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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 23 (1875)

Artikel: Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1876 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730447

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 29. Juni 1876

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Die Direktion beehrt sich, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren dreiundzwanzigsten, das Jahr 1875 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht.

Anschließend an die vorjährige Aufzählung der Bundesgesetze und Verordnungen, welche von den Bundesbehörden in Eisenbahnsachen erlassen worden sind, haben wir in unserer diesjährigen Berichterstattung einzig das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen, als neu hinzugekommen zu erwähnen.

Die Fortführung der Bauten hat auch im Berichtsjahre zu vielfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden Veranlassung gegeben, von denen wir, wie im Vorjahre, nachfolgend die wichtigeren hervorheben.

Auf der Linie Winterthur-Koblenz erwies sich in Folge ungünstiger Terrainverhältnisse eine etwelche Verlegung des Trace bei Rietheim als angezeigt. Die bundesräthliche Genehmigung der abgeänderten Zugsrichtung erfolgte den 16. März 1876.

In Bezug auf die Bötzbergbahn verweisen wir auch dieses Jahr auf den von uns in gewohnter Weise erstatteten Spezialbericht; betreffend das Unternehmen der Aargauischen Südbahn, sowie betreffend die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn an das Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen gerichtet worden ist. Diese Berichte finden sich dem vorliegenden Bericht beigefügt.

Wie Sie unserm vorjährigen Bericht entnehmen konnten, hatten wir für die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise betreffend die Eisenbahn Koblenz-Stein von der schweizerischen Bundesbehörde eine Fristerstreckung bis zum 31. Dezember 1875 und für den Beginn der Erdarbeiten eine solche bis zum 31. März 1876 erwirkt. — Trotz

der Verzögerung, welche die Betriebseröffnung der Bötzbergbahn, an welche sich die Arbeiten für Koblenz-Stein anschließen sollten, erlitten hat und der daraus resultirenden Unmöglichkeit, das technische Personal der erstern zu den Vorarbeiten der letztern heranzuziehen, waren wir für möglichste Förderung dieser Arbeiten durch Verwendung eines Theils des technischen Personals der Linie Winterthur-Koblenz bemüht. Die Vorarbeiten waren dann auch gegen Ende des Berichtsjahres ziemlich vorgerückt; immerhin konnten sie aber nicht zu derjenigen Vollendung gebracht werden, um bis 31. Dezember 1875 dem Bundesrath die technischen und finanziellen Vorlagen im Sinne seiner Verordnung vom 1. Februar 1875 machen zu können. In Folge hievon richteten wir am 31. Dezember 1875 ein erneuertes Fristverlängerungsgesuch an den Bundesrath, welches unter dem 21. März 1876 in dem Sinne erledigt wurde, daß dem Bundesrath die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 30. Juni 1876 einzureichen sind, und daß bis zum 30. September 1876 der Anfang mit den Erdarbeiten zu machen ist.

Die linksufrige Zürichseebahn hat zu Verhandlungen mit den Staatsbehörden wesentlich nur insoweit Veranlassung gegeben, als dabei die durch die Rutschungen und Versenkungen in Horgen herbeigeführten Verhältnisse in Frage kamen, welche in einem andern Abschnitt unseres Berichtes ihre einläßliche Besprechung finden. Hievon abgesehen hatten wir dem Bundesrath eine Vorlage betreffend die Zufahrtsstraße zur Station Enge zu machen, und ferner fanden Verhandlungen unter Mitwirkung des schweizerischen Eisenbahndepartements betreffend die Erweiterung und theilweise Umgestaltung der gemeinschaftlichen Station Näfels einerseits mit der Standeskommission von Glarus und anderseits mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen statt, bei welchen wir bestrebt waren, die uns durch den mit dem Kanton Glarus abgeschlossenen Vertrag vom 29./30. August 1873 angewiesene Stellung in entgegenkommender Weise einzunehmen. Diese Angelegenheit hat nach Ablauf des Betriebsjahres ihren Abschluß gefunden, während die Frage der Mitbenutzung der Stationen Ziegelbrücke, Näfels und Netstall und des Bahnhofs Glarus schon mittels Vertrag vom 1. Juli 1875 mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu den in solchen Fällen in der Regel üblichen Bedingungen geordnet worden ist, welcher Vertrag auch die Genehmigung des diesseitigen Verwaltungsrathes erhalten hat.

Hinsichtlich der Linie Thalweil-Zug haben wir auch im Berichtsjahre ein weiteres Vorgehen noch unterlassen. Nicht ohne wesentlichen Einfluß in dieser Beziehung wird es sein, ob und wann die einen Bestandtheil der Gotthard-Unternehmung bildende Strecke Goldau-Zug zur Ausführung gelangen wird.

Die technischen Vorarbeiten für die Eisenbahn Glarus-Linthal wurden im Laufe des Berichtsjahres an die Hand genommen. Ein Fristverlängerungsgesuch, das sich auch hier als unumgänglich herausstellte, wurde im Laufe des Jahres 1876 an den Bundesrath gerichtet und fällt daher der künftigen Berichterstattung zu.

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden betreffend die Verbindung der beidseitigen Bahnen bei Schaffhausen und Stühlingen vom 21. Mai 1875, dessen wir in unserem letzten Berichte erwähnt haben und durch welchen in der That die bezüglichen Verhältnisse ganz in einer unserm dort entwickelten Standpunkt entsprechenden Weise geordnet worden sind, ist am 5. Juli Seitens der Schweiz und am 9. Dezember gl. J. Seitens des Großherzogthums Baden ratifizirt worden. Zu diesbezüglichen offiziellen Mittheilungen uns gegenüber haben sich im Laufe des Berichtsjahres weder die schweizerischen noch die badischen Behörden veranlaßt gefunden, so daß wir während dieser ganzen Zeit namentlich auch darüber, ob und wie das großh. badische Ministerium geneigt sei, mit uns über die Konzessionsertheilung für die auf badischem Gebiet gelegene Bahnstrecke der Linie Bülach-Schaffhausen in Unterhandlung zu treten, vollständig im

Ungewissen geblieben sind. Erst gegen Ende Mai 1876 ist von Seite des badischen Handelsministeriums die Eröffnung an uns gelangt, es sei nunmehr geneigt, auf Grund des oben erwähnten Vertrages vom 21. Mai mit uns in Unterhandlung zu treten. Wir hoffen demnach, Ihnen in unserem nächsten Berichte die endliche abschließliche Beordnung dieser Angelegenheit zur Kenntniß bringen zu können. Inzwischen haben wir nicht ermangelt, bei der schweizerischen Bundesbehörde um die nöthige Fristverlängerung für die schweizerische Konzession einzukommen, und zwar lediglich unter Verweisung darauf, daß wir uns noch immer nicht im Besitz der badischen Konzession befinden.

Durch den von uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes angebahnten Rückkauf der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg, über welchen an anderer Stelle des Nähern berichtet wird, sind die Unterhandlungen mit dem Komite dieser Unternehmung über die künftige gegenseitige Stellung gegenstandslos geworden.

Betreffend die Eisenbahn Baden-Otelfingen-Niederglatt waren wir im Falle, in unserm vorjährigen Berichte die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise zu konstatiren. Die bundesräthliche Genehmigung der Pläne erfolgte für die Bahnstrecke Baden bis zur aargauisch-zürcherischen Kantonsgrenze am 9. Juli, für diejenige bis Otelfingen am 3. August und für den Rest der Bahn von Otelfingen bis Niederglatt am 22. September 1875. Der Finanzausweis für die ganze Bahn wurde vom Bundesrath mittels Schlußnahme vom 23. Juli 1875 gutgeheißen.

Der in unserm vorjährigen Berichte skizzirte, mit der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag hat mit dem Beginne der Bauarbeiten auf der Strecke Baden-Otelfingen den Anfang seiner Vollziehung erhalten.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Berichte die Gründe angeführt, durch welche wir uns veranlaßt finden mußten, die auf der rechtsufrigen Zürichseebahn begonnenen Arbeiten einzustellen. Nach dem Wegfall dieser Gründe wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, jedoch bis jetzt nur auf der Strecke Rämistraße-Tiefenbrunnen, da für den Bauplan der Bahnstrecke Rämistraße-Bahnhof Zürich auch jetzt noch die hoheitliche Genehmigung aussteht.

Die technischen Vorarbeiten für die Bahn von Tiefenbrunnen bis Rapperswil haben auch heute noch ihren Abschluß nicht gefunden. Die Terrainverhältnisse bieten auf dieser Linie nicht unerhebliche Schwierigkeiten dar, und die bei der linksufrigen Zürichseebahn bei Anlaß der Grunderwerbung gemachten Erfahrungen sowie die dort zu Tage getretenen technischen Erscheinungen und Vorkommnisse lassen die sorgfältigsten Vorarbeiten und Studien als dringend geboten erscheinen. Immerhin sind diese nunmehr soweit vorgerückt, daß die Vorlage der Pläne in Bälde wird erfolgen können.

Über die Eisenbahnunternehmungen Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Sulgen-Goßau und Wohlen-Bremgarten, welche bekanntlich als selbständige Unternehmungen zum Bau gelangen, haben wir an diesem Ort einer weitern Berichterstattung nicht stattzugeben und in Betreff der Wynenthalbahn nur beizufügen, daß der mit dem betreffenden Komite unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossene Vertrag dadurch von vornherein hinfällig geworden ist, daß die betheiligte Landesgegend dessen Annahme innert der hiefür gestellten, beziehungsweise verlängerten Frist nicht erklärt hat.

Die Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen hat sich im Laufe des Berichtsjahres ebenfalls als selbständige Unternehmung konstituirt, und es haben auf Grund Ihrer Schlußnahme vom 28. Juni 1873 betreffend unsere Mitwirkung Verhandlungen stattgefunden. In neuester Zeit sind mit Bezug auf den Zeitpunkt der Ausführung dieser Unternehmung einige Schwierigkeiten erwachsen, zu deren Beseitigung indessen bereits Besprechungen eingeleitet sind, von denen wir ein befriedigendes Resultat in Aussicht nehmen zu dürfen glauben.

Der Vertrag mit der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln, dessen wesentliche Bestimmungen wir Ihnen voriges Jahr vorzuführen die Ehre hatten, hat am 17. September 1875 die Genehmigung des Bundes erhalten. In Vollziehung desselben waren wir unsererseits im Falle, der Bundesbehörde die Normalien für die Lokomotiven und das Oberbausystem, beides nach System Wetli, zur Gutheißung vorzulegen. Für erstere erfolgte sie unter dem 4. Januar 1876, für letzteres am 16. März 1876.

Auch in diesem Berichtsjahre sind wir im Falle gewesen, in Festhaltung der diesfalls in unserm letztjährigen Berichte entwickelten Auffassung verschiedene Anregungen abzulehnen, welche an uns gelangt sind, um die Mitwirkung und Betheiligung der Nordostbahnunternehmung bei neuen Eisenbahnprojekten zu veranlassen.

Haben sich, wie die vorstehende Darlegung ergibt, die Verhandlungen, welche mit den Bundesbehörden für Beordnung von Eisenbahnkonzessionen und damit zusammenhängender Fragen zu pflegen waren, gegenüber den letztverflossenen Jahren bedeutend reduzirt, so hat dagegen die Zahl der Geschäfte, welche mit denselben über den Bau und den Betrieb unserer Linien geordnet werden mußten, sehr zugenommen. Die meisten dieser Geschäfte haben jedoch keine ausreichende Bedeutung, um im Geschäftsberichte erwähnt zu werden, oder finden besser in folgenden Abschnitten ihre Besprechung. Hier berühren wir nur zwei Fragen, denen eine gewisse prinzipielle Bedeutung inne wohnt. — In den unter der Herrschaft des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juni 1852 ertheilten Nordostbahnkonzessionen ist in Erledigung einer Bestimmung des genannten Gesetzes dem Bunde das Recht vorbehalten, im Falle der Erzielung einer Bahnrendite von mehr als 4 Prozent eine Konzessionsgebühr zu Gunsten der Postkasse zu erheben, die aber für jede im Betrieb befindliche Bahnstunde 500 Fr. nicht übersteigen soll. Durch das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist seither dem Bundesrathe vorbehalten worden, mit der Gebühr für Bahnen, welche 6 Prozent und mehr abwerfen, bis auf 200 Fr. per Kilometer zu gehen. Der Bundesrath brachte nun diese erhöhten Gebühren sowohl im Vorjahre als im Berichtsjahre auch gegenüber den Linien unsers Stammnetzes zur Anwendung und war demzufolge von uns die Frage zu beantworten, ob wir der daherigen Zahlungsaufforderung Folge geben oder, nachdem vorherige Schritte beim Postdepartemente zur Herbeiführung eines andern Ergebnisses erfolglos geblieben waren, anderweitige Maßnahmen dagegen ergreifen sollen. Die Frage wurde von uns beide Mal im ersteren Sinn erledigt, obwohl wir es rechtlich kaum für zulässig erachten konnten, der neuen Gesetzesbestimmung in solcher Weise eine rückwirkende Kraft zu verleihen. Nach dem früheren Gesetze war dieses Verhältniß jeweilen im einzelnen Falle bei Genehmigung der Konzessionen zu ordnen, und es bildet sonach die in den betreffenden Bundesgenehmigungsbeschlüssen bestimmte Konzessionsgebühr einen Bestandtheil der Konzession von privatrechtlichem Charakter für die Dauer ihrer Gültigkeit. Allein wir wagten kaum zu hoffen, daß wir diese Ansicht mit Aussicht auf Erfolg der Bundesversammlung oder dem Bundesgericht zum Entscheide unterbreiten würden, der ersteren nicht im Hinblick auf die abweichenden Anschauungen, welche wiederholt in den eidgenössischen Räthen zum Ausdrucke gelangt sind, dem letzteren nicht, weil höchst wahrscheinlich von vornherein dessen Kompetenz zu einer Entscheidung hierüber bestritten worden wäre.

Nachdem gemäß Art. 32 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 das Genehmigungsrecht für die von den Eisenbahngesellschaften aufzustellenden Reglemente betreffend die Bahnpolizei auf den Bundesrath übergegangen ist, fanden wir anläßlich der Betriebseröffnung der neuen Linien die Aufstellung einheitlicher Bahnpolizeivorschriften für das gesammte Netz der Schweizerischen Nordostbahn angezeigt, welche nach vielfachen Verhandlungen und Korrespondenzen sowohl mit dem Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement, als mit einer Anzahl von Kantonsregierungen schließlich in der unterm 8. Dezember 1875 erlassenen Fassung in Vollzug gesetzt wurden.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Neben den Verhandlungen, welche unsere Unternehmung für sich allein mit den Bundesbehörden zu pflegen im Falle war, fanden solche in ziemlich großer Zahl auch Seitens der Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen statt. Rücksichtlich des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen äußerte die Vereinigung auf erfolgte Anfrage die Ansicht, daß dasselbe nicht für sich allein, sondern gleichzeitig mit dem im Anschluß daran zu erstellenden Transportreglement, wofür eine Vorlage Seitens der Bahnverwaltungen an die Bundesbehörden schon früher erfolgt war, erlassen werden möchte, weil viele im Gesetze nur zum Theil oder gar nicht geordnete Punkte erst durch dieses Reglement ihre Klarstellung finden werden; im Widerspruche hiemit wurde jedoch das Gesetz vom Bundesrath auf den 1. September 1875 in Kraft gesetzt, während die Genehmigung des Transportreglementes noch ausstand. Anfänglich waltete auch die Absicht, in ähnlicher Weise rücksichtlich der Anwendung des Gesetzes auf die direkten Verkehre mit dem Auslande vorzugehen; allein, wie wir am Schlusse des gegenwärtigen Abschnittes mittheilen werden, fanden hier die Vorstellungen, daß das Gesetz sich kaum durchführen lasse, so lange das demselben entsprechende Transportreglement nicht erstellt sei, besseres Gehör. Ebenso heben wir gerne hervor, daß die Bundesbehörden den Bahnverwaltungen in entgegenkommender Weise die Möglichkeit eröffneten, rücksichtlich der von jenen beabsichtigten Vorlage an eine internationale Konferenz für Aufstellung übereinstimmender Grundsätze über die Haftpflicht der Eisenbahnen für die ihnen übergebenen Gütertransporte, durch Bezeichnung mehrerer Delegirter die beim schweizerischen Bahnbetriebe gemachten Erfahrungen und daraus sich ergebenden Wünsche zur Geltung zu bringen; wie wir glauben, haben die daraufhin im Beisein der Bahndelegirten gepflogenen Verhandlungen gezeigt, daß die Bundesbehörden, ohne ihre Stellung zu beeinträchtigen, mit gutem sachlichem Erfolge zu konferenziellen Auseinandersetzungen mit den Bahnverwaltungen die Hand bieten dürfen, bevor sie zur Regelung von Verhältnissen des Eisenbahnwesens, zu deren vollem Verständniß die möglichst vielseitige Berathung der Erfahrung und Fachkenntniß wünschbar ist, auf dem Wege zwingender gesetzlicher oder administrativer Erlasse schreiten. Es kann denn auch konstatirt werden, daß dieselben rücksichtlich des Entwurfes eines neuen Transportreglementes den erwähnten Weg ebenfalls betreten haben, auch hier, wie wir überzeugt sind, zum Nutzen der Sache. Von den übrigen Fragen, welche der Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen Anlaß zu Erörterungen mit den Bundesbehörden gaben, erwähnen wir folgende: 1) Direkter Verkehr mit den Schmalspurbahnen; entgegen dem Begehren, daß mit diesen auch für Wagenladungen zu 200 Ztrn. unter Einrechnung der Taxen der Klassen D und E für die Normalspurbahnen direkte Tarife erstellt werden, wurde hervorgehoben, daß diesem Begehren nicht entsprochen werden könne, ohne zahllosen Konflikten mit dem Publikum zu rufen und die Bahnen in ihren konzessionsgemäßen Rechten zu beeinträchtigen, indem die Umladung von 200 Ztrn., die auf zwei Wagen der Schmalspurbahnen Platz finden, auf einen einzigen Wagen der Normalspurbahn in vielen Fällen nicht möglich sein und hinwieder die erstgenannten Wagen zur Aufnahme der in einem Wagen der Normalspurbahnen beigebrachten Güter sich nicht immer eignen werden. 2) Taxreduktionen in den Rundfahrtbilleten; gegenüber der Forderung, daß erhöhte Taxreduktionen, welche von den schweizerischen Bahnen für solche Billete ab norddeutschen Stationen zugestanden worden waren, entweder auf alle, auch die internen Rundfahrtbillete ausgedehnt oder dann auf das Maß der in diesen üblichen Reduktionen vermindert werden, wurden die Bundesbehörden aufmerksam gemacht, daß es wenig im Interesse und Wunsche der am Touristenverkehr besonders betheiligten Landesgegenden liegen dürfte, die Heranziehung von Touristen aus weitern Entfernungen zu erschweren. 3) Übertragung von Taxermäßigungen für einzelne Theilstrecken auf die weitergehenden, diese Strecken mitenthaltenden Verkehre; dieses Begehren fand in dem Umstande seine

Veranlassung, daß die Vereinigten Schweizerbahnen ablehnten, die für Zürich-Rapperswil im Hinblick auf die Konkurrenz der Dampfboote angenommenen Taxermäßigungen auf die direkten Personenbillete mit dem Auslande, welche diese Strecke mitenthalten, z. B. Paris-Chur, überzutragen, und führte zu einer sachbezüglichen Eingabe an das Eisenbahndepartement, welche namentlich die Ansicht vertrat, daß der gesetzliche Grundsatz der Gleichbehandlung im Tarifwesen wohl unmöglich in diesem weitgehenden, alles Anpassen an die einzelnen Verhältnisse verunmöglichenden Sinne verstanden werden könne, sondern als gewahrt angesehen werden müsse, wenn bei gleichen Verhältnissen gleiche Taxen gewährt werden. 4) Anwendung der ermäßigten Taxen nach einer einzelnen Station, welche von einer Bahn gewährt werden, um daselbst die Konkurrenz mit einer andern, kürzeren Route zu halten, auf alle ihre rückwärts liegenden Stationen, z. B. der im Hinblick auf die Konkurrenz der Linie Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke gekürzten Taxen der Strecke Zürich-Wallisellen-Ziegelbrücke auf die Stationen Schännis, Schmerikon u. s. f.; hier glaubte die Vereinigung der Bahnverwaltungen den Vorschlag machen zu dürfen, daß eine Rückwirkung der reduzirten Taxe der konkurrenzirten Station nur insoweit stattzufinden habe, als für die rückwärts liegenden Stationen keine höheren Taxen bezogen werden dürfen als die Taxe jener Station, zuzüglich der normalen Taxe von derselben nach den genannten Stationen. 5) Da den Bundesbehörden die Aufstellung des neuen Formulars für die schweizerische Eisenbahnstatistik noch nicht möglich war, wurde denselben für die Jahre 1868 bis 1873 inzwischen eine nachträgliche Statistik nach einem reduzirten Formular geliefert, sowie die Einlieferung der Statistik für 1874 nach dem bisherigen Formular vorgenommen.

Daneben faßte die Vereinigung zahlreiche Beschlüsse zur Förderung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Wir heben davon die nachstehenden hervor: 1) Revision des Übereinkommens über den direkten Verkehr; 2) Aufstellung eines Übereinkommens über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Verkehr, verbunden mit neuen Bestimmungen über das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen; 3) Anbahnung einer vollständigeren Einigung für übereinstimmende und einheitliche Anlage der Waarenstatistik; 4) Anordnung einer Untersuchung darüber, ob nicht Seitens der Bahnen Schritte zu besserer Berücksichtigung der Eisenbahnverwaltung im öffentlichen Unterrichtswesen angezeigt seien.

Die Vereinigung fand im Berichtsjahr die schon im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellte Erweiterung durch den Eintritt der Tößthalbahn, Emmenthalbahn und Schweizerischen Nationalbahn. Ferner wurde auch die Gotthardbahn in dieselbe aufgenommen. Die Unternehmung des Jura-Industriel erklärte ihren Austritt in Folge ihrer Fusion mit der Jura-Bernbahn, welche auch die Vertretung der von ihr betriebenen, neuen Unternehmung Bern-Luzern unter der erweiterten Benennung Jura-Bern-Luzernbahn übernahm.

Die im Berichtsjahr erfolgte Eröffnung einer Reihe von neuen Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes hatte zur Folge, daß unsere Verwaltung durch Tarifarbeiten in ganz außerordentlichem Maße beschäftigt war. Von unserer eigenen Unternehmung wurden die Bötzbergbahn (2. August) und die linksufrige Zürichseebahn (20. September), von der Schweizerischen Centralbahn die Strecke Wohlen-Muri der Aargauischen Südbahn dem Betrieb übergeben; die Gesellschaft der Schweizerischen Nationalbahn eröffnete ihre Linien Singen-Etzweilen und Constanz-Etzweilen-Winterthur, die Tößthalbahngesellschaft die Strecke Winterthur-Bauma, die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen die Linie Winkeln-Herisau-Urnäsch. Im Westen gelangte die Emmenthalbahn (Solothurn-Burgdorf) zum Betriebe; die Eisenbahngesellschaft des bernischen Jura (Jura-Bernbahn) eröffnete die Strecke Delsberg-Basel ihres jurassischen Bahnnetzes und übernahm unter der erweiterten Firma Jura-Bern-Luzernbahn den Betrieb der neu eröffneten Linie Langnau-Luzern. Von Bergbahnen endlich kamen die Arth-Rigibahn, die Ütlibergbahn und die Rorschach-Heiden-Bergbahn zur Eröffnung. Zunächst war die Aufstellung der internen Tarife für unsere obenerwähnten zwei neuen Hauptverkehrswege, diejenige der direkten Tarife derselben mit den übrigen, bereits im Betriebe stehenden Linien sowohl unserer Gesellschaft, als auch der andern schweizerischen Bahnverwaltungen, und mit Rücksicht auf die eintretenden Distanzveränderungen die theilweise Umarbeitung der Tarife des alten Netzes nothwendig; wir brachten hiebei im Wesentlichen die gleichen Grundsätze zur Geltung wie bei den schon

in Kraft bestehenden Tarifen, namentlich auch für die Gütertarife, immerhin mit der sehr wichtigen Neuerung, daß wir die Distanzen überall nach Kilometern, statt nach Stunden, wie die Konzessionen es gestattet hätten, berechneten, und daß demzufolge die bisherigen Stunden-Grundtaxen für den Gütertransport in solche nach Kilometern umgerechnet, für den Personentransport aber die Kilometer-Grundtaxen der neuen schweizerischen Konzessionen angewendet wurden. Außerdem waren die Beziehungen zu den neuen Linien anderer Unternehmungen zu ordnen durch Erstellung direkter Tarife mit und über dieselben, theilweise auch durch Regelung der Konkurrenzverhältnisse. Ferner machte die Übernahme der Zürichseedampfbootunternehmung Seitens unserer Gesellschaft die theilweise Neubeordung der Verkehrsverhältnisse des Zürichsees nothwendig; dieselbe erfolgte mittels Gleichstellung der Personen-Dampfboottaxen für das linke Ufer mit den entsprechenden Taxen der Zürichseebahn und mittels Übertragung verschiedener, im Bahnverkehr erprobter Vorschriften und Einrichtungen auf die Dampfboote, während die wünschbare, durchgreifende Revision der sämmtlichen Personen- und Gütertarife der Dampfboote, verbunden mit Aufstellung eines Transportreglements für dieselben, einstweilen noch unterbleiben mußte. Endlich wurden im Einvernehmen mit allen übrigen bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betheiligten Verwaltungen für den Bodensee neue Tarife und ein neues Transportreglement erstellt.

