

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: 04.04.2026

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 Anleiheens in 5, statt 4 1/2prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Kurseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Einzahlungen auf die Subventionsdarlehen zu ermäßigtem Zinsfuß, welche durch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst beteiligten Landesgegenden zugesichert worden sind:

| | Fr. | Cts. |
|--|-------------------|-----------|
| Rest der ersten Rate des Anleiheens für die Aargauische Südbahn, hälftiger Antheil der Nordostbahn | 457,751. | 50 |
| Rest des Anleiheens für die linksufrige Zürichseebahn | 2,500,000. | — |
| Anleihen für die rechtsufrige 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 Dampfschiff-fahrts-gesellschaft als Kaufpreis auf Neujahr 1875 2300 voll überirte 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 Übernahmeprice von Fr. 550 für 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorrätigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kaufpreises 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. | 1874. |
|--|------------------|------------------|
| | Kilometer. | 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 | | bis | | Täglich oder an einzelnen Wochentagen | Zahl und Gattung der Züge | | | | Gesamtnzahl der Züge | Zurückgelegte Kilometer |
|---|---------------------|---------|---------|----------|--------------|---|---------------------------------|--------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------------|
| | | Tag | Monat | Tag | Monat | | Schnellzüge | Personenzüge | Güterzüge mit Personen | Güterzüge ohne Personen | | |
| 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 |
| Korshach-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 Sälich-Regensbergerbahn — | 4.720 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | — | 8 | — | — | 8 | 5,702 |
| 1. | | Juni | 14. | Oktober | " | — | 8 | — | — | 8 | 5,135 | |
| 1. | | Juni | 14. | Oktober | 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 Nordostbahnnetz; 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 kursierten 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 Eisenbahngesellschaft Zürich=Zug=Lucern.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

| 1873 (213 Kilometer) | | | 1874 (213 Kilometer) | | | Mehreinnahme gegenüber 1873 | | Mindereinnahme | | |
|-------------------------|------|-----------|------------------------------------|------------|----|--------------------------------|---------|----------------|-------|----|
| Fr. | Gts. | Prozente. | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | | | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | |
| 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 Gesamtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ stieg hiernach auf Fr. 9,759,190. 02 Gts. und ergab per Kilometer Fr. 45,817. 93 Gts. Zur Vergleichung lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

| Betriebsjahr. | Kilometr. Bahnlänge. | Unmittelbare Betriebseinnahmen. | |
|---------------|----------------------|---------------------------------|----------------|
| | | Total. | 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 beforgen mußte; wir erinnern insbesondere an die badische Linie Basel-Konstanz, die Rinzigtal- 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 größtentheils 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 Einnahmevermehrung 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 Lokalverkehrs beruht, bei welchem der Gepäckertransport 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 möglicher Vermeidung der schweizerischen Bahnen sich bestimmt fühlen. Aus dem gleichen Grunde haben wir von vornherein auf Einbeziehung der schweizerischen Route in die neuengerichteten direkten Viehverkehre zwischen Rußland, Oesterreich, 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 Verkehrs nach den Monaten darthut, hatte das erste Vierteljahr, wohl in Folge der damaligen gedrückten Geschäftstimmung, eher das gegentheilige Ergebnis 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. Rückichtlich der Vertheilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Tarifklassen machen wir auf die hierüber angelegte Tabelle aufmerksam, welche namentlich für Eitgut und die Wagenladungsklassen D und E eine starke Zunahme ergibt.

Die „mittelbaren Betriebseinnahmen“ weisen einen Mehrertrag von Fr. 745,021.75 Cts. gegenüber dem Vorjahre 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 Subventionsdarlehen, indem die betreffenden Kapitalien, soweit sie für Bauzwecke Verwendung fanden, aus den Baurechnungen der Betriebsrechnung zu 4 Prozent zu verzinzen waren, während 1 weiterer Prozent der im Ganzen zu 5 Prozent berechneten Bauzinse statutengemäß dem Reservefond zufließt; 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 Mehrerträge der Beteiligungskapitalien bei der Zürich-
Zug-
Luzerner- und der Büsch-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.

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 | 20,144 |
| " " 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 |

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Total- Einnahme | | Gegenüber 1873 | | Rangordnung der Stationen | |
|---------------|-----------|---------|--------|-----------|-----------|-----------|--------------------|------|----------------|-----------|------------------------------|-------------------|
| | | | | Verandt | Empfang | Total | Fr. | Gis. | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | | | Personen- zahl | Güter- gewicht |
| | Anzahl | Zentner | Stück | Zentner | Zentner | Zentner | Fr. | Gis. | Anzahl | Zentner | | |
| Norsbach | 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 |
| Kefswil | 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 |
| Murišweil | 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 |
| Eulgen | 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 |
| Helben | 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 |
| Äsliou | 20,076 | 299 | 332 | 11,529 | 31,068 | 42,597 | 19,056 | 06 | + 123 | - 16,017 | 33 | 40 |
| Wiefendangen | 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 |
| Settlingen | 16,811 | 288 | 193 | 3,708 | 14,472 | 18,180 | 7,762 | 59 | + 4,938 | + 11,928 | 42 | 48 |
| Senggart | 19,209 | 497 | 554 | 5,268 | 9,049 | 14,317 | 13,095 | 19 | + 3,042 | + 4,450 | 38 | 50 |
| Mudelfingen | 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 |
| Uebersrag | 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 | |
|--|------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|-----------|----------------|-------------|---------------------------|---------------|
| | | | | Verfaulft | Empfang | Total | Fr. | Gts. | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | | | Personen-zahl | Güter-gewicht |
| Anzahl | Sentner | Stück | Sentner | Sentner | Sentner | Fr. | Gts. | Anzahl | Sentner | | | |
| Uebertrag | 1,260,334 | 40,028 | 37,048 | 3,397,044 | 5,339,325 | | | 3,118,945 | 28 | | | |
| Dachfen | 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 |
| Derfikon | 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 |
| Hillwangen | 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 |
| Luzern | 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 |
| Moppersweil | 16,578 | 148 | 73 | 30,175 | 82,614 | 112,789 | 21,791 | 64 | + 4,013 | + 20,071 | 44 | 27 |
| Marau | 99,567 | 3,958 | 2,081 | 386,019 | 355,853 | 741,872 | 261,922 | 01 | + 2,442 | - 186,471 | 8 | 6 |
| Zürich Zug Luzern, Vilach 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 Be- triebs-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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 6,692 | 82,917 | 6,783 | 289,647 | 13,475* | 372,564 | - 7,618 | + 90,644 |
| R. 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 | | |
| * Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen. † Inklusiv Verkehr der Station Zürich. ** § nach und von der Glattthallinie. | | | | | | | | |
| 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 555 | 16,705 | 362 | 10,568 | 917 | 27,273 | + 427 | + 9,392 |
| R. 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | — | 462 | — | 2,291 | — | 2,753 | — | + 2,226 |
| R. 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | — | 72,976 | — | 9,793 | — | 82,769 | — | + 71,881 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | — | 18,089 | — | 9,301 | — | 27,390 | — | + 21,587 |
| | 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 143 | 96,882 | 81 | 54,985 | 224 | 151,867 | - 45 | + 49,996 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 2,494 | 383,365 | 2,540 | 292,527 | 5,034 | 675,892 | - 5,421 | + 148,213 |
| Total des Transitverkehrs | 30,758 | 1,102,921 | 30,235 | 3,240,344 | 60,993 | 4,343,265 | | |
| Gesamt-Total | 695,439 | 4,577,936 | 696,018 | 12,334,469 | 1,391,457 | 16,912,405 | | |

