahr 1880 ebenfalls umgelegt werben muffen, worauf für eine Reihe von Jahren bie Arbeiten für Unterhaltung des Oberbaues sich wieder sehr reduziren werden. Wir finden übrigens angemessen, dem Umstande, daß diese beschleunigte Durchsührung der Umlegung des Oberbaues nicht eine Folge der Betriebsansorderungen ist, sondern zum Zwecke sinanzieller Ersparnisse beim Bau der neuen Linien, beziehungsweise bei der durch den letzteren bedingten Erweiterung bestehnder Stationen stattsindet, dadurch Rechnung zu tragen, daß wir in Jahren, wo bedeutend mehr als das jährliche Durchschnittsquantum von zirka 30 Kilometern Geleise umgedaut wird, einen entsprechenden Betrag auf neue Rechnung vorstragen lassen, um denselben in den nächstkommenden Jahren, wo die Arbeit unter diese Durchschnittszisser herabsinken wird, definitiv zu buchen. — Die Zahl der seit dem Beginn des Betriedes die Ende 1874 ausgewechselten Schienen stieg für das Gesammtnetz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Kiliallinien) auf 39.60 % und diesenige der Schwellen auf 55.97 %, gegenüber 29.34 und 45.71 % im Borjahr; für das Stammnetz allein betragen die gleichen Bissern 45.71 und 60.71 %, gegenüber 34.35 und 50.59 % im Borjahr.

Die Rubriten 7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren 2., 8. Unterhaltung der techenischen-Ginrichtungen der Bahnhöfe, 9. Unterhaltung der Gebäude, 10. Unterhaltung des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter 2. und 11. Räumung von Schnee und Eis weisen zusammen eine Mehrausgabe von Fr. 44,788. 90 Cts. auf. Die Hauptausgaben wurden bei Rubrit 8 durch Reparaturen der Drehscheiben in den Bahnhösen Zürich, Narau und Luzern, bei Rubrit 9 durch Reparaturen in den Bahnhösen Zürich und Romanschorn und durch vermehrten Wasserfonsum in den Bahnhösen Zürich und Winterthur, bei Rubrit 10 durch die bereitserwähnten umfassenden Geseiseumbauten veranlaßt.

III. "Expeditionsdienst." Dieser Titel weist im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 126,376. 98 Ets. gegenüber bem Borjahre auf. Hievon fällt allein auf die Besoldungen des Personals der drei Abtheilungen 1 a, 2 a und 3 a der Rechnung ein Betrag von Fr. 121,506. 10 Ets., hauptsächlich von der Bermehrung des Personals und von Gehaltszerhöhungen herrührend. Was den erstern Faktor betrifft, so mag hier die Notiz nicht ohne Interesse, das gesammte Personal des Expeditionsdienstes, ausgenommen der Einnehmers und Gepäckbienst, von 757 (im Jahre 1873) auf 816, die Güterarbeiter inbegriffen, also um 59 angewachsen ist, wovon allein auf den Güterdienst im Bahnhof Wintersthur eine Zahl von 15 kommt.

Unter den übrigen Ausgaberubriten sind teine erheblicheren Differenzen zu verzeichnen, bemerkenswerth ift lediglich die auf zufälligen Berumständungen beruhende Ausgabeverminderung von Fr. 10,032. 72 Cts. auf dem Litel "I. Allgemeine Kosten und Ergänzung, Unterhalt und Asservanz des Inventars." Sine Ausgabevermehrung von Fr. 5497. 43 Cts. gegenüber dem Borjahre erzeigt der Litel 2. "Personendienst of Drucktosten", daher rührend, daß die Steigerung des Personenverkehrs, worüber auf den betreffenden Litel der Einnahmenrechnung verwiesen wird, eine bedeutend größere Zahl von Billeten erheischt hat als im Borjahr.

IV. "Transportdienst." Dieser Titel erzeigt im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 317,699. 67 Ets. gegenüber bem Borjahre, wovon auf die Besoldungen ein Betrag von Fr 179,863. 49 Ets. fommt, herrührend von Bermehrung bes Bersonals und von Gehaltserhöhungen.

Hinfichtlich der einzelnen Rechnungsrubrifen ift Folgendes zu bemerken: Das Rapitel 2. Rosten des Fahrdienstes ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 183,272. 08 Ets. Hievon fällt allein ein Betrag von Fr. 101,201. 89 Ets. auf die Besoldungen des Zugspersonals, der Wagenwärter 20., als Folge von Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung. Der Unterhalt und die Erneuerung der Wagen 20. ersorderte einen Mehrauswand von Fr. 81,060. 58 Ets. gegenüber dem Borjahre. Hierüber sowohl als auch über den Mehrauswand für DI und Schmiere sind in dem solgenden Abschnitte "2. Statistit des Betriebsdienstes" nähere Angaben enthalten. Die Vergütung für die Benuhung stemder Wagen beträgt

Fr. 134,651. 32 Cts., d. h. Fr. 5400. 09 Cts. weniger als im Borjahre. Die Bergleichung dieser Ausgabe mit der Einnahmepost "Bergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen" im Betrage von Fr. 172,191. 44 Cts. könnte zu dem Schlusse Beranlassung geben, als hätte eine bedeutend größere Zahl von Nordostbahnwagen auf semben Bahnen, als von fremden Wagen auf dem Nordostbahnmetz zirfulirt. In Wirklichkeit ist dem nicht so, indem, wie in dem nachsolgenden Abschnitte "2. Statistift des Betriebsdienstes" näher ausgeführt ist, gerade das umgekehrte Verhältniß der Fall ist. Daß nicht dem entsprechend eine erheblich größere Ausgabe auf der Vergütung sir Benutzung von fremden Wagen auf der Nordostbahn gegenüber der Einnahme sür Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen in der Rechnung erscheint, rührt daher, daß in Folge des erst im Jahre 1875 zum Austrag gelangten Anstandes mit der Schweizerischen Zentralbahn über konventionswidrige Benutzung von Nordostbahnwagen auf der Zentralbahn und den rückwärtsliegenden Bahnen, worüber noch im solgenden Abschnitte nähere Mittheilung ersolgen wird, die desinitive Berrechnung der Gebühren aus dem gegenseitigen Wagenaustausch mit der Zentralbahn u. s. w., welche einen erheblich höheren Betrag der Ausgaben (Kapitel IV. 2 g) als der Einnahmen (Kapitel B II) ausweist, im Berichtsjahre nicht mehr möglich war.

3. Zugkraftskoften. Auf diesem Kapitel ist im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 133,494. 45 Ets. gegenüber dem Borjahre erwachsen. Hievon entfällt auf die Besoldungen z. des Maschinenpersonals ein Betrag von Fr. 75,406. 72 Ets., herrührend von einer Bermehrung des Personals und von Gehaltsausbesserungen. Ferner erscheint als eine namhafte Ausgabenvermehrung ein Betrag von Fr. 47,295. 37 Ets. auf dem Kapitel Brennmaterial; dieses ungünstige Ergebniß rührt zum Theil von einer bedeutenden Bermehrung der Fahrleistung, besonders im Rangirdienste auf den Bahnhösen Zürich, Winterthur, Romanshorn und Narau, zum Theil aber auch davon her, daß die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Steigerung der Kohlenpreise für einen Theil des Berichtsjahres noch sortgedauert hat und ein Rückgang derselben erst gegen Ende des Jahres eingetreten ist. Nähere Angaben über den Brennmaterialverbrauch und dessen Kosten, sowie serner über den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven z., welche einen Mehrauswand von Fr. 6859. 41 Ets. zu Lasten der Betriebsrechnung ausweisen, sind in dem solgenden Abschnitt "2. Statistit des Betriebsdienstes" enthalten.

V. "Bahntelegraphie." Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr 415. 90 Ets. Im Laufe des Berichtsjahres sind auf folgenden Stationen Bahntelegraphenbureaux errichtet und beziehungsweise eröffnet worden: in Ruppersweil am 1. März, in Henggart, Urdorf und Ebikon am 15. März, in Rothfreuz am 1 April. Ferner wurden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Aargauischen Süddahn (12. Juni) in Narau und Ruppersweil für die Telegraphenleitung Narau-Ruppersweil-Bohlen besondere Apparate aufgestellt. Es bestanden somit am Schlusse des Berichtsjahres auf dem Bahnnets der Nordostbahn (die Bahnhöse Konstanz und Waldshut, wo für die Nordostbahn besondere Apparate aufgestellt sind, inbegriffen) 68 Telegraphenstationen mit 90 Morséapparaten (gegen 63 Stationen mit 83 Apparaten im Borjahre). Die Bedienung sand durch 140 des Telegraphirens kundige Beamte statt. Im Ganzen wurden 57,383 Bahndienstdepeschen besördert (gegen 53,884 im Borjahre).

Am 19. Januar wurde auf der Station Märstetten ein öffentliches Privattelegraphenbureau errichtet, während auf den Stationen Turgi (am 24. März) und Affoltern (am 31. Dezember) mit Rücksicht auf die Zunahme des Bahndiensteverkehrs der Privattelegraphendienst von letzterem gänzlich abgelöst wurde. Hienach waren am Schlusse des Jahres noch 23 Stationen (6 bloße Aufgabebureaux für Privattelegramme inbegriffen) dem Privatdepeschenverkehr geöffnet, wozu serner 1 Bureau, welches nur Privattelegraphendienst hat (Schinznach), kommt Im Ganzen wurden 41,535 Privatdepeschen beförbert (gegen 33,477 im Vorjahre).