Zu der Besprechung unserer Verkehrsbeziehungen zu dem Auslande übergehend, gestatten wir uns, in erster Linie an die im Geschäftsberichte des Jahres 1874 gemachten Mittheilungen über angebahnte Verkehrsvereinbarungen anzuknüpfen. Der damals in Aussicht genommene Tarif für Gütertransporte zwischen Zürich einer-, Antwerpen und London anderseits, sowie der Courieeilgutdienst zwischen Zürich und London über Ostende ist im Berichtsjahre zur Einführung gelangt; leider wurde derselbe nicht von Anfang an auf der ganzen Transportstrecke mit derjenigen Genauigkeit vollzogen, welche für das Gedeihen derartiger Verkehrseinrichtungen unentbehrlich ist, und wir sahen uns daher, obschon uns Seitens der übrigen betheiligten Verwaltungen Abhülfe der wahrgenommenen Übelstände bestimmt verheißen wurde, immerhin zu einer eventuellen Kündung dieses Verkehres veranlaßt, für den Fall längerer Fortdauer der erwähnten Übelstände. Mit den wichtigeren nördlichen Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, sowie mit den pfälzischen Bahnen wurde ein direkter Gütertarif unter Annahme des Wagenraumsystems via Bötzberg nach der Ostschweiz eingerichtet, ferner die Tarifverhältnisse für Ludwigshafen und entsprechend für Mannheim auf Grund einer Kombination des Wagenraumsystems mit dem schweizerischen Klassentarifsystem neu beordnet; im Weiteren gelangten ein Ruhrkohlentarif ab rheinischen Stationen via Bingerbrück-Weißenburg-Basel und direkte Tarife für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben nach der Ostschweiz über die Bötzbergbahn zur Einführung. Die Erstellung direkter Gütertarife zwischen dem ganzen Netze der elsaß-lothringischen Bahnen und allen unseren wichtigeren Stationen ist grundsätzlich vereinbart, aber wegen der Forderung der genannten Bahnen, daß für diese Tarife das reine Wagenraumsystem angewendet werde, noch nicht vollzogen worden; nachdem aber der Verwaltungsrath uns ermächtigt hat, sowohl dieser Forderung als einer gleichlautenden der Großh. Badischen Staatseisenbahnen zu entsprechen, steht nunmehr die Bildung der erwähnten Tarife bevor und bleibt bloß noch zu gewärtigen, ob allfällig Seitens der schweizerischen Aufsichtsbehörde dagegen Bedenken werden erhoben werden, von dem Gesichtspunkte aus, daß die Anwendung zweier verschiedener Gütertarife im internen schweizerischen und im direkten Güterverkehr mit den ausländischen Bahnen zu unstatthaften Verhältnissen führe.

Auch mit den Großh. Badischen Staatseisenbahnen steht die Neuerstellung direkter Gütertarife auf gleicher Grundlage in baldiger Aussicht, nachdem ein neuer Betriebsvertrag mit denselben, den wir schon im vorhergehenden Berichtsjahr angeregt hatten, demnächst seinen vollständigen Abschluß erwarten läßt. Den durch Inbetriebsetzung der Nationalbahn neu entstandenen Konkurrenzverhältnissen ist inzwischen in den wichtigsten Punkten durch provisorische Tarifbildungen Rechnung getragen worden.

Im Jahr 1875 sind die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Transittarife durch die Schweiz zwischen Frankreich und Mittel- und Südrußland zur Einführung gelangt, und seither haben auf Grund derselben bereits nicht unerhebliche Transporte, namentlich von französischen Eisenfabrikaten für russische Bahnzwecke stattgefunden; wir sind im Vereine mit den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen bemüht, diesen Tarifen weitere Ausdehnung einerseits nach Frankreich, anderseits nach den inneren Hauptverkehrsplätzen von Rußland zu verschaffen, und haben außerdem Schritte gethan, um auch für einzelne schweizerische Stationen direkte Tarife mit Rußland zu bilden. — An diesem Orte wollen wir nicht unterlassen, der Einführung eines Spezialtarifs für Getreide ab Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn und der Galizischen Carl-Ludwigbahn nach Romanshorn, Rorschach, Schaffhausen und Basel, eines Übernahmstarifs für Getreide ab moldauischen, wallachischen, serbischen und türkischen Donaustationen nach Romanshorn und eines Spezialtarifs für Getreide von der Odessaerbahn nach Romanshorn, Rorschach und Basel zu gedenken.

Außer diesen Tarifarbeiten waren wir im Falle, noch eine bedeutende Zahl anderer auszuführen, behufs Aufnahme unserer neuen Linien in die bestehenden direkten Verkehre, sowie behufs Umarbeitung bestehender oder Bildung neuer Tarife. Wir erwähnen von diesen letzteren noch folgende:

1) Personenverkehr. a. Aufstellung eines Tarifs für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Brüssel und der Schweiz via Bettingen-Metz, ferner zwischen London und der Schweiz via Calais und Ostende. b. Revision des Personentarifs nach und von der Vorarlbergerbahn. c. Einführung direkter Billete ab Zürich und Winterthur nach Stationen der badischen Bahn, Darmstadt und Frankfurt a. M. via Schaffhausen-Kinzigthalbahn und via Schaffhausen-Horb-Pforzheim, Ausdehnung der direkten Billete von und nach Zürich via Horb-Pforzheim auf Köln und Mainz, Einführung direkter Billete ab Dachsen nach Offenburg, Mannheim-Heidelberg und Mainz via Kinzigthalbahn. d. Umarbeitung und Erweiterung der Tarife im schweizerisch-badisch-mitteldeutschen Verkehr und im schweizerisch-bayerisch-österreichischen Verkehr. e. Neuer Tarif zwischen Winterthur und Mailand via Splügen, ferner zwischen Basel und Zürich einer-, Mailand anderseits via Splügen und via Gotthard. f. Erweiterung der Rundreisebillete durch Einführung solcher zwischen Zürich und dem Rigi, zwischen Zürich und St. Imier, Chaux-de-fonds und Locle via Biel-St. Imier-Neuchatel, zwischen Basel, Aarau und Zürich via Olten und via Bötzberg, Einführung von Vergnügungsbilleten des Rheinischen Verbandes via Weißenburg und via Heidelberg über Basel-Bötzberg und über Waldshut nach dem Innern der Schweiz, Rundreisebillete vom Rhein nach dem Berner Oberland und dem Vierwaldstättersee, Rundreisebillete ab Stuttgart, Ulm, Reutlingen, Tübingen nach der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen via Schaffhausen und via Bodensee.

2) Güterverkehr. a. Übernahmstarif für Baumwolle ab Genua, St. Benigno und Triest nach Nordostbahn-Stationen auf den Linien Zürich-Aarau und Zürich-Luzern, Spezialtarif für Baumwolle aus Italien via Brenner nach Basel und Romanshorn, Spezialtarif für Baumwolle ab Südfrankreich nach der Schweiz. b. Spezialtarife für Faßholztransporte ab Simbach transit nach West- und Südfrankreich durch die Schweiz, für Nutzholz von Kaiser-Ebersdorf und Simbach nach Romanshorn transit, für Holz ab Thiengen nach der Nordostbahn via Waldshut-Koblenz, für Faßdauben und Nutzholz ab der Oesterreichischen Südbahn, der Mohacs-Fünfkirchner, Fünfkirchner-Barcser, Alföld-Fiumaner und Battaszek-Dombovar-Zakanyer Eisenbahn nach Lindau, Romanshorn, Rorschach, Basel, Genf, Verrieres via Franzensfeste, Kufstein-Lindau. c. Eilguttarif für Fleischtransporte nach Paris.

Mehrfach beschäftigte uns im Berichtsjahre die Neugestaltung unserer direkten Verkehrsbeziehungen zu den ausländischen Bahnen auf Grund der Bestimmungen des schweizerischen Transportgesetzes vom 20. März 1875. Bekanntlich greift dieses Gesetz sehr stark auch in die direkten Verkehre mit dem Auslande ein, insofern es die Stellung der schweizerischen Bahnverwaltungen sowohl rücksichtlich der im Auslande auf Grund der direkten Tarife nach der Schweiz aufgegebenen Güter, als rücksichtlich der auf Grund dieser Tarife aus der Schweiz nach dem Auslande gehenden Güter in

einer Weise ordnet, welche dieselben in die Alternative versetzt, entweder an der Grenze Kontrolvorrichtungen zu treffen, welche den direkten Verkehr hemmen und vertheuren müßten, oder das schweizerische Gesetz sehr oft auch für Verluste und Beschädigungen, welche im Auslande vorgekommen sind und ausländischen Bahnverwaltungen zur Last fallen, zur Anwendung kommen zu lassen. Wir ermangelten nicht, bald nach Erlaß des Gesetzes von uns aus an einen Theil der ausländischen Bahnen zu gelangen, um uns zu vergewissern, ob dieselben, falls wir den letztberührten Weg wählen, in billigem Maße an den zu gewährenden Entschädigungen sich zu betheiligen geneigt wären; und als sodann der schweizerische Bundesrath unterm 15. September 1875 in Ausführung des Art. 55 des Transportgesetzes den Beschluß faßte, es seien die Vereinbarungen mit auswärtigen Bahnen betreffend die direkten Tarife bis zum 31. März 1876 mit dem neuen Transportgesetz vom 20. März in Übereinstimmung zu bringen und die revidirten Reglemente und Tarife, sowie die Tarrepartitionen dem schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement bis zum 15. Februar 1876 vorzulegen, ermangelten wir nicht, in Bestätigung unserer ersten Eröffnung sofort die mit uns im direkten Verkehre stehenden Bahnen des Auslandes hievon in Kenntniß zu setzen und Verhandlungen über den Vollzug der bundesräthlichen Schlußnahme anzubahnen. Gleichzeitig jedoch wurde Seitens der Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen beim Bundesrathe um Rückzug der angesetzten Frist bis nach Feststellung des neuen Transportreglements nachgesucht, unter Hervorhebung des Umstandes, daß, so lange dieses Reglement nicht erlassen sei, die nöthige Grundlage für Revision der direkten Verkehre mit dem Auslande mangle, und daß zudem diese Revision eine außerordentlich weitschichtige und zeitraubende Arbeit sei, welche sich unmöglich binnen weniger Monate ausführen lasse. Aus uns nicht bekannten Gründen blieb letzteres Gesuch längere Zeit unerwiedert, und mittlerweile rückte der vom Bundesrathe festgesetzte Termin immer näher, ohne daß das neue Transportreglement zur Ratifikation gelangt und es dadurch möglich geworden wäre, die Verhandlungen mit den ausländischen Verwaltungen ernstlich in Fluß zu bringen. Wir sahen uns deßhalb, um dem bundesräthlichen Beschlusse zu genügen, gegen Schluß des Jahres gezwungen, die sämmtlichen Gütertarife mit den ausländischen Bahnen beziehungsweise die zugehörigen Reglemente, soweit dieselben mit dem Transportgesetz im Widerspruch stehen, auf den 31. März 1876 zu künden, wobei wir nicht verfehlten, den schweizerischen Bundesrath auf die ernsten Folgen dieser nothgedrungenen Maßregel aufmerksam zu machen, die dadurch erschwert wurden, daß die betheiligten Bahnen zum Theil unsern Vorschlag ablehnten, die Tarife als solche fortbestehen zu lassen, auch wenn am genannten Tag noch keine neuen reglementarischen Bestimmungen an Stelle der in Folge unserer Kündigung dannzumal obsolet werdenden vereinbart sein sollten. Seither wurde uns Seitens des Eisenbahndepartements eröffnet, daß der Beschluß vom 15. September 1875 als aufgehoben betrachtet werden könne und neue Termine nach Inkraftsetzung des neuen Transportreglements werden aufgestellt werden. Von dem Wunsche geleitet, einem Abbruche oder einer wesentlichen Schmälerung der direkten Verkehre thunlichst vorzubeugen, ermangelten wir hierauf nicht, die erfolgten Kündigungen zurückzuziehen. Nach Erlaß des neuen Transportreglementes, beziehungsweise nach Genehmigung desselben Seitens des Bundesrathes werden wir nicht verfehlen, die bereits angebahnten Verhandlungen mit den ausländischen Bahnen weiter zu führen und unsere Bemühungen bei denselben eintreten zu lassen, um die ungestörte Aufrechthaltung und Weiterentwicklung der direkten Verkehre mit der Schweiz zu sichern; ob dies auf einer für die schweizerischen Bahnen billigen Grundlage möglich sein wird, bleibt freilich nach dem bisher stattgefundenen Meinungsaustausch zweifelhaft.

Des Abschlusses eines Vertrages mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zur näheren Regelung der Mitbenutzung der Stationen Ziegelbrücke, Näfels und Netstall und des Bahnhofes Glarus, sowie der Bahnstrecke Näfels-Glarus Seitens der linksufrigen Zürichseebahn, ist bereits in Abschnitt I dieses Berichtes erwähnt worden.

Nachdem die Gesellschaft der Tößthalbahn, sowie diejenige der Nationalbahn in Folge einer diesfälligen Verfügung der Bundesbehörde die Einführung ihrer Züge in den Bahnhof Winterthur verlangt hatten, wurde, mit Rücksicht darauf, daß die definitive Regulirung der Beziehungen der den genannten Bahnhof mitbenutzenden Bahngesellschaften vorher nicht

erzielt werden konnte, ein Plan über eine provisorische Erweiterung dieses Bahnhofes vereinbart, welcher durch Beschluß des Bundesrathes vom 29. März 1875 genehmigt und, unter Kautionsleistung für Betheiligung an der Kapitalbeschaffung Seitens der neu einmündenden Bahnen, der Nordostbahn zur Ausführung überbunden wurde. Hierauf wurden unterm 30. April 1875 mit der Tößthalbahngesellschaft und unterm 30. Juni gl. J. mit der Nationalbahngesellschaft Verträge über die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die genannten Bahnen für die Dauer des Provisoriums beziehungsweise von der Inbetriebsetzung ihrer Linien bis zur Herstellung der definitiven Bahnhofanlage vereinbart, welche Verträge am 15. Dezember 1875 die Genehmigung des Verwaltungsrathes erhalten haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Berichtsjahre flossen der Unternehmung zur Deckung ihrer Bauausgaben folgende Kapitalien zu:

	Fr.
Resteinzahlungen auf 18,584 Aktien II. Emission, abzüglich der zu späterer Verwendung in Reserve gestellten zweiten Hälfte des Agioerlöses im Betrage von Fr. 929,200	4,646,000
Einzahlung von 2000 Aktien III. Emission, abzüglich des auch hier in Reserve gestellten Agioerlöses von Fr. 100,000	1,000,000
Hälftiger Antheil an zwei vom Konsortium optirten Serien von je 5 Millionen Franken des Gemeinschaftsanleihens der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn . . .	5,000,000
Einzahlungen des Kantons Zürich auf das Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn . .	140,000
Antizipirte Einzahlungen des Kantons Glarus auf das Subventionsdarleihen für die Linie Glarus-Linthal	2,045,091
	12,831,091
Hiezu der Aktivsaldo per 31. Dezember 1874	6,250,235
Total	19,081,326

Diese Summe war nicht ausreichend, um dem außerordentlich hohen Kapitalbedarf des Berichtsjahres für Bauzwecke zu genügen, und außerdem mußte unser Bestreben dahin gehen, auch für die Bedürfnisse der nächstfolgenden Jahre in möglichst vollständiger Weise schon jetzt vorzusorgen. Wir ermangelten nicht, zu diesem Zwecke im Laufe des Berichtsjahres nachdrucksam die geeignet scheinenden Schritte zu thun, nachdem auf Grund des damals vorliegenden Materials der vom Jahr 1876 an erlaufende Kapitalbedarf folgender Maßen beziffert worden war:

I. Im Bau stehende Linien.

	Fr.
Winterthur-Koblenz, Rest	6,200,000
Niederglatt-Wettingen (einschließlich der beiden Limmatüberbrückungen), Rest	3,600,000
Rechtsufrige Zürichseebahn, Rest	7,900,000
Muri-Rothkreuz, hälftiger Antheil der Nordostbahn, Rest	1,200,000
Wohlen-Bremgarten, Antheil der Nordostbahn, Rest	365,000
Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Antheil der Nordostbahn, Rest	1,200,000
Wädensweil-Einsiedeln, Betriebsmaterial	300,000
	20,765,000

II. Projektirte Linien.

	Fr.
Glarus-Lintthal (vollständig durch das Subventionsdarlehen gedeckt)	—
Bülach-Schaffhausen	5,600,000
Dielsdorf-Niederweningen	1,050,000
Thalweil-Zug	5,000,000
Rothkreuz-Immensee, hälftiger Antheil der Nordostbahn	800,000
Brugg-Hendschikon, " " " "	900,000
Koblenz-Stein, " " " "	3,200,000
Etzweilen-Schaffhausen, " " "	3,615,000
	20,165,000

	Fr.
Totalbedarf für neue Linien somit	40,930,000
Rest der Gotthardbahn-Subvention	2,700,000
Bauten am alten Netz	7,370,000
	51,000,000
Hiezu kommt die Auslösung der gekündeten Obligationen der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg in runder Summe mit	4,000,000
Gesammtbedarf hienach	55,000,000

Dieser Bedarf verlegt sich nach Maßgabe der konzessionsgemäßen Fristen und der von der Nordostbahngesellschaft über einen Theil obiger Leistungen abgeschlossenen Verträge auf die einzelnen Jahre in folgender Weise:

	1876.	**1877.**	**1878.**	**1879.**	**1880.**	**1881.**	**Total.**
Winterthur-Koblenz	6,200,000	—	—	—	—	—	6,200,000
Niederglatt-Wettingen	2,700,000	900,000	—	—	—	—	3,600,000
Rechtsufrige Zürichseebahn	1,000,000	2,000,000	2,000,000	2,900,000	—	—	7,900,000
Muri-Rothkreuz	400,000	400,000	400,000	—	—	—	1,200,000
Wohlen-Bremgarten	365,000	—	—	—	—	—	365,000
Effretikon-Wetzikon-Hinweil	1,200,000	—	—	—	—	—	1,200,000
Wädensweil-Einsiedeln	300,000	—	—	—	—	—	300,000
Bülach-Schaffhausen	—	—	2,000,000	3,600,000	—	—	5,600,000
Dielsdorf-Niederweningen	—	—	500,000	550,000	—	—	1,050,000
Thalweil-Zug	—	—	—	1,000,000	2,000,000	2,000,000	5,000,000
Rest der Südbahn	—	—	—	—	850,000	850,000	1,700,000
Koblenz-Stein	500,000	1,800,000	900,000	—	—	—	3,200,000
Etzweilen-Schaffhausen	—	—	500,000	1,500,000	1,615,000	—	3,615,000
Gotthardbahn-Subvention	600,000	600,000	600,000	600,000	300,000	—	2,700,000
Bauten am alten Netz	1,175,000	1,200,000	2,000,000	1,000,000	1,000,000	995,000	7,370,000
Auskauf der Oblig. der Filialbahnen	4,000,000	—	—	—	—	—	4,000,000
	18,440,000	6,900,000	8,900,000	11,150,000	5,765,000	3,845,000	55,000,000

Selbstverständlich können vorstehende Ziffern nur auf approximative Richtigkeit Anspruch machen. Was zunächst die Höhe des Baubedarfes betrifft, so machen wir namentlich aufmerksam, daß die Ausgaben für Ausbau des Stammnetzes in hohem Maße durch die, unmöglich vorauszubestimmende Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes und des Eisenbahnverkehres bestimmt werden und auch von Entschließungen der Bundesbehörden wesentlich beeinflußt werden können; daß ferner für die erst im Stadium der Projektirung sich befindenden Linien die nöthigen Anhaltspunkte für völlig zuverlässige Voranschläge noch mangeln, und daß die Kurseinbußen, welche auf den noch zu emittirenden Anleihen voraussichtlich erwachsen werden, einstweilen außer Betracht geblieben sind. Immerhin glauben wir auf Grund der Erfahrungen, welche wir rücksichtlich der Voranschläge unseres technischen Bureau mit den bisher erstellten Linien bei zum Theil sehr ungünstigen Verhältnissen zu machen im Falle waren, der Hoffnung Ausdruck verleihen zu dürfen, daß die mitgetheilten Bedarfsziffern im Großen und Ganzen sich als ausreichend erweisen werden, zumal wenn die bedeutende Verminderung der Preise für Schienen, Transportmaterial ꝛc., welche sich in den zwei letzten Jahren vollzogen hat, in den nächsten Jahren noch anhält. Auch rücksichtlich der Vertheilung des Baubedarfes auf die einzelnen Jahre werden voraussichtlich erhebliche Änderungen, jedoch in einem der Deckung des Kapitalbedarfes günstigen Sinne eintreten. Schon die Abschlüsse der Baurechnungen von 1875 treffen mit dem Tableau des Kapitalbedarfes, wofür die Vorarbeiten aus der Mitte des Berichtsjahres datiren, insofern nicht überall zusammen, als der mit Ende 1875 bereits verausgabte Theil des Gesammtbedarfes für die im Bau stehenden Linien in Folge rascheren Fortschreitens der Bauten sich höher stellt, als damals vorausgesetzt wurde; dadurch ergiebt sich für die betreffenden Linien vom Neujahr 1876 an, dem Ausgangstermin des Bedarfstableau, ein verminderter Bedarf und bleibt somit eine Kapitalreserve, welche jedenfalls für die nachträglich noch nöthig werdenden Bauten an der Bötzbergbahn und der linksufrigen Zürichseebahn einen ausreichenden Gegenwerth bilden sollte. Außerdem werden, abgesehen von allfälliger sonstiger Verhinderung der Bauvollendung einzelner Linien innert der dem Tableau zu Grunde gelegten Konzessionstermine, namentlich in der Ausführung der Gotthardbahn voraussichtlich Änderungen eintreten, welche der Nordostbahn vertragsgemäß bei einigen Linien die Befugniß eröffnen, deren Ausführung in ausreichendem Maße hinauszuschieben, um den in den Jahren 1876 bis 1881 wirklich zu deckenden Baubedarf ganz erheblich unter 55 Millionen zu reduziren.

Als Deckung dieses Betrages, soweit er in der näheren Zeit zu verausgaben sein wird, und des noch ungedeckten Theiles des Jahresbedarfes von 1875 glaubten wir folgende Einnahmen in beinahe gewisse Aussicht nehmen zu dürfen:

	Fr.
Hälftiger Antheil an dem noch nicht optirten Reste des Gemeinschaftsanleihens	5,000,000
Emission des Restes der bei der Statutenrevision von 1872 vorgesehenen, nominell im Ganzen Fr. 22,292,000 betragenden neuen Aktien, deren successive Ausgabe in das Ermessen des Verwaltungsrathes gestellt ist, und wovon bisher Fr. 11,292,000 begeben worden sind, also	11,000,000
	16,000,000
Daneben hofften wir auf die Mitwirkung des gleichen Konsortiums, mit welchem das Gemeinschaftsanleihen der Central- und Nordostbahn vereinbart worden war, zur Unterbringung eines neuen Anleihens von etwa	20,000,000
Total	36,000,000

Ziemlich zeitig im Berichtsjahre geschahen für diese Geldbeschaffung nach allen drei Richtungen Schritte, allein nicht mit dem gewünschten Erfolg. Das erwähnte Konsortium, statt auf Grund der ihm gemachten Eröffnungen zu einer neuen Anleihensoperation die Hand zu bieten, sah sich gegentheils durch die mittlerweile an Deutschland herangetretene Geschäfts- und Finanzkrise veranlaßt, eine Erstreckung der Optionsfrist für den Rest des Gemeinschaftsanleihens zu beanspruchen und schließlich die Option abzulehnen. Auch die Aktienemission schien uns besser verschoben

zu werden, da der Aktienkurs sich schon in der ersten Hälfte des Jahres dem Parikurse Schritt um Schritt näherte und in der zweiten Hälfte des Jahres unter denselben herabging; wir gaben der Annahme Raum, daß, wenn die gehoffte Eröffnung der Bötzbergbahn und der linksufrigen Zürichseebahn auf die große Reisesaison gelinge, an Hand der Betriebsergebnisse das Vertrauen in die Zukunft des Unternehmens aufleben und damit auch der Aktienkurs sich wieder ausreichend bessern werde, um die Aktienemission, namentlich wenn die Unterstützung von Finanzinstituten dafür gewonnen werden könne, mit mehr Vertrauen in den Erfolg vorzunehmen. Leider zog sich aber die Eröffnung beider Bahnen in den Spätsommer hinaus und übte schließlich, als die linksufrige Zürichseebahn kaum dem Betrieb übergeben worden war, der Unfall in Horgen einen so außerordentlich ungünstigen Einfluß, daß augenblicklich, da mittlerweile die Finanzlage Deutschlands immer schlimmer geworden war und ihre starken Schatten auch nach der Schweiz herüberzuwerfen begann, von jeder Aktienemission Umgang genommen werden mußte, wenn man sich nicht der ernstlichen Gefahr eines für die Folge verhängnißvollen Mißerfolges aussetzen wollte.

Um dessen ungeachtet die Mittel zu beschaffen, fernerhin allen baulichen Verpflichtungen zu genügen, und zugleich um die erforderliche Zeit zur Anknüpfung neuer Beziehungen für definitive Deckung des vorliegenden Kapitalbedarfes zu gewinnen, entschlossen wir uns zur Erhebung vorübergehender Anleihen, theils mittels direkten Appells an das Publikum, theils durch Vermittlung von Bankhäusern. In beiden Richtungen bewies der Erfolg, daß das Unternehmen der Nordostbahn noch eines festbegründeten Kredites genieße, indem die uns anerbotenen Kapitalien über den Bedarf hinausgingen und deshalb zum Theil zurückgewiesen wurden. Gleichzeitig nahmen wir von der Wahrnehmung, daß Frankreich, im Gegensatz zu Deutschland, sich einer sehr befriedigenden und sich fortwährend noch verbessernden Lage des Geldmarktes erfreue, zu persönlichen Schritten in Paris Anlaß, um Fühlung mit dortigen größeren Finanzinstituten zu bekommen und dieselben zur Mitwirkung bei der finanziellen Konsolidation unsers Unternehmens zu bestimmen. Noch vor Jahresschluß waren zu diesem Ende Unterhandlungen mit denselben in vollem Gange, und wir geben der Erwartung Raum, daß im laufenden Jahre die im Berichtsjahr stattgefundenen, vorübergehend an der Ungunst der Zeitverhältnisse gescheiterten Bemühungen zur definitiven Sicherung des größten Theils des noch restirenden Kapitalbedarfs zu einem befriedigenden Ziele gelangen werden.