** 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, bzw. 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 | | Nach | |
|-------------------|-----------|-------------|--------------|---------------|----------------|----------------|------------------------|----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|
| Stunden | Kilometer | I Anzahl | II Anzahl | III Anzahl | Total | | 1874 Anzahl | 1873 Anzahl | 1874 Zentner | 1873 Zentner | 1874 Stück | 1873 Stück |
| | | | | | 1874 Anzahl | 1873 Anzahl | | | | | | |
| 0 ^{1/2} | 2.4 | 20 | 1,912 | 9,239 | 11,171 | 11,021 | 26,810 | 26,450 | 254 | 230 | 83 | 20 |
| 1 | 4.8 | 6,390 | 147,353 | 782,124 | 935,867 | 859,632 | 4,492,162 | 4,126,234 | 33,278 | 27,851 | 5,132 | 4,575 |
| 1 ^{1/2} | 7.2 | 445 | 47,499 | 373,194 | 421,138 | 389,200 | 3,032,194 | 2,802,240 | 6,195 | 6,021 | 2,730 | 3,620 |
| 2 | 9.6 | 2,257 | 115,818 | 559,992 | 678,067 | 630,953 | 6,509,443 | 6,057,149 | 25,100 | 22,904 | 7,008 | 5,848 |
| 2 ^{1/2} | 12.0 | 37 | 20,926 | 192,532 | 213,495 | 203,998 | 2,561,940 | 2,447,976 | 4,666 | 4,443 | 864 | 839 |
| 3 | 14.4 | 1,267 | 35,783 | 189,780 | 226,830 | 144,833 | 3,266,352 | 2,085,595 | 7,136 | 6,065 | 4,053 | 3,291 |
| 3 ^{1/2} | 16.8 | 261 | 24,852 | 119,851 | 144,964 | 139,066 | 2,435,395 | 2,336,309 | 5,521 | 5,083 | 3,065 | 2,819 |
| 4 | 19.2 | 129 | 30,455 | 165,138 | 195,722 | 182,082 | 3,757,862 | 3,495,974 | 7,413 | 6,302 | 5,508 | 4,776 |
| 4 ^{1/2} | 21.6 | 169 | 17,822 | 81,960 | 99,951 | 86,275 | 2,158,942 | 1,863,540 | 2,665 | 3,129 | 3,530 | 3,668 |
| 5 | 24.0 | 752 | 49,109 | 91,687 | 141,548 | 132,301 | 3,397,152 | 3,175,224 | 6,952 | 6,147 | 1,930 | 1,968 |
| 5 ^{1/2} | 26.4 | 1,554 | 106,294 | 199,610 | 307,458 | 271,572 | 8,116,891 | 7,169,501 | 16,499 | 14,061 | 4,735 | 4,373 |
| 6 | 28.8 | 548 | 21,456 | 47,811 | 69,815 | 66,051 | 2,010,672 | 1,902,269 | 6,497 | 5,920 | 1,572 | 1,672 |
| 6 ^{1/2} | 31.2 | 723 | 21,745 | 61,312 | 83,780 | 74,383 | 2,613,936 | 2,320,750 | 6,668 | 6,577 | 6,005 | 8,590 |
| 7 | 33.6 | 111 | 13,391 | 48,375 | 61,877 | 64,889 | 2,079,067 | 2,180,270 | 2,930 | 2,538 | 2,400 | 2,127 |
| 7 ^{1/2} | 36.0 | 822 | 14,287 | 42,604 | 57,713 | 47,304 | 2,077,668 | 1,702,944 | 4,747 | 3,435 | 2,072 | 858 |
| 8 | 38.4 | 327 | 7,456 | 25,118 | 32,901 | 35,435 | 1,263,398 | 1,360,704 | 2,163 | 1,761 | 813 | 923 |
| 8 ^{1/2} | 40.8 | 62 | 5,761 | 21,717 | 27,540 | 25,564 | 1,123,632 | 1,043,011 | 1,344 | 1,351 | 1,466 | 2,116 |
| 9 | 43.2 | 105 | 12,422 | 25,784 | 38,311 | 42,164 | 1,655,035 | 1,821,485 | 2,092 | 2,174 | 2,410 | 1,724 |
| 9 ^{1/2} | 45.6 | 1,446 | 14,532 | 25,864 | 41,842 | 36,555 | 1,907,995 | 1,666,908 | 5,201 | 5,810 | 443 | 386 |
| 10 | 48.0 | 176 | 3,887 | 14,871 | 18,934 | 19,570 | 908,832 | 939,360 | 1,552 | 1,368 | 913 | 684 |
| 10 ^{1/2} | 50.4 | 7,782 | 77,942 | 96,710 | 182,434 | 169,500 | 9,194,674 | 8,542,800 | 26,770 | 27,552 | 4,413 | 5,750 |
| 11 | 52.8 | 1,030 | 5,767 | 8,998 | 15,795 | 14,717 | 833,976 | 777,058 | 1,067 | 1,111 | 1,003 | 1,124 |
| 11 ^{1/2} | 55.2 | 4 | 1,496 | 6,322 | 7,822 | 5,654 | 431,774 | 312,101 | 434 | 377 | 1,003 | 486 |
| 12 | 57.6 | 3,285 | 32,366 | 44,524 | 80,175 | 72,714 | 4,681,080 | 4,188,326 | 9,620 | 8,052 | 5,781 | 5,263 |
| 12 ^{1/2} | 60.0 | 1,254 | 7,430 | 12,824 | 21,508 | 23,753 | 1,290,480 | 1,425,180 | 6,221 | 5,508 | 6,435 | 6,871 |
| 13 | 62.4 | 572 | 4,042 | 3,028 | 7,642 | 8,425 | 476,861 | 525,720 | 1,733 | 1,338 | 224 | 442 |
| 13 ^{1/2} | 64.8 | 16 | 667 | 2,370 | 3,053 | 3,697 | 197,834 | 239,566 | 223 | 188 | 3,082 | 403 |
| 14 | 67.2 | 5 | 1,646 | 3,401 | 5,052 | 4,125 | 339,494 | 277,200 | 334 | 378 | 696 | 4,700 |
| 14 ^{1/2} | 69.6 | 2 | 1,327 | 830 | 2,159 | 1,997 | 150,266 | 138,991 | 59 | 38 | 25 | 125 |
| 15 | 72.0 | 50 | 2,021 | 4,391 | 6,462 | 7,349 | 465,264 | 529,128 | 629 | 508 | 809 | 1,163 |
| 15 ^{1/2} | 74.4 | 11 | 820 | 1,476 | 2,307 | 1,917 | 171,641 | 142,625 | 190 | 142 | 155 | 354 |
| 16 | 76.8 | 823 | 14,181 | 20,443 | 35,447 | 25,889 | 2,722,330 | 1,988,275 | 6,472 | 5,572 | 10,172 | 7,631 |
| 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 Anzahl | II Anzahl | III Anzahl | Total | | 1874 Anzahl | 1873 Anzahl | 1874 Zentner | 1873 Zentner | 1874 Stück | 1873 Stück |
| | | | | | 1874 Anzahl | 1873 Anzahl | | | | | | |
| 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 |
| 16 1/2 | 79.2 | . | 34 | 343 | 377 | 155 | 29,858 | 12,276 | 24 | 9 | 3 | . |
| 17 | 81.6 | 31 | 710 | 1,464 | 2,205 | 1,767 | 179,928 | 144,187 | 260 | 245 | 243 | 13 |
| 17 1/2 | 84.0 | 1,705 | 16,153 | 21,411 | 39,269 | 46,038 | 3,298,596 | 3,867,192 | 6,742 | 6,414 | 550 | 840 |
| 18 | 86.4 | 645 | 4,791 | 2,951 | 8,387 | 7,265 | 724,637 | 627,696 | 1,656 | 2,127 | 193 | 471 |
| 18 1/2 | 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 |
