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: 19.08.2025

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

mit Fr. 42,839 ergibt. Hiedurch glauben wir in ausreichendem Maße dem Umstande Rechnung getragen zu haben, daß durch Ausgabe des Anleihens in 5, statt 4½prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Kurseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Einzahlungen auf die Subventionsdarleihen zu ermäßigtem Zinsfuße, welche durch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst betheiligten Landesgegenden zugesichert worden sind:

	Fr.	Cts.
Rest der ersten Rate des Anleihens für die Aargauische Südbahn, hälftiger Antheil der Nordostbahn	457,751.	50
Rest des Anleihens für die linksufrige Zürichseebahn	2,500,000.	—
Anleihen für die rechtufrige Zürichseebahn, ohne den Antheil des Kantons Zürich	3,600,000.	—
Antizipirte Einzahlungen auf das Anleihen für die Linie Glarus-Lintthal	1,154,908.	77
Summa	7,712,660.	27

Nach dem im ersten Abschnitt erwähnten Kaufvertrage über die Zürichseedampfboote hatten wir der Dampfschiffahrtsgesellschaft als Kaufpreis auf Neujahr 1875 2300 voll liberirte Nordostbahnaktien zu liefern Um den zur Verfügung stehenden Vorrath solcher Aktien auf die erwähnte Zahl zu erhöhen, entschlossen wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einer kleinen Aktienemission, deren Betrag wir im Hinblick auf das statutengemäß den Aktionären zustehende Vorbezugsrecht auf 2000 Stück ansetzten. Von diesem Rechte wurde zu dem publizirten Übernahmspreise von Frk. 550 für 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorräthigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kaufspreises für obige Dampfboote 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 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre mit 1,683,136 Kilometern ergibt sich eine Mehrleistung von 45,232 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1873. Kilometer.	1874. Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge	991,152	1,010,844
2) Güterzüge mit Personenbeförderung	253,697	249,005
3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	438,287	468,519
Zusammen	1,683,136	1,728,368

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

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1874.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Turgi	21.927	1.	Januar	31.	Mai	täglich	4	10	6	10	30	99,329
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	10	6	10	30	89,462
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	10	6	10	30	51,309
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	31.	Mai	"	—	10	1	3	14	35,970
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	9	1	4	16	37,025
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	—	10	1	3	14	18,580
Turgi-Zürich	28.005	1.	Januar	31.	Mai	"	4	12	4	14	34	143,778
		1.	Juni	14.	Oktober	"	6	10	6	12	34	129,495
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	12	4	14	34	74,269
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	2	—	14	31,904
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	12	2	—	16	32,840
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	12	—	2	16	18,835
Konstanz-Romanshorn	19.209	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	34,807
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	10	2	—	14	36,574
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	10	—	2	14	20,976
Romanshorn-Winterthur	56.031	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	135,371
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	8	2	6	18	137,164
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	4	4	16	69,927
Schaffhausen-Winterthur	29.911	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	54,199
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	10	2	—	14	56,950
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	2	—	12	27,997
Winterthur-Zürich	26.151	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	4	11	34	134,259
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	23	4	11	42	149,375
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	17	4	11	34	69,352
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Örlikon	4.720	1.	Januar	31.	Mai	"	—	8	—	—	8	5,702
		1.	Juni	14.	Oktober	"	—	8	—	—	8	5,135
						an Sonntagen	—	2	—	—	2	179
		15.	Oktober	31.	Dezember	täglich	—	8	—	—	8	2,945
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,703,708

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

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

Auf der Strecke Zürich-Altstetten 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 Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehres.

1. Einnahmen.

1873 (213 Kilometer)				1874 (213 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1873		Mindereinnahme gegenüber 1873	
Fr.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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. Gütertransport	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 Vergleichung lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Betriebsjahr.	Kilometr. Bahnlänge.	Unmittelbare Betriebseinnahmen. Total.	Unmittelbare Betriebseinnahmen. per Kilometer.
1860	178	Fr. 4,297,714	Fr. 24,144
1861	178	„ 5,313,595	„ 29,852
1862	178	„ 5,438,976	„ 30,556
1863	178	„ 5,336,754	„ 29,982
1864	178	„ 5,069,366	„ 28,479
1865	178	„ 5,599,714	„ 31,459
1866	178	„ 5,912,556	„ 33,216
1867	178	„ 6,199,710	„ 34,830
1868	178	„ 6,921,832	„ 38,887
1869	181.1	„ 6,532,438	„ 36,071
1870	193	„ 6,912,627	„ 35,817
1871	203	„ 8,925,615	„ 43,969
1872	213	„ 8,763,773	„ 41,144
1873	213	„ 9,311,696	„ 43,717
1874	213	„ 9,759,190	„ 45,818

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 fast ununterbrochenen, raschen Zunahme begriffen waren, welche auch durch große Geschäftskrisen und Kriegsereignisse nur vorübergehend 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 mußte; wir erinnern insbesondere an die badische Linie Basel-Konstanz, die Kinzigthal- und Nagoldbahn, die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel. Ganz besonders stetig zeigt sich der Verkehrsaufschwung seit Beginn der Siebzigerjahre, indem der Sprung, welchen das Jahr 1871 gegenüber dem vorhergehenden und dem nachfolgenden Jahre aufweist, auf die damals in Folge des deutsch-französischen Krieges eingetretenen ausnahmsweisen Verhältnisse zurückzuführen ist.

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

Etwas auffallen dürfte beim ersten Blick, daß der Gepäckertrag mit der Einnahmenvermehrung beim Personenverkehr nicht nur nicht Schritt gehalten hat, sondern sogar hinter dem Vorjahr noch etwas zurückgeblieben ist. Es kommt dies sehr wahrscheinlich davon her, daß, wie schon angedeutet, jene Vermehrung 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 finden, daß die Verkehrsbeschränkungen, zu welchen die eidgenössischen Behörden behufs Verhütung des Verschleppens von Viehseuchen durch die Eisenbahnen sich veranlaßt gefunden haben, die Viehtransporte per Bahn vermindern, theils indem die Eigner zu anderen Transportarten zurückkehren oder vom Transport auf größere Distanzen abgehalten werden, theils indem dieselben 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.

Ganz besonders groß ist die Verkehrssteigerung beim Gütertransport, laut nachstehenden Zahlen:

Jahr.	Zentner.	Zentnerkilometer.	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 Vierteljahr, wohl in Folge der damaligen gedrückten Geschäftsstimmung, eher das gegentheilige Ergebniß befürchten lassen. Vom 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 stattfindenden Eisenbahnbauten sich erklärt, in erheblichem Umfange aber auch auf die großen Obsttransporte und das vom September an sich zeigende Wiederaufleben des Getreideimportes über Romanshorn zurückzuführen ist. Rücksichtlich der Vertheilung des Güterverkehres auf die einzelnen Tarifklassen machen wir auf die hierüber angelegte Tabelle aufmerksam, welche namentlich für Eilgut und die Wagenladungsklassen D und E eine starke Zunahme ergibt.

Die „mittelbaren Betriebseinnahmen" weisen einen Mehrertrag von Fr. 745,021.75 Cts. gegenüber dem Vorjahr auf und veranlassen uns zu folgenden erläuternden Bemerkungen über die wesentlicheren Differenzen:

Die Mehreinnahme von Fr. 695,242. 03 Cts. auf den Zinsen von ausgeliehenen Geldern erklärt sich aus der Vermehrung des Aktien- und Obligationenkapitals und der Subventionsdarleihen, indem die betreffenden Kapitalien, soweit sie für Bauzwecke Verwendung fanden, 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 Reservefond zufiel; die einstweilen verfügbar bleibenden Kapitalien konnten zum Theil auf längere Zeit und zu Bedingungen angelegt werden, welche einen erheblichen Zinsverlust auf denselben verhüteten. Zur richtigen Würdigung dieser Mehreinnahme sind übrigens die unter den Ausgaben komparirenden Mehrverwendungen für Verzinsung der Anleihen und Dividendenvertheilung an die Aktien in Vergleichung zu ziehen. Die Mehrerträgnisse der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn, im Betrage von Fr. 60,000 und Fr. 20,091. 47 Cts. gegenüber dem Vorjahre, finden ihren Grund in der erhöhten Dividende, welche diese beiden Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1874 abgeworfen haben. Hinsichtlich des um Fr. 30,647. 30 Cts. angewachsenen Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb gegenüber dem Vorjahre verweisen wir auf die den Dampfbootbetrieb im Besondern behandelnde Abtheilung des Geschäftsberichtes.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1873		1874		1873		1874	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . . I. Klasse .	32,215	0.82	30,196	0.70	155,475. 12	4.27	132,763. 08	3.49
„ „ . . . . II. „ .	349,923	8.91	332,055	7.74	951,538. 45	26.14	920,685. 73	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 Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. „ .	8,587	0.22	7,744	0.18	9,370. 23	0.26	7,841. 08	0.21
„ „ . . . . III. „ .	119,553	3.04	105,524	2.46	74,697. 86	2.05	64,892. 64	1.71
Hin- und Rückfahrt . . I. „ .	5,162	0.13	5,406	0.13	12,883. 17	0.35	11,422. 57	0.30
„ „ „ . . II. „ .	308,986	7.87	403,312	9.40	314,115. 60	8.63	430,026. 57	11.30
„ „ „ . . III. „ .	1,401,172	35.67	1,799,308	41.94	699,511. 36	19.22	958,471. 67	25.20
Abonnementsbillete . . II. „ .	137,040	3.49	146,770	3.42	46,041. 84	1.26	47,403. 89	1.25
„ . . III. „ .	444,934	11.33	496,523	11.57	47,779. 14	1.31	50,593. 20	1.33
Militär- und Polizeitransporte III. „ .	42,051	1.07	43,438	1.01	23,729. 10	0.65	29,601. 24	0.78
Pilger . . . . . III. „ .	67,620	1.72	58	0.00	112,755. 68	3.10	33. 25	0.00
Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten . . . . I. „ .	2,865	0.07	1,147	0.03	11,658. 16	0.32	692. 28	0.02
„ II. „ .	37,656	0.96	28,189	0.66	69,255. 83	1.90	36,014. 73	0.95
„ III. „ .	86,632	2.21	74,846	1.74	79,605. 45	2.19	65,829. 61	1.73
Total	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475. 92	100	3,803,613. 39	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	40,242	1.03	36,749	0.85	180,016. 45	4.95	144,877. 93	3.81
II. „	842,192	21.44	918,070	21.40	1,390,321. 95	38.19	1,441,972. 20	37.91
III. „	3,045,466	77.53	3,335,930	77.75	2,070,137. 52	56.86	2,216,763. 26	58.28
Total	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475. 92	100	3,803,613. 39	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport.	205,628	.	222,556	.	203,234. 39	.	203,182. 41	.
III Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	4,229	3.76	5,789	5.74	136,625. 68	.	132,481. 05	.
„ II	33,163	29.49	33,540	33.27				
„ III	30,406	27.03	34,240	33.97				
„ IV	44,679	39.72	27,243	27.02				
Total	112,477	100	100,812	100	136,625. 68	.	132,481. 05	.
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	593,337	3.04	665,606	3.12	401,338. 74	7.53	430,634. 36	7.66
Normalklasse I	1,166,236	5.99	1,148,386	5.38	561,062. 43	10.52	554,183. 63	9.86
„ II	2,737,105	14.05	2,847,328	13.35	911,577. 27	17.10	959,581. 90	17.08
Wagenladungsklasse A	1,440,775	7.39	1,303,539	6.11	523,483. 55	9.82	458,051. 35	8.15
„ B	3,197,436	16.41	2,914,627	13.66	965,584. 73	18.11	835,303. 24	14.86
„ C	1,751,692	8.99	1,870,419	8.77	449,252. 55	8.43	481,027. 79	8.56
„ D	2,113,883	10.85	2,965,988	13.91	315,821. 29	5.92	486,539. 21	8.66
„ E	6,485,019	33.28	7,614,331	35.70	921,106. 78	17.28	1,088,427. 36	19.37
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision 2c.) . .	.	.	.	.	282,132. 85	5.29	326,164. 33	5.80
Total	19,485,483	100	21,330,224	100	5,331,360. 19	100	5,619,913. 17	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	1,616,294. 71	.	2,361,316. 46	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	10,927,990. 89	.	12,120,506. 48	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 213 Kilometer.)		1873	1874
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	17,091.44	17,857.34
„ „ Reisenden	„	0.93	0.89
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.44	4.36
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	49.34	42.46
„ „ „ „ „ II. „	„	29.56	28.75
„ „ „ „ „ III. „	„	18.10	17.75
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	20.88	20.32
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	9,321	7,326
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	116,876	123,898
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	258,849	278,071
„ „ „ „ „ „ im Total	„	385,046	409,295
Auf jeden Kilometer kommen	„	18,441	20,141
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.30	5.49
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	954.15	953.91
„ „ Zentner	„	0.99	0.91
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.66	2.60
„ „ Tonnen-Kilometer	„	53.20	52.00
„ „ Reisenden	„	5.17	4.74
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	37.09	35.09
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	35,806	36,661
Auf jeden Kilometer kommen	„	965	1,045
„ „ Reisenden „	Pfund	5.24	5.19
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	641.43	621.98
„ „ Stück	„	1.21	1.31
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	25,029.86	26,384.57
„ „ Zentner	Centimes	27.36	26.35
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.50	0.49
„ „ Tonnen-Kilometer	„	10.00	9.80
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	54.86	54.07
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	5,018,599	5,414,662
„ jeden Kilometer kommen	„	91,481	100,142
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	26.92	28.29
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	7,588.24	11,085.99
Total-Einnahme per Kilometer	„	51,305.12	56,903.79