Wir haben im Vorstehenden eines im laufenden Jahre zu deckenden Bedarfes von rund 4 Millionen Franken für Auslösung von Obligationen der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg erwähnt. Daher dürfte es sich rechtfertigen, den hierüber erforderlichen Aufschluß hier unmittelbar folgen zu lassen. Die fragliche Auslösung, zu der wir uns mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes auf Ende 1876 verpflichtet haben, fand ihre Veranlassung in den steigenden Reinerträgen der beiden Unternehmungen, welche für die Jahre 1873, 1874 und 1875 an die Obligationäre von Zürich-Zug-Luzern die Entrichtung eines Jahreszinses von $4^2/_5$, $5^2/_5$ und $5^1/_2$ Prozent, an diejenigen von Bülach-Regensberg diejenige eines Zinses von $1^2/_5$, $3^4/_5$ und 6 Prozent ermöglichten, und in der Voraussicht, daß die Betriebsergebnisse in der nächsten Zeit bei Zürich-Zug-Luzern sich noch mehr verbessern, bei Bülach-Regensberg aber nach Eröffnung der Linie Winterthur-Koblenz wenigstens annähernd die erreichte Höhe bleibend behalten werden. Im Hinblick hierauf lag die Annahme sehr nahe, daß die Obligationäre in der näheren Zukunft, vielleicht schon mit Ende 1876 von ihrem vertragsgemäßen Kündungsrechte Gebrauch machen werden, in welchem Falle bei beiden Unternehmungen das Obligationenkapital erheblich über seinem Nominalbetrage, nämlich nach dem zwanzigfachen Betrage des durchschnittlichen Zinses der drei dem Heimzahlungstermine vorausgegangenen Betriebsjahre hätte ausgelöst werden müssen. Statt dessen löst die Nordostbahn nunmehr auf Grund der seiner Zeit über Ausführung der beiden Unternehmungen abgeschlossenen Verträge das Obligationenkapital von Bülach-Regensberg zum Nominalbetrage aus, und für dasjenige von Zürich-Zug-Luzern hat sie zunächst ebenfalls nur den Nominalbetrag zu bezahlen, in der Meinung, daß der Betrag, um welchen die bisher den Obligationären bezahlten Jahreszinse unter dem Durchschnitte von $4^1/_2$ Prozent

geblieben sind, denselben successiv aus den über diesen Betrag hinausgehenden künftigen Jahreserträgnissen zu vergüten bleibt, immerhin in der Meinung, daß die Nordostbahngesellschaft für ihren bisherigen Antheil am Obligationenkapital an den jeweiligen Überschüssen ebenfalls partizipirt. Im Hinblick hierauf kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß die in Frage stehende Maßnahme bei beiden Unternehmungen sich schon vom rein finanziellen Standpunkte aus vollkommen rechtfertigte, davon abgesehen, daß namentlich bei der Linie Örlikon-Bülach-Dielsdorf die Rolle eines Verbindungsgliedes, welche derselben zwischen den Linien Baden-Zürich-Winterthur, Niederglatt-Wettingen, Winterthur-Bülach-Koblenz und Bülach-Eglisau-Schaffhausen zufällt, sehr wünschbar machte, sie als integrirenden Bestandtheil des Nordostbahnnetzes behandeln zu können. Bei der Linie Zürich-Zug-Luzern tritt letztere Änderung noch nicht ein, weil zufolge einer am 5. Mai 1873 mit dem Kanton Zürich getroffenen Vereinbarung von dem Obligationenkapital Fr. 2,374,000, welche dem Kanton Zürich, zürcherischen Gemeinden und Privaten gehören, einstweilen noch in ihrer bisherigen Rechtsstellung verbleiben, um erst auf Ende desjenigen Jahres, in welchem die Erdarbeiten für die Linie Thalweil-Zug beginnen werden, gegen 4½ prozentige, nach 12 Jahren heimzahlbare Obligationen auf die Nordostbahn umgetauscht zu werden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge, welche in nachstehender Tabelle nach den einzelnen Linien näher angegeben sind, haben im Ganzen 1,918,733 Kilometer zurückgelegt.

Die Mehrleistung von 190,365 Kilometern gegenüber dem Vorjahre fällt namentlich auf die linksufrige Zürichseebahn, ferner auf die Bahnstrecke Zürich-Brugg-Aarau, in Folge und im Zusammenhange mit der Eröffnung der Bötzbergbahn.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1874. Kilometer.	1875. Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge	1,010,844	1,161,508
2) Güterzüge mit Personenbeförderung	249,005	271,893
3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	468,519	485,332
	1,728,368	1,918,733

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1875.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Brugg	18.081	1.	Januar	31.	Mai	täglich	6	8	6	10	30	81,907
		1.	Juni	1.	August	"	6	8	6	10	30	33,631
		2.	August	14.	Oktober	"	6	15	4	7	32	42,816
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	6	14	5	5	30	42,310
Brugg-Turgi	3.846	1.	Januar	31.	Mai	"	6	8	6	10	30	17,422
		1.	Juni	1.	August	"	6	8	6	10	30	7,152
		2.	August	14.	Oktober	"	12	12	4	14	42	11,953
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	10	9	6	14	39	11,700
Waldshut-Turgi	17.015	1.	Januar	31.	Mai	"	3	7	1	3	14	35,970
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	9	1	4	16	37,025
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	4	2	16	21,235
Turgi-Zürich	28.005	1.	Januar	31.	Mai	"	8	8	4	14	34	143,778
		1.	Juni	1.	August	"	8	8	6	12	34	59,035
		2.	August	14.	Oktober	"	14	12	2	16	44	91,184
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	12	8	6	14	40	87,375
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	12	—	2	16	36,462
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	12	2	2	18	36,945
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	12	—	2	16	18,835
Konstanz-Romanshorn	19.209	1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	—	2	14	40,607
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	11	1	2	16	41,798
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	10	—	2	14	20,967
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	69,926
Frauenfeld Winterthur	15.914	1.	Juni	14.	Oktober	"	—	2	—	—	2	4,329
Schaffhausen-Winterthur	29.911	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	54,199
		1.	Juni	14.	Oktober	"	3	9	4	—	16	65,086
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	3	9	4	—	16	37,329
Winterthur-Zürich	26.151	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	4	11	34	134,259
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	22	5	11	44	156,488
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	6	17	4	15	40	81,591
Transport	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,795,849

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1875.

Transport	. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,795,849
Zürich-Richtersweil . . .	27,444	20.	Sept.	21.	Sept.	täglich	5	11	2	2	20	1,098
		22.	„				—	4	1	—	5	137
Zürich-Thalweil	12,115	22.	Sept.				2	1	1	—	4	48
Zürich-Horgen	17,264	22.	Sept.				3	6	—	—	9	155
		23.	„				5	11	2	—	18	311
		1.	Oktober	14.	Oktober	„	—	16	—	—	16	3,867
		15.	„	31.	Dezember	„	—	16	4	—	20	26,932
Horgen-Richtersweil . . .	10,180	23.	Sept.				—	4	—	—	4	41
Wädensweil-Richtersweil . .	3,386	23.	Sept.				—	—	1	—	1	3
Richtersweil-Glarus . . .	41,265	20.	Sept.	22.	Sept.	„	5	7	2	2	16	1,981
		23	„				5	7	2	1	15	619
		24.	„	30.	Sept.	„	1	7	2	—	10	2,889
		1.	Oktober	14.	Oktober	„	1	7	2	—	10	5,777
		15.	„	31.	Dezember	„	—	10	2	—	12	38,634
Wädensweil-Richtersweil . .	3,386	1.	Oktober	14.	Oktober	„	1	7	2	—	10	474
		15.	„	31.	Dezember	„	—	10	2	—	12	3,169
Außerdem — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Örlikon	4,720	1.	Januar	31.	Mai	„	—	8	—	—	8	5,702
		1.	Juni	14.	Oktober	an Sonntagen	—	8	—	—	8	5,135
						„	—	2	—	—	2	170
		15.	Oktober	30.	Dezember	täglich	—	8	—	—	8	2,945
Total	. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,895,936

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

Sodann kursirten in beiden Richtungen auf der Strecke Zürich-Altstetten, 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 15. Oktober täglich 7 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1874 (213 Kilometer)				1875 (230 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1874		Mindereinnahme gegenüber 1874	
Fr.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
3,803,613	39	31.38	1. Personentransport	4,196,672	12	29.37	393,058	73	—	—
203,182	41	1.68	2. Gepäcktransport	212,352	36	1.48	9,169	95	—	—
132,481	05	1.09	3. Viehtransport	142,540	32	1.00	10,059	27	—	—
5,619,913	17	46.37	4. Gütertransport	6,151,326	07	43.05	531,412	90	—	—
2,361,316	46	19.48	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	3,586,918	52	25.10	1,225,602	06	—	—
12,120,506	48	100	. . . Totaleinnahmen . .	14,289,809	39	100				

Der Gesammtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen" vermehrte sich hienach um Fr. 943,700. 85 Cts. und stieg auf Fr. 10,702,890. 87 Cts. Hiebei ist aber zu beachten, daß durch die am 20. September erfolgte Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn die Zahl der betriebenen Bahnkilometer sich vermehrt hat, obschon auch für den Rest des Jahres nicht die volle, 69 Kilometer betragende Länge dieser Bahn in Betracht fällt, weil in Folge des Unfalles in Horgen am 23. September der ganze untere Theil derselben vorübergehend außer Betrieb kam und die Strecke Horgen-Wädensweil auch in den Monaten Oktober bis Dezember außer Betrieb blieb. Bei Berücksichtigung dieser Verhältnisse stellt sich die Zahl der im Berichtsjahr im Betriebe gestandenen Bahnkilometer, auf das ganze Jahr bezogen, auf 230, also 17 Kilometer mehr als im vorhergehenden Jahr. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen berechnen sich hienach per betriebenen Bahnkilometer auf Fr. 46,534. 31 Cts. Zur Vergleichung lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Betriebsjahr.	Kilometrische Bahnlänge.	Unmittelbare Betriebseinnahmen. Total.	pr. Bahnkilometer.
1860	178	Fr. 4,297,714	Fr. 24,144
1861	178	„ 5,313,595	„ 29,825
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
1875	230	„ 10,702,891	„ 46,534

Die vorstehenden Tabellen ergeben eine abermalige, bedeutende Steigerung der Betriebseinnahmen. Bei den unmittelbaren Betriebseinnahmen findet dieselbe sich auf allen Zweigen des Verkehres und bei allen Güter-Klassen, und überall hat sie in einem Maße stattgefunden, welches mit Ausnahme des durch die Kriegsereignisse ausnahmsweise beeinflußten Jahres 1871 noch keines der früheren Betriebsjahre aufzuweisen hatte. Sind auch ohne Zweifel die Eisenbahnbauten in der Ostschweiz hiebei als mitwirkender Faktor in Betracht zu ziehen, so ist diese erfreuliche Erscheinung doch augenscheinlich zugleich auf eine andauernde Kräftigung des Verkehrslebens in dem von unserer Unternehmung bedienten Gebiete zurückzuführen, eine um so erfreulichere Thatsache als bekanntlich das Berichtsjahr in andern Ländern zu den ungünstigsten Verkehrsjahren gerechnet wird und dort auch für die Eisenbahnen das Darniederliegen von Handel und Gewerbe durch Verminderung des Verkehrs sich schwer fühlbar machte.

Die „mittelbaren Betriebseinnahmen" haben einen Mehrertrag von Fr. 1,225,602. 06 Cts. gegenüber dem Vorjahre ergeben. Zur Erläuterung fügen wir folgende Bemerkungen bei:

Die Mehreinnahme von Fr. 42,992. 03 Cts. auf dem Titel Pacht- und Miethzinse resultirt zum größern Theil aus den Vergütungen, welche die National- und Tößthalbahn, sowie die Bötzbergbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur beziehungsweise der Station Brugg unserer Gesellschaft zu leisten haben; sie bildet einen Gegenwerth theils der Vermehrung der Kapitalzinse, welche die Nordostbahn in Folge der Erweiterung der in Mitbenutzung stehenden Stationen zu tragen hat, theils der Vermehrung der Betriebs-, Unterhalts- und Beaufsichtigungskosten dieser Stationen und wäre noch höher ausgefallen, wenn nicht hinwieder die Nordostbahn für Mitbenutzung der Centralbahnstrecke Basel-Pratteln durch die Bötzbergbahn und der Strecke Näfels-Glarus der Vereinigten Schweizerbahnen durch die linksufrige Zürichseebahn ihrerseits neue, gleichartige Ausgaben hätte übernehmen müssen, die in der von der Rechnung gebrachten Einnahme bereits abgezogen sind. Der Mehrbetrag von Fr. 314,638. 87 Cts., welchen der Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen aufweist, findet seinen Grund in der im Berichtsjahre endlich erfolgten Erledigung der aus der Kriegsperiode 1870/71 datirenden Anstände zwischen den schweizerischen Bahnverwaltungen über gegenseitige Wagenbenutzung; es ist indessen nicht zu übersehen, daß dieser Mehreinnahme aus dem nämlichen Grunde unter den Betriebsausgaben Kap. IV 2 g auch eine Mehrausgabe von Fr. 364,151. 75 Cts. gegenübersteht. Die Mehreinnahme von Fr. 142,647. 77 Cts. auf den Zinsen von ausgeliehenen Geldern erklärt sich aus denselben Ursachen, welche bezüglich des nämlichen Gegenstandes schon in unserm letztjährigen Berichte angeführt worden sind. Die Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und Bülach-Regensbergerbahn haben in Folge der erhöhten Dividende, welche diese beiden Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1875 abgeworfen haben, neuerdings ein Mehrerträgniß von Fr. 27,289. 95 Cts. aufzuweisen. Sodann erscheinen unter den mittelbaren Betriebseinnahmen im Berichtsjahre erstmals das Antheilsbetreffniß der Nordostbahn an dem Reinertrage der Bötzbergbahn mit Fr. 132,328. 87 Cts. und der Nettoertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee mit Fr. 228,726. 36 Cts. Ein weiterer Grund der Zunahme der mittelbaren Betriebseinnahmen ist auf den bedeutend verminderten Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee von Fr. 7,459. 93 Cts., gegenüber Fr. 70,966. 11 Cts. im Vorjahre, zurückzuführen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1874		1875		1874		1875	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . . I. Klasse .	30,196	0.70	29,556	0.58	132,763. 08	3.49	89,849. 89	2.14
„ „ . . . . II. „ .	332,055	7.74	334,134	6.59	920,685. 73	24.20	917,182. 90	21.86
„ „ . . . . III. „ .	816,233	19.02	925,007	18.25	1,047,341. 85	27.53	1,138,888. 47	27.14
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. „ .	7,744	0.18	6,425	0.13	7,841. 08	0.21	6,635. 25	0.16
„ „ . . . . III. „ .	105,524	2.46	94,016	1.85	64,892. 64	1.71	60,878. 70	1.45
Hin- und Rückfahrt . . I. „ .	5,406	0.13	5,654	0.11	11,422. 57	0.30	10,636. 47	0.25
„ „ „ . . II. „ .	403,312	9.40	482,434	9.52	430,026. 57	11.30	502,348. 65	11.97
„ „ „ . . III. „ .	1,799,308	41.94	2,224,369	43.89	958,471. 67	25.20	1,177,482. 34	28.06
Abonnementsbillete . . II. „ .	146,770	3.42	185,812	3.67	47,403. 89	1.25	57,304. 31	1.37
„ . . III. „ .	496,523	11.57	609,278	12.02	50,593. 20	1.33	66,611. 87	1.59
Militär- und Polizeitransporte III. „ .	43,438	1.01	46,061	0.91	29,601. 24	0.78	29,410. 37	0.70
Pilger . . . . III. „ .	58	0.00	.	.	33. 25	0.00	. .	.
Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten . . . . I. „ .	1,147	0.03	4,179	0.08	692. 28	0.02	7,348. 03	0.17
„ II. „ .	28,189	0.66	33,329	0.66	36,014. 73	0.95	55,505. 42	1.32
„ III. „ .	74,846	1.74	88,033	1.74	65,829. 61	1.73	76,589. 45	1.82
Total	4,290,749	100	5,068,287	100	3,803,613. 39	100	4,196,672. 12	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	36,749	0.85	39,389	0.78	144,877. 93	3.81	107,834. 39	2.57
II. „	918,070	21.40	1,042,134	20.56	1,441,972. 20	37.91	1,538,976. 53	36.67
III. „	3,335,930	77.75	3,986,764	78.66	2,216,763. 26	58.28	2,549,861. 20	60.76
Total	4,290,749	100	5,068,287	100	3,803,613. 39	100	4,196,672. 12	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport.	222,556	.	244,716	.	203,182. 41	.	212,352. 36	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	5,789	5.74	4,038	3.38	132,481. 05	.	142,540. 32	.
„ II	33,540	33.27	42,360	35.43				
„ III	34,240	33.97	41,931	35.07				
„ IV	27,243	27.02	31,220	26.12				
Total	100,812	100	119,549	100	132,481. 05	.	142,540. 32	.
	Zentner		Zentner					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	665,606	3.12	762,718	3.19	430,634. 36	7.66	488,066. 03	7.94
Normalklasse I	1,148,386	5.38	1,207,859	5.05	554,183. 63	9.86	580,080. 20	9.43
„ II	2,847,328	13.35	3,088,474	12.92	959,581. 90	17.08	1,030,553. 33	16.75
Wagenladungsklasse A	1,303,539	6.11	1,441,640	6.03	458,051. 35	8.15	520,425. 29	8.46
„ B	2,914,627	13.66	3,041,247	12.73	835,303. 24	14.86	910,875. 46	14.81
„ C	1,870,419	8.77	1,929,881	8.08	481,027. 79	8.56	475,451. 81	7.73
„ D	2,965,988	13.91	3,086,572	12.91	486,539. 21	8.66	462,415. 41	7.52
„ E	7,614,331	35.70	9,341,995	39.09	1,088,427. 36	19.37	1,284,665. 95	20.88
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision 2c.) . .	.	.	.	.	326,164. 33	5.80	398,792. 59	6.48
Total	21,330,224	100	23,900,386	100	5,619,913. 17	100	6,151,326. 07	100
V Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	2,361,316. 46	.	3,586,918. 52	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	12,120,506. 48	.	14,289,809. 39	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1875 = 230 Kilom., 1874 = 213 Kilometer.)		1874	1875
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	17,857.34	18,246.40
„ „ Reisenden	„	0.89	0.83
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.36	4.28
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	42.46	39.97
„ „ „ „ „ II. „	„	28.75	26.81
„ „ „ „ „ III. „	„	17.75	17.14
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	20.32	19.35
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	7,326	6,845
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	123 898	122,396
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	278,071	297,149
„ „ „ „ „ „ im Total	„	409,295	426,390
Auf jeden Kilometer kommen	„	20,144	22,036
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.49	4.61
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	953.91	923.27
„ „ Zentner	„	0.91	0.87
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.60	2.57
„ „ Tonnen-Kilometer	„	52.00	51.40
„ „ Reisenden	„	4.74	4.19
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	35.09	33.79
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	36,661	35,951
Auf jeden Kilometer kommen	„	1,045	1,064
„ „ Reisenden „	Pfund	5.19	4.83
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	621.98	619.74
„ „ Stück	„	1.31	1.19
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	26,384.57	26,744.90
„ „ Zentner	Centimes	26.35	25.74
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.49	0.50
„ „ Tonnen-Kilometer	„	9.80	10.00
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	54.07	51.58
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	5,414,662	5,360,357
„ jeden Kilometer kommen	„	100,142	103,915
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	28.29	28.05
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	11,085.99	15,595.30
Total-Einnahme per Kilometer	„	56,903.79	62,129.61

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Zentner	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Januar .	313,285	10,878	8,348	48,222	85,046	225,533	131,220	237,264	117,845	156,659	503,574	1,505,363
Februar .	276,758	11,367	7,983	42,503	86,164	224,886	98,065	218,431	111,554	186,343	614,844	1,582,790
März . .	306,010	13,311	9,939	49,786	102,408	259,002	121,558	248,767	142,279	240,251	695,053	1,859,104
April . .	376,380	15,874	8,134	66,118	112,757	275,041	129,479	240,960	180,362	323,449	905,408	2,233,574
Mai . .	494,009	19,404	9,373	62,939	103,054	247,467	91,443	224,260	198,903	252,443	976,091	2,156,600
Juni . .	423,190	21,572	8,951	60,396	91,448	232,399	91,109	213,874	181,148	262,299	892,267	2,024,940
Juli . .	492,046	32,125	10,791	73,809	98,103	256,416	99,523	327,972	180,801	257,360	924,249	2,218,233
August .	493,403	35,082	13,095	59,017	100,803	249,274	105,919	289,178	184,419	277,489	828,177	2,094,276
September	471,035	28,360	12,440	71,270	112,397	265,482	114,717	204,596	178,280	299,424	827,427	2,073,593
Oktober .	576,145	23,199	9,696	91,497	113,894	307,814	137,263	241,310	186,497	331,179	837,762	2,247,216
November .	455,939	18,630	9,819	68,852	105,789	280,190	141,992	303,653	137,787	256,439	700,179	1,994,881
Dezember .	390,087	14,914	10,980	68,309	95,996	264,970	179,352	290,982	130,006	243,237	636,964	1,909,816
Total	5,068,287	244,716	119,549	762,718	1,207,859	3,088,474	1,441,640	3,041,247	1,929,881	3,086,572	9,341,995	23,900,386
gegenüber 1874: mehr .	777,538	22,160	19,875	97,112	59,473	241,146	138,101	126,620	59,462	120,584	1,727,664	2,570,162
weniger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		Brutto-Einnahme per Kilometer 1875		1874	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	221,979	85	8,945	57	11,002	54	424,435	18	.	.	666,363	14	3,128	47	3,089	32
Februar .	197,520	34	8,821	26	9,536	28	419,805	38	.	.	635,773	26	2,984	85	2,729	11
März . .	251,649	24	11,167	53	14,167	64	497,967	86	.	.	774,952	27	3,638	27	3,225	94
April . .	317,121	30	14,154	72	12,470	15	563,547	—	.	.	907,293	17	4,259	59	3,500	65
Mai . .	405,247	39	17,660	38	11,832	84	529,775	39	.	.	964,516	—	4,528	24	3,902	87
Juni . .	366,594	68	19,353	40	10,688	14	512,053	49	.	.	908,689	71	4,266	15	3,868	87
Juli . .	489,505	22	29,701	93	11,132	52	579,265	73	.	.	1,109,605	40	5,209	42	4,560	41
August . .	507,490	58	31,509	75	11,542	16	519,246	16	.	.	1,069,788	65	5,022	48	4,666	69
September	462,126	25	25,364	87	16,041	39	531,566	58	.	.	1,035,099	09	4,480	95	4,558	23
Oktober .	430,655	67	20,339	92	12,384	68	564,351	—	.	.	1,027,731	27	3,737	20	4,800	30
November .	297,313	25	14,442	89	11,059	40	521,645	18	.	.	844,460	72	3,070	77	3,536	97
Dezember .	249,468	35	10,890	14	10,682	58	487,577	12	.	.	758,618	19	2,758	61	3,378	44
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	3,586,918	52	3,586,918	52	15,595	30	11,085	99
Total	4,196,672	12	212,352	36	142,540	32	6,151,326	07	3,586,918	52	14,289,809	39	62,680	30	56,903	79
gegenüber 1874: mehr . .	393,058	73	9,169	95	10,059	27	531,412	90	1,225,602	06	2,169,302	91	5,776	51	—	—
weniger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1874		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Rorschach	76,460	2,374	605	393,032	519,860	912,892	250,843	05	+ 7,952	+ 45,443	11	5
Horn	19,141	384	254	198,372	69,712	268,084	34,908	62	+ 3,759	+ 55,442	42	13
Arbon	60,425	1,657	197	57,753	130,794	188,547	59,562	26	+ 11,315	+ 48,933	16	18
Egnach	18,814	572	235	24,098	84,673	108,771	23,328	38	+ 2,063	– 5,013	43	32
Romanshorn	115,952	5,739	11,976	1,895,553	562,902	2,458,455	1,117,063	79	+ 6,199	+ 363,661	6	3
Uttweil	13,673	428	129	9,838	16,380	26,218	11,232	40	+ 1,840	+ 5,296	48	48
Keßweil	11,975	87	94	33,422	34,508	67,930	14,684	93	+ 1,704	+ 14,395	49	38
Güttingen	18,664	267	115	18,438	36,613	55,051	24,183	76	+ 215	+ 3,846	45	41
Altnau	14,293	294	203	10,604	13,429	24,033	13,428	93	+ 920	+ 4,724	47	49
Münsterlingen	24,674	231	126	10,564	30,237	40,801	20,264	53	+ 1,173	+ 1,961	31	44
Kreuzlingen	27,768	1,062	145	34,300	58,555	92,855	53,769	99	+ 2,097	+ 10,657	27	34
Konstanz	72,743	4,678	957	383,657	236,909	620,566	227,879	36	+ 5,879	+ 96,554	12	8
Amrisweil	58,302	1,806	4,932	53,488	181,704	235,192	85,761	31	+ 9,896	+ 12,448	19	14
Erlen	24,621	405	1,169	22,394	62,307	84,701	33,542	37	+ 3,143	+ 19,356	32	36
Sulgen	34,984	980	1,031	33,462	314,591	348,053	76,444	67	+ 5,263	+ 100,373	24	12
Bürglen	26,597	469	569	44,751	120,358	165,109	56,736	18	+ 4,741	+ 3,560	29	21
Weinfelden	62,970	1,570	3,753	61,486	131,263	192,749	103,675	67	+ 5,816	+ 35,579	15	17
Märstetten	21,574	388	2,466	53,302	72,647	125,949	44,068	26	+ 1,828	– 317	38	29
Müllheim	30,231	656	1,304	49,283	65,451	114,734	46,587	73	+ 2,659	+ 16,695	26	30
Felben	20,282	177	635	52,175	38,108	90,283	24,234	88	+ 3,214	+ 33,872	40	35
Frauenfeld	121,784	4,469	2,349	143,092	310,000	453,092	222,385	75	+ 17,968	+ 35,606	5	10
Islikon	27,039	472	357	17,376	33,582	50,958	21,824	26	+ 6,963	+ 8,361	28	43
Wiesendangen	19,499	173	178	7,288	22,770	30,058	13,794	31	+ 884	– 6,444	41	46
Winterthur	382,462	14,814	10,300	740,061	1,971,038	2,711,099	953,970	19	+ 39,675	+ 442,848	2	2
Hettlingen	17,609	249	189	4,971	16,559	21,530	8,849	79	+ 798	+ 3,350	46	50
Henggart	23,536	992	634	12,559	24,597	37,156	16,966	46	+ 4,327	+ 22,839	34	45
Andelfingen	47,986	2,016	1,739	67,933	100,755	168,688	60,111	44	+ 1,036	– 307,980	21	20
Marthalen	20,836	784	425	76,322	74,834	151,156	40,035	36	+ 1,233	+ 42,296	39	24
Dachsen	24,122	1,061	127	14,344	14,581	28,925	26,575	65	– 2,046	+ 12,662	33	47
Schaffhausen	99,246	10,211	9,201	1,198,830	488,495	1,687,325	671,718	80	+ 4,282	+ 38,481	8	4
Kemptthal	33,161	271	220	86,494	141,373	227,867	41,339	77	+ 799	+ 41,743	25	15
Effretikon	72,657	604	3,323	31,676	131,950	163,626	61,519	43	+ 9,625	+ 101,933	13	22
Dietlikon	39,122	589	162	22,998	38,314	61,312	22,884	68	+ 2,632	+ 22,185	23	40
Wallisellen	63,973	492	164	36,191	60,168	96,359	39,807	23	+ 11,269	+ 48,149	14	33
Oerlikon	162,266	1,045	363	50,986	77,235	128,221	53,357	55	+ 27,572	+ 14,673	4	27
Zürich	1,263,939	66,348	4,946	2,320,463	6,517,458	8,837,921	3,238,761	72	+171,279	+ 1,437,000	1	1
*Enge	38,556	339	36	2,287	4,331	6,618	13,900	43	.	.	1	14**
*Wollishofen	13,464	99	17	3,632	11,311	14,943	5,043	65	.	.	8	8**
Übertrag	3,225,400	129,252	65,625	8,277,475	12,820,352		7,835,047	54				