| 19 1/2 | 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 |
| 20 1/2 | 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 |
| 21 1/2 | 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 |
| 22 1/2 | 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 |
| 23 1/2 | 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 |
| 24 1/2 | 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 |
| 25 1/2 | 122.4 | . | . | 2 | 2 | 3 | 245 | 367 | . | . | . | . |
| 26 | 124.8 | . | 171 | 96 | 267 | 350 | 33,322 | 43,680 | 62 | 58 | 7 | 3 |
| 26 1/2 | 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 | . | . |
| 27 1/2 | 132.0 | 843 | 5,701 | 2,908 | 9,452 | 16,933 | 1,247,664 | 2,235,156 | 3,411 | 4,914 | 1,975 | 12,488 |
| 28 | 134.4 | . | 7 | 17 | 24 | 55 | 3,226 | 7,392 | 5 | 4 | 2 | . |
| 28 1/2 | 136.8 | . | . | . | . | 4 | . | 547 | 1 | 2 | . | 31 |
| 29 | 139.2 | 9 | 36 | 21 | 66 | 28 | 9,187 | 3,898 | 20 | 9 | 4 | 30 |
| 29 1/2 | 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 | . | . |
| 30 1/2 | 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 |
| 31 1/2 | 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 | 1873 |
| | | | | | | | | | | 1874 | 1873 | | |
| | | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Anzahl | Anzahl |
| 0 1/2 | 2.4 | 1,135 | 907 | 3,725 | 135 | 1,214 | 1,685 | 13,043 | 7,211 | 29,055 | 53,757 | 69,732 | 129,017 |
| 1 | 4.8 | 65,194 | 31,825 | 196,604 | 22,835 | 43,942 | 49,613 | 178,163 | 472,665 | 1,060,841 | 865,884 | 5,092,037 | 4,156,243 |
| 1 1/2 | 7.2 | 27,506 | 7,827 | 56,108 | 9,808 | 48,419 | 12,034 | 62,860 | 66,283 | 290,845 | 261,608 | 2,094,084 | 1,883,578 |
| 2 | 9.6 | 75,306 | 76,154 | 239,575 | 39,523 | 76,714 | 71,152 | 212,599 | 261,968 | 1,052,991 | 1,175,926 | 10,108,714 | 11,288,890 |
| 2 1/2 | 12.0 | 9,277 | 5,105 | 35,684 | 2,435 | 9,658 | 6,596 | 22,296 | 25,593 | 116,644 | 160,526 | 1,399,728 | 1,926,312 |
| 3 | 14.4 | 17,324 | 18,208 | 85,054 | 5,072 | 13,332 | 18,660 | 46,281 | 65,982 | 269,913 | 271,284 | 3,886,747 | 3,906,490 |
| 3 1/2 | 16.8 | 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 |
| 4 1/2 | 21.6 | 12,758 | 17,984 | 71,467 | 21,035 | 58,026 | 21,011 | 86,515 | 163,806 | 452,602 | 403,458 | 9,776,203 | 8,714,693 |
| 5 | 24.0 | 12,543 | 7,191 | 59,293 | 14,248 | 11,229 | 13,507 | 26,158 | 69,638 | 213,807 | 180,750 | 5,131,368 | 4,338,000 |
| 5 1/2 | 26.4 | 43,390 | 69,024 | 167,383 | 37,067 | 41,952 | 55,241 | 73,849 | 228,284 | 716,190 | 670,181 | 18,907,416 | 17,692,778 |
| 6 | 28.8 | 16,356 | 20,176 | 55,878 | 28,923 | 16,973 | 19,778 | 44,417 | 78,699 | 281,200 | 260,643 | 8,098,560 | 7,506,518 |
| 6 1/2 | 31.2 | 19,949 | 27,288 | 115,000 | 36,466 | 43,897 | 67,958 | 106,340 | 290,048 | 706,946 | 600,899 | 22,056,715 | 18,748,049 |
| 7 | 33.6 | 11,322 | 13,149 | 58,575 | 10,177 | 8,689 | 12,111 | 31,982 | 141,241 | 287,246 | 257,278 | 9,651,466 | 8,644,541 |
| 7 1/2 | 36.0 | 11,639 | 19,756 | 46,367 | 13,378 | 57,874 | 47,664 | 62,150 | 205,482 | 464,310 | 392,273 | 16,715,160 | 14,121,828 |
| 8 | 38.4 | 6,693 | 13,606 | 48,131 | 9,994 | 15,083 | 20,143 | 31,404 | 153,827 | 298,881 | 306,208 | 11,477,030 | 11,758,387 |
| 8 1/2 | 40.8 | 6,503 | 14,139 | 45,574 | 69,921 | 21,395 | 37,660 | 51,375 | 58,446 | 305,013 | 294,739 | 12,444,530 | 12,025,351 |
| 9 | 43.2 | 7,640 | 6,059 | 33,549 | 5,044 | 14,212 | 13,161 | 20,655 | 63,555 | 163,875 | 170,597 | 7,079,400 | 7,369,790 |
| 9 1/2 | 45.6 | 12,977 | 31,299 | 54,178 | 66,033 | 17,246 | 42,197 | 182,029 | 520,965 | 926,924 | 1,097,895 | 42,267,734 | 50,064,012 |
| 10 | 48.0 | 7,205 | 12,416 | 45,960 | 22,313 | 29,225 | 24,824 | 77,499 | 53,395 | 272,837 | 203,574 | 13,096,176 | 9,771,552 |
| 10 1/2 | 50.4 | 87,360 | 232,007 | 301,857 | 166,359 | 384,464 | 305,821 | 479,745 | 1,028,847 | 2,986,460 | 2,571,250 | 150,517,584 | 129,591,000 |
| 11 | 52.8 | 3,828 | 12,474 | 32,788 | 20,083 | 6,325 | 15,146 | 17,601 | 211,835 | 320,080 | 438,556 | 16,900,224 | 23,155,757 |
| 11 1/2 | 55.2 | 2,448 | 6,233 | 16,740 | 6,640 | 30,139 | 12,234 | 13,121 | 61,668 | 149,223 | 114,990 | 8,237,110 | 6,347,448 |
| 12 | 57.6 | 14,560 | 21,946 | 63,330 | 32,887 | 139,875 | 98,859 | 86,026 | 108,495 | 565,978 | 436,655 | 32,600,333 | 25,151,328 |
| 12 1/2 | 60.0 | 22,368 | 61,319 | 133,335 | 114,606 | 217,714 | 93,846 | 158,005 | 580,867 | 1,382,060 | 1,165,511 | 82,923,600 | 69,930,660 |
| 13 | 62.4 | 2,606 | 3,661 | 16,469 | 1,910 | 26,979 | 9,833 | 27,340 | 26,348 | 115,146 | 67,743 | 7,185,110 | 4,227,163 |
| 13 1/2 | 64.8 | 1,110 | 1,907 | 9,465 | 104 | 8,858 | 2,998 | 3,420 | 13,622 | 41,484 | 43,180 | 2,688,163 | 2,798,064 |
| 14 | 67.2 | 2,695 | 4,391 | 10,223 | 1,021 | 2,706 | 4,209 | 2,127 | 9,952 | 37,324 | 39,727 | 2,508,173 | 2,669,654 |
| 14 1/2 | 69.6 | 520 | 997 | 2,926 | 697 | 933 | 1,433 | 8,803 | 68,645 | 84,954 | 41,140 | 5,912,798 | 2,863,344 |