VI. "Berschiedenes." Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 13,533. 60 Cts. gegenüber dem Borjahre. Dieselbe rührt wesentlich daher, daß, mährend auf einzelnen Rechnungsrubriken eine etwelche Berminderung der Ausgaben eingetreten ist, auf der dem Bunde zu entrichtenden Konzessionsgebühr Fr. 15,152. 50 Cts. mehr als im Borjahre verausgabt werden mußten. Früher betrug die Konzessionsgebühr Fr. 500 per Begstunde; gestützt auf das neue Bundesgeseh über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 22. Dezember 1872 sehte der Bundesrath diese Gebühr auf das Maximum von Fr. 200 per Kilometer, nahezu das Doppette der bisherigen Konzessionsgebühr, sest, und es ist dieselbe vom II. Quartal 1873 an zur Berrechnung gekommen.

### 2. Statiftif des Betriebedienftes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskoften des Fahrmaterials find in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Auch den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts und Verhältniszahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Bir glauben und deshalb in der nachsolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Bunkte beschränken zu können.

### a. fahrmaterial.

### Stand, Leiftungen und Unterhaltungetoften.

Lokomotiven. Bestand. Im Laufe des Berichtsjahres sind von den für die im Bau begriffenen neuen Linien, sowie als Ersat für 6 reparaturbedürftige Personenzugslokomotiven im April und Dezember 1873 bei der Maschinensabrik Eßlingen bestellten 48 Lokomotiven 6 zweiachsige Personenzugs: und 3 zweiachsige Tenderlokomotiven zur Ablieferung gelangt; sernere 17 Personenzugslokomotiven, sowie 8 Güterzugslokomotiven und 3 Tenderlokomotiven sind in den Monaten April dis Oktober 1875, und 7 Personenzugslokomotiven und 4 Güterzugslokomotiven in den Monaten April und Mai 1876 successiv in gleichmäßigen Partien abzuliesern.

Neue Bestellungen von Lokomotiven sind im Lause des Berichtsjahres keine ersolgt. Durch die oben erwähnte Abslieserung von 6 Personenzugs: und 3 Tenderlokomotiven ist die Zahl der Lokomotiven im Berichtsjahre auf 89 Stück vermehrt worden, welche Zahl dann wieder durch die Demolirung der zweiten der längst aus dem Fahrdienst zurückzgezogenen beiden Rheinfallbahumaschinen auf 88 Stück reduzirt worden ist. Hienach kommt 1 Lokomotive auf 3.3977 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 3.7375 Kilometer im Borjahre. Bon diesen 88 Lokomotiven wurden 77 im regelmäßigen Fahrdienst, 9 im Rangirdienst auf verschiedenen Bahnhösen und 2 zu anderweitigen Zwecken (Kiestransport u. dgl.) verwendet.

Leistungen. Im Durchschnitt standen mahrend des Berichtsjahres 73 Lokomotiven im Fahrdienste, welche im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben:

, 0			0 0	,			Rilo	meter
							1873	1874
auf	der	eigentlichen Nordostbahn				,	1,744,776	1,775,880
,,	,,	Zürich=Zug=Luzernerbahn					289,683	281,524
,,	,,	Bülach=Regensbergerbahn					80,671	82,099
					zujam	men	2,115,130	2,139,503

Gine fernere Leiftung von 6,664 Kilometern, welche 4 Lokomotiven während bes eidgenöfsischen Schützenfestes auf ben Bereinigten Schweizerbahnen durchlaufen haben, ift in der vorstehenden Summe nicht inbegriffen.

Die Bahl ber über bie gange Bahn beforderten Buge beträgt:

					1873	1874
						-
für das ganze Jahr				,	7,074.0	7,155 5
the labor Too					19.381	19.604

Die serienweise nachgewiesenen Leiftungen ber Lokomotiven find aus ber beigefügten Tabelle ersichtlich.

Die im eigentlichen Fahrbienste verwendeten Lokomotiven haben solgende Wagenachsen-Rilometerzahl befördert: Achsenkilometer

							187	3	1874			
							im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug		
von	den	Lokomotiven	ber	Rlasse	A		16,934,927	22.10	17,288,333	22.42		
11	"	41	,,	"	В		9,675,668	21.41	8,587,866	21.02		
"	"	11 -	"	"	$\mathbf{C}$		33,056,576	49.40	34,756,066	49,96		
"	"	"	"	"	D		3,885,953	17.07	4,877,493	18,47		
				3	usar	nmen	63,553,124	30.05	65,509,758	30,62		

über bie Ausscheidung ber Achsenkilometer nach bem Charakter ber Bahnzuge gibt die bezügliche Tabelle (Beislage I) nabern Aufschluß.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterialverbrauch für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahr 39,353 Kubiksuß Tannenholz und 363,555 Zentner Steinkohlen (1873: 36,582 Kubiksuß Tannenholz und 361,502 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduzirt, beträgt — der Kubiksuß Tannenholz und Rhund Kohlen gerechnet — der gesammte Berbrauch an Brennmaterial 367,490,3 Zentner, gegenüber 365,160,2 Zentner im Jahr 1873.

Die Roften für Brennmaterialien betrugen:

		1873.	1874.
im Ganzen	Fr.	684,009. 88	715,414. 18
für einen Zentner	"	1. 87,32	1. 94,68

über den Kohlenverbrauch der einzelnen Lokomotivserien, sowie über die entsprechenden Kosten gibt die betreffende Tabelle (Beilage I) nähern Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 90,457 Pfund (im Borjahre 81,527 Pfund). Die daherigen Ausgaben betrugen Fr. 42,036. 36 Cts. gegenüber Fr. 42,002. 14 Cts. im vorhergehenden Jahre. Im Durchschnitt kostete ein Pfund Schmiere 46,47 Cts., im Vorjahre dagegen 51,52 Cts.

Auch bezüglich des Schmiermaterial-Verbrauches verweisen wir auf die beigegebene Tabelle, in welcher nach bisheriger übung auf derselben Rubrik der Verbrauch an Puhmaterial inbegriffen ist. Die Erneuerungs und Reparaturkosten ber im Fahrdienst gestandenen 77 Lokomotiven besiefen sich im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — auf Fr. 564,607. 69 Cts. gegenüber Fr. 641,571. 08 Cts. im Borjahre. Bon jenem Betrage von Fr. 564,607. 69 Cts. sind indessen der Betriebsrechnung blos Fr. 502,869. 59 Cts., abzüglich der jür Kangirlokomotiven verausgabten Reparaturkosten von Fr. 39,129. 34 Cts., somit Fr. 463,740. 25 Cts. besastet, und ist dagegen ein Betrag von Fr. 100,867. 44 Cts., welcher sür Hauptreparaturen von 3 ältern Personenzugsschomotiven verausgabt werden mußte, gemäß I 1 der Gesellschaftsstatuten auf den "Erneuerungssond der Nordostbahn" übergetragen worden. Bon jener Summe von Fr. 463,740. 25 Cts. wurden Fr. 326,758. 54 Cts. auf sauf laufende Reparaturen und Fr. 136,981. 71 Cts. auf die Beschaffung von Ersahstücken verausgabt. An Ersahstücken wurden u. A. verwendet: 1376 Feuerröhren aus Messing, mit einer Ausgabe von Fr. 33,098. 48 Cts., 1473 Feuerröhren aus Eisen mit einer solchen von Fr. 19,363. 47 Cts., 5736 gußeiserne Roststäde mit einer Ausgabe von Fr. 19,133. 35 Cts., 50 Triebradz-Bandagen mit einem Kostenbetrag von Fr. 14,709. 88 Cts., 72 Bandagen für Laufz und Tenderräder aus Gußstahl mit einem solchen von Fr. 5303. 64 Cts., 13 Erzenterkurbeln mit einem Auswahd von Fr. 9918. 98 Cts., 8 Dampszylinder mit einem solchen von Fr. 5303. 64 Cts. u. s. w. Hinsichtlich der Bertheilung der Erneuerungsz und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien erlauben wir uns, auf die angesügte Tabelle zu verweisen.

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich, Romanshorn, Aarau und Wintersthur verwendeten 9 Lokomotiven — zwei derselben stehen in Zürich und Romanshorn in Reserve — weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

								187	3.	187	74.
Burückgelegte Weglänge .						zirt	a Riloni.	297,639		348,503	
Verbrauch an Brennmaterial							3tr.	28,364		35,455	
" " Schmiere .	,			٠.			Bfo.	8,933		10,613	
Rosten des Brennmateriales							Fr.	53,130.	81	69,021.	88
" ber Schmiere .				,			"	4,602.	21	4,931.	98
" des Puhmateriales							"	576.	88	520.	53
" der Reparaturen (incl.	Provi	lions	zujchlä	ge d	er 286	ert:					
stätte)		,			,		"	27,018.	72	39,129.	34
Durchschnittliche Ausgabe per	Ritome	ter					Ets.		28.668		32,597

Bagen. Beftand. Zum Theil schon im Jahre 1873, jum Theil im Berichtsjahre find folgende neue Wagen bestellt worden:

148 Stück zweiachsige Versonenwagen (14 Stück I. Klasse, 30 Stück I. und II. Klasse, 24 Stück II. Klasse, 20 Stück III. Masse, wovon 137 Stück für die im Bau begriffenen neuen Linien und 11 Stück als Ersat für ausrangirte alte Personenwagen bestimmt sind; serner 3 Stück Krankentransportwagen als Bermehrung des Transportmaterials sür die alten Linien, sowie 25 Stück Gepäckwagen und 610 Stück Güterwagen (210 offene, 258 gedeckte, 80 Steintransports, 12 Kleinwichtransports und 50 Langholztransportwagen) sür die neuen Linien bestimmt. Die Lieserung dieser Wagen wurde der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, den Herren Durieux & Cie. in Louvain, der Fabrik sür Wagenmaterial in Bern, der Waggonfabrik in Ludwigshasen, der Maschinensbauaktiengesellschaft in Nürnberg übertragen. Die Ablieserung hat zum Theil schon im Jahre 1874 stattgesunden, zum Theil sällt dieselbe auf das lausende und das Jahr 1876.