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1874		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Übertrag	3,225,400	129,252	65,625	8,277,475	12,820,352		7,835,047	54				
*Bendlikon	20,612	178	20	4,500	4,787	9,287	6,773	24	.	.	4	11**
*Rüschlikon	10,397	199	17	.	916	916	3,759	70	.	.	9	19**
*Thalweil	21,750	310	22	8,140	34,438	42,578	13,912	84	.	.	3	3**
*Oberrieden	7,935	66	42	5,748	19,550	25,298	6,940	19	.	.	11	6**
*Horgen	31,502	422	41	6,632	8,671	15,303	20,679	68	.	.	2	7**
*Au	266	15	.	.	.	.	139	74	.	.	20	20**
*Wädensweil	15,221	258	57	30,006	105,252	135,258	32,957	36	.	.	6	1**
*Richtersweil	20,360	373	125	15,462	36,379	51,841	21,619	46	.	.	5	2**
*Pfäffikon	6,324	88	50	2,252	3,500	5,752	3,700	14	.	.	13	15**
*Lachen	14,820	269	375	9,595	19,374	28,969	10,635	19	.	.	7	4**
*Siebnen	8,910	192	197	6,818	22,091	28,909	8,582	30	.	.	10	5**
*Reichenburg	4,928	97	76	11,974	2,057	14,031	3,440	20	.	.	14	9**
*Bilten	2,691	36	36	3,545	3,819	7,364	2,330	20	.	.	18	13**
*Ziegelbrücke	3,996	79	14	1,055	1,517	2,572	2,463	07	.	.	16	17**
*N.-O.-Urnen	4,086	87	65	2,566	4,803	7,369	2,695	38	.	.	15	12**
*Näfels	3,138	69	14	2,376	1,827	4,203	2,815	05	.	.	17	16**
*Netstall	1,174	37	10	589	899	1,488	1,336	42	.	.	19	18**
*Glarus	7,520	295	332	4,792	9,222	14,014	11,522	74	.	.	12	10**
Altstetten	81,996	508	164	42,156	86,802	128,958	41,149	01	+ 12,350	+ 40,810	10	26
Schlieren	39,335	884	133	25,339	38,999	64,338	26,854	57	+ 223	+ 2,943	22	39
Dietikon	59,764	1,706	310	60,207	96,394	156,601	56,732	81	+ 5,394	+ 12,713	17	23
Killwangen	22,427	488	150	58,657	17,486	76,143	19,743	46	+ 3,082	+ 40,727	37	37
Baden	194,951	9,604	1,322	270,503	412,579	683,082	279,075	—	+ 23,182	+ 175,611	3	7
Turgi	59,115	1,031	676	64,233	63,586	127,819	60,493	28	+ 4,663	+ 13,379	18	28
Siggenthal	18,675	545	132	165,786	37,916	203,702	36,554	47	+ 2,604	– 16,636	44	16
Döttingen	22,844	628	594	28,143	23,523	51,666	26,340	59	+ 3,495	+ 931	35	42
Koblenz	11,897	330	1,144	195,786	155,744	351,530	51,969	—	+ 2,344	+ 180,085	50	11
Brugg	107,423	3,269	2,965	192,033	323,713	515,746	153,696	42	+ 1,857	+ 61,296	7	9
Schinznach	25,103	1,326	72	128,303	14,472	142,775	33,678	33	– 6,553	+ 111,932	30	25
Wildegg	51,133	1,166	671	105,074	81,130	186,204	65,893	56	– 12,398	– 234,245	20	19
Rupperswil	22,820	146	258	25,893	87,197	113,090	25,961	36	+ 6,242	+ 301	36	31
Aarau	96,688	3,869	2,100	428,424	295,654	724,078	273,331	30	– 2,879	– 17,794	9	6
Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg, Bötzbergbahn und fremde Bahnen	743,459	70,428	27,347	9,068,077	4,417,490	13,485,567	—	—	+ 77,676	+ 916,427		
Transitverkehr	99,627	16,466	14,393	4,648,247	4,648,247	9,296,494	1,560,067	27	+ 38,634	+ 609,964		
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	3,586,918	52				
Total	5,068,287	244,716	119,549	23,900,386	23,900,386		14,289,809	39				

* Vom 20. September bis 31. Dezember.
** Rangordnung der Stationen der linksufrigen Zürichseebahn unter sich.

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1874	
	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen	151,967	544,480	147,294	398,568	† 299,261	† 943,048	+ 15,947	+ 91,313
Bülach-Regensberg	109,165	276,081	106,625	305,130	215,790	581,211	+ 31,571	+ 184,382
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	27,187	143,602	26,918	1,438,350	54,105	1,581,952	+ 54,105	+1,581,952
Vereinigte Schweizerbahnen und Vorarlbergbahn	269,483	2,004,859	278,911	1,384,259	§548,394	§3,389,118	+ 55,553	+ 520,770
Tößthalbahn	7,708	35,864	8,297	18,182	16,005	54,046	+ 16,005	+ 54,046
Nationalbahn	2,330	—	2,604	—	4,934	—	+ 4,934	—
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	113,619	1,030,858	115,060	3,514,962	228,679	4,545,820	– 12,105	–1,451,328
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	43,340	232,483	44,337	1,311,490	87,677	1,543,973	– 10,651	– 206,859
K. württemberg. Staatsbahn	7,053	29,418	5,622	384,767	12,675	* 414,185	– 800	+ 41,621
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	9,983	119,845	7,732	312,369	17,715	* 432,214	+ 358	+ 100,530
Tessin und Italien via Gotthard	76	—	59	—	135	—	– 11	—
Total	741,911	4,417,490	743,459	9,068,077	1,485,370	13,485,567		

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

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Bülach-Regensberg	1,048	3,184	963	6,046	2,011	9,230	+ 275	+ 2,058
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	211	7,375	232	62,665	443	70,040	+ 443	+ 70,040
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gelegene Bahnen	3,844	81,017	4,527	64,199	8,371	145,216	– 1,257	+ 14,901
Tößthalbahn	—	476	—	353	—	829	—	+ 829
Nationalbahn	7	—	—	—	7	—	+ 7	—
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	3,397	5,434	3,240	17,996	6,637	23,430	+ 6,382	– 10,809
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	894	54,559	1,061	147,130	1,955	201,689	– 431	+ 47,676
K. württemberg. Staatsbahn	3,282	4,561	3,162	9,047	6,444	13,608	+ 5,527	– 13,665
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	3,915	37,572	3,247	42,081	7,162	79,653	+ 4,790	+ 5,050
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	48	1,389	42	47,857	90	49,246	+ 90	+ 49,246
Verein. Schw.-Bahnen „ „ „ „	1,734	51,653	1,617	40,416	3,351	92,069	– 175	+ 24,736
Tößthalbahn	—	20,678	—	351	—	21,029	—	+ 21,029
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	288	3,961	117	74,437	405	78,398	+ 291	+ 4,756
Gr. bad. Bahn „ „ „ „	—	890	—	21,462	—	22,352	—	+ 731
K. württemberg. Staatsbahn	—	116	—	4,609	—	4,725	—	+ 1,972
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	3,373	—	1,239	—	4,612	—	+ 1,035
Übertrag	18,668	276,238	18,208	539,888	36,876	816,126		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1874	
	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner
Übertrag . . .	18,668	276,238	18,208	539,888	36,876	816,126		
Vereinigte Schweizerbahnen und Vorarlbergb.	2,891	533,820	2,422	43,803	5,313	577,623	+ 5,313	+ 577,623
Tößthalbahn	—	5,510	—	491	—	6,001	—	+ 6,001
Nationalbahn	3	—	26	—	29	—	+ 29	—
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen .	1,818	10,407	1,774	2,025	3,592	12,432	+ 3,592	+ 12,432
Gr. bad. Bahn	—	670	—	22	—	692	—	+ 692
K. württemberg. Staatsbahn	—	2,802	—	2,643	—	5,445	—	+ 5,445
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	118	32,978	94	82,470	212	115,448	+ 212	+ 115,448
	Von den Verein. Schweizerbahnen und Vorarlberg		Nach den Verein. Schweizerbahnen und Vorarlberg					
Vereinigte Schweizerbahnen	4,590	18,135	4,688	12,294	9,278	30,429	+ 5,210	+ 5,571
Tößthalbahn	—	4,429	—	996	—	5,425	—	+ 5,425
Nationalbahn	14	—	35	—	49	—	+ 49	—
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen .	14,979	243,360	14,551	1,450,484	29,530	1,693,844	+ 2,904	- 667,846
Gr. bad. Bahn „ „ „ „ .	4,012	26,351	4,090	540,176	8,102	566,527	+ 6,083	+ 148,572
K. württemberg. Staatsbahn	357	15,767	357	17,994	714	33,761	+ 714	- 49,008
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	—	15,969	—	15,650	—	31,619	—	+ 4,229
	Von der Tößthalbahn		Nach der Tößthalbahn					
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	—	638	—	1,157	—	1,795	—	+ 1,795
Gr. Bad. Bahn	—	—	—	14	—	14	—	+ 14
	Von der Schweiz. Zentralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Zentralbahn und weiter					
Gr. bad. Bahn	1,196	1,410	1,166	5,305	2,362	6,715	+ 274	+ 2,412
K. württemberg. Staatsbahn	153	58,644	51	49,443	204	108,087	- 20	- 43,780
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	1,758	260,367	1,608	375,897	3,366	636,264	- 1,668	- 39,628
Total des Transitverkehres .	50,557	1,507,495	49,070	3,140,752	99,627	4,648,247		
Gesammt-Total .	792,468	5,924,985	792,529	12,208,829	1,584,997	18,133,814		

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

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1875	1874	1875	1874	1875	1874	1875	1874
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
0½	2.4	24	4,349	23,303	27,676	11,171	66,423	26,810	377	254	157	83
1	4.8	7,377	181,571	1,026,419	1,215,367	935,867	5,833,762	4,492,162	41,206	33,278	5,117	5,132
1½	7.2	639	60,749	450,854	512,242	421,138	3,688,143	3,032,194	7,909	6,195	5,301	2,730
2	9.6	2,644	128,903	635,026	766,573	678,067	7,359,101	6,509,443	18,271	25,100	8,257	7,008
2½	12.0	29	25,065	235,304	260,398	213,495	3,124,776	2,561,940	6,201	4,666	1,447	864
3	14.4	1,543	37,839	187,222	226,604	226,830	3,263,098	3,266,352	9,276	7,136	5,403	4,053
3½	16.8	131	29,485	146,372	175,988	144,964	2,956,598	2,435,395	6,081	5,521	4,083	3,065
4	19.2	179	40,655	196,447	237,281	195,722	4,555,795	3,757,862	8,392	7,413	5,258	5,508
4½	21.6	170	17,117	92,426	109,713	99,951	2,369,801	2,158,942	4,056	2,665	3,386	3,530
5	24.0	748	51,048	104,237	156,033	141,548	3,744,792	3,397,152	8,254	6,952	2,059	1,930
5½	26.4	1,700	126,535	237,826	366,061	307,458	9,664,010	8,116,891	19,650	16,499	10,932	4,735
6	28.8	719	25,896	58,041	84,656	69,815	2,438,093	2,010,672	6,397	6,497	2,256	1,572
6½	31.2	1,465	29,180	66,160	96,805	83,780	3,020,316	2,613,936	7,230	6,668	6,074	6,005
7	33.6	2,692	28,284	71,348	102,324	61,877	3,438,086	2,079,067	9,042	2,930	3,963	2,400
7½	36.0	1,075	14,448	52,147	67,670	57,713	2,436,120	2,077,668	5,929	4,747	3,109	2,072
8	38.4	327	7,028	27,426	34,781	32,901	1,335,590	1,263,398	2,246	2,163	932	813
8½	40.8	309	6,723	23,793	30,825	27,540	1,257,660	1,123,632	2,751	1,344	5,292	1,466
9	43.2	88	12,527	28,516	41,131	38,311	1,776,859	1,655,035	2,721	2,092	2,514	2,410
9½	45.6	1,098	12,195	30,382	43,675	41,842	1,991,580	1,907,995	5,186	5,201	659	443
10	48.0	191	4,717	17,974	22,882	18,934	1,098,336	908,832	1,781	1,552	1,271	913
10½	50.4	5,270	74,638	90,880	170,788	182,434	8,607,715	9,194,674	24,959	26,770	5,944	4,413
11	52.8	1,000	4,867	9,619	15,486	15,795	817,661	833,976	995	1,067	1,406	1,003
11½	55.2	3	1,957	8,005	9,965	7,822	550,068	431,774	650	434	384	1,003
12	57.6	2,789	28,550	54,760	86,099	80,175	4,959,302	4,618,080	9,944	9,620	7,779	5,781
12½	60.0	977	8,653	15,177	24,807	21,508	1,488,420	1,290,480	5,508	6,221	4,994	6,435
13	62.4	735	3,340	4,235	8,310	7,642	518,544	476,861	2,141	1,733	774	224
13½	64.8	4	991	2,662	3,657	3,053	236,974	197,834	278	223	462	3,082
14	67.2	.	1,633	4,242	5,875	5,052	394,800	339,494	467	334	2,307	696
14½	69.6	7	2,497	2,526	5,030	2,159	350,088	150,266	298	59	78	25
15	72.0	63	3,108	6,753	9,924	6,462	714,528	465,264	1,522	629	3,346	809
15½	74.4	13	974	1,665	2,652	2,307	197,309	171,641	204	190	171	155
16	76.8	364	10,352	13,927	24,643	35,447	1,892,582	2,722,330	4,357	6,472	6,026	10,172
16½	79.2	.	69	607	676	377	53,539	29,858	149	24	43	3
	Übertrag	34,373	985,943	3,926,281	4,946,597	4,179,157	86,200,469	76,317,910	224,428	202,649	111,184	90,533

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1875	1874	1875	1874	1875	1874	1875	1874
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
Übertrag		34,373	985,943	3,926,281	4,946,597	4,179,157	86,200,469	76,317,910	224,428	202,649	111,184	90,533
17	81.6	30	691	1,618	2,339	2,205	190,862	179,928	232	260	325	243
17½	84.0	1,809	16,814	25,730	44,353	39,269	3,725,652	3,298,596	6,666	6,742	635	550
18	86.4	457	3,350	3,662	7,469	8,387	645,322	724,637	1,554	1,656	205	193
18½	88.8	61	299	976	1,336	968	118,637	85,958	146	48	123	130
19	91.2	2	525	1,597	2,124	1,616	193,709	147,379	170	140	46	356
19½	93.6	49	981	2,411	3,441	3,846	322,078	359,986	483	578	357	728
20	96.0	.	77	202	279	191	26,784	18,336	53	25	2	1
20½	98.4	225	14,796	6,039	21,060	22,642	2,072,304	2,227,973	962	951	61	244
21	100.8	19	471	720	1,210	1,371	121,968	138,197	203	152	13	16
21½	103.2	637	5,362	6,152	12,151	8,002	1,253,983	825,806	1,245	1,082	428	551
22	105.6	90	622	651	1,363	1,603	143,933	169,277	342	297	120	130
22½	108.0	317	3,118	4,768	8,203	7,422	885,924	801,576	3,735	3,295	613	936
23	110.4	2	154	362	518	526	57,187	58,070	61	73	611	871
23½	112.8	.	20	71	91	17	10,265	1,918	17	3	.	.
24	115.2	48	317	319	684	341	78,797	39,283	215	33	1,320	12
24½	117.6	.	65	250	315	70	37,044	8,232	60	53	214	354
25	120.0	7	294	334	635	269	76,200	32,280	114	100	230	231
25½	122.4	.	14	22	36	2	4,406	245	6	.	.	.
26	124.8	11	103	59	173	267	21,590	33,322	41	62	2	7
26½	127.2	.	78	234	312	145	39,686	18,444	84	63	1,279	2,660
27	129.6	14	205	412	631	50	81,778	6,480	174	3	3	.
27½	132.0	1,145	6,408	2,496	10,049	9,452	1,326,468	1,247,664	3,025	3,411	1,499	1,975
28	134.4	4	37	39	80	24	10,752	3,226	26	5	.	2
28½	136.8	.	6	13	19	.	2,599	.	2	1	.	.
29	139.2	1	41	20	62	66	8,630	9,187	16	20	.	4
29½	141.6	.	35	91	126	58	17,842	8,213	24	20	.	.
30	144.0	4	10	21	35	22	5,040	3,168	17	8	.	.
30½	146.4	.	11	27	38	34	5,563	4,978	8	11	.	.
31	148.8	44	901	814	1,759	1,867	261,739	277,810	331	573	276	85
31½	151.2	.	53	76	129	155	19,505	23,436	36	57	.	.
32	153.6	40	332	292	664	705	101,990	108,288	240	185	3	.
33½	160.8	.	.	5	5	.	804	.	.	.	.	.
35	168.0	.	1	.	1	.	168	.	.	.	.	.
Total . .		39,389	1,042,134	3,986,764	5,068,287	4,290,749	98,069,678	87,179,803	244,716	222,556	119,549	100,812

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1875	Total 1874	1875	1874
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
0½	2.4	1,185	1,846	5,384	1,123	516	4,563	10,047	7,631	32,295	29,055	77,508	69,732
1	4.8	74,916	36,620	201,451	28,864	57,338	45,996	227,182	569,727	1,242,094	1,060,841	5,962,051	5,092,037
1½	7.2	23,963	8,401	59,419	7,453	36,416	16,174	80,733	101,579	334,138	290,845	2,405,794	2,094,084
2	9.6	84,914	61,547	244,779	44,087	62,100	86,973	243,359	303,190	1,130,949	1,052,991	10,857,110	10,108,714
2½	12.0	11,190	6,215	37,465	2,829	13,981	5,473	28,040	23,664	128,857	116,644	1,546,284	1,399,728
3	14.4	20,664	18,733	95,440	16,673	18,994	23,975	66,833	123,066	384,378	269,913	5,535,043	3,886,747
3½	16.8	15,257	11,787	75,102	13,175	181,794	41,910	111,167	341,584	791,776	672,286	13,301,837	11,294,405
4	19.2	29,689	29,821	118,349	28,444	34,994	63,981	129,614	204,646	639,538	847,442	12,279,130	16,270,886
4½	21.6	15,067	18,613	82,550	11,959	81,057	30,748	89,685	239,809	569,488	452,602	12,300,941	9,776,203
5	24.0	14,260	7,171	62,141	5,770	14,302	14,762	27,503	136,308	282,217	213,807	6,773,208	5,131,368
5½	26.4	49,395	68,574	190,749	35,294	53,062	55,562	88,180	289,640	830,456	716,190	21,924,038	18,907,416
6	28.8	13,800	22,449	59,342	39,793	23,796	22,917	44,753	141,981	368,831	281,200	10,622,333	8,098,560
6½	31.2	21,675	28,579	122,910	27,882	65,466	66,535	120,154	471,772	924,973	706,946	28,859,158	22,056,715
7	33.6	32,349	55,363	120,610	51,999	29,806	96,199	159,196	766,989	1,312,511	287,246	44,100,370	9,651,466
7½	36.0	13,667	19,984	51,693	21,748	56,419	61,503	110,843	295,725	631,582	464,310	22,736,952	16,715,160
8	38.4	8,024	14,297	51,331	8,770	17,498	23,866	68,100	159,478	351,364	298,881	13,492,378	11,477,030
8½	40.8	12,995	25,739	70,811	109,845	35,973	68,390	71,397	284,135	679,285	305,013	27,714,828	12,444,530
9	43.2	8,060	5,452	30,420	4,563	9,991	13,585	35,203	149,019	256,293	163,875	11,071,858	7,079,400
9½	45.6	14,603	36,926	62,910	56,456	20,685	44,350	160,807	394,775	791,512	926,924	36,092,947	42,267,734
10	48.0	7,545	11,550	46,054	20,470	23,517	24,100	57,175	102,624	293,035	272,837	14,065,680	13,096,176
10½	50.4	84,762	187,944	274,549	147,903	261,302	256,960	328,542	865,911	2,407,873	2,986,460	121,356,799	150,517,584
11	52.8	5,729	14,117	38,390	15,857	15,463	15,566	37,472	363,629	506,223	320,080	26,728,574	16,900,224
11½	55.2	3,901	7,328	17,103	3,502	15,151	16,356	22,908	72,412	158,661	149,223	8,758,087	8,237,110
12	57.6	16,638	26,333	64,452	42,416	149,988	125,089	59,338	197,027	681,281	565,978	39,241,786	32,600,333
12½	60.0	29,586	85,902	158,836	105,716	155,732	132,986	121,539	643,228	1,433,525	1,382,060	86,011,500	82,923,600
13	62.4	3,285	5,068	20,748	2,311	64,088	8,155	8,134	34,361	146,150	115,146	9,119,760	7,185,110
13½	64.8	1,219	2,157	11,249	1,019	7,254	3,320	9,378	17,683	53,279	41,484	3,452,479	2,688,163
14	67.2	3,458	3,302	10,446	835	2,089	5,879	16,224	24,939	67,172	37,324	4,513,958	2,508,173
14½	69.6	1,156	1,323	4,984	255	1,941	1,334	4,824	63,321	79,138	84,954	5,508,005	5,912,798
15	72.0	5,935	23,060	37,490	19,313	56,201	36,404	65,427	284,036	527,866	446,137	38,006,352	32,121,864
15½	74.4	3,261	7,309	17,922	16,048	38,648	14,855	32,241	28,532	158,816	108,846	11,815,910	8,098,142
16	76.8	37,181	100,103	161,318	111,625	365,160	156,306	125,730	571,161	1,628,584	2,017,287	125,075,251	154,927,642
Übertrag		669,329	953,613	2,606,397	1,003,997	1,970,722	1,584,772	2,761,728	8,273,582	19,824,140	17,684,827	781,307,909	731,538,834