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Zentner	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Januar .	274,188	10,174	6,659	47,542	85,190	217,319	141,889	357,507	112,051	147,121	425,972	1,534,591
Februar .	258,016	10,189	6,268	41,062	83,330	215,778	103,698	212,096	114,147	158,799	405,303	1,334,213
März . .	272,991	12,178	7,606	51,145	98,350	251,054	120,792	246,857	135,953	178,311	558,399	1,640,861
April . .	331,318	14,011	6,062	56,094	95,994	237,354	114,306	240,312	142,604	198,583	587,041	1,672,288
Mai . .	424,229	16,924	8,522	50,862	91,513	235,153	97,984	250,092	161,719	251,542	693,206	1,832,071
Juni . .	378,033	19,569	7,428	54,234	90,154	218,944	97,660	200,538	160,361	280,735	787,254	1,889,880
Juli . .	453,582	31,407	7,749	60,978	89,019	209,263	101,209	185,216	167,378	237,350	891,284	1,941,697
August .	460,860	34,401	14,179	56,815	102,579	217,175	82,534	179,989	163,992	219,296	775,277	1,797,657
September	422,430	26,006	11,798	58,425	104,758	248,649	110,735	229,723	168,476	317,839	698,520	1,937,125
Oktober .	403,783	20,710	8,388	76,028	110,904	293,820	88,643	235,555	269,409	583,111	680,154	2,337,624
November .	329,455	14,978	7,711	57,252	104,952	258,212	109,356	276,612	148,456	232,186	582,535	1,769,561
Dezember .	281,864	12,009	7,304	55,169	91,643	244,607	134,733	300,130	125,873	161,115	529,386	1,642,656
Total	4,290,749	222,556	99,674	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
gegenüber 1873:												
mehr .	362,849	16,928	—	72,269	—	110,223	—	—	118,727	852,105	1,129,312	1,844,741
weniger .	—	—	12,803	—	17,850	—	137,236	282,809	—	—	—	—

	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		Brutto-Einnahme per Kilometer 1874		Brutto-Einnahme per Kilometer 1873	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	203,750	48	9,001	80	8,422	03	436,851	55	.	.	658,025	86	3,089	32	3,006	09
Februar .	192,813	44	8,193	38	7,752	80	372,541	34	.	.	581,300	96	2,729	11	2,705	86
März . .	222,472	40	10,412	94	11,204	65	443,035	—	.	.	687,124	99	3,225	94	3,260	72
April . .	282,383	98	13,287	68	9,077	64	440,890	06	.	.	745,639	36	3,500	65	3,278	54
Mai . .	342,229	33	15,969	28	10,105	43	463,006	21	.	.	831,310	25	3,902	87	3,633	16
Juni . .	340,921	53	18,247	63	10,968	41	453,930	77	.	.	824,068	34	3,868	87	3,728	47
Juli . .	475,909	43	28,840	90	10,148	—	456,468	96	.	.	971,367	29	4,560	41	4,379	36
August . .	502,299	69	32,308	27	15,760	15	443,636	13	.	.	994,004	24	4,666	69	4,310	38
September	428,526	11	25,117	89	15,069	81	502,188	56	.	.	970,902	37	4,558	23	4,345	49
Oktober .	362,422	56	19,541	96	11,849	92	628,650	22	.	.	1,022,464	66	4,800	30	4,425	90
November .	241,589	80	12,508	59	10,027	48	489,247	69	.	.	753,373	56	3,536	97	3,367	36
Dezember .	208,294	64	9,752	09	12,094	73	489,466	68	.	.	719,608	14	3,378	44	3,275	55
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	2,361,316	46	2,361,316	46	11,085	99	7,588	24
Total	3,803,613	39	203,182	41	132,481	05	5,619,913	17	2,361,316	46	12,120,506	48	56,903	79	51,305	12
gegenüber 1873:																
mehr . .	163,137	47	—	—	—	—	288,552	98	745,021	75	1,192,515	59	5,598	67	—	—
weniger .	—	—	51	98	4,144	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Rorschach	68,508	2,231	511	364,857	502,592	867,449	222,011	58	+ 1,836	– 59,390	11	5
Horn	15,382	325	101	160,658	51,984	212,642	23,982	89	+ 1,192	– 21,726	46	16
Arbon	49,110	1,105	93	39,931	99,683	139,614	44,039	65	+ 4,522	+ 39,371	19	22
Egnach	16,751	400	188	22,902	90,882	113,784	25,182	83	+ 2,028	– 18,920	43	25
Romanshorn	109,753	6,002	5,491	1,208,128	886,666	2,094,794	880,819	86	+ 12,365	+ 157,613	5	3
Uttweil	11,833	312	117	8,367	12,555	20,922	9,443	20	+ 677	+ 4,919	48	46
Keßweil	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
Kreuzlingen	25,671	848	79	32,382	49,816	82,198	48,280	86	+ 1,647	+ 8,221	29	31
Konstanz	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	– 24,764	– 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
Islikon	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	+ 34,418	+ 113,740	2	2
Hettlingen	16,811	288	193	3,708	14,472	18,180	7,762	59	+ 4,938	+ 11,928	42	48
Henggart	19,209	497	554	5,268	9,049	14,317	13,095	19	+ 3,042	+ 4,450	38	50
Andelfingen	46,950	1,481	2,498	47,247	429,421	476,668	71,754	66	+ 11,301	+ 384,644	21	9
Marthalen	19,603	512	398	61,465	47,395	108,860	34,208	02	+ 817	+ 13,647	35	28
Uebertrag	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28				

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Uebertrag	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28				
Dachsen	26,168	998	110	10,039	6,224	16,263	27,925	29	– 255	+ 4,102	28	49
Schaffhausen	94,964	10,030	7,839	1,154,627	494,217	1,648,844	627,175	58	+ 4,634	+ 446,815	9	4
Kemptthal	32,362	372	244	54,813	131,311	186,124	37,434	18	+ 2,337	+ 48,392	24	17
Effretikon	63,032	612	3,737	31,091	30,602	61,693	41,858	80	+ 7,556	+ 4,631	14	33
Dietlikon	36,490	752	169	18,830	20,297	39,127	21,003	37	+ 3,191	+ 11,323	23	41
Wallisellen	52,704	439	160	19,141	29,069	48,210	30,787	23	+ 7,192	+ 4,158	18	39
Oerlikon	134,694	962	337	50,245	63,303	113,548	44,307	67	+ 21,827	– 2,897	4	26
Zürich	1,092,660	61,027	4,810	1,762,450	5,638,471	7,400,921	3,204,914	66	+107,239	+ 647,279	1	1
Altstetten	69,646	420	111	27,705	60,443	88,148	32,338	36	+ 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
Dietikon	54,370	1,986	302	52,378	91,510	143,888	56,361	26	+ 3,919	– 19,149	17	21
Killwangen	19,345	493	146	31,458	3,958	35,416	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
Koblenz	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
Zürich 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	4,343,265	8,686,530	1,503,826	74	+ 4,891	+ 1,234,266		
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	2,361,316	46				
Total	4,290,749	222,556	100,812	21,330,224	21,330,224		12,120,506	48				

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1873	
	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	144,530	448,045	138,784	403,690	† 283,314	† 851,735	+ 25,656	+ 77,570
Bülach-Regensberg	93,461	146,124	90,758	250,705	184,219	396,829	+ 27,631	+ 193,770
Vereinigte Schweizerbahnen	244,646	1,528,857	248,195	1,339,491	§ 492,841	§2,868,348	+ 57,460	+ 419,401
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	116,162	1,008,648	124,622	4,988,500	240,784	5,997,148	+ 15,622	+ 412,247
Gr. bad. Bahn " " " "	49,546	155,445	48,782	1,595,387	98,328	1,750,832	+ 6,751	– 290,475
K. württemberg. Staatsbahn	6,692	82,917	6,783	289,647	13,475	* 372,564	– 7,618	+ 90,644
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	9,566	104,979	7,791	226,705	17,357	* 331,684	+ 3,956	– 17,787
Tessin und Italien via Gotthard	78	—	68	—	146	—	– 34	—
Total	664,681	3,475,015	665,783	9,094,125	1,330,464	12,569,140		
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Zürich-Zug Luzern		Nach Zürich-Zug Luzern					
Bülach-Regensberg	832	2,327	904	4,845	1,736	7,172	+ 458	+ 2,409
Vereinigte Schweizerbahnen	4,456	66,737	5,172	63,578	9,628	130,315	+ 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	154,013	+ 425	– 17,252
K. württemberg. Staatsbahn	555	16,705	362	10,568	917	27,273	+ 427	+ 9,392
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,587	50,330	785	24,273	2,372	74,603	+ 858	+ 20,864
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,809	32,741	1,717	34,592	3,526	67,333	+ 1,494	+ 16,817
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	82	3,077	32	70,565	114	73,642	+ 28	+ 19,606
Gr. bad. Bahn " " " "	—	352	—	21,269	—	21,621	—	+ 3,186
K. württemberg. Staatsbahn	—	462	—	2,291	—	2,753	—	+ 2,226
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	3,041	—	536	—	3,577	—	– 603
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,948	14,225	2,120	10,633	4,068	24,858	+ 954	+ 4,090
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	13,709	268,450	12,917	2,093,240	26,626	2,361,690	+ 4,414	+ 460,371
Gr. bad. Bahn " " " "	935	26,566	1,084	391,389	2,019	417,955	—	– 207,943
K. württemberg. Staatsbahn	—	72,976	—	9,793	—	82,769	—	+ 71,881
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	18,089	—	9,301	—	27,390	—	+ 21,587
	Von der Schweiz. Zentralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Zentralbahn und weiter					
Gr. bad. Bahn	953	320	1,135	3,983	2,088	4,303	+ 491	+ 2,503
K. württemberg. Staatsbahn	143	96,882	81	54,985	224	151,867	– 45	+ 49,996
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	2,494	383,365	2,540	292,527	5,034	675,892	– 5,421	+ 148,213
Total des Transitverkehres	30,758	1,102,921	30,235	3,240,344	60,993	4,343,265		
Gesammt-Total	695,439	4,577,936	696,018	12,334,469	1,391,457	16,912,405		

* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.