Die Zahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 5 Wagen I. Klasse und 10 Wagen I. und II. Klasse mit zusammen 150 Sithpläten I. und 200 Sithpläten II. Klasse vermehrt worden,

Ebenso ist anläßlich der Umänderung von zwei achträdrigen Personenwagen eine Vermehrung der Sitplätze I. Rlasse um 12, zugleich aber auch eine Verminderung der Sitplätze II. Rlasse um 34 Stück eingetreten. Die Gesammtzahl der Personenwagen betrug auf Ende des Berichtsjahres **268** Stück mit 676 Achsen und 11,153 Sitplätzen (gegenüber von 253 Stück mit 648 Achsen und 10,825 Sitplätzen im Jahre 1873). Zu bemerken ist noch, daß die Zahl der Achsen durch den Umbau eines vierachsigen Personenwagens III. Klasse in einen solchen mit zwei Achsen sich um zwei vermindert hat.

Im Bestande der Gepade und Güterwagen ift im Laufe des Berichtsjahres eine Bermehrung eingetreten durch die Lieferung von:

16	Stück	Bepäckwagen mit einer	r Tr	agfähi	igkeit von			,	1920 §	Bentnern
2	"	Resselwagen " "		"	"				800	"
150	"	gedeckten Büterwagen	mit	einer	Tragfähigkeit	von			37,500	"
25	,,	offenen "	"	,,	"	"			5,000	"
50	"	Steintransportwagen	"	"	"	"			15,000	"
30	"	Langholzwagen	"	"	"	,			6,000	"
12	,,	Rleinviehwagen	"	,,	"	"			2,400	"

Anderseits hat durch die Außerbetriebstellung von 2 Stück vierachsigen und 3 Stück zweiachsigen, gedeckten Büterwagen eine Verminderung der Güterwagen stattgesunden.

In Folge bessen betrug die Gesammtzahl der Gepäcke und Güterwagen am Schlusse des Berichtsjahres 1695 Stück mit 3440 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 356,870 Zentnern (gegenüber von 1415 Stück mit 2884 Achsen und einer Tragfähigkeit von 289,280 Zentnern im Vorjahre.)

Leistungen.	ES	haben	zurückg	elegt:
-------------	----	-------	---------	--------

A ch !	ent)	fil	o m	e t	e r	:
--------	------	-----	-----	-----	-----	---

								1872,	1873.	1874.
Die Nordostbahnwag	gen a	uf de	n No	rdostbi	ihulin	ien :				
Personenwagen					*			14,981,296	15,834,586	16,967,956
Güterwagen .							•	18,815,191	19,806,115	20,090,813
Im Ganzen:					,	,		33,796,487	35,640,701	37,058,769
Die Nordostbahnwag	zen a	uf fre	mben	Bahn	en:					
Personenwagen								2,582,252	2,838,867	3,151,960
Güterwagen .								14,898,165	16,924,809	15,751,942
Im Ganzen:				,				17,480,417	19,763,676	18,903,902
Se jammtle i jt un	g be	r N	orbo	jt b a h	n w a	gen:		51,276,904	55,404,377	55,962,671

Die Wagen fremder Berwaltungen auf der Rordoftbahn:

Achjenfilome	2 1	n e	t	ţ	ţ	t		e	e	Ì	111	)	0	l	Į	ť	11	e	1	t)		ય	
--------------	-----	-----	---	---	---	---	--	---	---	---	-----	---	---	---	---	---	----	---	---	----	--	---	--

						1872	1873	1874
Personenwagen						2,641,010	3,061,210	2,553,968
Güterwagen		·			,	19,449,515	23,289,039	24,309,081
Gidgenöffische Bahnpostwagen				×		1,366,929	1,562,174	1,587,940
Im Ganzen:						23,457,454	27,912,423	28,450,989
Die Nordostbahnwagen und b	ie f	remb	e n					
Wagen zusammen auf der Ro	orbo	jt bal	) 11			57,253,931	63,553,124	65,509,758

In den Geschäftsberichten pro 1871 und 1872 erwähnten wir der Anstände, welche sich in Bezug auf die konventionswidrige Verwendung unserer Güterwagen auf den Bahnen der Zentral: und Westschweiz in der Betriebsperiode 1870/1871 während des deutschsschießen Krieges mit der Verwaltung der Zentralbahn erhoben hatten. Zur Beseitigung des bezüglichen Prozesses, den wir anzuheben genöthigt gewesen waren, sanden gegen Ende des Berichtsjahres zwischen den beidseitigen Verwaltungen Unterhandlungen statt, welche indessen erst im laufenden Jahre zum Abschluß gelangten und zwar in dem Sinne, daß diese Verwaltungen ein gütliches Abkonnnen trasen, nach welchem sich die Zentralbahn verpstichtete, der Nordostbahn die Aversalsunnen von Kr. 105,000 herauszubezahlen, in der Meinung, daß hiemit alle Abrechnungsverhältnisse beider Bahnen, betressend den gegenseitigen Wagenaustausch aus der Betriebsperiode während des deutschstanzsssischen Krieges (für normale Wagenmiethe, beziehungsweise Verspätungsgebühren, sowie für die konventionsswidrige Wagenbenutzung) sür den Zeitraum vom 1. Dezember 1870 bis 31. Mai 1871 als gegenseitig getilgt anerkannt werden, und daß für die Zeit vor dem 1. Dezember 1870 und vom 1. Juni 1871 an lediglich die konventionsgemäßen Gebühren in Anrechnung sallen sollen. Die bezeichnete Entschäugungssumme von Kr. 105,000 wird in der Betriebserechnung von 1875 zur Verrechnung gelangen.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden 21,970 Psiund mit einem Kostenauswande von Fr. 10,125. 79 (im Borjahre 16,453.5 Cts. Psiund mit einer Austage von Fr. 8,282. 16 Cts.) verbraucht. Es wurden mit einem Psiund Schmiere 2,981.8 Achsenfilometer (gegenüber von 3,862.6 im Jahre 1873) zurückgelegt.

Die Rosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen haben incl. die Provisionszuschläge der Werkstätte Fr. 547,407. 05 Cts. betragen, gegenüber Fr. 466,346. 47 Cts. im Borjahre. Davon fallen Fr. 40,643. 99 Cts. auf Hauptreparaturen an 5 Personens und 54 Wepäcks und Wüterwagen, Fr. 88,427. 09 Cts. auf Anschaffung von Ersatzstücken und Fr. 418,335. 97 Cts. auf laufende Reparaturen.

# b. Durchschnittsrefultate und Verhältnißzahlen.

	(	Sänge des	ietriebe	nen M	ķes :	299 Risometer.)	1872	1873	1874
			I. §	Lusg	aben				
Gefa mi	nt=Betrieb	sausgab	en.		per	Bahn-Kilometer Franken	18,415. 50*	20,061. 81*	21,636,12*
					"	Lokomotiv=Rilometer . "	2. 79*	2. 83*	3.02*
					"	Bagenachsen-Rilometer. Centimes	9.62*	9.43*	9.
Bentral	verwaltun	g			,,	Bahn-Rilometer Franken	672. 02*	536. 04*	171.43*
Bahnan	ifficht und	Bahnun	terha	lt.	,,	,, ,,	3,583. 30*	3,787. 06*	4,194.12*
Expedit	ionsdienst				,,	,, , ,	4,137. 65	4,718. 88	5,141.55
Eransp	ortdienst:								
Im (	Banzen .				"	, , , , , ,	9,616. 34*	10,605. 18*	11,667,72
					"	Lokomotiv=Kilometer . "	1. 46.01*	1. 49.91*	1.63.
					"	Bagenachsen-Rilometer. Centimes	5.02*	4.98*	5.
Allgei	neine Rosten				"	Lotomotiv=Rilometer . "	5.92	5.95	5.
	7				"	Bagenachsen-Rilometer. "	0.20	0.20	0.
Fahrd	vienst .				"	Lotomotiv=Kilometer . "	53.98	57.33	65.
					"	Wagenachsen=Rilometer. "	. 1.86	1.91	2
Zugtr	aft				"	Lokomotiv=Rilometer . "	86.10*	86.63*	91
					"	Wagenachsen-Rilometer. "	2.96*	2.88*	3
					"	Bahn-Rilometer Franken	5,670. 77*	6,128. 52*	6,574.99
ahntel	legraphie				"	,, , ,,	77. 99	94. 13	95.52
Berfchie	denes.				,,	,, , ,,	328. 19	320. 51	365.78
	a) I		I. Fa and			ial. en betreffend:			
uf jede	Lokomotive 1	fommen				Bahn-Rilometer	4.46	3.7375	3.
, ,,	"	"				Berfonenwagenachfen	9.82	8.10	7.
, ,,	"	"				Güterwagenachsen	38.60	36.05	39.
, ,,	"	"	m Go	nzen		Bagenachsen	48.42	44.15	46.
, ii	"	"				Sigpläge	163.00	135.31	126.
, ,,	"	"		,		Bentner Tragkraft	3,843.00	3,616.00	4,055
uf jeder	Bahn-Rilon	ieter komi	nen			Lokomotiven	0.22	0.267	0.
, ,,	"	"				Berfonenwagenachfen	2.20	2.167	2.
, ,,	"	"		·		. Güterwagenachsen	8,65	9.645	11.
, ,,	"	"	im	Ganzo	211	Bagenachfen	10.85	11.812	13.
, ,,	"	"				Sippläge	36.53	36.20	37.
, ,,	"	"				Bentner Tragfraft	867.83	967.49	1,193.
	Personenwag	enadsse fa	llen			Sippläge	16.60	16.70	16.
, ,,	Güterwagene	ndyfe	"			Bentner Tragtraft	100.34	100.31	103.
ivi iir be	urden die auf die 1d Zentralbahn 11	Baurechnung ind bie Eisen zentralverwalt	en, den oahnunte	Dampfb rnehmu	ootbeti ng Ef	idneten Durchschnitts- und Berhältnißzahlen ieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn fretifon -Wehlton . Hinwell sallenden Quoten nen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebs:			