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1875	Total 1874	1875	1874
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
Übertrag		669,329	953,613	2,606,397	1,003,997	1,970,722	1,584,772	2,761,728	8,273,582	19,824,140	17,684,827	781,307,909	731,538,834
16½	79.2	580	4,795	4,727	1,974	28,261	6,055	1,694	17,687	65,773	29,452	5,209,222	2,332,598
17	81.6	935	1,291	3,980	.	205	1,573	4,087	19,588	31,659	25,884	2,583,374	2,112,134
17½	84.0	14,658	39,487	40,520	68,729	260,525	57,345	42,128	176,626	700,018	446,411	58,801,512	37,498,524
18	86.4	4,005	17,004	39,722	37,598	151,503	22,037	19,465	21,712	313,046	261,546	27,047,174	22,597,574
18½	88.8	2,945	4,043	23,474	6,115	3,621	9,113	10,647	34,818	94,776	38,581	8,416,109	3,425,993
19	91.2	671	1,195	5,066	1,464	4,273	1,432	11,261	9,363	34,725	42,410	3,166,920	3,867,792
19½	93.6	3,139	5,571	16,173	6,883	8,972	8,290	9,872	65,289	124,189	127,589	11,624,090	11,942,330
20	96.0	356	923	4,682	764	100	1,259	939	13,835	22,858	5,004	2,194,368	480,384
20½	98.4	7,508	16,640	24,915	26,684	20,035	22,581	30,035	120,532	268,930	188,866	26,462,712	18,584,414
21	100.8	1,203	1,393	6,638	928	316	1,882	805	200	13,365	10,915	1,347,192	1,100,232
21½	103.2	2,245	5,845	12,641	2,784	10,729	5,308	7,157	27,514	74,223	61,896	7,659,814	6,387,667
22	105.6	1,537	2,911	9,380	971	18,791	2,764	1,464	3,804	41,622	37,535	4,395,283	3,963,696
22½	108.0	8,050	14,688	65,739	36,427	77,859	43,099	47,251	66,550	359,663	391,849	38,843,604	42,319,692
23	110.4	544	2,435	6,956	1,582	13,061	4,820	1,443	7,605	38,446	27,068	4,244,438	2,988,307
23½	112.8	106	839	335	.	2,078	402	.	.	3,760	555	424,128	62,604
24	115.2	2,745	13,452	32,057	77,578	43,413	9,748	9,061	56,876	244,930	65,738	28,215,936	7,573,018
24½	117.6	439	2,472	3,104	3,394	16,910	582	1,880	5,611	34,392	26,931	4,044,499	3,167,086
25	120.0	529	1,991	3,989	1,219	2,266	5,390	8,788	1,953	26,125	13,256	3,135,000	1,590,720
25½	122.4	176	185	2,793	.	2,253	3,654	.	8,000	17,061	2,142	2,088,266	262,181
26	124.8	390	1,636	1,098	481	8,846	277	1,550	3,800	18,078	11,566	2,256,134	1,443,437
26½	127.2	2,921	8,391	7,084	1,933	20,891	2,021	10,715	12,110	66,066	99,536	8,403,595	12,660,979
27	129.6	453	2,325	4,737	4,148	3,952	3,722	2,210	17,400	38,947	4,970	5,047,531	644,112
27½	132.0	30,914	83,424	122,139	112,190	310,954	100,622	73,525	249,037	1,082,805	1,280,108	142,930,260	168,974,256
28	134.4	356	368	2,590	1,354	200	1,621	1,000	5,230	12,719	1,532	1,709,434	205,901
28½	136.8	137	427	1,788	4,214	411	350	205	5,200	12,732	16,679	1,741,738	2,281,687
29	139.2	112	370	2,330	151	1,298	34	360	4,600	9,255	8,735	1,288,296	1,215,912
29½	141.6	473	1,339	2,767	681	1,333	3,720	4,145	31,647	46,105	35,590	6,528,468	5,039,544
30	144.0	195	322	651	.	1,734	201	406	1,800	5,309	14,620	764,496	2,105,280
30½	146.4	137	485	1,548	1,862	.	493	.	200	4,725	6,512	691,740	953,357
31	148.8	3,718	15,724	21,787	33,455	54,734	20,904	10,255	77,026	237,603	327,968	35,355,326	48,801,638
31½	151.2	423	874	1,408	371	.	1,365	1,015	400	5,856	5,866	885,427	886,939
32	153.6	789	1,401	5,259	1,709	1,001	2,445	11,481	2,400	26,485	28,087	4,068,096	4,314,163
Total		762,718	1,207,859	3,088,474	1,441,640	3,041,247	1,929,881	3,086,572	9,341,995	23,900,386	21,330,224	1,232,882,091	1,153,322,985

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1874	1875	Gegenüber 1874 mehr	Gegenüber 1874 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	55,790	53,967	—	1,823
Haare, Borsten	17,160	14,076	—	3,084
Hörner, Klauen, Knochen	30,152	37,653	7,501	—
Diverse	67,470	66,844	—	626
Baumwolle: Rohe	372,135	397,665	25,530	—
Baumwollgarne	258,602	281,090	22,488	—
Baumwollzeuge, rohe	115,594	179,012	63,418	—
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	308,285	301,624	—	6,661
Baumwollabfälle	84,614	113,802	29,188	—
Baumaterialien: Asphalt	26,034	50,603	24,569	—
Backsteine und Ziegel	343,005	558,580	215,575	—
Bauholz und Sägewaaren	907,006	1,710,962	803,956	—
Bausteine	1,939,492	2,065,132	125,640	—
Cement und Cementfabrikate	334,461	400,611	66,150	—
Dachschiefer	37,546	38,038	492	—
Kalk	107,963	158,433	50,470	—
Parqueterie	23,226	25,796	2,570	—
Steinhauerarbeiten	71,937	78,371	6,434	—
Thonröhren	33,748	23,804	—	9,944
Diverse	93,876	155,633	61,757	—
Brennmaterialien: Brennholz	434,435	582,968	148,533	—
Holzkohlen	56,638	51,576	—	5,062
Steinkohlen und Coaks	3,460,658	3,755,616	294,958	—
Torf und Braunkohlen	117,454	153,968	36,514	—
Diverse	8,440	3,244	—	5,196
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	49,182	49,413	231	—
Chemische Produkte: Alaun	7,213	7,425	212	—
Chlorkalk	15,949	14,716	—	1,233
Potasche	2,789	2,995	206	—
Säuren	34,191	40,293	6,102	—
Soda	52,766	50,074	—	2,692
Vitriol (Eisen- Kupfer- und Zink-)	13,934	14,635	701	—
Diverse	40,624	38,114	—	2,510
Cichorien und Kaffeesurrogate	38,964	29,287	—	9,677
Colonialwaaren: Kaffee	61,402	77,739	16,337	—
Gewürze	3,922	3,371	—	551
Zucker	147,171	133,150	—	14,021
Diverse	32,825	32,835	10	—
Corkholz und Bouchons	3,743	—	—	3,743
Dünger und Düngemittel, Düngesalz	107,846	147,520	39,674	—
Übertrag	9,918,242	11,900,635		

	1874	1875	Gegenüber 1874 mehr	Gegenüber 1874 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Übertrag .	9,918,242	11,900,635		
Droguerien, nicht besonders genannte	39,592	45,597	6,005	—
Eis	31,211	98,849	67,638	—
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne	325,715	506,546	180,831	—
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß) .	537,229	589,193	51,964	—
Eisenwaaren	341,633	338,530	—	3,103
Eisenbahnschienen und Räder	573,388	763,241	189,853	—
Maschinentheile	267,117	337,032	69,915	—
Maschinen, zusammengesetzte	35,670	55,128	19,458	—
Erden, nicht besonders genannte	59,317	91,515	32,198	—
Erze	40,446	48,068	7,622	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände . .	208,006	238,910	30,904	—
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß . . .	12,148	12,303	155	—
Farbenerden	21,284	25,565	4,281	—
Farbextrakt, Farbbeize	11,133	11,841	708	—
Farbholz, roh und gemahlen	28,849	26,070	—	2,779
Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren	8,503	11,381	2,878	—
Krapp und Garanzin	50,896	38,960	—	11,936
Diverse	31,475	24,897	—	6,578
Felle und Häute	81,078	75,266	—	5,812
Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran ꝛc.	95,673	111,354	15,681	—
Garne, nicht besonders genannte	21,632	23,452	1,820	—
Gebinde, leere und Emballagen	320,835	331,489	10,654	—
Gerberrinde und Gerbestoffe	142,597	144,909	2,312	—
Getränke: Branntwein, Liqueur	45,020	43,676	—	1,344
Bier	201,244	182,327	—	18 917
Essig	15,068	16,383	1,315	—
Mineralwasser	18,826	17,398	—	1,428
Wein und Most	635,909	726,708	90,799	—
Glas und Glaswaaren	83,674	98,004	14,330	—
Graphit	2,482	—	—	2,482
Gyps, gemahlen, Gypssteine	149,663	190,323	40,660	—
Harz, Pech, Colophonium	16,291	18,794	2,503	—
Hausrath, Effekten	182,810	213,647	30,837	—
Holzwaaren, (auch Fässer und Küferwaaren)	146,982	136,957	—	10,025
Kriegswaffen und Munition	21,925	13,528	—	8,397
Leder und Lederwaaren	73,472	76,090	2,618	—
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . .	41,812	60,685	18,873	—
Mehl und Mühlenfabrikate	375,204	427 614	52,410	—
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe .	54,157	47,065	—	7,092
Mühl-, Schleif-, Wetz-, Lithographie-Steine . .	29,391	28,265	—	1,126
Nutz- und Werkholz	203,204	273,224	70,020	—
Übertrag .	15,500,803	18,421,419		

	1874	1875	Gegenüber 1874 mehr	Gegenüber 1874 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Übertrag	15,500,803	18,421,419		
Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesam-Öl 2c.)	150,556	183,338	32,782	—
Mineralisches (Ligroin, Petroleum, Solaröl 2c.)	139,036	181,078	42,042	—
Papier und Pappendeckel	112,122	118,170	6,048	—
Papiermasse	29,394	17,925	—	11,469
Pflanzen, lebende	9,651	—	—	9,651
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel: Baumfrüchte	515,662	168 840	—	346,822
Butter und Schmalz	68,669	65,710	—	2,959
Eier	15,313	22,122	6,809	—
Fleisch und Fleischwaaren	36,580	41,377	4,797	—
Gemüse	33,143	29,873	—	3,270
Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg)	40,598	35,732	—	4,866
Getreide aller Art	2,272,977	2,645,870	372,893	—
Heu und Stroh	11,385	80,767	69,382	—
Hopfen	9,140	8,240	—	900
Hülsenfrüchte	25,720	25,101	—	619
Käse	191,716	193,361	1,645	—
Kartoffeln	293,297	316,717	23,420	—
Milch, flüssig und condensirt	95,473	127,289	31,816	—
Rüben, nicht als Gemüse verwendbare	265	2,560	2,295	—
Sämereien	39,464	44,989	5,525	—
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern	13,011	12,589	—	422
Diverse	54,574	57,159	2,585	—
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien	36,881	30,609	—	6,272
Salz, (Bade-, Koch- und Viehsalz)	362,615	393,296	30,681	—
Schwefel	5,032	4,144	—	888
Seegras	12,247	18,724	6,477	—
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle	136,175	144,995	8,820	—
Sprit	83,804	86,092	2,288	—
Stärke und Stärkemehl	47,896	51,348	3,452	—
Strohwaaren	8,503	7,423	—	1,080
Tabak: Roher	21,680	16,558	—	5,122
Fabrizirter und Cigarren	50,666	47,785	—	2,881
Teigwaaren	33,859	37,852	3,993	—
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan	53,586	58,429	4.843	—
Wolle: Rohe	33,448	40,419	6,971	—
Kunstwolle	1,321	1 518	197	—
Wollgarne	11,934	19,718	7,784	—
Wollwaaren	101,426	87,782	—	13,644
Verschiedene, nicht speziell genannte Artikel	670,602	53,468	—	617,134
Total	21,330,224	23,900,386		

9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs-Einnahmen	Total
	Kilometer	Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436	46,580
1873	213	385,046	35,806	5,018,599	17,092	954	641	25,030	7,588	51,305
1874	213	409,295	36,661	5,414,662	17,857	954	622	26,385	11,086	56,904
1875	230	426,390	35,951	5,360,357	18,247	923	620	26,745	15,595	62,130

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung, sowie die Statistik über den Betriebsdienst umfassen — außer dem eigentlichen Nordostbahnnetz, dessen Länge mit der am 20. September 1875 erfolgten Eröffnung der 69 Kilometer langen linksufrigen Zürichseebahn auf 282 Kilometer angewachsen ist — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit einer Länge von 66 Kilometer, die Bülach-Regensberger Bahn mit einer solchen von 20 Kilometer und die am 2. August 1875 eröffnete Bötzbergbahn (Brugg-Basel) mit einer Länge von 57 Kilometer. Die Gesammtlänge des am Jahresschlusse durch die Nordostbahn betriebenen Netzes betrug demnach 425 Kilometer, die durchschnittlich während des ganzen Berichtsjahres betriebene Bahnlänge dagegen 340 Kilometer (gegen 299 im Vorjahre).

1. Ausgaben.

1874				1875		
Bahnlänge 299 Kilometer				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 340 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.
290,061	28	4.26	I. Zentralverwaltung	363,681	13	4.21
1,352,317	09	19.86	II. Unterhaltungskosten	1,592,853	73	18.42
1,537,322	10	22.57	III. Expeditionsdienst	1,972,516	99	22.82
3,491,981	36	51.28	IV. Transportdienst	4,516,759	47	52.25
28,561	39	0.42	V. Bahntelegraphie	38,398	38	0.44
109,368	17	1.61	VI. Verschiedenes	160,777	54	1.86
6,809,611	39	100	Totalausgaben	8,644,987	24	100
			abzüglich:			
340,411	—		Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals a. Ausbau des Stammnetzes Fr. 118,788. 24 b. Transportmaterial, Werkstätten ꝛc. „ 95,803. 48 Fr. 214,591. 72 Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung „ 170,243. 93 Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn „ 28,863. — Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein „ 2,534. 22 Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil „ 28,225. 65 Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee Fr. 10,000 b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee „ 10,000 „ 20,000. —		464,458	52	
6,469,200	39		Verbleiben als Betriebsausgaben	8,180,528	72	

Über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baurechnungen zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, ist in frühern Berichten wiederholt Aufschluß ertheilt worden. Unter diesen abgerechneten Posten erscheint zum ersten Male eine Quote von Fr. 10,000 für die administrative und technische Leitung des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

Die Vergleichung der Nettoausgaben für den gesammten Betrieb in den Jahren 1874 und 1875 ergibt eine Vermehrung derselben im Jahre 1875 um Fr. 1,711,328. 33 Cts., von welcher Summe der größere Theil auf die Betriebsausgaben der während des Berichtsjahres eröffneten Bötzberg- und der linksufrigen Zürichseebahn fällt.

Über die einzelnen Ausgabetitel, soweit diese erheblichere Differenzen zeigen, enthalten die nachstehenden Bemerkungen näheren Aufschluß.

I. **„Zentralverwaltung."** Dieser Titel erzeigt gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Ausgaben um Fr. 73,619. 85 Cts., zum größten Theil daher rührend, daß das Personal (ohne dasjenige der Betriebskontrole und des statistischen Büreau, dessen Besoldungen unter Kap. III. 1 a verrechnet werden), von 49 im Vorjahre auf 65 Angestellte hat vermehrt werden müssen, und daß die Bureaubedürfnisse sowie die Druckarbeiten und Insertionen einen bedeutend größeren Umfang angenommen haben.

II. **„Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden."** Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 240,536. 64 Cts., wovon auf die Besoldung des Bahnaufsichtspersonals allein ein Betrag von Fr. 168,465. 45 Cts. fällt. Diese Vermehrung ist wesentlich eine Folge der Anstellung des Bahnaufsichtspersonals für die Bötzbergbahn und die linksufrige Zürichseebahn; theilweise ist übrigens an derselben auch das alte Netz betheiligt, auf welchem die durch die Einführung der neuen Linien hervorgerufenen Bahnhoferweiterungen die Kreirung einer Anzahl neuer Wärterposten erforderten. Eine Vergleichung des Personalbestandes der Bahnaufsicht auf dem ganzen Bahnnetze (die neuen Linien inbegriffen) in den Jahren 1874 und 1875 ergibt eine Vermehrung von 671 auf 1027 Bahn- und Weichenwärter, d. h. um 356. Die verhältnißmäßig bedeutenden Mehrausgaben für Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals entstanden größtentheils durch Beschaffung von Zeichnungs- und Meßgeräthschaften für die verstärkten technischen Bureaux, durch Anschaffung ausreichender Vorräthe an Bureaumaterial, durch Anfertigung umfänglicher und zahlreicher Pläne für die Bahnhoferweiterungen u. s. w.

Auf dem Titel: Unterhalt des Oberbaues ist eine Mehrausgabe von Fr. 48,955. 30 Cts. entstanden. Dieselbe rührt zum Theil davon her, daß im Berichtsjahre 6 Kilometer Geleise mehr umgebaut worden sind, als im Vorjahr; zum Theil aber auch davon, daß im Jahr 1875 das sogenannte Altmaterial weniger günstig verkauft werden konnte als im Vorjahr, und daß bei dem fühlbaren Mangel an geübten Oberbauarbeitern eine etwelche vorübergehende Aufbesserung der Arbeitslöhne eintreten mußte. — Der Unterhalt beziehungsweise die Erneuerung des Oberbaues wurde im Berichtsjahre nach den nämlichen Grundsätzen betrieben, wie im Vorjahr.

Es wurden neue, 130 Millimeter hohe Schienen angeschafft und mehrere Bahnstrecken auf dieses stärkere Schienenprofil umgebaut, um dadurch mittelgutes Material der früheren kleineren Schienenprofile theils zum Ersatz auf den noch nicht umgebauten Strecken, theils zu Bahnhof- und Stationserweiterungen zu gewinnen. Es ist natürlich, daß die bei der Oberbauerneuerung stattfindende Einführung des stärkeren Schienenprofils mit dem sog. schwebenden Stoß an Stelle der alten leichteren Profile mit festem Stoß einen größeren Aufwand erfordert, als wenn der Oberbau nach dem alten System rekonstruirt würde.

Im Ganzen wurden im Jahr 1875 60 Kilometer Geleise auf das neue Schienenprofil umgebaut (52 auf dem Stammnetz, 5 auf der Zürich-Zug-Luzernerlinie und 3 auf der Bülach-Regensbergerbahn), gegen 54 Kilometer im Jahre 1874. Im Berichtsjahre wurden auf dem Gesammtnetz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Filialbahnen) 89,857 laufende Meter Schienen und 52,962 Stück Schwellen (gegen 93,503 Meter Schienen und 53,959 Stück Schwellen im Jahr 1874) ausgewechselt. Auf die ganze Länge der Bahn bezogen, erreichte die Schienen- und Schwellenauswechslung seit Beginn des Betriebes bis zu Ende des Jahres 1875 folgende Prozentsätze auf dem Stammnetz (mit Ausschluß der

linksufrigen Zürichseebahn): An Schienen 50.72%, an Schwellen 63.86% (gegenüber 45.71 und 60.71% im Vorjahr); auf der Bülacherlinie an Schienen 27.79%, an Schwellen 61.92% (gegenüber 17.58 und 50.62% im Vorjahr); auf der Luzernerlinie an Schienen 19.26%, an Schwellen 39.63% (gegenüber 14.06 und 32.03% im Jahr 1874). — Bis Ende des Jahres 1875 waren folgende Geleiselängen auf das neue Schienenprofil mit 130 Millimeter Höhe umgebaut: Auf dem Stammnetz 45.08, auf der Linie Zürich-Zug-Luzern 12.50, auf der Linie Örlikon-Bülach-Dielsdorf 16.84 und auf dem gesammten Bahnnetze 38.54 % der Hauptgeleise. Die Geleise der linksufrigen Zürichseebahn mit 60,235 Meter und der Bötzbergbahn mit 48,883 Meter Hauptgeleiselänge sind ausschließlich aus Schienen des neuen, größern Profils hergestellt worden.

Die Rubrik Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe erzeigt gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung der Ausgaben um den Betrag von Fr. 18,398. 43 Cts., als natürliche Folge des Umstandes, daß im Jahr 1874 für die fraglichen Einrichtungen ausnahmsweise größere Summen hatten verausgabt werden müssen, und daß die fraglichen Ausgaben nun im Berichtsjahre wieder normal geworden sind. Die Unterhaltung der Gebäude erforderte im Berichtsjahr einen Mehraufwand von Fr. 6,283. 26 Cts. gegenüber dem Jahr 1874. Die Mehrausgabe von Fr. 4,849. 26 Cts. für die Unterhaltung des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter ꝛc. ist eine Folge theils der größern Geleisereparaturen und Umbauten, theils der im Berichtsjahre erfolgten Einführung der von den Bundesbehörden für die schweizerischen Hauptbahnen aufgestellten neuen Signalordnung, welche nicht unerhebliche Auslagen veranlaßte. In Folge der in einzelnen von unsern Bahnen durchzogenen Gegenden vorgekommenen starken Schneefälle ist auf der Rubrik Räumung von Schnee und Eis eine Mehrausgabe von Fr. 7,003. 07 Cts. entstanden.

III. **„Expeditionsdienst."** Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 435,194. 89 Cts. auf, wovon auf das Kapitel Besoldungen (Rubriken 1a, 2a, 3a) allein ein Mehrbetreffniß von Fr. 314,904. 48 Cts. fällt. Diese Differenz wird man erklärlich finden, wenn man den Personaletat der Jahre 1874 und 1875 vergleicht. Während nämlich im Jahre 1874 im Expeditionsdienst ein Personal von 936 Mann beschäftigt war, stieg diese Zahl im Berichtsjahre auf 1258 Mann, also um 322, welche Vermehrung weitaus zum größten Theil auf das Stationspersonal der im Berichtsjahre eröffneten neuen Linien und auf den Anwachs des Arbeitspersonals für den Güterdienst (von 519 auf 679 Mann) fällt. Auch auf den übrigen Rubriken dieses Titels sind mehr oder weniger erhebliche Mehrausgaben entstanden, so z. B. für die Bekleidung der Bahnhof- und Stationsvorsteher ꝛc. (Kapitel 1b) Fr. 7,461. 03 Cts., für Bureaukosten (1c) Fr. 15,159. 63 Cts., für Beleuchtung und Heizung der Bureaux (1d) Fr. 11,275. 76 Cts., für Ergänzung ꝛc. des Inventars (1e) Fr. 6,695. 87 Cts., für Druckkosten im Personendienst (2c) Fr. 15,179. 13 Cts. und für Druckkosten im Güterdienst (3c) Fr. 24,769. 62 Cts. Alle diese Mehrausgaben waren eine natürliche Folge der Ausdehnung des Bahnnetzes. Für Ersatzleistungen aus dem Gütertransport wurden im Berichtsjahr Fr. 10,586. 45 Cts. mehr verausgabt als im Jahr 1874; zur Erklärung dieser Mehrausgabe bemerken wir, daß die bezügliche Ausgabepost des Jahres 1874 sich durch den Verkauf von herrenlosen Gütern im Betrage von zirka Fr. 5,300 auf jene geringere Ziffer reduzirt hat, und daß auch die strengern Bestimmungen des „Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen" sowohl bei der außergerichtlichen als bei der gerichtlichen Austragung der Reklamationsfälle nicht ohne Einwirkung geblieben sind. Auf der Rubrik Assekuranz der Güter ist eine Mehrausgabe von Fr. 26,405. 84 Cts. gegenüber dem Vorjahr entstanden, weil bei der im Berichtsjahre stattgefundenen Erneuerung des bisher mit verschiedenen Gesellschaften in Gemeinschaft bestandenen Versicherungsvertrages die eine dieser Gesellschaften (Schweizerische Mobiliarversicherungsgesellschaft), welche früher die niedrigsten Prämiensätze hatte, sich mit einer geringern Quote (statt wie bisher mit 3/4 bloß noch mit 3/8) betheiligte.

IV. „**Transportdienst.**" Dieser Titel erzeigt eine Mehrausgabe von nicht weniger als Fr. 1,024,778. 11 Cts. Davon fällt fast ein Drittel, nämlich ein Mehrbetreffniß von Fr. 392,261. 40 Cts. auf die Besoldungen (Kapitel 1 a, 2a und 3 a), wozu die bedeutende Vermehrung des Zugspersonals in Folge Eröffnung der neuen Linien (von 196 auf 288), die Verstärkung des Wagenwärterpersonals für den Rangirdienst auf den erweiterten Bahnhöfen (von 101 auf 130), sowie die Vermehrung des Lokomotivpersonals (von 140 auf 184) weitaus das Meiste beigetragen hat.

Auf der Rubrik Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung ist eine Mehrausgabe von Fr. 18,985. 36 Cts. durch den vermehrten Gaskonsum auf den neuen Bahnhöfen Enge und Wädensweil, sowie in den erweiterten Bahnhöfen Zürich (Rangirbahnhof), Winterthur und Aarau erwachsen. Eine Minderausgabe von Fr. 21,389. 06 Cts. zeigt sich auf dem Titel Unterhaltung und Erneuerung der Wagen ꝛc. Für die Beleuchtung und Beheizung der Wagen sind dagegen Fr. 18,474. 34 Cts. mehr als im Vorjahr verausgabt worden. Der Mehrausgabe auf dem Kapitel Vergütung für die Benutzung fremder Wagen im Betrage von Fr. 364,151. 75 Cts. steht eine Mehreinnahme von Fr. 486,830. 31 Cts. auf der Vergütung für die Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen (Kap. B. II der Einnahmenrechnung) gegenüber. Auf dem Kapitel Zugkraftskosten ist im Berichtsjahre eine Mehrausgabe von Fr. 388,460. 08 Cts. gegenüber dem Vorjahre entstanden. Außer der bereits erwähnten Vermehrung des Maschinenpersonals und der daherigen Steigerung der Besoldungen, Stundengelder und Ersparnißprämien partizipirt an dieser Mehrausgabe wesentlich die Rubrik Brennmaterial mit Fr. 51,941. 14 Cts. und die Rubrik Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken mit Fr. 154,673. 04 Cts. Mehrauslagen. Was die erstere Post betrifft, so stellte sich zwar im Berichtsjahre der Preis der Kohlen gegenüber dem Vorjahre nicht unwesentlich billiger; trotzdem entstand aber im Berichtsjahr in Folge des bedeutend größern Brennmaterialkonsums entsprechend der erheblich größern Lokomotivkilometer-Leistung der erwähnte Mehraufwand. Hinsichtlich der letztern Rubrik, Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven ꝛc., verweisen wir auf die im folgenden Abschnitt IV C 2 a „Fahrmaterial" enthaltenen Angaben.