** † Inklusive Verkehr der Station Zürich.
§ " " " Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glattthallinie.

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

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
0½	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	4,126,234	33,278	27,851	5,132	4,575
1½	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	6,509,443	6,057,149	25,100	22,904	7,008	5,848
2½	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
3½	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
4½	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
5½	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
6½	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
7½	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
8½	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
9½	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
10½	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
11½	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
12½	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
13½	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
14½	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
15½	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
Uebertrag		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.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
Uebertrag		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
16½	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	13
17½	84.0	1,705	16,153	21,411	39,269	46,038	3,298,596	3,867,192	6,742	6,414	550	840
18	86.4	645	4,791	2,951	8,387	7,265	724,637	627,696	1,656	2,127	193	471
18½	88.8	7	207	754	968	1,770	85,958	157,176	48	34	130	124
19	91.2	3	537	1,076	1,616	1,087	147,379	99,134	140	93	356	164
19½	93.6	14	964	2,868	3,846	4,354	359,986	407,534	578	567	728	713
20	96.0	.	40	151	191	126	18,336	12,096	25	36	1	106
20½	98.4	220	16,338	6,084	22,642	22,148	2,227,973	2,179,363	951	673	244	216
21	100.8	19	552	800	1,371	1,032	138,197	104,026	152	128	16	185
21½	103.2	235	3,433	4,334	8,002	7,315	825,806	754,908	1,082	964	551	1,324
22	105.6	70	733	800	1,603	1,388	169,277	146,573	297	294	130	155
22½	108.0	324	3,159	3,939	7,422	7,761	801,576	838,188	3,295	3,190	936	2,015
23	110.4	2	182	342	526	2,090	58,070	230,736	73	87	871	1,146
23½	112.8	.	3	14	17	26	1,918	2,933	3	1	.	1
24	115.2	.	39	302	341	184	39,283	21,197	33	20	12	70
24½	117.6	.	15	55	70	46	8,232	5,410	53	52	354	48
25	120.0	1	154	114	269	198	32,280	23,760	100	72	231	82
25½	122.4	.	.	2	2	3	245	367	.	.	.	.
26	124.8	.	171	96	267	350	33,322	43,680	62	58	7	3
26½	127.2	.	55	90	145	85	18,444	10,812	63	52	2,660	2,835
27	129.6	.	13	37	50	32	6,480	4,147	3	6	.	.
27½	132.0	843	5,701	2,908	9,452	16,933	1,247,664	2,235,156	3,411	4,914	1,975	12,488
28	134.4	.	7	17	24	55	3,226	7,392	5	4	2	.
28½	136.8	.	.	.	.	4	.	547	1	2	.	31
29	139.2	9	36	21	66	28	9,187	3,898	20	9	4	30
29½	141.6	1	11	46	58	72	8,213	10,195	20	16	.	8
30	144.0	.	7	15	22	59	3,168	8,496	8	7	.	.
30½	146.4	.	21	13	34	9	4,978	1,318	11	5	.	1
31	148.8	130	1,182	555	1,867	1,435	277,810	213,528	573	1,394	85	211
31½	151.2	4	66	85	155	198	23,436	29,937	57	55	.	1
32	153.6	51	291	363	705	1,302	108,288	199,987	185	166	.	7
Total . .		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	112,477

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1874	Total 1873	1874	1873
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
0½	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
1½	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
2½	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
3½	16.8	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
4½	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
5½	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
6½	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
7½	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
8½	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
9½	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
10½	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
11½	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
12½	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
13½	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
14½	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
15½	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
Uebertrag		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.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1874	Total 1873	1874	1873
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
Uebertrag		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
16½	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
17½	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
18½	88.8	647	2,179	7,619	3,770	3,633	2,146	1,766	16,821	38,581	23,164	3,425,993	2,056,963
19	91.2	678	1,538	4,731	1,513	4,808	1,190	12,750	15,202	42,410	20,528	3,867,792	1,872,154
19½	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
20½	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	12,473,873
21	100.8	934	1,265	6,317	601	.	1,278	320	200	10,915	8,874	1,100,232	894,499
21½	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
22½	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
23½	112.8	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
24½	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	120.0	433	1,510	1,609	216	520	729	876	7,363	13,256	8,754	1,590,720	1,050,480
25½	122.4	11	20	1,149	.	960	2	.	.	2,142	1,984	262,181	242,842
26	124.8	1,176	1,852	1,643	259	5,480	812	144	200	11,566	16,229	1,443,437	2,025,379
26½	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	336	329	3,206	631	222	.	200	4,970	2,280	644,112	295,488
27½	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
28½	136.8	162	507	2,507	2,938	508	2,697	160	7,200	16,679	7,810	2,281,687	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
29½	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
30½	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
31½	151.2	418	1,012	1,939	106	110	1,071	610	600	5,866	6,073	886,939	918,238
32	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
	Total	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	Gegenüber 1873 mehr	Gegenüber 1873 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	64,596	55,790	—	8,806
Haare, Borsten	13,407	17,160	3,753	—
Hörner, Klauen, Knochen	30,738	30,152	—	586
Diversi	57,663	67,470	9,807	—
Baumwolle: Rohe	411,407	372,135	—	39,272
Baumwollgarne	261,841	258,602	—	3,239
Baumwollzeuge, rohe	98,568	115,594	17,026	—
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	299,287	308,285	8,998	—
Baumwollabfälle	73,878	84,614	10,736	—
Baumaterialien: Asphalt	22,651	26,034	3,383	—
Backsteine und Ziegel	421,875	343,005	—	78,870
Bauholz und Sägewaaren	909,286	907,006	—	2,280
Bausteine	1,252,737	1,939,492	686,755	—
Cement und Cementfabrikate	236,021	334,461	98,440	—
Dachschiefer	43,248	37,546	—	5,702
Kalk	129,038	107,963	—	21,075
Parqueterie	22,807	23,226	419	—
Steinhauerarbeiten	44,524	71,937	27,413	—
Thonröhren	30,293	33,748	3,455	—
Diversi	107,176	93,876	—	13,300
Brennmaterialien: Brennholz	385,943	434,435	48,492	—
Holzkohlen	82,087	56,638	—	25,449
Steinkohlen und Coaks	3,166,137	3,460,658	294,521	—
Torf und Braunkohlen	121,716	117,454	—	4,262
Diversi	6,590	8,440	1,850	—
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	34,230	49,182	14,952	—
Chemische Produkte: Alaun	8,360	7,213	—	1,147
Chlorkalk	14,124	15,949	1,825	—
Potasche	2,453	2,789	336	—
Säuren	28,287	34,191	5,904	—
Soda	48,193	52,766	4,573	—
Vitriol (Eisen- Kupfer- und Zink-)	12,652	13,934	1,282	—
Diversi	38,866	40,624	1,758	—
Cichorien und Kaffeesurrogate	44,537	38,964	—	5,573
Colonialwaaren: Kaffee	78,717	61,402	—	17,315
Gewürze	2,867	3,922	1,055	—
Zucker	159,847	147,171	—	12,676
Diversi	28,646	32,825	4,179	—
Corkholz und Bouchons	6,209	3,743	—	2,466
Dünger und Düngemittel, Düngesalz	98,035	107,846	9,811	—
Uebertrag	8,899,537	9,918,242		

	1873	1874	Gegenüber 1873 mehr	Gegenüber 1873 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag	8 899,537	9,918,242		
Droguerien, nicht besonders genannte	36,409	39,592	3,183	—
Eis	165,948	31,211	—	134,737
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne	364,154	325,715	—	38,439
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	476,944	537,229	60,285	—
Eisenwaaren	248,083	341,633	93,550	—
Eisenbahnschienen und Räder	112,505	573,388	460,883	—
Maschinentheile	311,423	267,117	—	44,306
Maschinen, zusammengesetzte	29,087	35,670	6,583	—
Erden, nicht besonders genannte	87,366	59,317	—	28,049
Erze	24,869	40,446	15,577	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	152,221	208,006	55,785	—
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß	10,641	12,148	1,507	—
Farbenerden	24,256	21,284	—	2,972
Farbextrakt, 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	—	333
Diversi	27,940	31,475	3,535	—
Felle und Häute	66,383	81,078	14,695	—
Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran 2c.	106,265	95,673	—	10,592
Garne, nicht besonders genannte	17,390	21,632	4,242	—
Gebinde, leere und Emballagen	318,459	320,835	2,376	—
Gerberrinde und Gerbestoffe	94,265	142,597	48,332	—
Getränke: Branntwein, Liqueur	46,282	45,020	—	1,262
Bier	171,564	201,244	29,680	—
Essig	13,227	15,068	1,841	—
Mineralwasser	18,809	18,826	17	—
Wein und Most	845,787	635,909	—	209,878
Glas und Glaswaaren	75,009	83,674	8,665	—
Graphit	1,789	2,482	693	—
Gyps, gemahlen, Gypssteine	141,643	149,663	8,020	—
Harz, Pech, Colophonium	10,332	16,291	5,959	—
Hausrath, Effekten	172,971	182,810	9,839	—
Holzwaaren, (auch Fässer und Küferwaaren)	91,837	146,982	55,145	—
Kriegswaffen und Munition	23,414	21,925	—	1,489
Leder und Lederwaaren	70,308	73,472	3,164	—
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	44,832	41,812	—	3,020
Mehl und Mühlenfabrikate	334,120	375,204	41,084	—
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe	60,076	54,157	—	5,919
Mühl-, Schleif-, Wetz-, Lithographie-Steine	28,785	29,391	606	—
Nutz- und Werkholz	194,278	203,204	8,926	—
Uebertrag	14,006,978	15,500,803		

	1873	1874	Gegenüber 1873 mehr	Gegenüber 1873 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag	14,006,978	15,500,803	—	—
Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesam-Öl 2c.)	151,549	150,556	—	993
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl 2c.)	136,025	139,036	3,011	—
Papier und Pappendeckel	103,921	112,122	8,201	—
Papiermasse	29,007	29,394	387	—
Pflanzen, lebende	6,516	9,651	3,135	—
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel: Baumfrüchte	140,193	515,662	375,469	—
Butter und Schmalz	71,217	68,669	—	2,548
Eier	13,037	15,313	2,276	—
Fleisch und Fleischwaaren	40,135	36,580	—	3,555
Gemüse	17,543	33,143	15,600	—
Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg)	22,621	40,598	17,977	—
Getreide aller Art	2,656,221	2,272,977	—	383,244
Heu und Stroh	9,491	11,385	1,894	—
Hopfen	8,290	9,140	850	—
Hülsenfrüchte	36,763	25,720	—	11,043
Käse	218,247	191,716	—	26,531
Kartoffeln	320,080	293,297	—	26,783
Milch, flüssig und condensirt	71,269	95,473	24,204	—
Rüben, nicht als Gemüse verwendbare	6,716	265	—	6,451
Sämereien	54,048	39,464	—	14,584
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern	8,645	13,011	4,366	—
Diversi	43,639	54,574	10,935	—
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien	18,522	36,881	18,359	—
Salz, (Bade-, Koch- und Viehsalz)	362,925	362,615	—	310
Schwefel	22,841	5,032	—	17,809
Seegras	9,502	12,247	2,745	—
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle	123,953	136,175	12,222	—
Sprit	94,298	83,804	—	10,494
Stärke und Stärkemehl	35,637	47,896	12,259	—
Strohwaaren	11,925	8,503	—	3,422
Tabak: Roher	24,052	21,680	—	2,372
Fabrizirter und Cigarren	51,678	50,666	—	1,012
Teigwaaren	35,291	33,859	—	1,432
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan	53,171	53,586	415	—
Wolle: Rohe	16,683	33,448	16,765	—
Kunstwolle	1 658	1,321	—	337
Wollgarne	10,577	11,934	1,357	—
Wollwaaren	75,808	101,426	25,618	—
Hiezu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel	364,811	670,602		
Total	19,485,483	21,330,224		

9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs-Einnahmen	Total
	Kilometer	Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436	46,580
1873	213	385,046	35,806	5,018,599	17,092	954	641	25,030	7,588	51,305
1874	213	409,295	36,661	5,414,662	17,857	954	622	26,385	11,086	56,904

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und die Statistik 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. Ausgaben.