| 15 | 72.0 | 4,032 | 19,382 | 32,422 | 28,737 | 55,647 | 25,378 | 57,239 | 223,300 | 446,137 | 495,692 | 32,121,864 | 35,689,824 |
| 15 1/2 | 74.4 | 2,620 | 6,897 | 16,672 | 6,758 | 21,237 | 19,184 | 15,278 | 20,200 | 108,846 | 74,517 | 8,098,142 | 5,544,065 |
| 16 | 76.8 | 37,933 | 125,014 | 187,994 | 146,506 | 407,902 | 167,269 | 132,065 | 812,604 | 2,017,287 | 1,703,474 | 154,927,642 | 130,826,803 |
| 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 | Eisgut | I | II | A | B | C | D | E | Total | | 1874 | 1873 |
| | | | | | | | | | | Zentner | Zentner | | |
| | 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 |
| 16 1/2 | 79.2 | 175 | 1,013 | 4,555 | 193 | 11,999 | 2,354 | 2,953 | 6,210 | 29,452 | 15,589 | 2,332,598 | 1,234,649 |
| 17 | 81.6 | 940 | 1,025 | 3,926 | 5 | 577 | 1,235 | 2,257 | 15,919 | 25,884 | 27,565 | 2,112,134 | 2,249,304 |
| 17 1/2 | 84.0 | 14,953 | 40,105 | 42,826 | 59,563 | 110,525 | 55,616 | 23,760 | 99,063 | 446,411 | 533,212 | 37,498,524 | 44,789,808 |
| 18 | 86.4 | 4,155 | 15,837 | 28,057 | 21,941 | 74,125 | 29,708 | 42,756 | 44,967 | 261,546 | 255,679 | 22,597,574 | 22,090,666 |
| 18 1/2 | 88.8 | 647 | 2,179 | 7,619 | 3,770 | 3,633 | 2,146 | 1,766 | 16,821 | 38,581 | 23,164 | 3,425,993 | 2,056,963 |
| 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 |
| 19 1/2 | 93.6 | 2,715 | 5,751 | 16,958 | 8,922 | 14,334 | 9,508 | 11,135 | 58,266 | 127,589 | 118,923 | 11,942,330 | 11,131,193 |
| 20 | 96.0 | 278 | 336 | 2,128 | . | 200 | 255 | 200 | 1,607 | 5,004 | 6,930 | 480,384 | 665,280 |
| 20 1/2 | 98.4 | 4,256 | 9,062 | 15,132 | 12,375 | 8,380 | 10,253 | 20,622 | 108,786 | 188,866 | 126,767 | 18,584,414 | 12,473,873 |
| 21 | 100.8 | 934 | 1,265 | 6,317 | 601 | . | 1,278 | 320 | 200 | 10,915 | 8,874 | 1,100,232 | 894,499 |
| 21 1/2 | 103.2 | 1,762 | 6,119 | 11,130 | 4,432 | 8,554 | 4,715 | 5,331 | 19,853 | 61,896 | 43,575 | 6,387,667 | 4,496,940 |
| 22 | 105.6 | 1,879 | 3,176 | 10,135 | 4,878 | 7,203 | 2,343 | 1,835 | 6,086 | 37,535 | 44,254 | 3,963,696 | 4,673,222 |
| 22 1/2 | 108.0 | 8,342 | 12,176 | 75,149 | 40,553 | 83,780 | 72,052 | 60,971 | 38,826 | 391,849 | 390,426 | 42,319,692 | 42,166,008 |
| 23 | 110.4 | 517 | 1,872 | 6,853 | 1,155 | 3,825 | 4,846 | . | 8,000 | 27,068 | 26,678 | 2,988,307 | 2,945,251 |
| 23 1/2 | 112.8 | 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 |
| 24 1/2 | 117.6 | 571 | 2,798 | 2,509 | 478 | 15,061 | 518 | 1,193 | 3,803 | 26,931 | 24,865 | 3,167,086 | 2,924,124 |
| 25 | 120.0 | 433 | 1,510 | 1,609 | 216 | 520 | 729 | 876 | 7,363 | 13,256 | 8,754 | 1,590,720 | 1,050,480 |
| 25 1/2 | 122.4 | 11 | 20 | 1,149 | . | 960 | 2 | . | . | 2,142 | 1,984 | 262,181 | 242,842 |
| 26 | 124.8 | 1,176 | 1,852 | 1,643 | 259 | 5,480 | 812 | 144 | 200 | 11,566 | 16,229 | 1,443,437 | 2,025,379 |
| 26 1/2 | 127.2 | 1,872 | 7,252 | 7,251 | 2,461 | 11,837 | 2,275 | 14,454 | 52,134 | 99,536 | 93,217 | 12,660,979 | 11,857,202 |
| 27 | 129.6 | 46 | 336 | 329 | 3,206 | 631 | 222 | . | 200 | 4,970 | 2,280 | 644,112 | 295,488 |
| 27 1/2 | 132.0 | 30,657 | 82,676 | 130,400 | 105,864 | 385,165 | 180,899 | 163,090 | 201,357 | 1,280,108 | 1,284,331 | 168,974,256 | 169,531,692 |
| 28 | 134.4 | 114 | 95 | 110 | . | . | 7 | . | 1,206 | 1,532 | 1,025 | 205,901 | 137,760 |
| 28 1/2 | 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 |
| 29 1/2 | 141.6 | 667 | 1,127 | 2,929 | 391 | 1,035 | 2,612 | 1,504 | 25,325 | 35,590 | 41,947 | 5,039,544 | 5,939,695 |
| 30 | 144.0 | 191 | 686 | 693 | . | 7,886 | 202 | 760 | 4,202 | 14,620 | 19,246 | 2,105,280 | 2,771,424 |
| 30 1/2 | 146.4 | 134 | 416 | 1,887 | 2,866 | 101 | 632 | 276 | 200 | 6,512 | 4,675 | 953,357 | 684,420 |
| 31 | 148.8 | 4,166 | 16,473 | 24,996 | 23,641 | 103,848 | 72,390 | 21,557 | 60,897 | 327,968 | 333,586 | 48,801,638 | 49,637,597 |
| 31 1/2 | 151.2 | 418 | 1,012 | 1,939 | 106 | 110 | 1,071 | 610 | 600 | 5,866 | 6,073 | 886,939 | 918,238 |
| 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 | weniger |
| | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner |
| Abfälle: Sädern, 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 |
| Parquetterie | 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 | — |
| Bitriol (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 | weniger |
| | | | 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: Hohes und altes, Eisenpläne | 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, zusammengefestete | 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, Farbkrauter, 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 etc. | 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-, Web-, Lithographie-Steine | 28,785 | 29,391 | 606 | — |
| Ruß- und Werkholz | 194,278 | 203,204 | 8,926 | — |
| Uebertrag | 14,006,978 | 15,500,803 | | |