b) Die Leiftungen und Unterhaltungskoften der Lokomotiven betreffend:	1872	1873	1874
Icde Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . Rilometer	185,2	180.5	180.2
" " " " " " " " Winterdienst . "	160.9	171.6	165.5
" " , , , , surndgelegt im Ganzen ,	31,507	32,047	29,308
Durchschnittliche Achsenfahl per Bug	29.08	30.05	30.62
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer Centimes	26.57	22.17	21,6751
" " " " beförderten Wagenachsen-Rilometer "	0.914	0.738	0.708
Berbrauch an Steinkohlen "Lokomotiv-Rilometer Pfund	16.429	17.2642	17.1764
" " " Bagenachsen-Kilometer "	0.565	0.575	0,561
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer "	0.0386	0.0386	0.0423
" " " " " Bagenachfen-Rilometer "	0.0013	0,0013	0.0014
Roften des Brennmateriales "Lokomotiv-Rilometer Centimes	30.06	32.34	33,4383
" " " " " beförderten Bagenachsen-Kilometer "	1.034	1.076	1.092
" " Schmiermateriales* "Lokomotiv-Kilometer "	2.167	1.986	1.965
Roften für Reparaturen sowie für Brenn= und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer Franken	3,920.67	4,048.96	4,141.31
" Lokomotiv-Kilometer Centimes	59.53	57.24	57.876
" beförderten Wagenachsen-Rilometer . "	2.048	1.905	1,890
c) Die Leiftungen und Unterhaltungskoften der Bagen betreffend:			
Bon den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen Rilometer	15,807	15,686	13,596
und zwar jede Perfonenwagenachse , ,,	26,692	28,817	29,763
" Güterwagenachse "	13,037	12,736	10,419
Täglich ift die ganze Bahn durchlaufen worden von Perfonenwagenachsen	161.03	173.14	178.88
" Güterwagenachjen	362.15	409.19	421.38
"Perjonen- und Güterwagenachsen	523.18	582.33	600,26
Bon den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen	59.01	56.08	56.57
" fremde Bagen "	40.99	43.92	43,43
Rosten des Schmiermateriales per Bagenachsen-Rilometer Centimes	0.0138	0.0130	0.0154
Reparaturkosten per Bahn-Rilometer Franken	1,577.45	1,559.69	1,830.79
Manuali, C.L.	145.58	132.03	132.99
	0.921	0.842	0.978
d) Augung der Magen:	0.921	0.842	0.978
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen			
Sipplägen durchschnittlich besegt:	14.99	16,29	13,34
U		32.22	
·	31.33		34.71
" "	33,29	32,75	32.59
alle drei Klaffen "	31.883	31.776	32.442
Es kamen durchschnittlich in . Klasse auf 1 besetzten Plat unbesetzte Plate	5.67	5.14	6.50
	2.19	2.10	1.88
III. ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	2.00	2.05	2.04
in allen drei Klassen """""""""""""""""""""""""""""""""""	2.14	2.15	2.08
Ausnugung der Tragfähigkeit der Gepäde und Güterwagen Prozente	32.212	29.642	30.514
* Buşmaterial nicht gerechnet.			

## c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

jahr	ıittlich hnlänge		1	Unsgabe	per Ril	ometer			Ausgaben:	- Betreffniß	Erneuerung bes Oberbanes u. Eransports
Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Bentral= Ber= waltung	Unter= haltung8= fosten	Expedi= tion8= Dienst	Eransport= Dienft	Tele= graphic	Ber= schiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv= Rilometer	per Wagen= achsen= Rilometer	materials (aus ben Erneuerungs: fondsbeftritten per Kilometer
	Rilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719		_	5,181	2.26	14.06	
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	_		6,183	1.89	9.63	
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333			7,260	1.85	8.63	
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29		8,087	2.14	10.05	
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38		8,585	2.28	8.64	
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8,62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	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	2,983
1874	299	171	4,194	5,142	11,668	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115

## D. Finanzergebniss und Jinsdividende.

Bur Feftfellung des Berhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes auf der Nordostbahn sind von den Einnahmen einerseits der aus dem Jahr 1873 übergetragene Rechnungssaldo, sowie die Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn in Abzug zu bringen, anderseits der für den Rückschlag des Dampsbootbetriebes auf dem Bodensee davon abgerechnete Betrag wieder hinzuzurechnen. Bon den Ausgaben fallen hinwieder außer Ansah die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnehes und den Bau neuer Linien, sowie auf den genannten Dampsbootbetrieb verwiesenen Duoten der Kosten für

bie Zentralverwaltung, serner die Entschädigungen für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn, der Linie Koblenz-Stein und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, endlich diejenigen für die Besorgung des Betriebsdienstes der Bahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Negensberg. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

	1873														1874	
Fr.	10,692,708. 07					. (9	innahmer	ı						Fr.	11,835,779.	49
"	5,322,602. 62					. 20	usgaben							"	5,788,175.	39
Fr.	5,370,105. 45					Überschuß								Fr.	6,047,604.	10
						amen bri							U			
		festzust	tellen,	in N	lbweichu	ng von d	er bisher	igen 116	ung 1	roch t	ie J	ahre	sein=			
		lager	n in 1	o e n	Grner	ierungs	fond in	Abzug	, wei	il dies	elben	den (	Gegen=			
		werth	für d	ie wi	ihrend	des Betri	iebsjahres	jtattge	funder	ie, di	ird	die D	erwen=			
		dunger	n aus	bem	aenann	ten Fond	wieder a	usznale	ichende	Ubn	uBum	t des	Ober=			
		0			.,	aud) des						-				
		betrug		3	0,000	may con	Civito	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,								
,,	639,000	verring	cii.											,,	639,000.	
"	/															
-	4,731,105. 45				- Rei	nertrag	des B	a h n b e t	rieb	e S				Fr.	5,408,604.	
-	,	 ·				nertrag :ag in Bi								Fr.	5,408,604. <b>45.</b> 70 <sup>0</sup> /0	
Fr.	4,731,105. 45				Reinertı	O	ozenten t	er Bru	ttoeinr	iahme						10
Fr.	4,731,105. 45 44.25 % 22,211. 76				Reinertı	ag in Br	:0zenten T g per Bo	er Bru	ttoeinr meter	iahme					<b>15.</b> 70 <sup>0</sup> /0 . <b>25</b> ,392. 5	10

Bei Hinzurechnung des Saldovortrages von 1873, sowie der Erträge der Betheitigungskapitalien bei der Zürich: Zug-Luzerner: und der Bülach: Regensbergerbahn und bei Abrechnung des Rückschlages auf dem Dampsbootbetrieb steigt die gesammte Reineinnahme auf Fr. 6,171,642. 50 Cts., was gegenüber Fr. 5,478,732. 14 Cts. im Vorsahr eine Mehreinnahme von Fr. 692,910. 36 Cts. ergibt.

Für Verzinsung der Anleihen gelangten hievon Fr. 3,140,440. 73 Cts. zur Verwendung, gegenüber Fr. 2,517,940. 73 Cts. im Vorjahre. Die Mehrausgabe von Fr. 622,500 erflärt sich daraus, daß von dem 6 Millionens Anleihen vom 16. April 1873 erst ein Semesterzins in die Rechnung von 1873 siel und im Fernern im Verichtsjahre erstmals eine Verzinsung des Subventionsdarteihens für die linksufrige Zürichsechahn, sowie der I. Serie des gemeinsschaftlichen Anleihens mit der Zentralbahn ersolgte. Der daherigen Mehrausgabe steht indessen bei den "Zinsen von ausseliehenen Geldern" (B, Zisser III der Einnahmen) eine Mehreinnahme gegenüber, woraus wir schon an einer früheren Stelle des Berichtes hinzuweisen im Falle waren.

Nach Abzug der Zinse für die Obligationen verbleibt ein Überschuß von Fr. 3,031,201. 77 Ets., woraus gemäß Beschluß des Berwaltungsrathes

8 Prozent Dividende an die Aftien I. und II. Emission vertheilt wurden mit Fr. 2,668,320. —
Auf die Betriebsrechnung von 1875 wurden übergetragen ,, 362,881. 77

Summa wie oben Fr. 3,031,201. 77

Das hienach erzielte finanzielle Ergebniß zeigt nicht allein bei den Bruttoeinnahmen eine bedeutende Bermehrung ber Ginnahmen, sondern ergibt auch bei der Nettoeinnahme eine sehr namhafte Berbefferung gegenüber bem Borjahre, sowie gleichzeitig höhere Erträgniffe auf ben Ginheiten bes Lotomotiv: und Bagenachfen-Kilometers. Dasselbe barf wohl um jo cher als fehr befriedigend bezeichnet werden, als im Berichtsjahre die Ausgaben für Gehalte und Löhne sich wieber erheblich vermehrten, die Preise der zur Berwendung gekommenen Steintohlen abermals stiegen und auf bem Dampfbootbetriebe des Bobensees ein starkes Defizit zu beden war. Im Binblick auf die sich hiedurch kundgebende, wachsende Prosperität des Stammnetes darf man wohl den kommenben Sahren, in welchen die neuen Linien jucceffiv zum Betriebe gelangen werben, eher mit mehr Beruhigung entgegenjehen als zu der Zeit, als die verpflichtenden Beschlüsse für deren Bau von der Generalversammlung gesaßt wurden, zumat die Berhättniffe gegenüber damals fich noch in einer doppelten Richtung gebeffert haben. Ginerfeits darf nämlich auf rechtzeitige Vollendung der Gotthardbahn, welche für die Alimentation des Nordostbahnnetes und der von ihr gemeinsam mit ber Bentralbahn zu bauenden Linien eine hohe Wichtigkeit hat, heute mit vermehrter Sicherheit gehofft werden, und anderseits haben rucksichtlich ber Zeit, zu welcher von den neuen Linien namentlich die finanziell ungunftigeren bem Betriebe zu übergeben sein werden, die Berhältnisse sich mehrsach in einer Weise gestaltet, welche den Zwischenraum bis zur Eröffnung der Gotthardbahn erheblich abfürzt. And verdient hervorgehoben zu werden, daß das Anwachsen der Löhne, welches seit einigen Jahren die Jahresrechnungen der Nordostbahn in rascher Progression mit Mehrausgaben belaftet hat, allem Anscheine nach in ber nächftsolgenden Zeit nicht mehr in gleichem Umfange stattfinden wird, und daß seit Ende des Berichtsjahres die Preise der Steinkohten bedeutend zurückgegangen sind; ein gleiches Unschwellen der Betriebsausgaben, wie es aus den vorhergehenden Wefchäftsberichten sich ergeben hat, dürfte sich daher in näherer Zeit faum wiederholen.