1873					1874		
Bahnlänge 299 Kilometer					Bahnlänge 299 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente.			Fr.	Cts.	Prozente.
267,579	97	4.31	I. Zentralverwaltung		290,061	28	4.26
1,234,123	88	19.87	II. Unterhaltungskosten		1,352,317	09	19.86
1,410,945	12	22.72	III. Expeditionsdienst		1,537,322	10	22.57
3,174,281	69	51.11	IV. Transportdienst		3,491,981	36	51.28
28,145	49	0.45	V. Bahntelegraphie		28,561	39	0.42
95,834	57	1.54	VI. Verschiedenes		109,368	17	1.61
6,210,910	72	100	Totalausgaben		6,809,611	39	100
			abzüglich:				
			Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 147,413. 47			
			Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	„ 120,606. 69			
212,428	93		Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	„ 57,575. 69			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein	„ 1,078. 71			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	„ 3,736. 44			
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	„ 10,000. —	340,411	—	
5,998,481	79		Verbleiben als Betriebsausgaben		6,469,200	39	

Über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baurechnungen zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, ist schon in früheren Berichten Aufschluß ertheilt worden. Daher mag hier rücksichtlich der Fr. 147,413. 47 Cts., welche der Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes belastet sind, die Mittheilung genügen, daß die Gesammtausgaben für die Zentralverwaltung und für dasjenige technische Personal, welches auch für den erwähnten Ausbau bethätigt wurde, sich auf Fr. 540,000 belaufen, und daß in genannter Rechnung sämmtliche Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, auch diejenigen für die neuen Linien, mitenthalten sind. Daß die Quote, 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 linksufrigen Zürichseebahn und der Linie Winterthur-Koblenz im Berichtsjahre gefunden haben. In gleicher Weise, nämlich daraus, daß die betreffenden Bauten in größerem Umfange betrieben wurden als im Vorjahre, erklärt sich gegenüber der Rechnung von 1873 die Mehrbelastung der Baurechnungen über die mit der Zentralbahn gemeinschaftlichen Bahnen (Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein). Trotz dieser Betheiligung der Baurechnungen an den Ausgaben für die Zentralverwaltung und das technische Personal fällt von denselben immer noch eine namhaft höhere Summe als früher, wo entsprechende Vergütungen zu Lasten der Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes zum Voraus von jenen Ausgaben abgezogen

waren und Bauten neuer Linien nicht stattfanden, 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 ungerechtfertigter Weise abgenommen werden.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Betrieb in den Jahren 1873 und 1874 ergibt zu Lasten des letzteren Jahres eine Mehrausgabe von Fr. 470,718. 60 Cts., hinsichtlich welcher die nachstehenden Bemerkungen über einzelne Ausgabetitel, soweit solche erheblichere Differenzen aufweisen, näheren Aufschluß enthalten.

I. **„Zentralverwaltung."** Dieser Titel erzeigt gegenüber dem letzten Jahr eine Mehrausgabe von Fr. 22,481. 31 Cts., wovon auf die Rubrik Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung Fr. 16,033. 72 Cts. fallen, welche Differenz durch Vermehrung des Personals und durch Gehaltsaufbesserungen entstanden ist.

II. **„Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden."** Der ganze Titel, abzüglich des zu Lasten der Erneuerungs- und Reservefonds fallenden Aufwandes für die Erneuerung des Oberbaues, ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 118,193. 21 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Von dieser Erhöhung fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ein Betrag von Fr. 33,144. 81 Cts., auf die Rubrik Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals ein solcher von Fr. 7,943. 74 Cts.; diese Mehrausgaben sind hauptsächlich die Folge der Kreirung neuer Wärterposten. Der Unterhalt des Bahnkörpers erheischte im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 17,993. 57 Cts., wovon der größte Theil durch die Wiederherstellung der Ende Juli durch das Hochwasser der Thur verursachten Beschädigung der Bahnlinie zwischen Müllheim und Sulgen, sowie der Bahnstrecke zwischen Mettmenstetten und Steinhausen veranlaßt wurde. Die Mehrausgabe von Fr. 7,595. 92 Cts. auf der Rubrik Unterhaltung der Kunstbauten rührt hauptsächlich von der Reparatur des Holzwerkes 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 dessen fällt diese Mehrausgabe größtentheils auf den Erneuerungsfond der Nordostbahn und die Reservefonds der beiden Filialbahnen. Jene Ausdehnung der Oberbauerneuerung erklärt sich, abgesehen von der mit dem wachsenden Verkehr sich ebenfalls steigernden Abnutzung des Oberbaues, namentlich aus dem Umstande, daß der größere Theil des Stammnetzes nunmehr schon 17 bis 20 Jahre im Betriebe steht und daher jetzt die wegen Schadhaftigkeit auszuwechselnden Schienen jährlich eine Gesammtgeleiselänge von 20 Kilometern übersteigen. Hiezu kommt, daß auf den Stationen Zürich, Winterthur, Brugg, Rupperswil, Aarau u. s. f. in Folge der Einführung neuer Linien ausgedehnte Erweiterungen der Geleise stattfinden müssen, wozu großentheils nicht Schienen des neuen Profils, sondern nur solche der älteren Profile 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 solcher Stationsgeleise gelegt, und im laufenden Jahr ist die Legung von 27 Kilometern vorausgesehen. Wäre nur das erstere Bedürfniß vorhanden, d. h. das jährliche Schadhaftwerden von zirka 20 Kilometern Geleise, so ließe sich die successive Einlegung neuer Schienen auf dem Stammnetze noch auf zehn Jahre vertheilen; allein um zugleich dem zweiten Bedürfnisse durch Aushinnahme noch betriebsfähiger Schienen älterer Profile aus den Linien des Stammnetzes zu genügen, muß die Erneuerung des Oberbaues des letzteren beschleunigt werden. Die Folge hievon ist, daß von den 302 Kilometern Gesammtgeleiselänge des Stammnetzes Ende 1874 schon 84 Kilometer einen neuen Oberbau von dem jetzigen, stärkeren Schienenprofil hatten, und daß die übrigen 218 Kilometer bis zum Jahr 1880 ebenfalls umgelegt werden müssen, worauf für eine Reihe von Jahren die Arbeiten

für Unterhaltung des Oberbaues sich wieder sehr reduziren werden. Wir finden übrigens angemessen, dem Umstande, daß diese beschleunigte Durchführung der Umlegung des Oberbaues nicht eine Folge der Betriebsanforderungen ist, sondern zum Zwecke finanzieller Ersparnisse beim Bau der neuen Linien, beziehungsweise bei der durch den letzteren bedingten Erweiterung bestehender Stationen stattfindet, dadurch Rechnung zu tragen, daß wir in Jahren, wo bedeutend mehr als das jährliche Durchschnittsquantum von zirka 30 Kilometern Geleise umgebaut wird, einen entsprechenden Betrag auf neue Rechnung vortragen lassen, um denselben in den nächstkommenden Jahren, wo die Arbeit unter diese Durchschnittsziffer herabsinken wird, definitiv zu buchen. — Die Zahl der seit dem Beginn des Betriebes bis Ende 1874 ausgewechselten Schienen stieg für das Gesammtnetz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Filiallinien) auf 39.60 % und diejenige der Schwellen auf 55.97 %, gegenüber 29.34 und 45.71 % im Vorjahr; für das Stammnetz allein betragen die gleichen Ziffern 45.71 und 60.71 %, gegenüber 34.35 und 50.59 % im Vorjahr.

Die Rubriken 7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc., 8. Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, 9. Unterhaltung der Gebäude, 10. Unterhaltung des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter ꝛc. und 11. Räumung von Schnee und Eis weisen zusammen eine Mehrausgabe von Fr. 44,788. 90 Cts. auf. Die Hauptausgaben wurden bei Rubrik 8 durch Reparaturen der Drehscheiben in den Bahnhöfen Zürich, Aarau und Luzern, bei Rubrik 9 durch Reparaturen in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn und durch vermehrten Wasserkonsum in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, bei Rubrik 10 durch die bereits erwähnten umfassenden Geleiseumbauten veranlaßt.

III. **„Expeditionsdienst."** Dieser Titel weist im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 126,376. 98 Cts. gegenüber dem Vorjahre 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 Cts., hauptsächlich von der Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen herrührend. Was den erstern Faktor betrifft, so mag hier die Notiz nicht ohne Interesse sein, daß das gesammte Personal des Expeditionsdienstes, ausgenommen der Einnehmer- und Gepäckdienst, von 757 (im Jahre 1873) auf 816, die Güterarbeiter inbegriffen, also um 59 angewachsen ist, wovon allein auf den Güterdienst im Bahnhof Winterthur eine Zahl von 15 kommt.

Unter den übrigen Ausgaberubriken sind keine erheblicheren Differenzen zu verzeichnen, bemerkenswerth ist lediglich die auf zufälligen Verumständungen beruhende Ausgabeverminderung von Fr. 10,032. 72 Cts. auf dem Titel „1. Allgemeine Kosten und Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars." Eine Ausgabevermehrung von Fr. 5497. 43 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzeigt der Titel 2. „Personendienst c) Druckkosten", daher rührend, daß die Steigerung des Personenverkehrs, worüber auf den betreffenden Titel der Einnahmenrechnung verwiesen wird, eine bedeutend größere Zahl von Billeten erheischt hat als im Vorjahr.

IV. **„Transportdienst."** Dieser Titel erzeigt im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 317,699. 67 Cts. gegenüber dem Vorjahre, wovon auf die Besoldungen ein Betrag von Fr 179,863. 49 Cts. kommt, herrührend von Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen.

Hinsichtlich der einzelnen Rechnungsrubriken ist Folgendes zu bemerken: Das Kapitel 2. Kosten des Fahrdienstes ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 183,272. 08 Cts. Hievon fällt allein ein Betrag von Fr. 101,201. 89 Cts. auf die Besoldungen des Zugspersonals, der Wagenwärter ꝛc., als Folge von Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung. Der Unterhalt und die Erneuerung der Wagen ꝛc. erforderte einen Mehraufwand von Fr. 81,060. 58 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Hierüber sowohl als auch über den Mehraufwand für Öl und Schmiere sind in dem folgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes" nähere Angaben enthalten. Die Vergütung für die Benutzung fremder Wagen beträgt

Fr. 134,651. 32 Cts., d. h. Fr. 5400. 09 Cts. weniger als im Vorjahre. Die Vergleichung dieser Ausgabe mit der Einnahmepost „Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen" im Betrage von Fr. 172,191. 44 Cts. könnte zu dem Schlusse Veranlassung geben, als hätte eine bedeutend größere Zahl von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, als von fremden Wagen auf dem Nordostbahnnetz zirkulirt. In Wirklichkeit ist dem nicht so, indem, wie in dem nachfolgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes" näher ausgeführt ist, gerade das umgekehrte Verhältniß der Fall ist. Daß nicht dem entsprechend eine erheblich größere Ausgabe auf der Vergütung für Benutzung von fremden Wagen auf der Nordostbahn gegenüber der Einnahme für 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 folgenden Abschnitte nähere Mittheilung erfolgen wird, die definitive Verrechnung 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) aufweist, im Berichtsjahre nicht mehr möglich war.