| | | | Gegenüber 1873 | |
|--|------------|------------|----------------|---------|
| | 1873 | 1874 | mehr | weniger |
| | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner |
| Uebertrag | 14,006,978 | 15,500,803 | — | — |
| Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Raps-, Sesam-Öl etc.) | 151,549 | 150,556 | — | 993 |
| Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl etc.) | 136,025 | 139,036 | 3,011 | — |
| Papier und Pappdeckel | 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, Lebens- | | | | |
| mittel: 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, Berg) | 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 | — |
| Nüben, 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 |
| Secgras | 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 |
| Fabrikirtes 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 | — |
| Hierzu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel | 364,811 | 670,602 | | |
| Total | 19,485,483 | 21,330,224 | | |

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs 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 | Sentner | Sentner | 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 Nordostbahn-
 netze mit einer Länge von 213 Kilometern — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern (66 Kilometer) und die Büsch-Regens-
 berger Bahn (20 Kilometer). Die ganze Länge der von der Nordostbahn während des Berichtsjahres betriebenen Bahn-
 linien betrug demnach wie im Vorjahre 299 Kilometer.

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 gesamten 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 erzielt 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 Zubehörenden.“ 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 Kreierung 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 Bahntlinie 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 Oberbaurenewerung 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 Schadhaftheit auszuwechselnden Schienen jährlich eine Gesamtgeleiselänge von 20 Kilometern übersteigen. Hiezu kommt, daß auf den Stationen Zürich, Winterthur, Brugg, Rapperswil, Aarau u. s. f. in Folge der Einführung neuer Linien ausgedehnte Erweiterungen der Geleise stattfinden müssen, wozu größtentheils 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 Schadhastwerden 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 Gesamtgeleiselänge 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 reduzieren 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 Gesamtnetz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Niliallinien) 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 zc., 8. Unterhaltung der technischen-Einrichtungen der Bahnhöfe, 9. Unterhaltung der Gebäude, 10. Unterhaltung des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter zc. 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 Befoldungen 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 Gepäkdienst, 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 Ausgaberrubriken sind keine erheblicheren Differenzen zu verzeichnen, bemerkenswerth ist lediglich die auf zufälligen Verumständen beruhende Ausgabeverminderung von Fr. 10,032. 72 Cts. auf dem Titel „1. Allgemeine Kosten und Ergänzung, Unterhalt und Affekuranz des Inventars.“ Eine Ausgabevermehrung von Fr. 5497. 43 Cts. gegenüber dem Vorjahre zeigt 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 herbeiführt hat als im Vorjahr.