Auf dem Erneuerungsfond hat sich im Berichtsjahre wiederum ein Rückschlag, und zwar im Betrage von Fr. 226,603. 80 Cts. ergeben, indem derfelbe am 31. Dezember 1874 mit einem Saldo von Fr. 1,826,451. 57 Cts. gegenüber einem jolden von Fr. 2,053,055. 37 Cts. im Vorjahre abschließt. Die Fr. 865,603. 80 Cts. betragenden Ausgaben rühren daher, daß der Erneuerungssond im Berichtsjahr abermats nicht allein für die Erneuerung des Oberbaues, sondern auch für die Hauptreparatur von drei Lokomotiven und den Umbau eines Bodenseedampsbootes aufzukommen hatte. Ausgaben der letzten Art dürften indessen voraussichtlich nicht so bald wieder in der Rechnung erscheinen, da der nothwendig gewesene Umbau der Bodenseedampsboote nunmehr vollendet ist und wirkliche Hauptreparaturen an denselben, unvorherzusehende Zwischenfälle vorbehalten, während eines längern Zeitraumes nicht mehr auszuführen sein werden. Für die beiden andern Positionen dagegen wird der Erneuerungssond mindestens in gleicher Stärke noch eine Reihe von Jahren belaftet werben muffen, wie dies speziell rudfichtlich der Erneuerung des Oberbaues bei Besprechung der Betriebsausgaben erwähnt wurde. Gine Jucceffive weitere Berminderung des Bestandes des Erneuerungssonds wird sich daber nicht vermeiden laffen. Wir machen aber darauf aufmerksam, daß dieser Fond schon in den früheren Jahren, als die Erneuerung des Oberbaues noch keine oder nur geringe Ausgaben erheischte, gerade zu dem Zwecke gebildet worden ist, in den Jahren umfassenderer Erneuerungsarbeiten eine allzustarke Steigerung ber aus der Betriebsrechnung in denselben zu machenden Jahreseinlagen zu vermeiden, beziehungsweise eine gleichmäßigere Berlegung der schwankenden Ausgaben für die betriebs: fähige Instandhaltung des Oberbaues auf die fämmtlichen Betriebsjahre herbeizuführen. Wir betrachten zur Vermeidung aller Besorgnisse die Mittheilung als ausreichend, daß der Erneuerungssond hinreichend stark ist, um ohne wesentliche Mehrbelaftung der Betriebsrechnungen die gegenwärtige Periode außerordentlicher Erneuerungsbauten paffiren zu fönnen, und daß nach der in einer mäßigen Zahl von Jahren durchzuführenden Totalerneuerung des Oberbaues Jahreseinlagen in ben Jond nach bisherigem Mage genugen werden, um benfelben, bevor das Stammnet ober die neuen Linien wiederum gesteigerte Ansprüche erheben werden, auf einen hiefür ausreichenden Betrag zu bringen.

Dem Refervefond floffen im Berichtsjahre folgende Ginnahmen gu:

1)	Die statutengemäße Zinsvergütung von 5 % auf dem Saldo des Borjahres	Fr.	78,143. 60
2)	Die statutarischen Antheile an den auf die Baurechnung fallenden Zinsen für die im Baue		
	neuer Linien engagirten Rapitalien während ber Bauzeit	"	117,947. 23
3)	Die Zinsgewinne auf den Subventionsbarleihen ber Böhberg-, ber Aargauischen Sub- und		
	ber linkzufrigen Zürichseebahn	"	103,234. 35
4)	Gewinne auf Werthpapieren	"	73,491. <b>2</b> 3
5)	Werth nicht eingelöster und nun verjährter Coupons vom Jahre 1863	"	375. —
6)	Besondere Subventionen von Gemeinden und Privaten an die Baukosten der Linic		
	Winterthur-Roblenz und der linksufrigen Zürichseebahn	"	109,237. 10
	Summa der Einnahmen pro 1874	Fr.	482,428. 51

Mit Hinzurechnung des Saldovortrages vom Jahre 1873, Fr. 1,562,872. 07 Cts. betragend, ist damit der Bermögenssstand des Reservesonds, welcher bis jeht keine Ausgaben zu bestreiten hatte, am Schlusse des Berichtsjahres auf Fr. 2,045,300. 58 Cts. augewachsen.

Umstehend geben wir noch eine vergleichende Cabelle ber wichtigsten finanziellen Rechnungsergebniffe seit dem Jahr 1860:

# Berechnung des Reinertrages

der

Schweizerischen Nordostbahn

1860 - 1874.

# Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

	Bahn=	Anlagefa	pital der Schw	eizerischen Ri	ordostbahn	Grgebniffe der Betriebe-Mechnung							
Jahr	länge der	Aftien=	Obliga=	Subven=		Sabres=		Jahres=A	lusgaben				
	Nordost= bahn *)	Rapital	tionen= Rapital	tionen zu ermäßigtem Zinsfuß	Total**)	Cinnahmen†	Betriebs: Ausgaben	Verzinfung berObligationen u. Subventionen	Einlage in ben Er= neuerungsfond	Total			
	Rilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	જેં.	Fr.	Tr.	Fr.			
1860	178	28,708,000	20,917,950		49,625,950	4,739,759	1,711,117	1,014,538	213,811	2,939,46			
1861	178	28,708,000	20,917,950		49,625,950	5,769,089	2,172,828	1,014,125	258,992	3,445,94			
1862	178	28,708,000	25,917,950		54,625,950	5,913,442	2,287,398	1,093,677	262,931	3,644,00			
1863	178	28,708,000	25,917,950	-	54,625,950	5,857,521	2,422,509	1,074,125	247,655	3,744,28			
1864	178	28,708,000	30,917,950	-	59,625,950	5,632,509	2,193,324	1,224,482	178,700	3,596,50			
1865	178	28,708,000	30,917,950		59,625,950	6,110,360	2,265,015	1,358,302	200,330	3,823,64			
1866	178	28,708,000	32,153,828		60,861,828	6,346,207	2,666,830	1,376,729	114,921	4,158,48			
1867	178	28,708,000	37,922,400	_	66,630,400	6,720,596	2,837,447	1,433,159	314,045	4,584,65			
1868	178	28,708,000	38,100,000	-	66,808,000	7,693,569	3,202,856	1,732,382	383,633	5,318,87			
1869	181,1	28,708,000	43,003,700		71,711,700	7,337,480	3,099,847	1,792,402	244,769	5,137,01			
1870	193	28,708,000	43,100,000	1,000,000	72,808,000	7,514,630	3,465,648	1,902,478	278,964	5,647,09			
1871	203	28,708,000	52,705,800	1,000,000	82,413,800	9,812,945	4,037,972	2,045,441	578,364	6,661,77			
1872	213	28,708,000	56,815,000	1,000,000	86,523,000	9,921,603	4,853,913	2,270,441	564,380	7,688,73			
1873	213	31,031,000	59,086,500	3,792,248	93,909,748	10,927,990	5,322,602	2,517,941	639,000	8,479,54			
1874	213	33,354,000	74,100,000	11,504,908	118,958,908	12,120,506	5,788,175	3,140,441	639,000	9,567,61			
Im Durch= Jchnitt	187,9	29,172,600	39,499,662	3,659,431	69,892,072	7,494,547	3,221,832	1,666,044	341,299	5,229,17			

<sup>\*)</sup> Richt eingerechnet sind :

<sup>1)</sup> bie von ber Norbojtbahn betriebenen ginien Burich: Bug-Lugern und Bulach-Regensberg;

<sup>2)</sup> bie jeweilen im Bau befindlichen Linien.

<sup>\*\*)</sup> In bem Antagekapital find jeweilen inbegriffen die Berwendungen für die erst im Bau begriffenen Linien, ferner die Betheiligungen an ben vorsiehend genannten beiben Linien und an britten Bahnunternehmungen.

<sup>†)</sup> In ben Jahreseinnahmen find neben ben Betriebseinnahmen namentlich auch die Erträgnisse ber Betheiligung ber Nordostbahn bei ben zwei Filialbahnen, die Jinszeinnahmen von den versügbaren Kapitalien und die von ben Baurechnungen zu leistenden Zinse für die im Bau neuer Linien engagirten Kapitalien inbegriffen, sestere soweit barüber nicht zu Gunsten bes Reservesonds verfügt worden ist.

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 1874.