3. Zugkraftskosten. Auf diesem Kapitel ist im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 133,494. 45 Cts. gegenüber dem Vorjahre erwachsen. Hievon entfällt auf die Besoldungen ꝛc. des Maschinenpersonals ein Betrag von Fr. 75,406. 72 Cts., herrührend von einer Vermehrung des Personals und von Gehaltsaufbesserungen. Ferner erscheint als eine namhafte Ausgabenvermehrung ein Betrag von Fr. 47,295. 37 Cts. auf dem Kapitel Brennmaterial; dieses ungünstige Ergebniß rührt zum Theil von einer bedeutenden Vermehrung der Fahrleistung, besonders im Rangirdienste auf den Bahnhöfen Zürich, Winterthur, Romanshorn und Aarau, zum Theil aber auch davon her, daß die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Steigerung der Kohlenpreise für einen Theil des Berichtsjahres noch fortgedauert hat und ein Rückgang derselben erst gegen Ende des Jahres eingetreten ist. Nähere Angaben über den Brennmaterialverbrauch und dessen Kosten, sowie ferner über den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven ꝛc., welche einen Mehraufwand von Fr. 6859. 41 Cts. zu Lasten der Betriebsrechnung aufweisen, sind in dem folgenden Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes" enthalten.

V. **„Bahntelegraphie."** Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 415. 90 Cts. Im Laufe des Berichtsjahres sind auf folgenden Stationen Bahntelegraphenbureaux errichtet und beziehungsweise eröffnet worden: in Rupperswil am 1. März, in Henggart, Urdorf und Ebikon am 15. März, in Rothkreuz am 1. April. Ferner wurden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Aargauischen Südbahn (12. Juni) in Aarau und Rupperswil für die Telegraphenleitung Aarau-Rupperswil-Wohlen besondere Apparate aufgestellt. Es bestanden somit am Schlusse des Berichtsjahres auf dem Bahnnetz der Nordostbahn (die Bahnhöfe Konstanz und Waldshut, wo für die Nordostbahn besondere Apparate aufgestellt sind, inbegriffen) 68 Telegraphenstationen mit 90 Morséapparaten (gegen 63 Stationen mit 83 Apparaten im Vorjahre). Die Bedienung fand durch 140 des Telegraphirens kundige Beamte statt. Im Ganzen wurden 57,383 Bahndienstdepeschen befördert (gegen 53,884 im Vorjahre).

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 Bahndienstverkehrs 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 ferner 1 Bureau, welches nur Privattelegraphendienst hat (Schinznach), kommt. Im Ganzen wurden 41,535 Privatdepeschen befördert (gegen 33,477 im Vorjahre).

VI. **„Verschiedenes."** Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 13,533. 60 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Dieselbe rührt wesentlich daher, daß, während auf einzelnen Rechnungsrubriken eine etwelche Verminderung der Ausgaben eingetreten ist, auf der dem Bunde zu entrichtenden Konzessionsgebühr Fr. 15,152. 50 Cts. mehr als im Vorjahre verausgabt werden mußten. Früher betrug die Konzessionsgebühr Fr. 500 per Wegstunde; gestützt auf das neue Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 22. Dezember 1872 setzte der Bundesrath diese Gebühr auf das Maximum von Fr. 200 per Kilometer, nahezu das Doppelte der bisherigen Konzessionsgebühr, fest, und es ist dieselbe vom II. Quartal 1873 an zur Verrechnung gekommen.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Auch den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken zu können.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

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

Neue Bestellungen von Lokomotiven sind im Laufe des Berichtsjahres keine erfolgt. Durch die oben erwähnte Ablieferung 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 zurückgezogenen beiden Rheinfallbahnmaschinen 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 Vorjahre. Von diesen 88 Lokomotiven wurden 77 im regelmäßigen Fahrdienst, 9 im Rangirdienst auf verschiedenen Bahnhöfen und 2 zu anderweitigen Zwecken (Kiestransport u. dgl.) verwendet.

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

	Kilometer	
	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
zusammen	2,115,130	2,139,503

Eine fernere Leistung von 6,664 Kilometern, welche 4 Lokomotiven während des eidgenössischen Schützenfestes auf den Vereinigten Schweizerbahnen durchlaufen haben, ist in der vorstehenden Summe nicht inbegriffen.

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1873	1874
für das ganze Jahr	7,074.0	7,155.5
für jeden Tag	19.381	19.604

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

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

	Achsenkilometer			
	1873		1874	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A .	16,934,927	22.10	17,288,333	22.42
" " " " " B .	9,675,668	21.41	8,587,866	21.02
" " " " " C .	33,056,576	49.40	34,756,066	49,96
" " " " " D .	3,885,953	17.07	4,877,493	18,47
zusammen	63,553,124	30.05	65,509,758	30,62

Über die Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle (Beilage I) nähern Aufschluß.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterialverbrauch für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahr 39,353 Kubikfuß Tannenholz und 363,555 Zentner Steinkohlen (1873: 36,582 Kubikfuß Tannenholz und 361,502 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduzirt, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Verbrauch an Brennmaterial 367,490,3 Zentner, gegenüber 365,160,2 Zentner im Jahr 1873.

Die Kosten 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 Vorjahre 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 Putzmaterial inbegriffen ist.

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der im Fahrdienst gestandenen 77 Lokomotiven beliefen sich im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — auf Fr. 564,607. 69 Cts. gegenüber Fr. 641,571. 08 Cts. im Vorjahre. Von jenem Betrage von Fr. 564,607. 69 Cts. sind indessen der Betriebsrechnung blos Fr. 502,869. 59 Cts., abzüglich der für Rangirlokomotiven verausgabten Reparaturkosten von Fr. 39,129. 34 Cts., somit Fr. 463,740. 25 Cts. belastet, und ist dagegen ein Betrag von Fr. 100,867. 44 Cts., welcher für Hauptreparaturen von 3 ältern Personenzugs-Lokomotiven verausgabt werden mußte, gemäß § 11 der Gesellschaftsstatuten auf den „Erneuerungsfond der Nordostbahn" übergetragen worden. Von jener Summe von Fr. 463,740. 25 Cts. wurden Fr. 326,758. 54 Cts. auf laufende Reparaturen und Fr. 136,981. 71 Cts. auf die Beschaffung von Ersatzstücken verausgabt. An Ersatzstücken 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 Roststäbe mit einer Ausgabe von Fr. 19,133. 35 Cts., 50 Triebrad-Bandagen mit einem Kostenbetrag von Fr. 14,709. 88 Cts., 72 Bandagen für Lauf- und Tenderräder aus Gußstahl mit einem solchen von Fr. 14,268. 64 Cts., 13 Exzenterkurbeln mit einem Aufwand von Fr. 9918. 98 Cts., 8 Dampfzylinder mit einem solchen von Fr. 5303. 64 Cts. u. s. w. Hinsichtlich der Vertheilung der Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien erlauben wir uns, auf die angefügte Tabelle zu verweisen.

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

		1873.	1874.
Zurückgelegte Weglänge	zirka Kilom.	297,639	348,503
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	28,364	35,455
„ „ Schmiere	Pfd.	8,933	10,613
Kosten des Brennmateriales	Fr.	53,130. 81	69,021. 88
„ der Schmiere	„	4,602. 21	4,931. 98
„ des Putzmateriales	„	576. 88	520. 53
„ der Reparaturen (incl. Provisionszuschläge der Werkstätte)	„	27,018. 72	39,129. 34
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	Cts.	28.668	32.597

Wagen. Bestand. Zum Theil schon im Jahre 1873, zum Theil im Berichtsjahre sind folgende neue Wagen bestellt worden:

148 Stück zweiachsige Personenwagen (14 Stück I. Klasse, 30 Stück I. und II. Klasse, 24 Stück II. Klasse, 20 Stück II. und III. Klasse und 60 Stück III. Klasse), wovon 137 Stück für die im Bau begriffenen neuen Linien und 11 Stück als Ersatz für ausrangirte alte Personenwagen bestimmt sind; ferner 3 Stück Krankentransportwagen als Vermehrung des Transportmaterials für die alten Linien, sowie 25 Stück Gepäckwagen und 610 Stück Güterwagen (210 offene, 258 gedeckte, 80 Steintransport-, 12 Kleinviehtransport- und 50 Langholztransportwagen) für die neuen Linien bestimmt. Die Lieferung dieser Wagen wurde der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, den Herren Durieux & Cie. in Louvain, der Fabrik für Wagenmaterial in Bern, der Waggonfabrik in Ludwigshafen, der Maschinenfabrik Eßlingen, den Chantiers de la Buire in Lyon, der Freiburger Waggonfabrik und der Maschinenbauaktiengesellschaft in Nürnberg übertragen. Die Ablieferung hat zum Theil schon im Jahre 1874 stattgefunden, zum Theil fällt dieselbe auf das laufende 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 Sitzplätzen I. und 200 Sitzplätzen II. Klasse vermehrt worden.

Ebenso ist anläßlich der Umänderung von zwei achträdrigen Personenwagen eine Vermehrung der Sitzplätze I. Klasse um 12, zugleich aber auch eine Verminderung der Sitzplätze II. Klasse um 34 Stück eingetreten. Die Gesammtzahl der Personenwagen betrug auf Ende des Berichtsjahres **268** Stück mit 676 Achsen und 11,153 Sitzplätzen (gegenüber von 253 Stück mit 648 Achsen und 10,825 Sitzplätzen 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 Gepäck- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres eine Vermehrung eingetreten durch die Lieferung von:

16	Stück	Gepäckwagen mit einer Tragfähigkeit von	1920 Zentnern
2	„	Kesselwagen „ „ „ „	800 „
150	„	gedeckten Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von	37,500 „
25	„	offenen „ „ „ „ „	5,000 „
50	„	Steintransportwagen „ „ „ „	15,000 „
30	„	Langholzwagen „ „ „ „	6,000 „
12	„	Kleinviehwagen „ „ „ „	2,400 „

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

In Folge dessen betrug die Gesammtzahl der Gepäck- 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 zurückgelegt:

	Achsenkilometer:		
	1872.	**1873.**	**1874.**
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:			
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 Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:			
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
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen: . .	51,276,904	55,404,377	55,962,671

Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:	Achsenkilometer:		
	1872	1873	1874
Personenwagen	2,641,010	3,061,210	2,553,968
Güterwagen	19,449,515	23,289,039	24,309,081
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,366,929	1,562,174	1,587,940
Im Ganzen:	23,457,454	27,912,423	28,450,989
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . .	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 deutsch-französischen Krieges mit der Verwaltung der Zentralbahn erhoben hatten. Zur Beseitigung des bezüglichen Prozesses, den wir anzuheben genöthigt gewesen waren, fanden 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 Abkommen trafen, nach welchem sich die Zentralbahn verpflichtete, der Nordostbahn die Aversalsumme von Fr. 105,000 herauszubezahlen, in der Meinung, daß hiemit alle Abrechnungsverhältnisse beider Bahnen, betreffend den gegenseitigen Wagenaustausch aus der Betriebsperiode während des deutsch-französischen Krieges (für normale Wagenmiethe, beziehungsweise Verspätungsgebühren, sowie für die konventionswidrige Wagenbenutzung) für 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 fallen sollen. Die bezeichnete Entschädigungssumme von Fr. 105,000 wird in der Betriebsrechnung von 1875 zur Verrechnung gelangen.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden 21,970 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 10,125. 79 (im Vorjahre 16,453.5 Cts. Pfund mit einer Auslage von Fr. 8,282. 16 Cts.) verbraucht. Es wurden mit einem Pfund Schmiere 2,981.8 Achsenkilometer (gegenüber von 3,862.6 im Jahre 1873) zurückgelegt.