V. „**Bahntelegraphie.**" Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 9836. 99 Cts., welche ihre Begründung in nachstehenden Angaben findet. Die Telegraphenlinien der Nordostbahn sind während des Berichtsjahres um zwei neue, nämlich Brugg-Stein-Basel (Bötzbergbahn) und Zürich-Glarus (linksufrige Zürichseebahn) vermehrt worden. Sodann wurde mit Rücksicht auf den vermehrten telegraphischen Verkehr auf der Linie Winterthur-Zürich-Brugg eine zweite Leitung erstellt, die nur in die Hauptstationen Winterthur, Zürich, Turgi und Brugg eingeführt ist. Neu errichtet, beziehungsweise eröffnet wurden nachstehende Telegraphenstationen: Keßweil, Egnach, Schinznach, Glattbrugg, Rümlang, Niederglatt und Niederhasli auf 1. Juli, Bötzenegg, Effingen, Hornußen, Frick, Eiken, Stein, Mumpf, Möhlin, Rheinfelden und Augst mit der Eröffnung der Bötzbergbahn am 2. August, und Enge, Wollishofen, Bendlikon, Rüschlikon, Thalweil, Oberrieden, Horgen, Au, Wädensweil, Richtersweil, Pfäffikon, Lachen, Siebnen, Reichenburg, Bilten, Nieder- und Oberurnen, mit der Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn am 20. September. Auf den gemeinschaftlichen Stationen Pratteln, Basel (S.C.B.), Ziegelbrücke, Näfels, Netstall und Glarus (V.S.B.) sind für den Dienst der Nordostbahn ebenfalls besondere Apparate aufgestellt worden. Im Rangirbahnhof Zürich wurde ebenfalls ein Telegraphenbureau errichtet, das mittels einer besondern Leitung mit dem Telegraphenbureau im Personenbahnhof in Verbindung steht. Das Telegraphenbureau Brugg, das bis anhin als einfache Zwischenstation bestand, ist behufs Einführung der bereits erwähnten neuen Linien in eine Translatorstation umgewandelt, und mit 4 neuen Apparaten versehen worden. In Turgi wurde für die neue Leitung Zürich-Brugg ein dritter Apparat aufgestellt. Das Bureau in Zürich (Personenbahnhof) hat 4 weitere Apparate erhalten, nämlich

1 für Zürich-Brugg, 1 für Zürich-Winterthur, 1 für Zürich-Glarus und 1 für die Verbindung mit dem Rangirbahnhof. Winterthur erhielt einen weitern Apparat für die Linie Winterthur-Zürich; ferner wurden daselbst die Bahntelegraphen-Leitungen der Tößthalbahn und der Nationalbahn eingeführt und für dieselben 2 besondere Apparate aufgestellt. Die Zahl der Stationen, mit Inbegriff der Gemeinschaftsstationen, auf denen für den Dienst der Nordostbahn besondere Apparate aufgestellt sind, ist auf 108 gestiegen mit 144 Morsé-Apparaten (gegenüber 68 Stationen mit 90 Apparaten im Vorjahr). Es wurden im Ganzen außer den vorschriftsgemäßen Zugsanzeigen 84,226 Bahndienstdepeschen befördert, (26,843 mehr als im Vorjahr). Mit der Besorgung des Telegraphendienstes befaßten sich am Schluß des Berichtsjahres 201 Telegraphisten, wobei die Beamten der fremden Bahngesellschaften auf den Gemeinschaftsstationen nicht inbegriffen sind. Dem öffentlichen Telegraphendienst waren am Schluß des Berichtsjahres noch 23 Stationen, darunter 6 sogenannte Aufgabebureaux, geöffnet, nachdem derselbe am 29. Dezember auf der Station Sulgen abgelöst worden war. Im Ganzen wurden 43,238 Privatdepeschen befördert, die daherige Einnahme beträgt Fr. 11,590. 70 Cts.

VI. **„Verschiedenes."** Auf diesem Titel erscheint gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 51,409. 37 Cts. welche größtentheils daher rührt, daß die ausnahmsweisen Betriebsausgaben in Folge Unterbruchs des durchgehenden Verkehrs auf der linksufrigen Zürichseebahn, nämlich die Güterab- und Zufuhr vom Bahnhof Zürich nach dem Kaufhaus und umgekehrt, die Vergütung der Selbstkosten auf dem Seetransport dieser Güter, sowie der Kaufhausspesen an die Dampfbootunternehmung, ferner der Rückschlag der letztern auf den Fahrten für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Horgen und Wädensweil, endlich die vereinbarte Entschädigung an die Vereinigten Schweizerbahnen für die Traktion des Gütertransportes via Wallisellen bis Ende Dezember 1875 diesem Ausgabentitel belastet worden sind.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

a. Fahrmaterial.

Bestand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Gemäß der im vorjährigen Geschäfts-Berichte enthaltenen Mittheilung hatten wir im Laufe des Berichtsjahres die Ablieferung von 17 Personenzugs-Lokomotiven, 8 Güterzugs-Lokomotiven und 3 Tender-Lokomotiven zu gewärtigen. Diese sämmtlichen Lokomotiven waren für die im Laufe des Berichtsjahres eröffneten neuen Touren bestimmt und sind auf die vertragsgemäßen Termine abgeliefert worden. Die Gesammtzahl der Lokomotiven beträgt nunmehr 116 Stück (oder eine Lokomotive auf 3.6638 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 425 Kilometer gerechnet), gegenüber 88 Lokomotiven im Ganzen (oder einer Lokomotive auf 3.3977 Kilometer Bahnlänge) im Vorjahre.

Von obigen 116 Lokomotiven werden 100 Stück für den Fahrdienst, 1 Stück für den Vorspanndienst ab Brugg, 1 Stück für den Vorspanndienst ab Turgi, 2 Stück für den Kiestransport, 6 (wovon 1 in Reserve) für den Rangirdienst im Bahnhof Zürich, 2 (1 davon in Reserve) für den Rangir- und Trajectdienst im Bahnhof Romanshorn, 1 im Rangirdienst im Bahnhof Aarau, 2 im Bahnhof Winterthur und 1 im Bahnhof Schaffhausen verwendet.

Leistungen. Im Durchschnitte standen während des Berichtsjahres 90 Lokomotiven im Fahrdienst, welche zusammen im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben:

	Kilometer 1874	Kilometer 1875
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,775,880	2,025,221
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	281,524	284,733
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	82,099	82,586
„ „ Bötzbergbahn	—	216,443
zusammen	2,139,503	2,608,983
Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt		
für das ganze Jahr	7,155.5	7,673.48
„ jeden Tag	19.604	21.023

Die Leistungen der Lokomotiven nach den verschiedenen Serien zusammengestellt sind aus der beigefügten Tabelle ersichtlich.

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

	Achsenkilometer 1874 im Ganzen	1874 per Zug	1875 im Ganzen	1875 per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A	17,283,333	22.42	25,385,030	22.61
„ „ „ „ „ B	8,587,866	21.02	8,495,132	22.74
„ „ „ „ „ C	34,756,066	49.96	40,432,980	50.47
„ „ „ „ „ D	4,877,493	18.47	6,265,062	20,12
zusammen	65,509,758	30.62	80,578,204	30.88

Über die Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle nähern Aufschluß.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch für die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahre 1,380.294 Kubikmeter Tannenholz und 446,026 Zentner Steinkohlen (1874: 1062.53 Kubikmeter Tannenholz und 363,555 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduzirt, beträgt — der Kubikmeter Tannenholz zu 185 Kilos Kohlen gerechnet — der gesammte Verbrauch an Brennmaterial 441,134 Zentner, gegenüber 367,490.3 Zentner im Jahre 1874.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1874	1875
im Ganzen	Fr. 715,414.18	757,388.88
für einen Zentner	„ 1.94.68	1.71.99

Über den Kohlenverbrauch der einzelnen Lokomotivserien, sowie über die entsprechenden Kosten gibt die betreffende Tabelle nähern Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 54,934 Kilos (im Vorjahre 45,228.5). Die daherigen Ausgaben betrugen Fr. 49,529. 43 Cts. gegenüber Fr. 42,036. 36 Cts. im vorhergehenden Jahre. Im Durchschnitt kostete ein Kilo Schmiere 90.1617, im Vorjahre 92.942 Centimes.

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

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die im Fahrdienst verwendeten 100 Lokomotiven beliefen sich im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — auf Fr. 611,447. 67 Cts. gegenüber Fr. 564,607. 69 Cts. im Vorjahre. In dieser Summe sind die dem Erneuerungsfond der Nordostbahn belasteten Kosten für Hauptreparaturen an 3 ältern Lokomotiven im Betrage von Fr. 107,828. 42 Cts. nicht inbegriffen.

Für die laufenden Reparaturen sind Fr 432,054. 10 Cts. und für die Beschaffung von Ersatzstücken Fr. 179,393. 57 Cts. verausgabt worden.

An Ersatzstücken wurden u. A. verwendet: 2 kupferne Feuerbüchsen, 16 Gußstahlachsen, 55 Triebradbandagen aus Gußstahl, 66 Gußstahlbandagen für Lauf- und Tenderräder, 1323 Siederöhren aus Messing, 2022 Siederöhren aus Eisen, 1567 Siederöhren aus Stahl, 7141 gußeiserne Roststäbe u. s. w.

Hinsichtlich der Vertheilung der Erneuerungs- und Reparaturkosten für Lokomotiven und Tender auf die einzelnen Serien verweisen wir auf die angefügte Tabelle.

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich, Romanshorn, Aarau, Brugg, Winterthur und Schaffhausen verwendeten 12 Lokomotiven weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

		1874	1875
Zurückgelegte Weglänge	zirka Kilometer	348,503	433,373
Verbrauch an Brennmaterial	%	35,455	46,006
„ „ Schmiere	Kilos	5,306.5	7,606
Kosten des Brennmaterials	Fr.	69,021. 88	78,988. 32
„ der Schmiere	„	4,931. 98	6,857. 70
„ des Putzmaterials	„	520. 53	778. 77
„ der Reparaturen (einschließlich Provisionszuschläge der Werkstätte)	„	39,129. 34	46,094. 96
Durchschnittliche Ausgaben per Kilometer	Cts.	32.597	30,6248

Wagen. Im Laufe des Jahres sind folgende neue Wagen zur Ablieferung gelangt:

145 zweiachsige Personenwagen (6 Stück I. Klasse, 14 Stück I. und II. Klasse, 30 Stück II. Klasse, 20 Stück II. und III. Klasse, 74 Stück III. Klasse und 1 Doppeletage-Wagen), 3 Krankenwagen, 2 Gepäckwagen und 278 Güterwagen (108 gedeckte, 134 offene, 30 Steintransport- und 6 Langholztransportwagen), wogegen 6 Stück vierachsige Gepäckwagen aus dem Betriebe zurückgezogen worden sind.

Die Gesammtzahl der am Jahresschlusse vorhanden gewesenen Personenwagen betrug **416** Stück mit 972 Achsen und 16,112 Sitzplätzen; diejenige der Gepäck- und Güterwagen **1969** Stück mit 3976 Achsen und einer

Tragfähigkeit von 419,670 Zentner. Zu Ende des Vorjahres betrug die Anzahl der Personenwagen 268 Stück mit 676 Achsen und 11,153 Sitzplätzen, diejenige der Gepäck- und Güterwagen 1695 Stück mit 3440 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 356,870 Zentner.

Leistungen. Es haben zurückgelegt:	Achsenkilometer:		
	1873	1874	1875
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:			
Personenwagen	15,834,586	16,967,956	24,271,486
Güterwagen	19,806,115	20,090,813	25,137,518
Im Ganzen	35,640,701	37,058,769	49,409,004
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	2,838,867	3,151,960	2,727,632
Güterwagen	16,924,809	15,751,942	16,017,542
Im Ganzen	19,763,676	18,903,902	18,745,174
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen . .	55,404,377	55,962,671	68,154,178
Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:			
Personenwagen	3,061,210	2,553,968	2,811,198
Güterwagen	23,289,039	24,309,081	26,515,422
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,562,174	1,587,940	1,842,580
Im Ganzen	27,912,423	28,450,989	31,169,200
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . . .	63,553,124	65,509,758	80,578,204

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden 12,515 Kilos mit einem Kostenaufwande von Fr. 10,921. 37 Cts. (im Vorjahre 10,985 Kilos mit einer Auslage von Fr. 10,125. 79 Cts.) verbraucht.

Es wurden mit einem Kilo Schmiere 6,438.4 Achsenkilometer gegenüber von 5,963.6 im Jahre 1874 zurückgelegt.

Die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen haben einschließlich der Provisionszuschläge der Werkstätte Fr. 526,017. 99 Cts. betragen, gegenüber von Fr. 547,407. 05 Cts. im Vorjahre. Davon fallen Fr. 13,630. 88 Cts. auf Hauptreparaturen an 22 Güterwagen, Fr. 135,068. 23 Cts. auf verwendete Ersatzstücke und Fr. 377,318. 88 Cts. auf laufende Reparaturen.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Länge des Netzes am Jahresschluß: 425 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 340 Kilometer.)			1873	1874	1875
I. Ausgaben.					
Gesammt-Betriebsausgaben . .	per Bahn-Kilometer . . .	Franken	20,061. 81*	21,636.12*	24,060.38*
	„ Lokomotiv-Kilometer .	„	2. 83*	3.02*	3.14*
	„ Wagenachsen-Kilometer.	Centimes	9.43*	9.88*	10.15*
Zentralverwaltung	„ Bahn-Kilometer . . .	Franken	536. 04*	549.29*	562.60*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt .	„ „ . . .	„	3,787. 06*	4,257.62*	4,326.77*
Expeditionsdienst	„ „ . . .	„	4,718. 88	4976.52*	5,676.34*
Transportdienst:					
Im Ganzen	„ „ . . .	„	10,605. 18*	11,391.39*	12,908.86*
	„ Lokomotiv-Kilometer .	„	1. 49.91*	1.59.20*	1.68.23*
	„ Wagenachsen-Kilometer.	Centimes	4.98*	5.20*	5.45*
Allgemeine Kosten	„ Lokomotiv-Kilometer .	„	5.95	5.93	5.81
	„ Wagenachsen-Kilometer.	„	0.20	0.19	0.19
Fahrdienst	„ Lokomotiv-Kilometer .	„	57.33	65.25	76.95
	„ Wagenachsen-Kilometer.	„	1.91	2.13	2.49
Zugkraft	„ Lokomotiv-Kilometer .	„	86.63*	88.02*	85.47*
	„ Wagenachsen-Kilometer.	„	2.88*	2.88*	2.77*
	„ Bahn-Kilometer . . .	Franken	6,128. 52*	6,574.99*	6,558.73*
Bahntelegraphie	„ „ . . .	„	94. 13	95.52	112.94
Verschiedenes	„ „ . . .	„	320. 51	365.78	472.87
II. Fahr-Material.					
a) Den Bestand desselben betreffend:					
Auf jede Lokomotive kommen		Bahn-Kilometer	3.7375	3.3977	3.6638
„ „ „ „		Personenwagenachsen	8.10	7.682	8.5690
„ „ „ „		Güterwagenachsen	36.05	39.091	34.276
„ „ „ „ im Ganzen . . .		Wagenachsen	44.15	46.773	42.845
„ „ „ „		Sitzplätze	135.31	126.74	141.43
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	3,616.00	4,055.34	3,617.84
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen		Lokomotiven	0.267	0.294	0.273
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.167	2.261	2.339
„ „ „ „		Güterwagenachsen	9.645	11.505	9.355
„ „ „ „ im Ganzen . .		Wagenachsen	11.812	13.766	11.694
„ „ „ „		Sitzplätze	36.20	37.30	38.60
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	967.49	1,193.54	987.46
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	16.70	16.50	16.50
„ „ Güterwagenachse „		Zentner Tragkraft	100.31	103.74	105.55

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

		1873	1874	1875
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst .	Kilometer	180.5	180.2	199.7
" " " " " " " Winterdienst .	"	171.6	165.5	171.1
" " " " zurückgelegt im Ganzen	"	32,047	29,308	28,988
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		30.05	30.62	30.88
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	22.17	21.6751	23.4362
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	0.738	0.708	0.759
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . . .	Kilos	8.6321	8.5882	8.4541
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . .	"	0.287	0.2805	0.2737
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . .	"	0.0193	0.0211	0.0211
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . .	"	0.0007	0.0007	0.0007
Kosten des Brennmateriales " Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	32.34	33.4383	29,0300
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	1.076	1.692	0.940
" " Schmiermateriales* " Lokomotiv-Kilometer . .	"	1.986	1.965	1.8984
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:				
per Bahn-Kilometer	Franken	4,048.96	4,141.31	4,229.77
" Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	57.24	57.876	55.122
" beförderten Wagenachsen-Kilometer .	"	1.905	1.890	1.784
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	15,686	13,596	13,713
und zwar jede Personenwagenachse . .	"	28,817	29,763	27,162
" Güterwagenachse . .	"	12,736	10,419	10,351
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .		173.14	178.88	218.23
" Güterwagenachsen		409.19	421.38	431.07
" Personen- und Güterwagenachsen		582.33	600.26	649.30
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	56.08	56.57	61.32
" fremde Wagen	"	43.92	43.43	38.68
Kosten des Schmiermateriales per Wagenachsen-Kilometer . .	Centimes	0.0130	0.0154	0.0135
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer	Franken	1,559.69	1,830.79	1547.11
" " Wagenachse und Jahr	"	132.03	132.99	105.84
" " Wagenachsen-Kilometer	Centimes	0.842	0.978	0.772
d) Ausnutzung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse	Prozente	16.29	13.34	13.45
II. "	"	32.22	34.71	33.69
III. "	"	32.75	32.89	25.41
in allen drei Klassen	"	31.776	32.442	26.836
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz	unbesetzte Plätze	5.14	6.50	6.43
II. " " " " " "	"	2.10	1.88	1.99
III. " " " " " "	"	2.05	2.04	2.94
in allen drei Klassen " " " " "	"	2.15	2.08	2.73
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . .	Prozente	29.642	30.514	31.079

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß		Erneuerung des Oberbaues u. Transportmaterials (aus den Erneuerungsfondsbestritten) per Kilometer
		Zentral-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349

D. Finanzergebniss und Aktiendividende.

Zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes der Nordostbahn sind von den Einnahmen der aus dem Jahre 1874 übergetragene Rechnungssaldo, die Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner-, der Bülach-Regensberger- und der Bötzbergbahn, endlich der Reinertrag der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee in Abrechnung zu bringen; hinwieder ist der für den Rückschlag der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee davon abgerechnete Betrag wieder beizufügen. Von den Ausgaben fallen außer Ansatz die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnetzes, den Bau neuer Linien und die beiden Dampfboot-

unternehmungen verwiesenen Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung und das technische Personal, die Entschädigungen für Leitung des Baues der Bötzbergbahn, der Linien Koblenz-Stein und Effretikon-Wetzikon-Hinweil, sowie diejenigen für Besorgung des Betriebsdienstes der Bahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und der Bötzbergbahn. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

1874		1875
Fr. 11,835,779. 49	Einnahmen	Fr. 13,553,231. 04
„ 5,788,175. 39	Ausgaben	„ 6,921,127. 85
Fr. 6,047,604. 10	Überschuß der Einnahmen	Fr. 6,632,103. 19
„ 639,000. —	In Abzug fällt die Jahreseinlage in den Erneuerungsfond	„ 639,000. —
Fr. 5,408,604. 10	Reinertrag des Bahnbetriebes	Fr. 5,993,103. 19
45.70 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**44.**22 %
Fr. 25,392. 51	„ per Bahnkilometer	Fr. 26,056. 97
„ 3. 05	„ per Lokomotivkilometer	„ 2. 96
„ —. 09.40	„ per Wagenachsenkilometer	„ —. 09.05

Bei Hinzurechnung des Saldovortrages von 1874, der Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner-, der Bülach-Regensberger- und der Bötzbergbahn, ferner des Reinertrages der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee, sowie hinwieder bei Abrechnung des Rückschlages auf dem Bodensee-Dampfbootbetrieb steigt die gesammte Reineinnahme auf Fr. 7,092,563. 31 Cts., was gegenüber Fr. 6,171,642. 50 Cts. im Vorjahr eine Mehreinnahme von Fr. 920,920. 81 Cts. ergibt.

Für Verzinsung der Anleihen gelangten hievon Fr. 3,842,154. 27 Cts. zur Verwendung, gegenüber Fr. 3,140,440. 73 Cts. im Vorjahre; die Vermehrung der diesfälligen Ausgabe ist eine nothwendige Folge der zur Bestreitung der Baubedürfnisse stattgefundenen Vermehrung der Anleihen. Zur richtigen Würdigung dieser Ausgabenpost ist übrigens nothwendig, die bedeutende Einnahme an Zinsen von ausgeliehenen Geldern (B Ziffer III der Einnahmen), auf welche wir schon an anderer Stelle des Berichtes zu verweisen im Falle waren, damit in Vergleichung zu ziehen.

Nach Abzug der Zinse für die Obligationen verbleibt ein Überschuß von Fr. 3,250,409. 04 Cts., woraus gemäß Beschluß des Verwaltungsrathes

8 Prozent Dividende an die Aktien vertheilt wurden mit	Fr. 2,947,410. —
Auf die Betriebsrechnung von 1876 wurden übergetragen	„ 302,999. 04
Summa wie oben	Fr. 3,250,409. 04

Das hienach erzielte finanzielle Ergebniß darf als ein günstiges bezeichnet werden. Nicht allein hat eine sehr starke Zunahme der Bruttoeinnahmen stattgefunden, sondern auch die nach Abzug der Betriebsausgaben verbleibende Nettoeinnahme hat sich gegenüber dem Vorjahre ausreichend höher gestellt, um die bedeutende, in runder Summe 700,000 Fr. betragende Mehrausgabe für Verzinsung der Anleihen und den, ebenfalls in abgerundeter Summe 280,000 Fr. betragenden Mehrbedarf für Verabreichung einer 8prozentigen Aktiendividende zu decken, sowie zu gestatten, daß der aus dem Jahr 1871 stammende Betriebssaldo sich nur um rund 60,000 Fr. verminderte, gegenüber einer Verminderung um rund 115,000 Fr. im Jahr 1874. Dabei ist zu beachten, daß die diesmalige Betriebsrechnung gegenüber derjenigen früherer Jahre mehrfach ungünstig beeinflußt wurde. Es hat sich nämlich die Kapitalsumme, welche im Bau neuer Linien engagirt ist, im Berichtsjahr sehr vermehrt und damit auch die Zinseinbuße, welche der Betriebsrechnung während der Dauer des Baues der

einzelnen Linien in Folge des beim Beginn der Neubauten gefaßten Beschlusses erwächst, daß von den Zinsen auf dem jeweilen verwendeten Kapital, welche der Baurechnung zu 5 Prozent belastet werden, der Betriebsrechnung, welcher dagegen die Verzinsung der Anleihen obliegt, nur 4 Prozent zukommen, 1 Prozent dagegen in den Reservefond eingelegt wird. Ferner hatte die Betriebsrechnung den Zinsenausfall auf dem in der Bötzbergbahn verwendeten Baukapital gegenüber dem Betriebsergebnisse von 2.68 Prozent für die Monate August bis September zu übernehmen, sowie das Defizit von 122,000 Fr., welche der bruchstückweise Betrieb der linksufrigen Zürichseebahn in den Monaten Oktober bis Dezember ergab. Sodann fanden wir in Folge der Wendung, welche die Gotthardbahn-Angelegenheit in den letzten Monaten genommen hat, angemessen, den 5prozentigen Zinszuschlag zu den Subventionszahlungen an die Gotthardbahn, womit im Vertrauen auf die dereinstigen vortheilhaften Rückwirkungen der letzteren auf die Frequenz des Nordostbahnnetzes die Jahresbilanz in den verflossenen Jahren belastet worden war, auf Rechnung des Betriebes wieder abzuschreiben und demgemäß auch für 1875 diese Kapitalverwendung als eine unverzinsliche zu behandeln, mit andern Worten die Betriebsrechnung für den daherigen Zins aufkommen zu lassen; hieraus ergab sich eine Ausgabe von 40,000 Fr. in abgerundeter Summe.