IV. „Transportdienst.“ Dieser Titel zeigt im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 317,699. 67 Cts. gegenüber dem Vorjahre, wovon auf die Befoldungen 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 Befoldungen des Zugpersonals, der Wagenwärter zc., als Folge von Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung. Der Unterhalt und die Erneuerung der Wagen zc. 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 Ets., d. h. Fr. 5400. 09 Ets. 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 Ets. könnte zu dem Schlusse Veranlassung geben, als hätte eine bedeutend größere Zahl von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, als von fremden Wagen auf dem Nordostbahnhofs 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 Centralbahn über konventionswidrige Benutzung von Nordostbahnwagen auf der Centralbahn und den rückwärtsliegenden Bahnen, worüber noch im folgenden Abschnitte nähere Mittheilung erfolgen wird, die definitive Verrechnung der Gebühren aus dem gegenseitigen Wagenaustausch mit der Centralbahn 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 Berichtsjahre eine Mehrausgabe von Fr. 133,494. 45 Ets. gegenüber dem Vorjahre erwachsen. Davon entfällt auf die Besoldungen u. des Maschinenpersonals ein Betrag von Fr. 75,406. 72 Ets., herrührend von einer Vermehrung des Personals und von Gehaltsaufbesserungen. Ferner erscheint als eine namhafte Ausgabenvermehrung ein Betrag von Fr. 47,295. 37 Ets. auf dem Kapitel **Brennmaterial**; dieses ungünstige Ergebniß rührt zum Theil von einer bedeutenden Vermehrung der Fahrleistung, besonders im Rangirdienste auf den Bahnhöfen Zürich, Winterthur, Romanshorn und Marau, 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 u. s. w., welche einen Mehraufwand von Fr. 6859. 41 Ets. zu Lasten der Betriebsrechnung aufweisen, sind in dem folgenden Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ enthalten.

V. „Bahnteleggraphie.“ Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 415. 90 Ets. Im Laufe des Berichtsjahres sind auf folgenden Stationen Bahntelegraphenbureaux errichtet und beziehungsweise eröffnet worden: in Rapperswil 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 Marau und Rapperswil für die Telegraphenleitung Marau-Rapperswil-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 Morseapparaten (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. Diefelbe 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 größeren Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen 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 Personenzuglokomotiven im April und Dezember 1873 bei der Maschinenfabrik Oerlikon bestellten 48 Lokomotiven 6 zweiachsige Personenzugs- und 3 zweiachsige Tenderlokomotiven zur Ablieferung gelangt; fernere 17 Personenzuglokomotiven, sowie 8 Güterzuglokomotiven und 3 Tenderlokomotiven sind in den Monaten April bis Oktober 1875, und 7 Personenzuglokomotiven und 4 Güterzuglokomotiven 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 reduziert worden ist. Hiernach kommt 1 Lokomotive auf 3,397 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 (Kieistransport 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 beigelegten 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) näheren 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 reduziert, 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 betragen:

| | 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) näheren 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 betragen 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 Fußmaterial 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 bloss 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“ übertragen 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 Koststäbe 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 Grzenterkurbeln mit einem Aufwand von Fr. 9918. 98 Cts., 8 Dampfzylinder mit einem solchen von Fr. 5303. 64 Cts. u. s. w. Hinsichtlich der Verteilung 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, Marau 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 Brennmaterials | Fr. | 53,130. 81 | 69,021. 88 |
| „ der Schmiere | „ | 4,602. 21 | 4,931. 98 |
| „ des Fußmaterials | „ | 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 Göppingen, 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 achträdigen Personenwagen eine Vermehrung der Sitzplätze I. Klasse um 12, zugleich aber auch eine Verminderung der Sitzplätze II. Klasse um 34 Stück eingetreten. Die Gesamtzahl 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 „ |