Die Kosten 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 Vorjahre. Davon fallen Fr. 40,643. 99 Cts. auf Hauptreparaturen an 5 Personen- und 54 Gepäck- und Güterwagen, Fr. 88,427. 09 Cts. auf Anschaffung von Ersatzstücken und Fr. 418,335. 97 Cts. auf laufende Reparaturen.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Länge des betriebenen Netzes: 299 Kilometer.)			1872	1873	1874
I. Ausgaben.					
Gesammt-Betriebsausgaben	per	Bahn-Kilometer . . . Franken	18,415. 50*	20,061. 81*	21,636,12*
	„	Lokomotiv-Kilometer . „	2. 79*	2. 83*	3.02*
	„	Wagenachsen-Kilometer. Centimes	9.62*	9.43*	9.88*
Zentralverwaltung	„	Bahn-Kilometer . . . Franken	672. 02*	536. 04*	171.43*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	„	„ . . . „	3,583. 30*	3,787. 06*	4,194.12*
Expeditionsdienst	„	„ . . . „	4,137. 65	4,718. 88	5,141.55
Transportdienst:					
Im Ganzen	„	„ . . . „	9,616. 34*	10,605. 18*	11,667,72*
	„	Lokomotiv-Kilometer . „	1. 46.01*	1. 49.91*	1.63.06*
	„	Wagenachsen-Kilometer. Centimes	5.02*	4.98*	5.33*
Allgemeine Kosten	„	Lokomotiv-Kilometer . „	5.92	5.95	5.93
	„	Wagenachsen-Kilometer. „	0.20	0.20	0.19
Fahrdienst	„	Lokomotiv-Kilometer . „	53.98	57.33	65.25
	„	Wagenachsen-Kilometer. „	1.86	1.91	2.13
Zugkraft	„	Lokomotiv-Kilometer . „	86.10*	86.63*	91.89*
	„	Wagenachsen-Kilometer. „	2.96*	2.88*	3.— *
	„	Bahn-Kilometer . . . Franken	5,670. 77*	6,128. 52*	6,574.99*
Bahntelegraphie	„	„ . . . „	77. 99	94. 13	95.52
Verschiedenes	„	„ . . . „	328. 19	320. 51	365.78
II. Fahr-Material.					
a) Den Bestand desselben betreffend:					
Auf jede Lokomotive kommen		Bahn-Kilometer	4.46	3.7375	3.3977
„ „ „ „		Personenwagenachsen	9.82	8.10	7.682
„ „ „ „		Güterwagenachsen	38.60	36.05	39.091
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	48.42	44.15	46.773
„ „ „ „		Sitzplätze	163.00	135.31	126.74
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	3,843.00	3,616.00	4,055 34
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen		Lokomotiven	0.22	0.267	0.294
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.20	2.167	2.261
„ „ „ „		Güterwagenachsen	8.65	9.645	11.505
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	10.85	11.812	13.766
„ „ „ „		Sitzplätze	36.53	36.20	37.30
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	867.83	967.49	1,193.54
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	16.60	16.70	16.50
„ „ Güterwagenachse „		Zentner Tragkraft	100.34	100.31	103.74

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

		1872	1873	1874
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst .	Kilometer	185.2	180.5	180.2
" " " " " " " Winterdienst .	"	160.9	171.6	165.5
" " " " zurückgelegt im Ganzen	"	31,507	32,047	29,308
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		29.08	30.05	30.62
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	26.57	22.17	21.6751
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	0.914	0.738	0.708
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . . .	Pfund	16.429	17.2642	17.1764
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . .	"	0.565	0.575	0.561
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . .	"	0.0386	0.0386	0.0423
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . .	"	0.0013	0.0013	0.0014
Kosten des Brennmateriales " Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	30.06	32.34	33.4383
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	1.034	1.076	1.092
" " Schmiermateriales* " Lokomotiv-Kilometer . .	"	2.167	1.986	1.965
Kosten 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-Kilometer .	"	2.048	1.905	1.890
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	15,807	15,686	13,596
und zwar jede Personenwagenachse . .	"	26,692	28,817	29,763
" Güterwagenachse . .	"	13,037	12,736	10,419
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .		161.03	173.14	178.88
" Güterwagenachsen		362.15	409.19	421.38
" Personen- und Güterwagenachsen		523.18	582.33	600.26
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	59.01	56.08	56.57
" fremde Wagen	"	40.99	43.92	43.43
Kosten des Schmiermateriales per Wagenachsen-Kilometer . .	Centimes	0.0138	0.0130	0.0154
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer	Franken	1,577.45	1,559.69	1,830.79
" " Wagenachse und Jahr	"	145.58	132.03	132.99
" " Wagenachsen-Kilometer	Centimes	0.921	0.842	0.978
d) Ausnutzung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen				
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse	Prozente	14.99	16.29	13.34
II. "	"	31.33	32.22	34.71
III. "	"	33.29	32.75	32.59
alle drei Klassen	"	31.883	31.776	32.442
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz	unbesetzte Plätze	5.67	5.14	6.50
II. " " " " " "	"	2.19	2.10	1.88
III. " " " " " "	"	2.00	2.05	2.04
in allen drei Klassen " " " " "	"	2.14	2.15	2.08
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . .	Prozente	32.212	29.642	30.514

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß		Erneuerung des Oberbaues u. Transportmaterials (aus den Erneuerungsfondsbestritten) per Kilometer
		Zentral-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	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 Zinsdividende.

Zur Feststellung des Verhältnisses 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 Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee davon abgerechnete Betrag wieder hinzuzurechnen. Von den Ausgaben fallen hinwieder außer Ansatz die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnetzes und den Bau neuer Linien, sowie auf den genannten Dampfbootbetrieb verwiesenen Quoten der Kosten für

die Zentralverwaltung, ferner 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-Regensberg. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

1873		1874
Fr. 10,692,708. 07	Einnahmen	Fr. 11,835,779. 49
„ 5,322,602. 62	Ausgaben	„ 5,788,175. 39
Fr. 5,370,105. 45	Überschuß der Einnahmen	Fr. 6,047,604. 10
	Von den Restsummen bringen wir, um die Ziffern des Reinertrages festzustellen, in Abweichung von der bisherigen Übung noch die Jahreseinlagen in den Erneuerungsfond in Abzug, weil dieselben den Gegenwerth für die während des Betriebsjahres stattgefundene, durch die Verwendungen aus dem genannten Fond wieder auszugleichende Abnutzung des Oberbaues und zum Theil auch des Betriebsmateriales bilden. Diese Einlagen betrugen:	
„ 639,000. —		„ 639,000. —
Fr. 4,731,105. 45	Reinertrag des Bahnbetriebes	Fr. 5,408,604. 10
44.25 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**45.**70 %
Fr. 22,211. 76	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 25,392. 51
„ 2. 71	„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 3. 05
„ —. 08.42	„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 09.40

Bei Hinzurechnung des Saldovortrages von 1873, sowie der Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn und bei Abrechnung des Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb steigt die gesammte Reineinnahme auf Fr. 6,171,642. 50 Cts., was gegenüber Fr. 5,478,732. 14 Cts. im Vorjahr 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 erklärt sich daraus, daß von dem 6 Millionen-Anleihen vom 16. April 1873 erst ein Semesterzins in die Rechnung von 1873 fiel und im Fernern im Berichtsjahre erstmals eine Verzinsung des Subventionsdarleihens für die linksufrige Zürichseebahn, sowie der I. Serie des gemeinschaftlichen Anleihens mit der Zentralbahn erfolgte. Der daherigen Mehrausgabe steht indessen bei den „Zinsen von ausgeliehenen Geldern" (B, Ziffer III der Einnahmen) eine Mehreinnahme gegenüber, worauf 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 Cts., woraus gemäß Beschluß des Verwaltungsrathes

8 Prozent Dividende an die Aktien 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 Vermehrung der Einnahmen, sondern ergibt auch bei der Nettoeinnahme eine sehr namhafte Verbesserung gegenüber dem Vorjahre, sowie gleichzeitig höhere Erträgnisse auf den Einheiten des Lokomotiv- und Wagenachsen-Kilometers. Dasselbe darf wohl um so eher als sehr befriedigend bezeichnet werden, als im Berichtsjahre die Ausgaben für Gehalte und Löhne sich wieder erheblich vermehrten, die Preise der zur Verwendung gekommenen Steinkohlen abermals stiegen und auf dem Dampfbootbetriebe des Bodensees ein starkes Defizit zu decken war. Im Hinblick auf die sich hiedurch kundgebende, wachsende Prosperität des Stammnetzes darf man wohl den kommenden Jahren, in welchen die neuen Linien successiv zum Betriebe gelangen werden, eher mit mehr Beruhigung entgegensehen als zu der Zeit, als die verpflichtenden Beschlüsse für deren Bau von der Generalversammlung gefaßt wurden, zumal die Verhältnisse gegenüber damals sich noch in einer doppelten Richtung gebessert haben. Einerseits darf nämlich auf rechtzeitige Vollendung der Gotthardbahn, welche für die Alimentation des Nordostbahnnetzes und der von ihr gemeinsam mit der Zentralbahn zu bauenden Linien eine hohe Wichtigkeit hat, heute mit vermehrter Sicherheit gehofft werden, und anderseits haben rücksichtlich der Zeit, zu welcher von den neuen Linien namentlich die finanziell ungünstigeren dem Betriebe zu übergeben sein werden, die Verhältnisse sich mehrfach in einer Weise gestaltet, welche den Zwischenraum bis zur Eröffnung der Gotthardbahn erheblich abkürzt. Auch verdient hervorgehoben zu werden, daß das Anwachsen der Löhne, welches seit einigen Jahren die Jahresrechnungen der Nordostbahn in rascher Progression mit Mehrausgaben belastet hat, allem Anscheine nach in der nächstfolgenden Zeit nicht mehr in gleichem Umfange stattfinden wird, und daß seit Ende des Berichtsjahres die Preise der Steinkohlen bedeutend zurückgegangen sind; ein gleiches Anschwellen der Betriebsausgaben, wie es aus den vorhergehenden Geschäftsberichten sich ergeben hat, dürfte sich daher in näherer Zeit kaum wiederholen.

Auf dem Erneuerungsfond hat sich im Berichtsjahre wiederum ein Rückschlag, und zwar im Betrage von Fr. 226,603. 80 Cts. ergeben, indem derselbe am 31. Dezember 1874 mit einem Saldo von Fr. 1,826,451. 57 Cts. gegenüber einem solchen von Fr. 2,053,055. 37 Cts. im Vorjahre abschließt. Die Fr. 865,603. 80 Cts. betragenden Ausgaben rühren daher, daß der Erneuerungsfond im Berichtsjahr abermals nicht allein für die Erneuerung des Oberbaues, sondern auch für die Hauptreparatur von drei Lokomotiven und den Umbau eines Bodenseedampfbootes aufzukommen hatte. Ausgaben der letzten Art dürften indessen voraussichtlich nicht so bald wieder in der Rechnung erscheinen, da der nothwendig gewesene Umbau der Bodenseedampfboote 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 Erneuerungsfond mindestens in gleicher Stärke noch eine Reihe von Jahren belastet werden müssen, wie dies speziell rücksichtlich der Erneuerung des Oberbaues bei Besprechung der Betriebsausgaben erwähnt wurde. Eine successive weitere Verminderung des Bestandes des Erneuerungsfonds wird sich daher nicht vermeiden lassen. 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 der aus der Betriebsrechnung in denselben zu machenden Jahreseinlagen zu vermeiden, beziehungsweise eine gleichmäßigere Verlegung der schwankenden Ausgaben für die betriebsfähige Instandhaltung des Oberbaues auf die sämmtlichen Betriebsjahre herbeizuführen. Wir betrachten zur Vermeidung aller Besorgnisse die Mittheilung als ausreichend, daß der Erneuerungsfond hinreichend stark ist, um ohne wesentliche Mehrbelastung der Betriebsrechnungen die gegenwärtige Periode außerordentlicher Erneuerungsbauten passiren zu können, und daß nach der in einer mäßigen Zahl von Jahren durchzuführenden Totalerneuerung des Oberbaues Jahreseinlagen in den Fond nach bisherigem Maße genügen werden, um denselben, bevor das Stammnetz oder die neuen Linien wiederum gesteigerte Ansprüche erheben werden, auf einen hiefür ausreichenden Betrag zu bringen.