			Galbo	Effektiv bez	ahlte Dividende	Bestand	Bestand des	
im Ganzen	per betriebenen Kilometer	in % des Aftienfapitals	vom vorhergehenden Zahre	in <sup>0</sup> /o	per Aftic von Frs. 500	des Erneuerungs= fonds per 31. Dezbr.	nes Referve= fonds per 31. Pezbr.*	
Fr.	Fr.	0/0	Fr.	0/0	Fr.	Fr.	Fr.	
1,800,293	10,114	6,27	25,807	6	30	1,373,369		
2,323,144	13,051	8,09	103,619	8	40	1,581,973		
2,269,436	12,749	7,90	130,123	.8	40	1,685,821		
2,113,232	11,872	7,36	102,918	7,25	$36^{1}/_{4}$	1,849,105	_	
2,036,003	11,434	7,09	134,820	7	35.	2,017,427		
2,286,713	12,846	7,96	161,263	8	40	2,170,175	_	
2,187,727	12,291	7,62	151,336	8	40	2,283,549		
2,135,945	11,999	7,44	42,423	7,5	$37^{1/2}$	2,338,216		
2,374,698	13,341	8,27	25,267	8	40	2,500,000	_	
2,200,462	12,156	7,66	103,325	7,5	$37^{1/2}$	2,500,000	_	
1,867,540	9,676	6,50	150,687	7	35	2,261,939		
3,151,168	15,523	10,97	8,667	9	45	2,257,489	_	
2,232,869	10,483	7,77	576,116	8 *	40	2,281,072	323,109	
2,448,447	11,495	7,89	512,344	8	40	2,053,055	1,562,872	
2,552,890	11,985	7,65	478,311	8	40	1,826,451	2,045,300	
2,265,371	12,068	7,76		7,68	38,42	_		

<sup>\*)</sup> Die bem Reservejond zugewendeten Ginnahmen find in den Sahreseinnahmen der Betriebstechnung nicht mitenthalten,

# E. Berfchiedenes.

## 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodenfee.

Die Dampfichiffe ber Schweizerischen Nordostbahn haben im Jahr 1874 regelmäßige tägliche Kahrten ausgeführt auf ben Routen:

Romanshorn-Lindau,

Rorschach=Lindau und

Romanshorn-Friedrichshafen,

Lindau=Bregenz.

Verkehr und Einnahmen des Dampfhootbetriebes.

	Tı	cansport	quantitäten			Einn	ahmen	
	187	3	187	74	187	3	18	74
I. Personenfransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	8r. (	ts. Prozente
Cinfache Fahrt I. Plat .	34,635	.29.20	28,662	29.90	40,741. 47	\	34,971.	1
" " II. " .	28,177	23.75	31,481	32.84	33,744. 41		34,178.	66
Sin- und Rückfahrt I. " .	4,930	4.16	5,630	5.87	4,929. 19	1	5,798.	9
" " " " II. " .	12,694	10.70	13,970	14.58	7,307. 27	20 **	8,400.	1
Abonnementsbillete I. " .	2,301	1.94	2,530	2.64	2,871. 11	30.50	2,731.	$\begin{vmatrix} 1 \\ 5 \end{vmatrix}$ 28.68
" II. " .	6,477	5.46	5,478	5.72	5,494. 02	4,848. 33		3
Lustfahrtsbillete I. " .	7,856	6.62	4,599	4.80	3,089. 08		1,610.	4
" II. " .	21,548	18.17	3,497	3.65	9,065. 58		1,425. 2	2
Total .	118,618	100	95,847	100	107,242. 13		93,965. 2	1
	Zentner		Bentner		İ			
II. Gepäckfransport	14,032		10,560		5,392. 31	1.53	4,234.	2 1.29
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Rlasse a, Pferde	93	2.44	56	1.40				
" b, schweres Bieh	1,421	37.34	1,566	39.22				
" c, leichtes " · · ·	484	12.72	440	11.02				
" d, Schweine	93	2.44	131	3.28	3,849. 15	1.09	3,808. 1	0 1.16
" e, Rälber, Schafe und								
Biegen	1,371	36.02	1,500	37.57				
Hunde	344	9.04	300	7.51				
Total .	3,806	100	3,993	100	3,849. 15		3,808. 1	0
IV. Güterfransport.	Zentner		Zentner					
Silgut	56,538	3.44	42,763	2.90				
Gewöhnliches Gut	431,626	26.28	275,354	18.67				
Güter der Ausnahmstlasse I .	1 15/ 000	<b>F</b> C	812,476	55.10	231,898. 87	65.96	216,408. 1	8 66.05
,, ,, ,, II .	1,154,293	70.28	343,932	23.33				
Total .	1,642,457	100	1,474,525	100	231,898. 87		216,408. 1	3
V. Verschiedenes.					3,219. 40	0, 92	9,248. 9	1 2.82
Gefammt = Total .	•				351,601. 86	100	327,664. 5	5 100

### Busammenzug des Verkehres und der Einnahmen des Dampshoothetriebes.

	Personen			(3	epäck			Vieh		G.	lüter		Verschie	denes	Total-Cinnahme	
	Unzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ctš.
1874	95,847   93,965   21			10,560	4,234	12	3,993 3,808 1			1,474,525	216,408	18	9,248	94	327,664	55
gegenüber 1873	118,618	107,242	13	14,032	5,392	31	3,806	3,849	15	1,642,457	231,898	87	3,219	40	351,601	86
mehr		_			_		187	_	_	_	_	_	6,029	54	_	_
weniger	22,771	13,276	92	3,472	1,158	19	_	41	05	167,932	15,490	69	-	-	23,937	31

Die Einnahmen vom Personenverkehr sind im Berichtsjahr abermals hinter dem Borjahre zurückgeblieben, entsprechend einer Abnahme der Zahl der Reisenden; neben der Konkurrenz ter Borarlberger-Bahn machte sich hiebei ganz besonders diejenige der Landroute über Schafshausen nach Bürttemberg fühlbar. Auch der Güterverkehr zeigt einen erheblichen Rückgang, indem zum ersten Mal während des ganzen Jahres die vertragsgemäße Berkehrstheilung mit der Borarlberger-Bahn in Kraft war und zudem der Getreideverkehr bis gegen den Herbst darniederlag.

## Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

								1873	1874
Cinnahmebetreffniß	per	Reisenden .					Franken	0.90	0.98
"	"	Bentner Gepäck					"	0.38	0.40
"	"	Stück Bich					"	1.01	0.95
"	"	Bentner Güter					Centimes	14.12	14.68

### Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	187	3		1	1874	l.	86	egenül	ber 1873	
			·	1	10 63	L.	Mehraus	gabe	Minderau	égabe
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Ct3.	Fr.	Cts.
10,000	_	2.55	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der							
			Rosten der Zentralverwaltung und der technischen							
			Leitung	10,000		2.51		_		_
20,334	10	5.19	2. Befoldungen und Entschädigungen des Admini=							
			strationspersonals	18,867	60	4.73	_		1,466	50
112,377	69	28.67	3. Befoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des							
			Schiffspersonals	121,006	51	30.36	8,628	82		
3,287	87	0.84	4. Bekleidung deffelben	2,525	16	0.63		-	762	71
1,281	54	0.33	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und In-						· ·	
			fertionskoften, Beleuchtung und Beheizung der							
22.200	00	7	Bureaug	2,914	58	0.73	1,633	04	_	_
30,268	28	$7.72 \ 37.31$	6/7. Koften des Gin= und Ausschiffens der Güter .	31,437	87	7.89	1,169	59		
146,217	27	51.31	8. Brenn=, Schmier= und Pulmaterial, Beleuchtung							
40.150	69	11.78	und Beheizung der Schiffe	148,690	05	37.30	2,472	78	_	_
46,153	69	11.78	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausruftungsgegen-							
7 570	40	1.93	ftande	43,063	24	10.80	_		3,090	45
7,572	83	3.68	11. Berschiedenes	7,321		1.84	_	-	251	40
14,427				12,804	65	3.21			1,623	18
391,920	67	100	l · · · · Evtal · · · ·	398,630	66	100	6,709	99		

Die Mehrausgaben auf dem Titel "Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonales" beruhen theils auf Gehaltserhöhungen, theils sind dieselben eine Folge der Inbetriebsetzung der bayerischeschiene Dampfsfähre auf der Route Romanshorn-Lindau; das letztere gilt auch für die Mehrausgabe unter dem Titel "Brenn-, Schmier- und Puhmaterial, Beseuchtung und Beheizung der Schiffe", auf dem sich sonst eine Berminderung von Fr. 6,745. 48 Ets. gegenüber dem Borjahre erzeigt haben würde. Die Mehrkosten unter Ziffer 5 "Miethzinse, Bureaus Bedürfnisse 2c." erklären sich daraus, daß im Berichtsjahr auch auf den Dampsbooten das Edmonson'sche Billetzustem eingeführt wurde, wosür verschiedene Anschaftungen nothwendig waren. Hinwieder wurde auf dem Titel "Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände" eine erhebliche Ersparniß erzielt, indem mit Ausnahme der Erstellung einer gleichmäßigen Hebelführung für alle Schiffsmaschinen keine ausnahmsweisen Berwendungen stattsanden.

### finanzergebniß des Dampsbootbetriebes.

			1873			1874						
	Total		per Fahr=Rilom	eter	In Prozenten der Brutto-	Total		per Fahr-Kilom	In Prozenten			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Einnahme	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- Cinnahme		
Cinnahmen	351,601	86	3	94		327,664	55	3	77			
Ausgaben	391,920	67	4	39	111.47	398,630	66	4	59	121.66		
Nückschlag	40,318	81		45	11.47	70,966	11		82	21.66		

Das finanzielle Resultat ist sehr unerfreulich, zumal wenn in Betracht gezogen wird, daß für Berzinsung und Amortisation des Inventars der Dampsbootunternehmung auf dem Bodensee keinerlei Belastung der Betriebsrechnung stattsindet, und daß der Erneuerungssond sür Umbau eines Dampsbootes eine Ausgade von Fr. 60,241.90 Ets. zu tragen hat. Die gleiche Ersahrung hatten sämmtliche Dampsschissfahrtsanstalten auf dem Bodensee zu machen, und in Folge dessen haben sich deren Berwaltungen verständigt, im laufenden Jahr eine namhaste Tariserhöhung, zunächst zwar nur sür den Bersonen, Gepäck und Biehverkehr, ins Werk zu sehen. Es läßt sich hossen, daß in Folge dieser Maßnahme und des gleichzeitigen Wiederaussehens des Getreideverkehrs über Romanshorn das sinanzielle Ergebniß kommender Jahre wieder etwas günstiger sich gestalten werde. Immerhin läßt sich kaum leugnen, daß die Bodenseedampsschissfahrt bei selbständigem Betriebe sich auf die Dauer nicht zu halten vermöchte und die Berechtigung zu ihrer Fortbauer nur in ihrer Ausgade gesunden werden kann, die zwecknäßigsten Berbindungen zwischen den am Bodensee ausmündenden Eisendahnen herzustellen. Wir waren im Falle, dieses Berhältniß gegen Ende des Berichtsjahres in Folge von Ansorderungen, die Fahrt Zürich-Romanshorn-Lindau einer Postssenung ab St. Gallen nach Lindau anzubequemen, gegenüber den Bundesbehörden zu betonen.