Immerhin wird man gut thun, bei den Folgerungen, welche aus dem abermals erzielten günstigen Jahresergebnisse für folgende Jahre abgeleitet werden, mit Vorsicht zu verfahren. Abgesehen davon, daß die Frequenz sämmtlicher Linien eine noch nie dagewesene Stärke erreichte und ein etwelcher Rückgang derselben daher keineswegs ausgeschlossen ist, machen wir namentlich aufmerksam, daß schon für das ganze laufende Jahr die Verzinsung der in der Bötzbergbahn und linksufrigen Zürichseebahn verwendeten Kapitalien von der Bau- auf die Betriebsrechnung übergeht, daß diese Änderung im Laufe des Jahres auch rücksichtlich der Linie Winterthur-Koblenz eintreten wird, und daß nächstes Jahr noch das auf die Linie Niederglatt-Wettingen verwendete Kapital hinzukommt. Darf man auch insbesondere von den erstgenannten beiden Bahnen hoffen, daß sie schon im ersten vollständigen Betriebsjahr über die Betriebskosten hinaus die Kapitalzinse, wenn nicht vollständig, doch zu einem bedeutenden Theile decken werden, so ist dagegen von den übrigen Linien, sowie von den durch die Nordostbahn an neue, dritte Unternehmungen gewährten Kapitalbeiträgen in näherer Zeit kaum zu erwarten, daß sie auch nur die 4% Kapitalzinse, welche der Betriebsrechnung während des Baues zufließen, nach eröffnetem Betriebe abwerfen werden. Es darf übrigens betont werden, daß die Generalversammlung, bevor sie den Bau der einzelnen Linien beschloß, jeweilen mit aller Offenheit auf diesen Punkt aufmerksam gemacht worden ist, und daß die Überzeugung, es werde der daherige Rückgang nur theilweise durch gesteigerte Frequenz des Stammnetzes seine sofortige Ausgleichung finden, bei der Statutenrevision vom Jahr 1872 zur Begründung eines besondern Fonds veranlaßte, welchem nöthigenfalls die zeitweise Aufbesserung der Dividenden obliegt, bis durch allmälige Erstarkung auch der neuen Linien die Störung der Einnahmen wieder ausgeglichen sein wird. Daneben haben vorläufige Untersuchungen uns in der Annahme bestärkt, daß, falls es zur Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes der Unternehmung als nothwendig erachtet wird, nicht allein ein weiteres Anwachsen der Betriebsausgaben sollte vermieden, sondern auch eine namhafte Ersparniß auf denselben sollte erzielt werden können, ohne die Verkehrsbedürfnisse in unstatthafter Weise zu vernachläßigen, noch auch die sichere und wohlgeordnete Abwandlung des Betriebes zu beeinträchtigen. Die Direktion wird sich eine nähere Untersuchung dieser Frage, deren bejahende Lösung sehr erheblich zur leichteren und rascheren Überwindung der kritischen Übergangszeit beizutragen geeignet ist, zur ernsten Pflicht machen.

Der Erneuerungsfond zeigt einen Rückschlag von Fr. 361,726. 74 Cts., indem derselbe am 31. Dezember 1875 mit einem Saldo von Fr. 1,464,724. 83 Cts. abschließt, gegenüber einem solchen von Fr. 1,826,451. 57 Cts. im Vorjahre. Im letzten Geschäftsbericht ist bereits darauf verwiesen worden, daß die successive Verminderung dieses Fonds in der gegenwärtigen Periode umfassender Erneuerung des Oberbaues des Stammnetzes in der Natur der Sache begründet ist, aber demnächst aufhören wird und daher keinen Grund zu Besorgnissen für die Zukunft bilden kann; wir erlauben uns, auf die damaligen Bemerkungen Bezug zu nehmen.

Der Reservefond, welcher am 31. Dezember 1874 Fr. 2,045,300. 58 Cts. betrug, hatte im Berichtsjahre Einnahmen im Betrage von Fr. 450,448. 06 Cts., die sich folgendermaßen spezifiziren:

1)	Die statutengemäße Zinsvergütung von 5% auf dem Saldo des Vorjahres .	Fr. 102,265. 03 Cts.
2)	Die statutarischen Antheile an den auf die Baurechnungen fallenden Zinsen für die im Baue neuer Linien engagirten Kapitalien während der Bauzeit . .	„ 203,328. 94 „
3)	Die Zinsgewinne auf den Subventionsdarleihen der Bötzberg- und der linksufrigen Zürichseebahn bis zum Tage der Betriebseröffnungen dieser Linien und der rechtsufrigen Zürichseebahn bis Ende 1875	„ 102,351. 38 „
4)	Verschiedenes	„ 42,502. 71 „
	Summa:	Fr. 450,448. 06 Cts.

Es kam in Frage, ob der noch verfügbare Rest der Agio-Erlöse auf der II. und III. Aktienemission, Fr. 1,029,200 betragend, ebenfalls dem Reservefond zugewendet werden solle. Der Verwaltungsrath, welchen wir hierüber zu einer Schlußnahme veranlaßten, entschied sich in verneinendem Sinn, und in Folge dessen wurde die genannte Summe auf besonderen Conto zu späterer gutfindender Verwerthung vorgetragen. Eine solche außerordentliche Reserve erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt ganz besonders erwünscht, sowohl im Hinblick auf die im Gange befindlichen Unterhandlungen für Deckung des Kapitalbedarfes der Unternehmung, als auch mit Rücksicht auf die unvorhergesehene Wendung, welche in den letzten Monaten, seitdem die Aktiendividende pro 1875 festgestellt worden ist, die Angelegenheit der Gotthardbahn genommen hat. Bekanntlich hat die Nordostbahngesellschaft sich zu einer Subvention von Fr. 3,510,000 an diese Unternehmung verpflichtet, an welche bis jetzt Fr. 779,131. 59 Cts. einbezahlt sind. Außerdem war sie ursprünglich an derselben mit 7 Millionen Franken, wovon 1/3 in Aktien und 2/3 in Obligationen, betheiligt; das Aktienkapital wurde indessen durch successive Verkäufe auf nominell Fr. 950,000 vermindert, wovon Fr. 570,000 einbezahlt sind, und von dem Obligationenkapital verbleiben im Besitze der Nordostbahn nominell Fr. 304,000, wozu im Jahr 1877 noch eine Resteinzahlung von Fr. 1,372,549 hinzukommen soll. Es ist unmöglich, schon zur Stunde zu beurtheilen, inwieweit das Unternehmen der Gotthardbahn in seiner Weiterführung bedroht und damit die Gefahr des Verlustes dieser Summe gegeben ist; jedenfalls ist in maßgebenden Kreisen die Hoffnung keineswegs aufgegeben, dasselbe trotz der eingetretenen Schwierigkeiten wenigstens in den Haupttheilen zur Vollendung zu bringen und hiebei das betheiligte Kapital vor soweit gehender Schädigung, wie vielfach befürchtet wird, zu bewahren. Immerhin muß man wohl annehmen, daß der Nordostbahn aus dieser Angelegenheit bedeutende finanzielle Einbußen erwachsen werden, für die sie die Deckung, in Form einer entsprechenden Alimentation ihres Verkehres durch die Gotthardbahn, nicht schon in einer näheren Zukunft erwarten darf. Daher haben wir als angemessen erachtet, an den der Nordostbahn zustehenden Gotthardbahnpapieren auf Rechnung des Betriebsjahres eine Abschreibung von 50% auf den Aktien und 20% auf den Obligationen vorzunehmen. Dieselbe darf wohl unbedenklich dem Reservefond belastet werden, da diesem in den früheren Jahren als Gewinn auf verkauften Gotthardbahnpapieren eine entsprechende Einnahme zugeflossen ist. Je nach dem Verlaufe, welchen die Gotthardbahnangelegenheit fernerhin nehmen wird, gedenken wir, an den Beträgen, womit diesfalls unsere Unternehmung belastet bleibt, weitere Reduktionen vorzunehmen, und insbesondere haben wir auch eine Amortisation der Gotthardbahnsubvention binnen einer angemessenen Reihe von Jahren in Aussicht genommen. Nach obiger Abschreibung und einer solchen auf den noch im eigenen Besitze befindlichen 577 Nordostbahnaktien schließt der Reservefond mit einem Saldo von Fr. 2,073,543. 39 Cts., ungerechnet den erwähnten Reservebetrag.

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

Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

Jahr	Bahnlänge der Nordostbahn *)	Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn				Ergebnisse der Betriebs-Rechnung				
		Aktien-Kapital	Obligationen-Kapital und Anleihen auf kürzere Zeit	Subventionen zu ermäßigtem Zinsfuß	Total**)	Jahres-Einnahmen†	Jahres-Ausgaben			
							Betriebs-Ausgaben	Verzinsung der Obligationen u. Subventionen	Einlage in den Erneuerungsfond	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1860	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	4,739,759	1,711,117	1,014,538	213,811	2,939,466
1861	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	5,769,089	2,172,828	1,014,125	258,992	3,445,945
1862	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,913,442	2,287,398	1,093 677	262,931	3,644,006
1863	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,857,521	2,422,509	1,074,125	247,655	3,744,289
1864	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	5,632,509	2,193,324	1,224,482	178,700	3,596,506
1865	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	6,110,360	2,265,015	1,358,302	200,330	3,823,647
1866	178	28,708,000	32,153,828	—	60,861,828	6,346,207	2,666,830	1,376,729	114,921	4,158,480
1867	178	28,708,000	37,922,400	—	66,630,400	6,720,596	2,837,447	1,433,159	314,045	4,584,651
1868	178	28,708,000	38,100,000	—	66,808,000	7,693,569	3,202,856	1,732,382	383,633	5,318,871
1869	181,1	28,708,000	43,003,700	—	71,711,700	7,337,480	3,099,847	1,792,402	244,769	5,137,018
1870	193	28,708,000	43,100,000	1,000,000	72,808,000	7,514,630	3,465,648	1,902,478	278,964	5,647,090
1871	203	28,708,000	52,705,800	1,000,000	82,413,800	9,812,945	4,037,972	2,045,441	578,364	6,661,777
1872	213	28,708,000	56,815,000	1,000,000	86,523,000	9,921,603	4,853,913	2,270,441	564,380	7,688,734
1873	213	31,031,000	59,086,500	3,792,248	93,909,748	10,927,990	5,322,602	2,517,941	639,009	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
1875	230	39,000 000	92,476,935	13,690,000	145,166,935	14,289,809	6,921,128	3,842,154	639,000	11,402,282
Im Durchschnitt	190,5	29,786,812	42,810,741	5,331,194	74,596,751	7,919,251	3,453,038	1,802,051	359,906	5,614,995

*) Nicht eingerechnet sind:

1) die von der Nordostbahn betriebenen selbständigen Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und Bötzbergbahn;

2) die jeweilen im Bau befindlichen Linien.

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

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

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 1875.

Reinertrag			Saldo vom vorhergehenden Jahre	Effektiv bezahlte Dividende		Bestand des Erneuerungsfonds per 31. Dezbr.	Bestand des Reservefonds per 31. Dezbr.*)
im Ganzen	per betriebenen Bahnkilometer	in % des Aktienkapitals		in %	per Aktie von Frs. 500		
Fr.	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.
1,800,293	10,114	6,27	25,807	6	30	1,373,369	—
2,323,144	13,051	8,09	103,619	8	40	1,581,973	—
2,269,436	12,749	7,90	130,123	8	40	1,685,821	—
2,113,232	11,872	7,36	102,918	7,25	36¼	1,849,105	—
2,036,003	11,434	7,09	134,820	7	35	2,017,427	—
2,286,713	12,846	7,96	161,263	8	40	2,170,175	—
2,187,727	12,291	7,62	151,336	8	40	2,283,549	—
2,135,945	11,999	7,44	42,423	7,5	37½	2,338,216	—
2,374,698	13,341	8,27	25,267	8	40	2,500,000	—
2,200,462	12,156	7,66	103,325	7,5	37½	2,500,000	—
1,867,540	9,676	6,50	150,687	7	35	2,261,939	—
3,151,168	15,523	10,97	8,667	9	45	2,257,489	—
2,232,869	10,483	7,77	576,116	8	40	2.281,072	323,109
2,448,447	11,495	7,89	512,344	8	40	2,053,055	1,562,872
2,552,890	11,985	7,65	478,311	8	40	1,826,451	2,045,300
2,887,527	12,554	7,87**)	362,882	8	40	1,464,725	2,073,543
2,304,256	12,098	7,77	—	7,70	38,50	—	—

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

**) Berechnet auf das während des Jahres durchschnittlich einbezahlte Aktienkapital von Fr. 36,677,000.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfschiffe der Schweizerischen Nordostbahn haben im Jahr 1875 regelmäßige Fahrten ausgeführt auf den Routen:

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

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1874		1875		1874		1875	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	28,662	29.90	29,192	25.64	34,971. 91		51,018. 32	
„ „ II. „ .	31,481	32.84	35,124	30.85	34,178. 36		32,949. 69	
Hin- und Rückfahrt I. „ .	5,630	5.87	7,538	6.62	5,798. 79		7,186. 27	
„ „ „ II. „ .	13,970	14.58	20,754	18.23	8,400. 71	28.68	10,190. 61	28.28
Abonnementsbillete I. „ .	2,530	2.64	2,701	2.37	2,731. 35		1,899. 26	
„ II. „ .	5,478	5.72	6,386	5.61	4,848. 33		3,789. 58	
Luftfahrtsbillete I. „ .	4,599	4.80	5,461	4.80	1,610. 54		1,743. 60	
„ II. „ .	3,497	3.65	6,699	5.88	1,425. 22		3,080. 22	
Total .	95,847	100	113,855	100	93,965. 21	.	111,857. 55	.
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	10,560	.	11,453	.	4,234. 12	1.29	5,317. 58	1.34
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	56	1.40	40	1.00				
„ b, schweres Vieh . . .	1,566	39.22	1,744	43.61				
„ c, leichtes „ . . .	440	11.02	751	18.78				
„ d, Schweine	131	3.28	81	2.02	3,808. 10	1.16	6,324. 40	1.60
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,500	37.57	1,062	26.56				
Hunde	300	7.51	321	8.03				
Total .	3,993	100	3,999	100	3,808. 10	.	6,324. 40	.
	Zentner		Zentner					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	42,763	2.90	30,188	1.63				
Gewöhnliches Gut	275,354	18.67	300,457	16.26				
Güter der Ausnahmsklasse I .	812,476	55.10	1,138,075	61.60	216,408. 18	66.05	269,444. —	68.12
„ „ „ II .	343,932	23.33	378,947	20.51				
Total .	1,474,525	100	1,847,667	100	216,408. 18	.	269,444. —	.
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	9,248. 94	2.82	2,594. 95	0.66
Gesammt-Total .	.	.	.	.	327,664. 55	100	395,538. 48	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1875	113,855	111,857	55	11,453	5,317	58	3,999	6,324	40	1,847,667	269,444	—	2,594	95	395,538	48
gegenüber 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
mehr	18,008	17,892	34	893	1,083	46	6	2,516	30	373,142	53,035	82	—	—	67,873	93
weniger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,653	99	—	—

Durchschnittseinnahmen.

		1874	**1875**
Einnahmebetreffniß per Reisenden	Franken	0.98	0.98
„ „ Zentner Gepäck	„	0.40	0.46
„ „ Stück Vieh	„	0.95	1.58
„ „ Zentner Güter	Centimes	14.68	14.58

Die vorstehenden Ziffern ergeben eine erhebliche Mehrfrequenz in allen Verkehrszweigen. Zwar hat der Personenverkehr denjenigen Umfang, welchen er im Jahr 1873 und früher hatte, nicht wieder erreicht; doch darf man wohl aus der im Jahr 1875, entgegen der Erfahrung von 1874, erreichten Verkehrszunahme folgern, daß der nachtheilige Einfluß, welchen die Eröffnung des Landweges ab Stuttgart und Ulm über Schaffhausen nach Winterthur und Zürich auf die Frequenz der Bodensee-Dampfboote übte, wie auch derjenige der Vorarlbergerbahn sich nicht in vermehrtem Maße weiter geltend machen werde. Sehr bedeutend war die Steigerung des Güterverkehres, welcher eine seit 1871 nicht mehr dagewesene Ziffer erreichte; dieselbe ist wesentlich der ernstlichen Wiederaufnahme des Getreide-Importes von Osten her über Romanshorn zu verdanken, welche zugleich eine Wiederanfüllung der längere Zeit hindurch nur schwach benutzt gewesenen Lagerräume für Getreide auf letzterem Platz im Gefolge hatte. Neben der Mehrfrequenz machte sich auch die Taxerhöhung für Personen, Gepäck und Vieh, welche im Laufe des Berichtsjahres von allen an der Bodensee-Dampfschifffahrt betheiligten Verwaltungen ins Werk gesetzt wurde, im finanziellen Ergebniß in günstiger Weise bemerkbar; für den Güterverkehr war eine gleichartige Einigung der vielfach sich kreuzenden Interessen wegen bisher nicht erreichbar, und statt einer Mehreinnahme vom Zentner ist denn auch eine etwelche Mindereinnahme zu verzeichnen, herbeigeführt durch Taxreduktionen, welche behufs Erhaltung und Vermehrung der Konkurrenzfähigkeit der Bodenseeroute, namentlich gegenüber der süddeutschen und der oberitalienischen Route für den Transit zwischen Österreich und Frankreich nothwendig wurden.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1874				1875			Gegenüber 1874			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.51	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.43	—	—	—	—
18,867	60	4.73	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	18,729	60	4.65	—	—	138	—
121,006	51	30.36	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	127,118	08	31.54	6,111	57	—	—
2,525	16	0.63	4. Bekleidung desselben	3,390	74	0.84	865	58	—	—
2,914	58	0.73	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,595	20	0.39	—	—	1,319	38
31,437	87	7.89	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter .	39,412	50	9.78	7,974	63	—	—
148,690	05	37.30	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	143,387	77	35.58	—	—	5,302	28
43,063	24	10.80	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	38,148	43	9.47	—	—	4,914	81
7,321	—	1.84	10. Assekuranz-Prämien	7,161	50	1.78	—	—	159	50
12,804	65	3.21	11. Verschiedenes	14 054	59	3.49	1,249	94	—	—
398,630	66	100	. . . . Total	402,998	41	100	4,367	75	—	—

Finanzergebniß.

	1874					1875				
	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	327,664	55	3	77	—	395,538	48	5	07	—
Ausgaben	398,630	66	4	59	121.66	402,998	41	5	16	101.88
Rückschlag	70,966	11	—	82	21.66	7,459	93	—	09	1.88

Obiges Ergebniß bestätigt die Hoffnung, welcher wir im letztjährigen Geschäftsbericht über die in den folgenden Jahren zu erwartenden finanziellen Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee Ausdruck gaben. Liegt auch immer noch ein Betriebsdefizit vor, so hat sich dieses doch so sehr vermindert, daß, wenn man daneben den indirekten Einfluß unserer Dampfboot-Unternehmung auf die Frequenz der Nordostbahn-Linien ins Auge faßt, Zweifel an ihrer Berechtigung zum ferneren Bestehen kaum werden Wurzel fassen können. Immerhin verkennen wir nicht, daß die Verwaltung dieses Zweiges der Unternehmung sowohl rücksichtlich der Einnahmen als Ausgaben großer Sorgfalt bedarf, und haben wir namentlich auch die Möglichkeit einer Verminderung der letzteren ernstlich ins Auge gefaßt; die umstehende betriebsstatistische Tabelle läßt bereits einige Erfolge in dieser Richtung wahrnehmen.

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand im Berichtsjahre aus

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

Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.

		1874	1875
a. Leistungen der Schiffe:			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	86,872	78,122
und zwar in	Zeitstunden	4,851	4,263
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	17.91	18.32
Schleppboote. Solche durchliefen	„	18,535	25,124
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	1,230	1,890
Steinkohlen	Zentner	46,553	40,065
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	46,676	40,254
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	53.73	51.53
„ Zeitstunde	„	962.19	944.26
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	103,828.45	80,788.84
per Kilometer	Centimes	119.52	103.41
„ Zeitstunde	Franken	21.40	18.95
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	Pfund	7,974	8,119
„ „ „ per Kilometer	„	0.09	0.10
„ „ „ „ Zeitstunde	„	1.64	1.90
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,075.80	4,071.50
per Kilometer	Centimes	4.69	5.21
„ Zeitstunde	„	84.02	95.51
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken	43,063.24	38,148.43
per Kilometer	Centimes	49.57	48.83

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Mit Beginn des Berichtsjahres ging die im verflossenen Jahre erworbene Dampfbootunternehmung des Zürichsees in den Betrieb der Nordostbahn über. Anfänglich auf bisherigem Fuße fortgeführt, wurde derselbe auf die Zeit der Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn in der Richtung einer Änderung unterworfen, daß die Zahl der Dampfbootfahrten längs des linken Ufers vermindert, dafür aber vermehrte Fahrten zur Verbindung der beiden Ufer unter sich und längs des rechten Ufers eingerichtet wurden. In Folge des theilweisen Unterbruches der linksufrigen Zürichseebahn durch den Unfall in Horgen sahen wir uns aber genöthigt, von dieser Neuerung bis auf Weiteres wenigstens zum Theil wieder zurückzukommen und daneben die Fahrten längs des unteren Theils des linken Ufers und auf dem Obersee noch weiter zu beschränken, um das erforderliche Schiffsmaterial zur Verbindung der beiden Bruchstücke der linksufrigen Zürichseebahn unter sich und für Besorgung des Gütertransportes verfügbar zu erhalten. Wir verweisen hierüber auf die umstehende Tabelle:

Verbindungen der einzelnen Dampfboot-Stationen mit Zürich und Rapperswyl.

	Nach Zürich							Von Zürich							Nach Rapperswil							Von Rapperswil						
	Vom 1. Jan.	Vom 1. März	Vom 1. Juni.	Vom 20. Juni.	Vom 20. Sept.	Vom 24. Sept.	Vom 15. Okt.	Vom 1. Jan.	Vom 1. März	Vom 1. Juni.	Vom 20. Juni.	Vom 20. Sept.	Vom 24. Sept.	Vom 15. Okt.	Vom 1. Jan.	Vom 1. März	Vom 1. Juni.	Vom 20. Juni.	Vom 20. Sept.	Vom 24. Sept.	Vom 15. Okt.	Vom 1. Jan.	Vom 1. März	Vom 1. Juni.	Vom 20. Juni.	Vom 20. Sept.	Vom 24. Sept.	Vom 15. Okt.
Linkes Ufer:																												
Zürich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	7	8	8	7	8	6	6	7	8	8	7	8	6
Wollishofen .	6	6	6	6	4	6	1	5	6	6	6	6	6	1	6	6	6	6	4	6	1	5	5	6	6	2	6	1
Bendlikon . .	7	9	10	11	7	11	1	7	9	10	11	7	11	1	6	7	8	8	4	8	1	6	7	8	8	2	8	1
Rüschlikon . .	6	8	8	8	6	8	1	7	9	9	9	7	9	1	6	7	7	7	4	7	1	6	7	7	7	2	7	1
Ludretikon . .	4	4	4	4	3	4	—	4	4	4	4	3	4	—	4	4	4	4	3	4	—	4	4	4	4	2	4	—
Thalweil . .	6	8	9	10	5	10	1	7	9	10	11	6	11	1	6	7	8	8	4	8	1	6	7	8	8	2	8	1
Oberrieden . .	6	8	8	8	5	8	1	7	8	8	8	5	8	1	6	7	7	7	4	7	1	6	7	7	7	2	7	1
Horgen . . .	7	9	10	10	9	10	6	7	9	10	11	8	11	7	6	7	8	8	6	8	4	6	7	8	9	6	9	6
Au	3	3	4	4	3	4	1	4	4	5	5	3	5	1	4	4	5	5	3	5	1	2	2	3	4	2	4	1
Wädensweil .	7	9	10	10	8	10	6	7	9	10	10	8	10	5	6	7	8	8	7	8	4	6	7	8	9	7	9	6
Richtersweil .	6	8	10	10	10	10	8	7	9	10	10	8	10	5	6	7	8	8	7	8	5	6	7	8	9	7	9	6
Rechtes Ufer:																												
Neumünster .	7	8	8	8	10	8	8	6	8	8	8	10	8	6	6	7	7	7	7	7	6	6	7	7	7	7	7	6
Zollikon . .	5	5	5	5	9	5	7	5	5	5	6	9	6	7	5	5	5	5	7	5	6	5	5	5	5	7	5	6
Küsnacht . .	7	9	9	10	12	10	7	7	9	9	10	11	10	7	6	7	7	7	7	7	6	6	7	7	8	7	8	6
Erlenbach . .	6	6	6	7	9	7	7	5	5	5	6	8	6	7	5	5	5	5	7	5	6	5	5	5	6	7	6	6
Herrliberg . .	6	6	6	7	9	7	7	5	6	6	7	9	7	7	5	5	5	5	7	5	6	5	5	5	6	7	6	6
Meilen . . .	7	9	10	10	9	10	8	7	9	10	10	9	10	7	6	7	8	9	7	9	6	6	7	8	9	7	9	6
Obermeilen . .	7	9	9	9	7	9	8	6	8	8	8	8	8	6	6	7	7	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6
Ütikon . . .	7	9	9	9	7	9	8	6	8	8	8	8	8	6	6	7	7	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6
Männedorf . .	7	9	9	9	7	9	8	7	9	9	9	8	9	7	6	7	7	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6
Stäfa . . .	6	8	8	8	7	8	8	6	8	8	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6
Kehlhof . . .	5	5	5	5	6	5	6	5	6	6	6	7	6	6	5	6	6	7	7	7	6	5	5	5	5	6	5	6
Ürikon . . .	6	7	7	7	7	7	6	6	7	7	7	7	7	6	6	7	7	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6
Schirmensee .	6	7	7	7	7	7	6	6	7	7	7	7	7	6	6	7	7	8	7	8	6	6	7	7	8	7	8	6
Rapperswil .	6	7	8	8	7	8	6	6	7	8	8	7	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obersee:																												
Altendorf . .	3	3	3	5	4	5	—	3	3	3	5	4	5	—	3	3	3	5	4	5	—	3	3	3	5	4	5	—
Lachen . . .	3	3	3	5	4	5	—	3	3	3	5	4	5	—	3	3	3	5	4	5	—	3	3	3	5	4	5	—
Nuolen . . .	—	—	2	2	2	2	—	—	—	2	2	2	2	—	—	—	2	2	2	2	—	—	—	2	2	2	2	—

Verkehr und Einnahmen der Zürichseedampfboote.

Es war nur allmälig möglich, das Rechnungs- und Kontrolwesen der Zürichsee-Dampfboote demjenigen unserer übrigen Unternehmung anzupassen, und daher sind wir für das Berichtsjahr noch nicht im Stande, namentlich die verkehrsstatistischen Daten nach allen Richtungen vollständig und in Übereinstimmung mit unseren übrigen analogen Mittheilungen vorzulegen. Dieselben müssen sich vielmehr zum Theil noch an diejenigen Daten anlehnen, welche der Verwaltungsrath der Dampfschiff-Gesellschaft für den Zürichsee seinen Aktionären vorzulegen pflegte; wir hoffen, schon im nächstjährigen Geschäftsbericht auch über den Güterverkehr vollständigere Aufschlüsse geben zu können. Nachstehend geben wir zunächst die Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen, soweit ihre Aufstellung möglich war.