Dem Reservefond flossen im Berichtsjahre folgende Einnahmen zu:

1)	Die statutengemäße Zinsvergütung von 5 % auf dem Saldo des Vorjahres . . .	Fr. 78,143. 60
2)	Die statutarischen Antheile an den auf die Baurechnung fallenden Zinsen für die im Baue neuer Linien engagirten Kapitalien während der Bauzeit	„ 117,947. 23
3)	Die Zinsgewinne auf den Subventionsdarleihen der Bötzberg-, der Aargauischen Süd- und der linksufrigen Zürichseebahn	„ 103,234. 35
4)	Gewinne auf Werthpapieren	„ 73,491. 23
5)	Werth nicht eingelöster und nun verjährter Coupons vom Jahre 1863 . . .	„ 375. —
6)	Besondere Subventionen von Gemeinden und Privaten an die Baukosten der Linie Winterthur-Koblenz 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 Vermögensstand des Reservefonds, welcher bis jetzt keine Ausgaben zu bestreiten hatte, am Schlusse des Berichtsjahres auf Fr. 2,045,300. 58 Cts. angewachsen.

Umstehend geben wir noch eine vergleichende Tabelle der wichtigsten finanziellen Rechnungsergebnisse seit dem Jahr 1860:

Berechnung des Reinertrages

der

Schweizerischen Nordostbahn

1860 — 1874.

Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

Jahr	Bahnlänge der Nordostbahn *)	Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn				Ergebnisse der Betriebs-Rechnung				
		Aktien-Kapital	Obligationen-Kapital	Subventionen zu ermäßigtem Zinsfuß	Total**)	Jahres-Einnahmen†	Jahres-Ausgaben			
							Betriebs-Ausgaben	Verzinsung der Obligationen u. Subventionen	Einlage in den Erneuerungsfond	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1860	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	4,739,759	1,711,117	1,014,538	213,811	2,939,466
1861	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	5,769,089	2,172,828	1,014,125	258,992	3,445,945
1862	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,913,442	2,287,398	1,093,677	262,931	3,644,006
1863	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,857,521	2,422,509	1,074,125	247,655	3,744,289
1864	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	5,632,509	2,193,324	1,224,482	178,700	3,596,506
1865	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	6,110,360	2,265,015	1,358,302	200,330	3,823,647
1866	178	28,708,000	32,153,828	—	60,861,828	6,346,207	2,666,830	1,376,729	114,921	4,158,480
1867	178	28,708,000	37,922,400	—	66,630,400	6,720,596	2,837,447	1,433,159	314,045	4,584,651
1868	178	28,708,000	38,100,000	—	66,808,000	7,693,569	3,202,856	1,732,382	383,633	5,318,871
1869	181,1	28,708,000	43,003,700	—	71,711,700	7,337,480	3,099,847	1,792,402	244,769	5,137,018
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	5,647,090
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	6,661,777
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	7,688,734
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	8,479,543
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	9,567,616
Im Durchschnitt	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	5,229,176

*) Nicht eingerechnet sind:

1) die von der Nordostbahn betriebenen Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg;

2) die jeweilen im Bau befindlichen Linien.

**) In dem Anlagekapital sind jeweilen inbegriffen die Verwendungen für die erst im Bau begriffenen Linien, ferner die Betheiligungen an den vorstehend genannten beiden Linien und an dritten Bahnunternehmungen.

†) In den Jahreseinnahmen sind neben den Betriebseinnahmen namentlich auch die Erträgnisse der Betheiligung der Nordostbahn bei den zwei Filialbahnen, die Zinseinnahmen von den verfügbaren Kapitalien und die von den Baurechnungen zu leistenden Zinse für die im Bau neuer Linien engagirten Kapitalien inbegriffen, letztere soweit darüber nicht zu Gunsten des Reservefonds verfügt worden ist.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 1874.

Reinertrag			Saldo vom vorhergehenden Jahre	Effektiv bezahlte Dividende		Bestand des Erneuerungsfonds per 31. Dezbr.	Bestand des Reservefonds per 31. Dezbr.*)
im Ganzen	per betriebenen Kilometer	in % des Aktienkapitals		in %	per Aktie von Frs. 500		
Fr.	Fr.	%	Fr.	%	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	36¼	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	37½	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	37½	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	—	—

*) Die dem Reservefond zugewendeten Einnahmen sind in den Jahreseinnahmen der Betriebsrechnung nicht mitenthalten.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfschiffe der Schweizerischen Nordostbahn haben im Jahr 1874 regelmäßige tägliche Fahrten ausgeführt auf den Routen:

Romanshorn-Lindau, Rorschach-Lindau und
Romanshorn-Friedrichshafen, Lindau-Bregenz.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1873		1874		1873		1874	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	34,635	29.20	28,662	29.90	40,741. 47		34,971. 91	
" " II. " .	28,177	23.75	31,481	32.84	33,744. 41		34,178. 36	
Hin- und Rückfahrt I. " .	4,930	4.16	5,630	5.87	4,929. 19		5,798. 79	
" " " II. " .	12,694	10.70	13,970	14.58	7,307. 27	30.50	8,400. 71	28.68
Abonnementsbillete I. " .	2,301	1.94	2,530	2.64	2,871. 11		2,731. 35	
" II. " .	6,477	5.46	5,478	5.72	5,494. 02		4,848. 33	
Lustfahrtsbillete I. " .	7,856	6.62	4,599	4.80	3,089. 08		1,610. 54	
" II. " .	21,548	18.17	3,497	3.65	9,065. 58		1,425. 22	
Total .	118,618	100	95,847	100	107,242. 13		93,965. 21	
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	14,032		10,560		5,392. 31	1.53	4,234. 12	1.29
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	93	2.44	56	1.40				
" b, schweres Vieh . . .	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. 10	1.16
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	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. 10	
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	56,538	3.44	42,763	2.90				
Gewöhnliches Gut	431,626	26.28	275,354	18.67				
Güter der Ausnahmsklasse I .	1,154,293	70.28	812,476	55.10	231,898. 87	65.96	216,408. 18	66.05
" " " II .			343,932	23.33				
Total .	1,642,457	100	1,474,525	100	231,898. 87		216,408. 18	
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	3,219. 40	0. 92	9,248. 94	2.82
Gesammt-Total .	.	.	.	.	351,601. 86	100	327,664. 55	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1874	95,847	93,965	21	10,560	4,234	12	3,993	3,808	10	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 Vorjahre zurückgeblieben, entsprechend einer Abnahme der Zahl der Reisenden; neben der Konkurrenz der Vorarlberger-Bahn machte sich hiebei ganz besonders diejenige der Landroute über Schaffhausen nach Württemberg fühlbar. Auch der Güterverkehr zeigt einen erheblichen Rückgang, indem zum ersten Mal während des ganzen Jahres die vertragsgemäße Verkehrstheilung mit der Vorarlberger-Bahn in Kraft war und zudem der Getreideverkehr bis gegen den Herbst darniederlag.

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		1873	1874
Einnahmebetreffniß per Reisenden	Franken	0.90	0.98
" " Zentner Gepäck	"	0.38	0.40
" " Stück Vieh	"	1.01	0.95
" " Zentner Güter	Centimes	14.12	14.68

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1873				1874			Gegenüber 1873			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.55	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.51	—	—	—	—
20,334	10	5.19	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	18,867	60	4.73	—	—	1,466	50
112,377	69	28.67	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	121,006	51	30.36	8,628	82	—	—
3,287	87	0.84	4. Bekleidung desselben	2,525	16	0.63	—	—	762	71
1,281	54	0.33	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	2,914	58	0.73	1,633	04	—	—
30,268	28	7.72	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter .	31,437	87	7.89	1,169	59	—	—
146,217	27	37.31	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	148,690	05	37.30	2,472	78	—	—
46,153	69	11.78	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	43,063	24	10.80	—	—	3,090	45
7,572	40	1.93	10. Assekuranz-Prämien	7,321	—	1.84	—	—	251	40
14,427	83	3.68	11. Verschiedenes	12,804	65	3.21	—	—	1,623	18
391,920	67	100	. . . . Total	398,630	66	100	6,709	99	—	—

Die Mehrausgaben auf dem Titel „Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonales" beruhen theils auf Gehaltserhöhungen, theils sind dieselben eine Folge der Inbetriebsetzung der bayerisch-schweizerischen Dampffähre auf der Route Romanshorn-Lindau; das letztere gilt auch für die Mehrausgabe unter dem Titel „Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe", auf dem sich sonst eine Verminderung von Fr. 6,745. 48 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzeigt haben würde. Die Mehrkosten unter Ziffer 5 „Miethzinse, Bureau-Bedürfnisse ꝛc." erklären sich daraus, daß im Berichtsjahr auch auf den Dampfbooten das Edmonson'sche Billetsystem eingeführt wurde, wofür verschiedene Anschaffungen 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 Verwendungen stattfanden.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1873					1874				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	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
Rückschlag	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 Verzinsung und Amortisation des Inventars der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee keinerlei Belastung der Betriebsrechnung stattfindet, und daß der Erneuerungsfond für Umbau eines Dampfbootes eine Ausgabe von Fr. 60,241.90 Cts. zu tragen hat. Die gleiche Erfahrung hatten sämmtliche Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee zu machen, und in Folge dessen haben sich deren Verwaltungen verständigt, im laufenden Jahr eine namhafte Tariferhöhung, zunächst zwar nur für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr, ins Werk zu setzen. Es läßt sich hoffen, daß in Folge dieser Maßnahme und des gleichzeitigen Wiederauflebens des Getreideverkehrs über Romanshorn das finanzielle Ergebniß kommender Jahre wieder etwas günstiger sich gestalten werde. Immerhin läßt sich kaum leugnen, daß die Bodenseedampfschiffahrt bei selbständigem Betriebe sich auf die Dauer nicht zu halten vermöchte und die Berechtigung zu ihrer Fortdauer nur in ihrer Aufgabe gefunden werden kann, die zweckmäßigsten Verbindungen zwischen den am Bodensee ausmündenden Eisenbahnen herzustellen. Wir waren im Falle, dieses Verhältniß gegen Ende des Berichtsjahres in Folge von Anforderungen, die Fahrt Zürich-Romanshorn-Lindau einer Postsendung ab St. Gallen nach Lindau anzubequemen, gegenüber den Bundesbehörden zu betonen.

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand vom Vorjahre her aus

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

Hiezu kam im Monat August 1874

1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Bayern),

für deren Anschaffungskosten, soweit sie herwärtiger Unternehmung zufielen, die Baurechnung belastet wurde.

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

		1873	1874
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	89,234	86,872
und zwar in	Zeitstunden	5,183	4,851
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	17.22	17.91
Schleppboote. Solche durchliefen	„	45,386	18,535
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Kubikfuß	2,174	1,230
Steinkohlen	Zentner	54,221	46,553
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	54,438	46,676
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	61.01	53.73
„ Zeitstunde	„	1,050.32	962.19
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	116,554.85	103,828.45
per Kilometer	Centimes	130.62	119.52
„ Zeitstunde	Franken	22.49	21.40
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen	Pfund	8,096	7,974
„ „ „ per Kilometer	„	0.09	0.09
„ „ „ „ Zeitstunde	„	1.56	1.64
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,373.49	4,075.80
per Kilometer	Centimes	4.90	4.69
„ Zeitstunde	„	84.38	84.02
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	46,153.69	43,063.24
per Kilometer	Centimes	51.72	49.57

2. Werkstättebetrieb.

Auch im abgelaufenen Jahr ist die Thätigkeit der Werkstätte fast 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 Dampfschiebebühne angefertigt. Im Fernern wurden 2 neue Kesseltransportwagen erstellt und 13 Stück zweiachsige Personenwagen ins Pufferfystem umgeändert. Auch besorgte die Werkstätte den Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan".