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

In Folge dessen betrug die Gesamtzahl 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 Nordostbahnliniën: | | | |
| Personenwagen | 14,981,296 | 15,834,586 | 16,967,956 |
| Güterwagen | 18,815,191 | 19,806,115 | 20,090,813 |
| Zm 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 |
| Zm Ganzen: | 17,480,417 | 19,763,676 | 18,903,902 |
| Gesamtleistung 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 |
| Südgenössische Bahnpostwagen | 1,366,929 | 1,562,174 | 1,587,940 |
| Zum 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 Umstände, 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 bezüglichlichen Prozesses, den wir anzuhoben 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 Wagenmiete, beziehungsweise Verspätungsgebühren, sowie für die konventionswidrige Wagenbenützung) 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 Gts. Pfund mit einer Auslage von Fr. 8,282. 16 Gts.) 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 Gts. betragen, gegenüber Fr. 466,346. 47 Gts. im Vorjahre. Davon fallen Fr. 40,643. 99 Gts. auf Hauptreparaturen an 5 Personen- und 54 Gepäck- und Güterwagen, Fr. 88,427. 09 Gts. auf Anschaffung von Ersatzstücken und Fr. 418,335. 97 Gts. auf laufende Reparaturen.

| | 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 Achsenzah! 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 Brennmaterials " Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes | 30.06 | 32.34 | 33.4383 |
| " " " " " " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer " " | 1.034 | 1.076 | 1.092 |
| " " " " " " " " Schmiermaterial* " 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 | 1.965 | 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 Schmiermaterials 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 sämtlichen | | | |
| 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 |

* Pußmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| Betriebsjahr | Durchschnittlich betriebl. Bahnlänge | Ausgabe per Kilometer | | | | | | | Ausgaben = Betreffniß | | Erneuerung des Oberbaues u. Transport- materials (aus den Erneuerungsfonds- bestritten) per Kilometer |
|--------------|---|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------|------------------|--------------------|--------------|--------------------------------|------------------------------------|--|
| | | Zentral- Ver- waltung | Unter- haltungsf- kosten | Expedi- tions- Dienst | Transport- Dienst | Tele- graphie | Ver- schiedenes | Im Ganzen | per Lokomotiv- Kilometer | per Wagen- achsen- Kilometer | |
| | Kilom. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Stk. | 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 übertragene Rechnungsfaldo, sowie die Erträge der Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergbahn 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 Vötsbergbahn, der Linie Koblenz-Stein und der Linie Effretikon-Wesikon-Hinweil, endlich diejenigen für die Beforgung des Betriebsdienstes der Bahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

| <u>1873</u> | | | <u>1874</u> | |
|--------------------|---|-------------------------|-------------|--------------------|
| 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 stattgefundenen, durch die Verwendungen aus dem genannten Fond wieder auszugleichende Abnutzung des Oberbaues und zum Theil auch des Betriebsmaterials bilden. Diese Einlagen betragen:

| | | | | |
|-------------------|---|--|---|-------------------|
| „ 639,000. — | . | | . | „ 639,000. — |
| Fr. 4,731,105. 45 | . | Reinertrag des Bahnbetriebes | . | Fr. 5,408,604. 10 |
| 44.25 0/0 | . | Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme | . | 45.70 0/0 |
| 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 Saldoportrages von 1873, sowie der Erträge der Beteiligungskapitalien 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 Vorjahre 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 Subventionsdarlehens für die linksufrige Zürichseebahn, sowie der I. Serie des gemeinschaftlichen Anlehens mit der Zentralbahn erfolgte. Der dahingehenden 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 Alimantation des Nordostbahnnetzes und der von ihr gemeinsam mit der Centralbahn zu bauenden Linien eine hohe Wichtigkeit hat, heute mit vermehrter Sicherheit gehofft werden, und andererseits 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 sämtlichen 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 Subventionsdarlehen der Bözberg-, 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-Koblentz und der linksufrigen Zürichseebahn | „ 109,237. 10 |
| | Summa der Einnahmen pro 1874 Fr. 482,428. 51 |

Mit Hinzurechnung des Salvovortrages 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 | Bahn= länge der Nordost= bahn *) | Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn | | | | Ergebnisse der Betriebs-Rechnung | | | | |
|-------------------------|--|---|-------------------------------|---|-------------|----------------------------------|-----------------------|---|--|-----------|
| | | Aktien= Kapital | Obliga= tionen= Kapital | Subven= tionen zu ermäßigtem Zinsfuß | Total**) | Jahres= Einnahmen† | Jahres-Ausgaben | | | |
| | | | | | | | Betriebs= Ausgaben | Verzinsung der Obligationen u. Subventionen | Eintage in den Er= neuerungsfond | 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 Durch= schnitt | 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 jeweiligen im Bau befindlichen Linien.

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

†) In den Jahreseinnahmen sind neben den Betriebseinnahmen namentlich auch die Erträge der Beteiligung der Nordostbahn bei den zwei Jitalbahnen, die Zins-einnahmen von den verfügbaren Kapitalien und die von den Baurechnungen zu leistenden Zinse für die im Bau neuer Linien engagierten 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. Decbr. | Bestand des Reservefonds per 31. Decbr. *) |
|------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---|--|
| im Ganzen | per betriebenen Kilometer | in % des Aktienkapitals | | in % | per Actie 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 | 36 ¹ / ₄ | 1,849,105 | — |
| 2,036,003 | 11,434 | 7,09 | 134,820 | 7 | 35 | 2,017,427 | — |
| 2,286,713 | 12,846 | 7,96 | 161,263 | 8 | 40 | 2,170,175 | — |
| 2,187,727 | 12,291 | 7,62 | 151,336 | 8 | 40 | 2,283,549 | — |
| 2,135,945 | 11,999 | 7,44 | 42,423 | 7,5 | 37 ¹ / ₂ | 2,338,216 | — |
| 2,374,698 | 13,341 | 8,27 | 25,267 | 8 | 40 | 2,500,000 | — |
| 2,200,462 | 12,156 | 7,66 | 103,325 | 7,5 | 37 ¹ / ₂ | 2,500,000 | — |
| 1,867,540 | 9,676 | 6,50 | 150,687 | 7 | 35 | 2,261,939 | — |
| 3,151,168 | 15,523 | 10,97 | 8,667 | 9 | 45 | 2,257,489 | — |
| 2,232,869 | 10,483 | 7,77 | 576,116 | 8 | 40 | 2,281,072 | 323,109 |
| 2,448,447 | 11,495 | 7,89 | 512,344 | 8 | 40 | 2,053,055 | 1,562,872 |
| 2,552,890 | 11,985 | 7,65 | 478,311 | 8 | 40 | 1,826,451 | 2,045,300 |
| 2,265,371 | 12,068 | 7,76 | — | 7,65 | 38,42 | — | — |

*) Die dem Reservefond zugewendeten Einnahmen sind in den Jahresrechnungen der Betriebrechnung nicht mitenthalten.