### Betriebsmaterial.

Daffelbe bestand vom Vorjahre her aus

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

Hiezu fam im Monat August 1874

1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Bayern),

für deren Anschaffungefosten, soweit fie herwärtiger Unternehmung zufielen, die Baurechnung belaftet wurde.

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

	1873	1874
a. Leiflungen der Schiffe:		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Rilometer	89,234	86,872
und zwar in	5,183	4,851
sonad per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	17.22	17.9
Schleppboote. Solche durchliefen "	45,386	18,535
o. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Rubitfuß	2,174	1,230
Steinkohlen Bentner	54,221	46,553
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Rubikfuß		
Sol <sub>i</sub> = 10 Pfund Kohlen)	54,438	46,676
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	61.01	53.
" Beitstunde "	1,050.32	962.
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken	116,554.85	103,828.
per Kilometer Centimes	130.62	119.
" Beitstunde Franken	22.49	21.
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Dl und Talg im Ganzen . Pfund	8,096	7,974
""" per Kilometer . "	0.09	0.
" " " Beitstunde . "	1.56	1.
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken	4,373.49	4,075.
per Kilometer Centimes	4.90	4.
" Beitstunde "	84.38	84.
d. Unterhaltungs = und Reparaturkoften: im Cangen Franken	46,153.69	43,063.
per Rilometer Centimes	51.72	49.

### 2. Werkstättebetrieb.

Auch im abgelausenen Jahr ist die Thätigkeit der Werkstätte sast nur durch den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden. Daneben wurden für den Bahnunterhalt 48 Weichen und 102 Schienenkreuzungen und für den Bahnhof Zürich eine zweite Dampsschiebebühne angesertigt. Im Fernern wurden 2 neue Kesseltransportwagen erstellt und 13 Stück zweiachsige Personenwagen ins Pusserspitem umgeändert. Auch besorgte die Werkstätte den Umbau und die Hauptreparatur des Dampsbootes "Vodan".

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug am Jahresichlusse 490 gegenüber 415 im Vorjahre; außerdem murden noch 75 Lokomotivpuger und Husselsteit, 15 Wagenwäscher und 19 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung ber Werkstätte erzeigt:

	1873	1874
an Einnahmen	Fr. 1,742,864. 19	Fr. 1,757,845. 60
an Ausgaben	,, 1,549,245. 50	,, 1,581,794. 57
einen Netto-Ertrag von	Fr. 193.618, 69	Fr. 176.051, 03

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

### 3. Unfälle.

Das Berichtsjahr ist leider wiederum nicht ohne Unfälle vorüber gegangen. Im Ganzen fanden 18 Personen, und zwar 8 Bahnangestellte und 10 dem Betriebe fremde Personen, auf der Bahn ihren Tod. Alle diese Unfälle indessen, mit

Ausnahme von zweien, bei welchen 2 Bahnangestellte und 1 dem Bahnbetrieb fremde Person ihr Leben einbußten, sind Folge eigenen Berschuldens ber Berunglückten gewesen; 4 Unfälle charafterisiren sich als Selbstmorbe.

Am 19. Januar verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben in Folge eigener Unvorsichtigkeit ein Güterarbeiter und ftarb Tags barauf an ben erhaltenen Berlehungen. — Um 28. Januar gerieth neuerdings ein Guterarbeiter auf bem Bahnhof Zurich beim Berschieben von Guterwagen zwischen zwei Wagen und wurde getöbtet. Auch in biesem Fall hat die Untersuchung ergeben, daß das Unglück ein selbstverschuldetes war. — Am 24. März legte sich außerhalb ber Station Knonau in ber Richtung gegen Bug ein junger Mann por bem herannahenden Buricher Abendzug auf die Schienen und fand ben gesuchten Tob. -- In ahnlicher Weise sucht und fand am 24. April ein Mann zwischen Arbon und Egnach burch ben Bormittagspersonenzug Rorschach: Bürich ben Tob. — Um 13. Mai wurde auf ber Tößstraßen: überfahrt im Bahnhof Binterthur ein neunjähriges Mädchen von einem beladenen Steinwagen überfahren und getöbtet. Das Bahnpersonal, dem wegen Mangel an Borsicht und Ausmerksamkeit ein Theil der Schuld an diesem bedauerlichen Unfalle zugeschrieben werden mußte, wurde der Strafbehörde überwiesen, welche jedoch die Untersuchung siftiren zu sollen glaubte. — Um 28. Mai versuchte eine Frau vor dem herannahenden Mittagszug Luzern-Zürich den im Dorfe Root bei Gifiton befindlichen Bahnübergang bei geschloffener Barriere zu überschreiten, wurde von ber Lokomotive gestreift und in ben Graben geworfen. Die Berletzung, welche sie babei erlitt, führte ihren fofortigen Tod herbei. — Am 30. Mai wurde auf dem Bahndamme zwischen Zürich und der Limmatbrücke ein junger Mann stark verstümmelt neben bem Schienengeleife liegend aufgefunden. Wie und zu welchem Zwede ber Verunglückte auf ben fraglichen Damm gelangt ift, konnte nicht ermittelt werden; indessen ift auch dieser Unfall lediglich der eigenen Unvorsichtigs feit bes Berungludten zuguschreiben. - Um 9. Juni Morgens legte sich zwischen Binterthur und hettlingen ein junger Mann unmittelbar vor dem Schaffhaufer Zug auf die Schienen und wurde von demfelben überfahren und getöbtet. — Um 11. Juni wollte eine Frau in holderbank zwischen Schinznach und Wildegg auf einem Fußwegübergang in bem Momente die Bahn überschreiten, als sich an der betreffenden Stelle zwei Züge unmittelbar vor ihr freuzten. Die Frau achtete nur auf ben einen Zug und wurde bann, als sie sofort nach bem Passiren besselben auf die Bahn trat, von der Lokomotive des andern Zuges erfaßt, über die Bahnboschung hinuntergeworfen und getöbtet.

Aus nicht ganz aufgeklärten Ursachen entgleiste am 20. Juni zwischen Killwangen und Baben auf offener Bahn, in einem Gefälle von bloß 3,2% und in einer Kurve von 5600 Fuß Radius, der FrührSchnellzug von Zürich, dessen Lokomotive gegen die Böschung geschleubert und umgeworsen wurde. Leider büßten dabei zwei Angestellte, der Lokomotivheizer und ein Heizerlehrling, ihr Leben ein. Glücklicherweise kamen dagegen alle Reisenden mit einer einzigen Ausnahme mit dem Schrecken davon; eine ältere Dame hatte eine Duetschung erlitten, welche eine mehrwöchentliche ärztliche Behandlung ersorderte. Troß sosrtiger und genauester Untersuchungen, die sowohl Seitens der Lehörden als der Bahnz verwaltung angestellt wurden, konnte der Grund der Entgleisung mit Sicherheit nicht festgestellt werden; es liegt daher die Bermuthung nahe, dieselbe müsse dem Zusammentressen verschiedener Momente, deren sedes für sich allein eine Entgleisung nicht hätte herbeisühren können, zugeschrieben werden.

Am Abend des 13. Juli wurde oberhalb der Station Birmenstorf Herr Dr. Gut von da vom Luzerner Schnellzug übersfahren und sofort getödtet. Eigene Unvorsichtigkeit und namentlich die Schwerhörigkeit des Berunglückten tragen an diesem Unsalle Schuld. — Am 21. Juli, Morgens früh, wurde ein zwischen Sulgen und Bürglen postirter Bahnwärter todt und mit einer klaffenden Bunde am Hinterkopf in seiner Hütte gesunden. Nach dem Ergebniß der Untersuchung muß angenommen werden, der Betreffende sei am Abend vorher bei einem der letzten Züge eingeschlassen, durch das Geräusch des Zuges erwacht und beim Heraustreten auf die Bahn zwischen die Wagen gerathen und habe dabei eine tödtliche Berletzung erhalten, die ihn indessen nicht verhindert zu haben scheint, sich noch in seine Hütte zu begeben. — Am

1. August fiel ein Bahnarbeiter in Schlieren beim Wagenschieben auf das Geleise und wurde von einem nachfolgenden Wagen übersahren und getödtet. — Am 10. Oftober wollte eine Frau auf der Station Brugg aus dem Abendschnellzug Aaraus Zürich noch aussteigen, nachdem berselbe sich bereits wieder in Bewegung geseth hatte; sie siel dabei von der Treppe auf den Perron, wurde vom Zuge übersahren und getödtet. Auch in diesem Falle traf das Bahnpersonal kein Berschulden. — Am 27. Oftober wurde in der Nähe von Virmensdorf ein Mann, der sich auf die Schienen gelegt und nach den auf ihm gefundenen Notizen zu schließen, unzweiselhaft den Tod gesucht hatte, von dem letzten Luzern-Züricher Bahnzuge übersahren und getödtet. — Am 30. Oftober verunglückte auf der Nordseite des Tunnels bei Baden ein Arbeiter, welcher, um den Heimweg abzukürzen, den Tunnel passirt hatte, ohne von dem Wärter wahrgenommen worden zu sein, und außershalb des Tunnels in Folge seiner Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit den herankommenden Güterzug von Aarau nicht bemerkte, von demselben ersaßt und getödtet wurde.