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug am Jahresschlusse 490 gegenüber 415 im Vorjahre; außerdem wurden noch 75 Lokomotivputzer und Hülfsheizer, 15 Wagenwäscher und 19 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der 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
und einen Netto-Ertrag von	Fr. 193,618. 69	Fr. 176,051. 03

Dieses Ergebniß ist, wie in frühern Jahren, ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung 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 einbüßten, sind Folge eigenen Verschuldens der Verunglückten gewesen; 4 Unfälle charakterisiren sich als Selbstmorde.

Am 19. Januar verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben in Folge eigener Unvorsichtigkeit ein Güterarbeiter und starb Tags darauf an den erhaltenen Verletzungen. — Am 28. Januar gerieth neuerdings ein Güterarbeiter auf dem Bahnhof Zürich beim Verschieben von Güterwagen zwischen zwei Wagen und wurde getödtet. Auch in diesem Fall hat die Untersuchung ergeben, daß das Unglück ein selbstverschuldetes war. — Am 24. März legte sich außerhalb der Station Knonau in der Richtung gegen Zug ein junger Mann vor dem herannahenden Züricher Abendzug auf die Schienen und fand den gesuchten Tod. — In ähnlicher Weise suchte und fand am 24. April ein Mann zwischen Arbon und Egnach durch den Vormittagspersonenzug Rorschach-Zürich den Tod. — Am 13. Mai wurde auf der Tößstraßenüberfahrt im Bahnhof Winterthur ein neunjähriges Mädchen von einem beladenen Steinwagen überfahren und getödtet. Das Bahnpersonal, dem wegen Mangel an Vorsicht und Aufmerksamkeit ein Theil der Schuld an diesem bedauerlichen Unfalle zugeschrieben werden mußte, wurde der Strafbehörde überwiesen, welche jedoch die Untersuchung sistiren zu sollen glaubte. — Am 28. Mai versuchte eine Frau vor dem herannahenden Mittagszug Luzern-Zürich den im Dorfe Root bei Gisikon befindlichen Bahnübergang bei geschlossener Barriere zu überschreiten, wurde von der Lokomotive gestreift und in den Graben geworfen. Die Verletzung, welche sie dabei erlitt, führte ihren sofortigen Tod herbei. — Am 30. Mai wurde auf dem Bahndamme zwischen Zürich und der Limmatbrücke ein junger Mann stark verstümmelt neben dem Schienengeleise liegend aufgefunden. Wie und zu welchem Zwecke der Verunglückte auf den fraglichen Damm gelangt ist, konnte nicht ermittelt werden; indessen ist auch dieser Unfall lediglich der eigenen Unvorsichtigkeit des Verunglückten zuzuschreiben. — Am 9. Juni Morgens legte sich zwischen Winterthur und Hettlingen ein junger Mann unmittelbar vor dem Schaffhauser Zug auf die Schienen und wurde von demselben überfahren und getödtet. — Am 11. Juni wollte eine Frau in Holderbank zwischen Schinznach und Wildegg auf einem Fußwegübergang in dem Momente die Bahn überschreiten, als sich an der betreffenden Stelle zwei Züge unmittelbar vor ihr kreuzten. Die Frau achtete nur auf den einen Zug und wurde dann, als sie sofort nach dem Passiren desselben auf die Bahn trat, von der Lokomotive des andern Zuges erfaßt, über die Bahnböschung hinuntergeworfen und getödtet.

Aus nicht ganz aufgeklärten Ursachen entgleiste am 20. Juni zwischen Killwangen und Baden auf offener Bahn, in einem Gefälle von bloß 3,2 ‰ und in einer Kurve von 5600 Fuß Radius, der Früh-Schnellzug von Zürich, dessen Lokomotive gegen die Böschung geschleudert und umgeworfen 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 Quetschung erlitten, welche eine mehrwöchentliche ärztliche Behandlung erforderte. Trotz sofortiger und genauester Untersuchungen, die sowohl Seitens der Behörden als der Bahnverwaltung angestellt wurden, konnte der Grund der Entgleisung mit Sicherheit nicht festgestellt werden; es liegt daher die Vermuthung nahe, dieselbe müsse dem Zusammentreffen verschiedener Momente, deren jedes für sich allein eine Entgleisung nicht hätte herbeiführen können, zugeschrieben werden.

Am 6. Juli verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben ein Arbeiter in Folge eigener Unvorsichtigkeit. — Am Abend des 13. Juli wurde oberhalb der Station Birmenstorf Herr Dr. Gut von da vom Luzerner Schnellzug überfahren und sofort getödtet. Eigene Unvorsichtigkeit und namentlich die Schwerhörigkeit des Verunglückten tragen an diesem Unfalle Schuld. — Am 21. Juli, Morgens früh, wurde ein zwischen Sulgen und Bürglen postirter Bahnwärter todt und mit einer klaffenden Wunde am Hinterkopf in seiner Hütte gefunden. Nach dem Ergebniß der Untersuchung muß angenommen werden, der Betreffende sei am Abend vorher bei einem der letzten Züge eingeschlafen, durch das Geräusch des Zuges erwacht und beim Heraustreten auf die Bahn zwischen die Wagen gerathen und habe dabei eine tödtliche Verletzung 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 überfahren und getödtet. — Am 10. Oktober wollte eine Frau auf der Station Brugg aus dem Abendschnellzug Aarau-Zürich noch aussteigen, nachdem derselbe sich bereits wieder in Bewegung gesetzt hatte; sie fiel dabei von der Treppe auf den Perron, wurde vom Zuge überfahren und getödtet. Auch in diesem Falle traf das Bahnpersonal kein Verschulden. — Am 27. Oktober wurde in der Nähe von Birmensdorf ein Mann, der sich auf die Schienen gelegt und nach den auf ihm gefundenen Notizen zu schließen, unzweifelhaft den Tod gesucht hatte, von dem letzten Luzern-Züricher Bahnzuge überfahren und getödtet. — Am 30. Oktober 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 außerhalb des Tunnels in Folge seiner Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit den herankommenden Güterzug von Aarau nicht bemerkte, von demselben erfaßt und getödtet wurde.

Von den verunglückten Angestellten gehörten drei der Unterstützungskasse an; es hat indessen keiner derselben unterstützungsberechtigte Verwandte 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 veranlaßten Austretens der Thur die Bahnstrecke Sulgen-Bürglen unter Wasser gesetzt und unfahrbar gemacht. Unterhalb der Station Sulgen war der Bahndamm vom Wasser durchbrochen und auf zirka 40 Fuß Länge bis auf eine ziemliche Tiefe angefressen und ausgeschwemmt worden. Mehrere bedeutende Abrutschungen vom Bahndamm hatten auch bei Müllheim stattgefunden. Die Bahn war während 36 Stunden unfahrbar. Auch anderwärts hatte das Bahngebiet vom Hochwasser, wenn auch unbedeutend, zu leiden, so u. A. auf der Zürich-Luzerner Linie, wo ebenfalls Dammabrutschungen vorkamen. Ebenso bedrohte die Sihl am 31. Juli Vormittags den Bahnhof Zürich mit einer Überfluthung; ein nennenswerther Schaden ist jedoch dabei nicht entstanden.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:		
a. im Kanton Zürich	Fr. 5,886,250. —	
b. „ „ Thurgau	„ 1,595,450. —	
c. „ „ St. Gallen	„ 4,300. —	
d. „ „ Schaffhausen	„ 496,350. —	
e. „ „ Aargau	„ 856,950. —	
f. „ „ Zug	„ 149,400. —	
g. „ „ Luzern	„ 34,300. —	
		Fr. 9,023,000. —
2. Für Transportmaterial		„ 11,973,380. 22
3. Brennmaterial und Magazinvorräthe		„ 605,689. 21
4. Transportgüter		„ 6,144,000. —
5. Lagergüter in Zürich und Romanshorn		„ 7,000,000. —
6. Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten		„ 2,278,706. 35
		Total Fr. 37,024,775 78

Die Assekuranzentschädigung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektirten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransportes beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. — Der „Versicherungsfond gegen Transportgefahren" hatte im Berichtsjahre für verschiedene Beschädigungen an Transportmaterial mit Fr. 23,206. 74 Cts. aufzukommen, und es schließt derselbe mit einem Aktiv-Saldo von Fr. 55,079. 18 Cts. ab gegenüber einem solchen von Fr. 50,941. 20 Cts. im Jahre 1873. Der Ersatz des beim Unfall in Killwangen erwachsenen Schadens am Transportmaterial wird erst im laufenden Jahre zur Verrechnung kommen.

5. Personaletat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	24
Hauptkassier und Gehülfen	4
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	14
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen	65
Chef des Tarifbureau und Gehülfen	6
Hauptmagazin-Verwaltung	11
Abwärte der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	6
	130

II. Bahnunterhalt.

Betriebs-Oberingenieur und Adjunkt	2
Bauführer	5
Geometer und Zeichner	11
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs	13
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	18
Weichen- und Bahnwärter	621
	671

III. Expeditions- und Fahrdienst

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspektor und Adjunkt	3
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfe	2
Telegraphen-Inspektor	1
Übertrag	7
Übertrag	7
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagenkontrole	22
Bahnhofvorstände und Gehülfen	21
Stationsvorstände und Gehülfen	92
Einnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen	42
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	171
Telegraphisten	9
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	46
Gepäckträger	25
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure, excl. Eilgutarbeiter	519
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	196
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	101
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	14
Billetdrucker	2
	1,267

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Oberwerkführer und Werkführer	4
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	15
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	75
Lokomotivheizer	65
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	135
	295

Total: **2,363** (gegen 2,262 im Vorjahre); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7.90 Angestellte (7.56 im Jahre 1873).

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart	7	Heizer	10
Kapitäne und Schiffsführer	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	28
Steuermänner und Schleppschiffführer	9	Güter- und Kohlenverlader	6

Zusammen **71** Angestellte (im Vorjahre 69).

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 490 (im Vorjahre 415).

D. Agenturen.

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

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

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

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 590,827. 20
Im Jahre 1874 kamen an Einnahmen hinzu:		
Beitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 82,322. 83	
Kapitalzinse, Bußen, Geschenke	„ 42,500. 67	
		„ 144,823. 50
	Gesammteinnahme	Fr. 735,650. 70
Die Ausgaben bestehen aus:		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 39. —	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnißkosten	„ 1,916. 80	
Außerordentliche Unterstützungen	„ 2,000. —	
Regelmäßige Unterstützungen	„ 38,338. 73	
Verschiedenes	„ 397. 60	
		„ 42,692. 13
	Bestand am 31. Dezember 1874	Fr. 692,958. 57

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,709 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	14,966. 50
Im Jahre 1874 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . . .	„	23,064. 51
Gesammteinnahme	Fr.	38,031. 01
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen ꝛc. ziehen sich davon ab mit	„	20,311. 46
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr.	17,719. 55

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1166.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Zur Orientirung über die Erweiterungen, welche das Gesammtnetz der Nordostbahn durch die von ihr theils allein, theils gemeinsam mit Dritten, theils auf Rechnung Dritter auszuführenden neuen Linien erhält, fügen wir dem gegenwärtigen Bericht einen Übersichtsplan bei, worin alle diese neuen Linien nach dem gegenwärtigen Stand ihrer Bearbeitung sich aufgenommen finden. 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 Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-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-Koblenz	48.7 Kilometer	110.3 Kilometer	
2. Linksufrige Zürichseebahn . . .	61.6 „		
3. Bötzbergbahn (Gemeinschaftsbahn) .		48.8 „	
4. Effretikon-Wetzikon-Hinweil, deren Bauausführung durch die Nordostbahnverwaltung besorgt wird		22.5 „	
Total im Bau			181.6 Kilometer