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

| | Personen | | | Gepäck | | | Vieh | | | Güter | | | Verschiedenes | | Total-Einnahme | |
|----------------|----------|---------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|---------|-------|---------------|-------|----------------|-------|
| | Anzahl | Fr. | Clis. | Zentner | Fr. | Clis. | Stück | Fr. | Clis. | Zentner | Fr. | Clis. | Fr. | Clis. | Fr. | Clis. |
| 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 hierbei 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 |
|---|-------|-------|
| Einnahmestück 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 | | | |
|---------|-------|----------|---|---------|-------|----------|----------------|-------|---------------|-------|
| Fr. | Clis. | Prozente | | Fr. | Clis. | Prozente | Mehrausgabe | | Minderausgabe | |
| | | | | | | | Fr. | Clis. | Fr. | Clis. |
| 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. Befoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals | 18,867 | 60 | 4.73 | — | — | 1,466 | 50 |
| 112,377 | 69 | 28.67 | 3. Befoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals | 121,006 | 51 | 30.36 | 8,628 | 82 | — | — |
| 3,287 | 87 | 0.84 | 4. Bekleidung desselben | 2,525 | 16 | 0.63 | — | — | 762 | 71 |
| 1,281 | 54 | 0.33 | 5. Mietzinsen, Bureaubedürfnisse, Druck- und Infektionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureau | 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 Fuhrmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe | 148,690 | 05 | 37.30 | 2,472 | 78 | — | — |
| 46,153 | 69 | 11.78 | 9. Unterhalt der Schiffe und der Ausstattungsgegenstände | 43,063 | 24 | 10.80 | — | — | 3,090 | 45 |
| 7,572 | 40 | 1.93 | 10. Assurance-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 Fußmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe“, auf dem sich sonst eine Verminderung von Fr. 6,745. 48 Cts. gegenüber dem Vorjahre gezeigt haben würde. Die Mehrkosten unter Ziffer 5 „Miethzinse, Bureau-Bedürfnisse etc.“ erklären sich daraus, daß im Berichtsjahr auch auf den Dampfbooten das Edmonson'sche Billefsystem 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 sämtliche Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee zu machen, und in Folge dessen haben sich deren Verwaltungen verständigt, im laufenden Jahr eine namhafte Tarifierhöhung, zunächst zwar nur für den Personen-, Gepäc- 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 Ergebnis 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 Schlepplboote 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 |
| Schlepplboote. 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 Dampfchiebebühne angefertigt. Im Fernern wurden 2 neue Kesseltransportwagen erstellt und 13 Stück zweiachsige Personenwagen ins Puffer-system umgeändert. Auch besorgte die Werkstätte den Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Vodan“.

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

Die Rechnung der Werkstätte ergibt:

| | 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 Ergebnis 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 Korschach-Zürich den Tod. — Am 13. Mai wurde auf der Töbßstraßenüberfahrt 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 Unfälle 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 Gifikon 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 $3,2/1000$ 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 Unfälle 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 Ergebnis 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 Herausreten 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 Wagenchieben 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 Narau-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 passiert hatte, ohne von dem Wärter wahrgenommen worden zu sein, und außerhalb des Tunnels in Folge seiner Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit den herankommenden Güterzug von Narau 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 angebauert 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 Bahngelände vom Hochwasser, wenn auch unbedeutend, zu leiden, so u. A. auf der Zürich-Luzerner Linie, wo ebenfalls Dammarutschungen vorkamen. Ebenso bedrohte die Sihl am 31. Juli Vormittags den Bahnhof Zürich mit einer Übersfuthung; 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. Mobilien und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten | " 2,278,706. 35 |

Total Fr. 37,024,775 78

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 Schleppschiffsführer | 9 | Güter- und Kohlenverlader | 6 |

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

C. Werkstätte.

Werkstattearbeiter: 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 Gesamtzahl 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 |
| Kapitalzinsen, Bußen, Geschenke | „ 42,500. 67 |
| | <hr/> |
| | „ 144,823. 50 |
| | <hr/> |
| Gesamteinnahme | Fr. 735,650. 70 |
| Die Ausgaben bestehen aus: | |
| Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte | Fr. 39. — |
| Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten | „ 1,916. 80 |
| Außerordentliche Unterstützungen | „ 2,000. — |
| Regelmäßige Unterstützungen | „ 38,338. 73 |
| Verschiedenes | „ 397. 60 |
| | <hr/> |
| | „ 42,692. 13 |
| | <hr/> |
| 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 |
| | Gesamteinnahme | Fr. 38,031. 01 |
| Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen etc. 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 Gesamtnetz 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 Centralbahn zu bauenden Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten, ferner der von der betreffenden Gesellschaft in Bau genommenen Linie Sulgen-Gösgau, endlich der Linie Wädenswil-Einsiedeln, welche durch die Nordostbahn bloß noch auf Kosten der Unternehmung zu vollenden ist:

a. Im Bau begriffen:

| | | | |
|--|----------------|---|-----------------|
| 1. Winterthur-Koblentz | 48.7 Kilometer | } | 110.3 Kilometer |
| 2. Linksufrige Zürichseebahn | 61.6 „ | | |
| 3. Bözbergbahn (Gemeinschaftsbahn) | | | 48.8 „ |
| 4. Effretikon-Wetzikon-Hinweil, deren Bauausführung durch die Nordostbahnverwaltung besorgt wird | | | 22.5 „ |
| Total im Bau | | | 181.6 Kilometer |