Bon den verunglückten Angestellten gehörten drei der Unterstützungskasse an; es hat indessen keiner derselben untersstützungsberechtigte Berwandte hinterlassen.

Noch erübrigt uns an dieser Stelle einer Betriebsstörung zu gedenken, welche glücklicherweise nicht lange angedauert hat und auch ohne sehr erhebliche Nachtheile vorübergegangen ist. Am 1. August wurde in Folge des durch heftige Regengüsse veranlasten Austretens der Thur die Bahnstrecke SulgensBürglen unter Wasser gesetzt und unsahrbar gemacht. Unterhalb der Station Sulgen war der Bahndamm vom Wasser durchbrochen und auf zirka 40 Fuß Länge bis auf eine ziemliche Tiefe angesressen und ausgeschwennnt worden. Mehrere bedeutende Abrutschungen vom Bahndamm hatten auch bei Müllheim stattgefunden. Die Bahn war während 36 Stunden unsahrbar. Auch anderwärts hatte das Bahnsgebiet vom Hochwasser, wenn auch unbedeutend, zu leiden, so u. A. auf der ZürichsLuzerner Linie, wo ebenfalls Dammsabrutschungen vorkamen. Gbenso bedrohte die Sihl am 31. Juli Vormittags den Vahnhof Zürich mit einer Übersluthung; ein nennenswerther Schaden ist jedoch dabei nicht entstanden.

### 4. Berficherungsverträge.

Die Berficherung gegen Tenerschaden umfaßt nachfolgende Beträge :

1.	Kür	(Siehäube	

1.	Our 6	JUJU	moe.															
	a.	im	Rant	ton	Zürich							Fr.	5,886,	250.				
	b.	"	"	,	Thurga	ıı.						"	1,595,	450.				
	c.	"	"		St. Ga	illen						"	4,	300.			3	
	d.	"	"		Schaffh	aujen						"	496,	350.				
	e.	"	,,		Aargan							"	856,	950.				
	f.	"	,,	,	Zug							"	149,	400.				
	g	//	"		Luzern							"	34,	300.	_			
	~!! 3															Fr.	9,023,000.	
																11	11,973,380.	22
3.	Brenn	mat	erial	und	Magaz	invor	räthe									"	605,689.	21
4.	Trans	port	güter													"	6,144,000.	-
5.	Lagerg	üter	in Į	3üri	th und	Rom	anshorn									"	7,000,000.	
6.	Mobil	iar	und	We	rtzeuge	in	den Bei	malt	ungs	unb	Stat	ionsg	ebäudei	t, ĵo	wie			
	in den	W	ertstä	tten											:	"	2,278,706.	35

Total Fr. 37,024,775 78

Die Afsekuranzentschädigung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektirten Güterwagen gegen die Gesahren des Wasserransportes beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. — Der "Versicherungssond gegen Transportgesahren" hatte im Berichtsjahre für versichiedene Beschädigungen an Transportmaterial mit Fr. 23,206. 74 Ets. auszukommen, und es schließt derselbe mit einem Aktive Saldo von Fr. 55,079. 18 Ets. ab gegenüber einem solchen von Fr. 50,941. 20 Ets. im Jahre 1873. Der Ersah des beim Unsall in Killwangen erwachsen Schadens am Transportmaterial wird erst im laufenden Jahre zur Verrechnung kommen.

### 5. Perfonaletat.

Um Ende des Jahres 1874 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten :

### A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Berwaltung.			Übertrag	7
Sekretariat, Registratur und Kanzlei		24	Bureau des Betriebs-Chefs und Wagenkontrole .	22
Hauptkaffier und Gehülfen		4	Bahnhofvorstände und Gehülfen	21
Revifor, Buchhalter und Gehülfen		14	Stationsvorstände und Wehülfen	92
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen		65	Ginnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen	42
Chef des Tarifbureau und Gehülfen		6	Borftande ber Lagerhauser und Guterexpeditionen,	
Hauptmagazin-Berwaltung		11	Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger .	171
Abwärte ber Zentralbureaux und ber Hauptmagaz			Telegraphisten	9
Verwaltung		6	Portiers, Abwärte und Nachtwächter	46
			Gepäckträger	25
		130	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure, excl.	
II. Paahnunterhaft.			Gilgutarbeiter	519
Betriebs-Oberingenieur und Abjunkt		2	Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondufteure	
Bauführer		5	und Bremser	196
Geometer und Zeichner		11	Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und	
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs		13	Bagenvisiteure	101
Werkführer der Bauwerkstätte		1	Bagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	14
Dberbahnauffeher und Bahnauffeher		18	Billetdrucker	2
Beichen- und Bahnwärter		621		,267
	-			, - 0 -
		671	2. Abtheilung.	•
III. Expeditions- und Jahrdienst			Majchinenmeister	
1. Abtheilung.			Oberwerfführer und Wertführer	4
Betriebs-Chef		1	Konstrutteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	
Betriebs-Inspektor und Adjunkt		3		15
Infpettor für ben Gütertransport und Gehülfe		2	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	75
Telegraphen-Inspettor		1	Lokomotivheizer . Lokomotivpuher, Wagenreiniger und Kohlenverlader	65
	-		2010 mortopager, 20 agentenniger und singlemberlader	135
Übertra	ıg	7		295

Total: 2,363 (gegen 2,262 im Borjahre); somit kommen — unter Hinzurechnung ber Zürich-Zug-Luzernerund der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7,90 Angestellte (7.56 im Jahre 1873).

	Schmeizerifche	Norbostbahn.		
--	----------------	--------------	--	--

В.	Dampfschiffahrt.
----	------------------

Berwalter	3			1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten, hafenmeifte	r und	Ubwa	rt	7	Heizer	)
Rapitane und Schiffsführer				5	Matrofen, Sulfsmatrofen und Schiffsjungen 28	3
Steuermänner und Schleppschiffführe				9	Güter: und Rohlenverlader	6
	3116	ımmen	71	Ungeste	Ate (im Borjahre 69).	

# C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 490 (im Borjahre 415).

## D. Agenturen.

The	ber	Ag	entur	im	Güterk	ahnha	of Zürich	für	ben		Chef 1	der	Agentur	im	Bahn	thof	Walda	hut		1
	Vert	ehr	nach	ber	Levant	e und	Italien			1	Gehül	fen								2
Geh	ülfen									2										

Busammen 6 Angestellte, wie im Borjahre.

Mit Einschluß der Dampsichiffunternehmung, der Werkstätte und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesammtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,930 gegenüber 2,752 im Borjahre.

## 6. Unterftütungs: und Rrantentaffe.

## a. Unterstützungskasse.

	31. Dezember 1873 betrug ber Aftivsalde Jahre 1874 famen an Ginnahmen bir								Fr.	590,827.	20
	Beitrag der Nordostbahngesellschaft .				,		Fr.	20,000. —			
	Obligatorische Beiträge ber Mitglieder						"	82,322. 83			
	Kapitalzinse, Bugen, Geschenke						"	42,500. 67			
						(8)			"	144,823.	50
Dia	Week a how haltshow out						(Se	fammteinnahn	ie Fr.	735,650.	70
216	Ausgaben bestehen aus:						2.				
	Rückerstattung von Beiträgen an ausgetre	tene	Ungestell	te	v		Fr.	39. —			
	Argt-, Berpflegungs- und Begrabniftoften	ι,					,,	1,916. 80			
	Außerordentliche Unterftütungen						"	2,000. —			
	Regelmäßige Unterstützungen						"	38,338. 73			
	Verschiedenes					,	"	397. 60			
									,,	42,692.	13
Зm	Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,709	Ben	inite und					Dezember 187 er diefer Raffe		692,958.	57

### b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug ber Aftivsaldo berselben	Fr.	14,966. 50
Im Jahre 1874 tamen an Ginnahmen (Zinfe, Beiträge und Bugen) hinzu	"	23,064. 51
Gesammteinnahme	Fr.	38,031. 01
Die Ausgaben an Rrankengelbern, Argts, Apothekers und Spital-Rechnungen zc.		
ziehen sich davon ab mit	"	-20,311. 46
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr.	17,719. 55
Die Mitaliedergahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1166.		

## V. Bahnban.

### 1. Ban neuer Linien.

Zur Orientirung über die Erweiterungen, welche das Gesammtnetz der Nordostbahn durch die von ihr theils allein, theils gemeinsam mit Oritten, theils auf Rechnung Oritter auszuführenden neuen Linien erhält, fügen wir dem gegenwärtigen Bericht einen Übersichtsplan bei, worin alle diese neuen Linien nach dem gegenwärtigen Stand ihrer Bearbeitung sich ausgenommen sinden. Unter Bezugnahme auf diesen Plan geben wir nachstehend eine Zusammenstellung der genannten Linien nebst ihrer approximativen Länge, soweit deren Bau durch die Nordostbahn besorgt wird, also mit Weglassung der von der Zentralbahn zu bauenden Aurganischen Südbahn und der Linie Bohlen-Bremgarten, ferner der von der betreffenden Gesellschaft in Bau genommenen Linie Sulgen-Goßau, endlich der Linie Wädensweil-Einsiedeln, welche durch die Nordostbahn bloß noch auf Kosten der Unternehmung zu vollenden ist:

### a. Im Bau begriffen:

1.	Winterthur-Roblenz	48.7	Rillo	neter	)	110	6011		
2.	Linksufrige Zürichseebahn	61.6	"		Ì	110.3	Rilometer	31	
3.	Bötzbergbahn (Gemeinschaftsbahn) .					48.8	,,		
4.	Effretiton = Webiton = Hinmeil, deren Ban=								
	ausführung durch die Nordostbahnvermal:								
	tung besorgt wird					22.5	"		
	Total im Bau							181.6	tilometer