	Transportquantitäten.				Einnahmen.			
	1874		1875		1874		1875	
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Fr. Ct.	Prozente.	Fr. Ct.	Prozente.
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt . . I. Platz	73,021	5.81	76,910	5.19			83,060. 20	
" " . . II. "	334,679	26.63	360,277	24.33			231,323. 10	
Hin- und Rückfahrt . I. "	149,543	11.90	180,194	12.17	631,179. 75		146,349. 70	
" " . II. "	403,666	32.12	470,696	31.79			224,179. 25	
Spätfahrtbillete . . I. "	1,710	0.14	597	0.04			642. 55	
" . . II. "	4,021	0.32	2,684	0.18		68.63	1,766. 75	79.54
Abonnementsbillete . I. "	133,452	10.62	193,931	13.09	116,809. 57		50,811. 61	
" . . II. "	142,656	11.35	181,609	12.26			44,466. 92	
Gesellschafts-, Lust- und Rundfahrtbillete . I. u. II "	13,986	1.11	14,079	0.95	8,338. 30		9,087. 30	
	1,256,734	100	1,480,977	100	756,327. 62		791,687. 38	
II. Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport . . .	.	.	.	.	.	.	16,275. —	1.45
	Zentner.		Zentner.					
III. Gütertransport . . .	2,100,520	.	1,704,997	.	324,000. 36	29.40	232,454. 42	20.71
	Zentner.		Zentner.					
IV. Kaufhausverkehr . .	415,105	.	411,303	.	.	.	72,741. 18	6.48
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	21,739. 80	1.97	9,169. 02	0.82
Gesammt-Total .	.	.	.	.	1,102,067. 78	100	1,122,327. —	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichseedampfboote.

	Personen		Gepäck u. Vieh	Güter		Kaufhaus		Verschiedenes	Totaleinnahme
	Anzahl	Fr. Cts.	Fr.	Ztr.	Fr. Cts.	Ztr.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
1875	1,480,977	791,687. 38	16,275	1,704,997	232,454. 42	411,303	72,741. 18	9,169. 02	1,122,327. —
gegenüber 1874	1,256,734	756,327. 62		Ztr. 2,100,520	Fr. 324,000. 36			21,739. 80	1,102,067. 78
mehr	224,243	35,359. 76			—		—	—	20,259. 22
weniger	—	—		Ztr. 395,523	Fr. 2,529. 76 Cts.			12,570. 78	—

Durchschnittseinnahmen.

	1874	1875
Einnahmebetreffniß per Reisenden	Cts. 60.10	53.45
„ „ Zentner Güter	„ 15.42	18.85

Die vorstehenden Ziffern dürften geeignet sein, gegenüber der Besorgniß, daß die Nordostbahngesellschaft durch den Ankauf der Zürichseedampfboote eine ungerechtfertigte Last übernommen habe, eine Beruhigung zu gewähren. Zwar zeigt der Güterverkehr eine Abnahme, wesentlich veranlaßt durch das Aufhören der großen Materiallieferungen zum Bau der linksufrigen Zürichseebahn, und nach Wiederaufnahme des durchgehenden Betriebes letzterer Bahn wird voraussichtlich diese Abnahme in noch weit stärkerem Maße zu Tage treten; immerhin dürfte die nicht unbeträchtliche Zunahme des Querverkehrs ein erhebliches Äquivalent bieten für den Ausfall auf dem Lokal- und Transitverkehr des linken Ufers. Dagegen findet die Erscheinung steter Zunahme des Personenverkehrs, welche seit dem Bestehen der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee beobachtet worden ist, eine neue Bestätigung, trotzdem gegen Ende des Jahres die Konkurrenz der linksufrigen Zürichseebahn sich in erheblichem Grade fühlbar machte und die Dampfschiffverbindungen für den untern Theil des linken Ufers auf ein Minimum reduzirt werden mußten.

Personenfrequenz der Dampfboot-

	Nach Zürich	Wollishofen	Bendlikon	Rüschlikon	Ludretikon	Thalweil	Oberrieden	Horgen	Au	Wädensweil	Richtersweil.	Altendorf	Lachen	Nuolen	Rapperswil
Zürich	—	15,644	40,985	23,038	2,473	33,144	10,045	63,974	2,894	29,513	56,999	86	1,360	17	23,046
Wollishofen	16,040	—	479	380	42	586	199	828	42	281	254	1	17	—	222
Bendlikon	40,140	474	—	355	60	734	481	1,677	74	313	317	2	11	2	696
Rüschlikon	22,558	360	390	—	63	327	272	2,143	87	602	366	9	25	—	242
Ludretikon	2,433	70	45	48	—	15	27	304	7	43	31	—	2	—	8
Thalweil	32,354	504	784	286	13	—	299	4,462	81	1,469	1,017	5	51	—	1,577
Oberrieden	10,250	195	493	288	47	318	—	1,806	159	1,230	864	3	59	—	624
Horgen	62,994	865	1,698	2,198	852	4,003	1,685	—	816	12,097	7,260	36	225	5	3,650
Au	3,007	42	91	95	6	83	151	951	—	851	847	—	13	—	252
Wädensweil	30,469	277	461	627	41	1,458	1,528	12,586	767	—	9,567	162	539	49	6,085
Richtersweil	52,922	687	275	681	38	927	883	7,570	256	9,552	—	135	929	4	1,057
Altendorf	113	—	1	5	1	7	4	96	—	166	147	—	308	9	1,937
Lachen	1,328	15	25	27	—	58	65	193	15	542	908	266	—	160	10,241
Nuolen	11	—	2	—	—	—	—	5	—	49	3	13	97	—	179
Rapperswil	20,998	256	716	269	12	1,583	516	4,003	250	6,034	10,135	2,071	10,781	189	—
Schirmensee	4,942	15	25	33	4	170	112	820	23	1,120	1,090	21	162	16	1,899
Ürikon	2,848	15	45	22	1	58	65	525	11	861	1,221	58	186	2	2,275
Kehlhof	2,293	2	3	12	5	64	15	417	19	633	781	26	132	18	1,951
Stäfa	12,669	47	190	184	13	488	411	3,264	95	6,873	10,336	200	3,958	14	7,549
Männedorf	16,153	58	249	205	82	694	358	4,464	5	9,067	3,214	21	175	2	3,237
Ütikon	5,414	24	79	65	32	133	161	2,379	3	1,582	843	8	32	—	781
Obermeilen	6,130	36	102	95	5	118	87	2,186	1	1,098	587	8	25	—	504
Meilen	24,163	83	210	420	12	553	548	7,325	7	2,751	1,367	4	80	3	1,399
Herrliberg	14,564	4	28	9	—	103	5	3,585	18	582	508	2	53	—	303
Erlenbach	14,448	9	59	—	—	117	1	1,169	8	437	218	1	14	—	273
Küßnacht	61,110	92	788	740	56	788	471	2,300	100	882	436	1	31	—	771
Zollikon	17,851	—	46	2	—	6	4	646	30	405	209	—	8	—	196
Neumünster	2,263	108	291	184	36	197	44	400	25	243	102	—	39	215	128
Total	480,465	19,882	48,560	30,268	3,894	46,732	18,437	130,078	5,793	89,276	109,627	3,139	19,312	705	71,082

Stationen des Zürichsee's unter sich.

Schirmensee	Ürikon	Kehlhof	Stäfa	Männedorf	Ütikon	Obermeilen	Meilen	Herrliberg	Erlenbach	Küßnacht	Zollikon	Neumünster	Total	Rangordn. nach der Pers. Zahl
5,495	2,961	2,202	40,899	16,490	5,724	6,406	25,608	14,594	16,517	63,093	18,274	2,112	523,593	1
16	13	2	47	51	25	36	76	1	4	64	—	837	20,543	16
34	38	4	199	265	80	83	217	30	36	983	—	973	48,278	9
36	21	8	159	209	74	95	392	13	1	777	—	403	29,632	12
1	2	3	12	53	4	6	11	—	—	42	—	77	3,244	26
178	55	60	554	721	135	130	538	151	108	771	9	643	46,955	11
74	63	18	428	343	140	73	513	6	—	483	4	145	18,626	17
784	552	359	3,239	4,522	1,714	1 984	7,366	3,537	1,122	2,988	598	874	128,023	2
26	9	19	95	14	13	—	24	12	6	8	28	35	6,678	25
1,134	869	338	7,380	9,017	1,476	1,084	2,988	558	439	847	511	762	92,019	4
1,100	1,248	764	10,374	3,266	826	567	1,397	519	240	411	209	621	97,458	3
25	42	22	318	16	9	14	7	—	—	1	—	3	3,251	27
164	140	127	426	170	36	19	83	51	16	36	15	8	15,134	18
16	2	15	17	4	—	1	3	—	—	—	—	215	632	28
2,259	2,347	1,738	6,790	2,971	820	450	1,385	282	238	671	135	420	78,319	6
—	121	170	1,490	1,096	145	194	475	137	68	161	55	293	14,857	24
129	—	63	1,023	635	184	79	439	158	64	160	41	111	11,279	22
180	72	—	269	435	86	58	204	38	39	72	40	143	8,007	19
1,582	1,105	275	—	579	633	1,071	1,977	411	371	605	292	502	55,694	7
1,054	704	347	1,773	—	184	517	1,704	639	434	934	256	720	47,250	10
150	190	109	685	156	—	57	504	470	259	705	131	550	15,502	20
196	83	69	1,360	531	71	—	172	281	210	280	207	371	14,813	21
502	456	199	1,961	1,659	508	205	—	585	610	1,582	486	1,058	48,736	8
147	167	40	417	597	483	286	281	—	243	997	490	718	24,630	13
72	65	40	372	449	272	298	601	280	—	371	368	796	20,738	15
175	166	64	598	958	686	383	1,484	885	383	—	602	2,120	77,070	5
55	39	43	330	281	146	191	430	470	371	682	—	475	22,916	14
76	41	45	153	251	159	166	484	283	362	718	87	—	7,100	23
15,660	11,571	7,143	81,368	45,739	14,633	14,453	49,363	24,391	22,141	78,442	22,838	15,985	1,480,977	

Darin sind inbegriffen: Rundfahrten über Zürich-Rapperswyl-Glatthallinie und vice versa 5,090

1874: Total 1,256,734

Güterfrequenz der Zürichseedampfboote nach Waarengattungen und Monaten.

Transportquantitäten in Zentnern.

Monat	Holz und Holzwaaren	Steinkohlen	Steine und Baumaterial	Torf	Weine	Div. Güter	Total 1875	Total 1874	Gegenüber 1874
Januar	15,330	6,900	11,450	2,600	5,030	82,215	123,525	101,560	+ 21,965
Februar	14,150	5,900	27,430	750	1,975	75,803	126,008	102,550	+ 23,458
März	15,580	9,950	60,090	1,100	740	74,671	162,131	115,285	+ 46,846
April	29,600	12,750	77,930	520	1,110	93,950	215,860	130,730	+ 85,130
Mai	33,500	9,350	59,570	800	1,430	105,290	209,940	182,870	+ 27,070
Juni	32,600	10,450	58,800	2,750	1,110	86,840	192,550	206,950	— 14,400
Juli	36,750	8,303	24,560	1,250	1,800	83,150	155,813	232,070	— 76,257
August	27,520	10,230	19,050	1,100	2,320	88,500	148,720	228,200	— 79,480
September	22,910	10,150	11,250	650	1,370	79,055	125,385	238,600	— 113,215
Oktober	13,830	9,240	7,500	900	1,700	65,820	98,990	218,310	— 119,320
November	17,430	5,090	2,480	100	630	53,260	78,990	178,355	— 99,365
Dezember	15,450	6,770	150	300	370	44,045	67,085	165,040	— 97,955
1875	274,650	105,083	360,260	12,820	19,585	932,599	1,704,997	2,100,520	
1874	241,380	98,350	756,560		1,004,230		2,100,520		
1875	+33,270	+6,733	—396,300		—39,256		—395,523		

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1874 Fr.	1874 Cts.	1874 Prozente		1875 Fr.	1875 Cts.	1875 Prozente	Gegenüber 1874 Mehrausgabe Fr.	Mehrausgabe Cts.	Minderausgabe Fr.	Minderausgabe Cts.
367,173	84	45.11	1. Auf den Dampfbootbetrieb des Zürichsees fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung . . .	10,000	—	1.12	14,272	55	—	—
—	—	—	2. Besoldungen des Administrationspersonals .	30,888	32	3.45				
—	—	—	3. Besoldungen und Löhne des Schiffpersonals	340,558	07	38.11				
4,646	17	0.57	4. Bekleidung desselben	3 263	19	0.36	—	—	1,382	98
24,443	26	3.—	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	37,941	09	4. 5	13,497	83	—	—
317,023	36	38 95	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	318,195	55	35.60	1,172	19	—	—
76,502	71	9.40	7. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	87,974	31	9.85	11,471	60	—	—
10,794	40	1.32	8. Assekuranzprämien und Steuern . . .	9,428	87	1.06	—	—	1,365	53
—	—	—	9. Jahreszahlung an den Versicherungsfond gegen Transportgefahren	25,000	—	2.80	25,000	—	—	—
13,390	—	1.65	10. Verschiedenes	30,351	24	3.40	6,961	24	—	—
813,973	74	100		893,600	64	100	76,626	90	—	—

Die Mehrausgabe für die Verwaltung, die Besoldungen und Löhne des gesammten Personals inbegriffen, erklärt sich aus einer durchgreifenden Revision der Besoldungsverhältnisse, sowie aus einer Vermehrung des Personals, welche nothwendig war, um den Verkehrsdienst, sowie das Rechnungs- und Kontrolwesen der Unternehmung nach denjenigen Grundsätzen einzurichten, welche bei der Bahnverwaltung bestehen. Diejenige für Miethzinse, Bureaubedürfnisse ꝛc. wurde wesentlich veranlaßt durch Einführung des Edmonson'schen Billetsystems, bessere Ausrüstung der Dampfboote und Stationen mit Bureau-Utensilien, Rechnungsformularen aller Art ꝛc. Für den Unterhalt der Schiffe fallen nach dem Rechnungssystem der Nordostbahn alle und jede Ausgaben, auch wenn sie eine Werthvermehrung zur Folge haben, vollständig auf die Betriebsrechnung, soweit sie nicht Hauptreparaturen beschlagen, in welchem Falle der Erneuerungsfond dafür aufzukommen hat; hinwieder unterbleiben Abschreibungen an dem Inventar. Für größere Schädigungen am Transportmaterial der Bahn besteht seit einigen Jahren ein besonderer Versicherungsfond; wir haben nun beschlossen, auch die Haftpflicht für die Folgen von Unfällen, welche im Dampfbootbetrieb sich ereignen, dem gleichen Fond zu überbinden, dafür aber aus der Dampfbootrechnung geeignete Jahresbeiträge an denselben, für 1875 Fr. 25,000, zu leisten.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1874					1875				
	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	1,102,067	78	3	28	—	1,122,327	—	3	35	—
Ausgaben	813,973	74	2	43	73.86	893,600	64	2	67	79.62
Reineinnahme	288,094	04	—	85	26.14	228,726	36	—	68	20.38

Dieses finanzielle Ergebniß der Dampfbootunternehmung darf mit Grund als ein sehr günstiges bezeichnet werden, zumal wenn die schon früher erwähnten Umstände, welche theils eine bedeutende Verminderung der Gütertransporte gegenüber dem Vorjahre herbeiführten, theils auch auf die Erträgnisse des Personenverkehres nachtheilig einwirkten, im Auge behalten werden.

Betriebsmaterial.

Von der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee sind übernommen worden:

10 Raddampfer,
3 Schraubendampfer,
4 eiserne Schleppschiffe,
43 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

Dieses Material hat sich im Berichtsjahre um

1 Salondampfer

vermehrt, welcher noch von der genannten Gesellschaft bei der Firma Escher, Wyß und Comp. bestellt worden und laut dem mit ersterer abgeschlossenen Vertrag an die Nordostbahngesellschaft abzuliefern war.

Statistik über den Betrieb der Zürichsee-Dampfboote.

		1874	1875
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	335,644	334,831
und zwar in	Zeitstunden	24,728.24	28,840
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.53	13.47
Schleppboote. Solche durchliefen	"	51,135.72	38,356.80
und zwar in	Zeitstunden	5,115.55	4,725.-
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	9.98	8.11
b. **Verbrauch an Brennmaterial**: Holz	Kubikfuß	38,550	54,243
Steinkohlen	Zentner	129,673.10	143,326.5
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	133,152.35	148,750.8
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilo	17.210	19,925
" " Zeitstunde	"	223.075	251.560
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	283,035.47	279,898.98
" " " per Kilometer	Centimes	73.18	83.59
" " " " Zeitstunde	Franken	9.48	9.46
c. **Verbrauch an Schmiermaterial**: Oel und Talg im Ganzen . .	Kilo		18,878
" " " per Kilometer .	"		0.050
" " " " Zeitstunde .	"		62.500
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	33,987.89	18,812.33
per Kilometer	Centimes	8.78	5.61
" Zeitstunde	"	113.00	62.71
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten**: im Ganzen . . .	Franken	76,502.71	87,485.11
per Kilometer . . .	Centimes	19.78	23.44

3. Werkstättebetrieb.

Auch im abgelaufenen Jahre ist die Thätigkeit der Werkstätte vorwiegend durch den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden.

Daneben wurden für den Bahnunterhalt 80 einfache Weichen, 12 Doppelweichen, 280 Kreuzungen; für die Stationen 27 Viehladrampen und 21 Stationswagen; endlich 3 neue Lokomotivkessel hergestellt. Im Fernern wurden 39 Stück alte Langholzwagen in Materialtransportwagen umgeändert.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug am Jahresschluß 565 gegenüber 490 im Vorjahre, außerdem wurden noch 141 Lokomotivputzer, Hülfsheizer, Wagenreiniger und Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1874	1875
an Einnahmen	Fr. 1,757,845. 60	Fr. 2,133,213. 79
an Ausgaben	" 1,581,794. 57	" 1,910,122. 49
und einen Netto-Ertrag von	Fr. 176,051. 03	Fr. 223,091. 30

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

4. Unfälle.

Die Ursache der leider auch in diesem Berichtsjahre wieder in ziemlicher Zahl vorgekommenen Unfälle auf der Bahn lag durchgehends im eigenen Verschulden der Verunglückten; keiner der Unfälle hatte eine Störung des regelmäßigen Betriebes zur Folge. Es fanden im Ganzen 16 Personen auf den Bahnhöfen und auf der offenen Linie ihren Tod, und zwar 10 Bahnangestellte und 6 dem Betriebe fremde Personen; unter den letztern waren 3 Fälle von Selbstmord.

Am 14. Februar sprang, nachdem die Wagenthüren bereits geschlossen waren, außerhalb der Einsteighalle in Baden ein Passagier von einem in der Abfahrt begriffenen Zuge. Derselbe gerieth unter die Wagen und starb bald nachher an den erhaltenen Verletzungen. — Am 7. Mai wurde ein in der Nähe der Station Urdorf postirt gewesener Bahnwärter-Stellvertreter von einem Güterzuge, vor dem er sich unvorsichtiger Weise noch über die Bahn begeben wollte, erfaßt, überfahren und so verletzt, daß er noch gleichen Tags an den Folgen starb. — Am 13. Mai fiel zwischen Killwangen und Baden ein Kondukteur von einem Güterzuge und wurde todt im Geleise aufgefunden. Nach dem Ergebniß der veranstalteten Erhebungen scheint derselbe auf der Plattform eines Güterwagens gesessen, dort eingeschlafen und in Folge dessen herabgestürzt zu sein. — Beim Wagenverschieben im Bahnhof Winterthur gerieth am 16. Juni ein Güterarbeiter aus eigener Unvorsichtigkeit zwischen die Puffer zweier Wagen und starb an den Folgen der durch den Druck der Pfuffer erhaltenen Verletzungen. — In gleicher Weise und ebenfalls aus eigener Unvorsichtigkeit fand am 21. Juni ein Wagenwäscher auf dem Bahnhof Zürich seinen Tod. — Am 25. Juni wurde auf der Station Dietikon ein 10jähriges Mädchen, das sich, von seiner Mutter und dem Bahnpersonal unbeachtet, unmittelbar vor Ankunft eines durchfahrenden Schnellzuges auf die Schienen begeben hatte, von dem Zuge überfahren und getödtet. — Am 9. Juli verunglückte auf der Station Amrisweil ein Briefträger durch eigenes Verschulden. Derselbe hatte sich mit dem Postkarren auf die Geleise zwischen einen Zug und einen stationirenden Güterwagen begeben und wurde daselbst von dem abfahrenden Zuge erfaßt und getödtet. — Am 10. Juli legte sich in der Nähe des Bahnhofes Zug ein Arbeiter unmittelbar vor der Ankunft eines Zuges auf die Schienen und fand so den gesuchten Tod. — Am 16. Juli wurde im Bahnhof Winterthur ein Mann, der, wahrscheinlich in betrunkenem Zustande, unbemerkt auf die Geleise gerathen war, von zwei Nationalbahn-Maschinen überfahren. Der Verunglückte starb am darauf folgenden Morgen an den erhaltenen Verletzungen. — Am 20. Juli wurde im Bahnhofe Zürich ein Arbeiter, der unbefugter Weise und trotz des Zurufens und der Warnungen der Weichenwärter die Geleise überschreiten wollte, von einem abgehenden Zuge überfahren; derselbe starb bald nachher an den erhaltenen Verletzungen. — Am 14. August legte sich ein junger Mann in der Nähe der Station Dietikon auf die Schienen und fand den gesuchten Tod. — Am 4. September beging im Güterbahnhof Winterthur ein Wagenwärter die Unvorsichtigkeit, zwischen mehrere in Bewegung befindlich gewesene Güterwagen zu treten; er gerieth dabei unter die Wagen und gab bald nachher den Geist auf. — Am 11. September verlor im Bahnhof Winterthur ein Hülfswagenwärter das Leben, indem er entgegen dem bestehenden Verbot auf eine im Laufe begriffene Maschine springen wollte, dabei herunterfiel und unter den Zug gerieth. — Am 21. September wurde bei der Station Märstetten ein Mann von einem Bahnzuge überfahren; derselbe hatte den Tod selbst gesucht. — Am 31. Oktober wurde auf der Bahnstrecke zwischen Augst und Pratteln ein Vorarbeiter, welcher, wahrscheinlich in betrunkenem Zustande, die Bahnlinie passirt hatte, zwischen den Schienen liegend todt aufgefunden. — Am 12. Dezember wurde in der Nähe der Station Zug ein Bahnwärter, der bei verspätetem Kontroliren seiner Bahnstrecke in unvorsichtiger Weise noch eine Bahnbrücke passiren wollte, von einem Zuge überfahren und getödtet.

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

Im Dampfschiffahrtsdienste sind im Berichtsjahre keine Unfälle vorgekommen, welche mit tödtlichen Folgen begleitet gewesen wären.

Über das Versinken eines Theiles der Station Horgen, welches vom 22. bis 24. September stattfand und eine längere Unterbrechung des Bahnbetriebsdienstes auf der Strecke Horgen-Wädensweil zur Folge hatte, wird an anderer Stelle berichtet.

5. Versicherungen.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachstehende Beträge:

1. Gebäude:			
a. im Kanton Zürich	Fr. 6,306,750		
b. „ „ Thurgau	„ 1,612,750		
c. „ „ St. Gallen	„ 4,300		
d. „ „ Schaffhausen	„ 496,350		
e. „ „ Aargau	„ 1,055,950		
f. „ „ Zug	„ 164,200		
g. „ „ Luzern	„ 34,300		
		Fr.	9,674,600
2. Transportmaterial		„	13,120,000
3. Brennmaterial und Magazinvorräthe		„	600,000
4. Transportgüter		„	4,500,000
5. Lagergüter in Zürich und Romanshorn		„	7,000,000
6. Mobiliar in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkzeuge in den Werkstätten		„	1,385,000
7. Vorräthe an Schwellen und Baumaterial		„	500,000
8. Mobiliar und Vorräthe der Imprägnirnanstalt		„	60,000
9. Waaren in den Güterschuppen im Bahnhofe Zürich		„	775,000
10. Maschinen, Werkzeuge und Vorräthe, sowie Transportmaterial in der Reparaturwerkstätte in Zürich		„	1,700,000
		Total Fr.	39,314,600

Die Assekuranzsumme für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektirten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransportes beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. Die Dampfschiffahrtsanstalt für den Zürichsee hat für ihre Transportgüter u. s. w. Versicherungsverträge im Betrage von Fr. 1,602,300 abgeschlossen.

Der Versicherungsfond gegen Transportgefahren weist pro 1875 folgendes Rechnungsergebniß auf:

Der Aktivsaldo betrug am 31. Dezember 1874		Fr. 55,079. 18
An Einnahmen kamen im Jahre 1875 hinzu:		
V. Jahreseinlage der Betriebsrechnung der Nordostbahn	Fr. 50,000. —	
I. Jahreseinlage der Betriebsrechnung der Dampfschiffahrtsunternehmung auf dem Zürichsee	„ 25,000. —	„ 75,000. —
		Fr. 130,079. 18
Für Beschädigungen am Transportmaterial hatte der Versicherungsfond im Berichtsjahre aufzukommen mit		„ 15,972. 25
und es ergibt sich somit per 31. Dezember 1875 ein Aktivsaldo von		Fr. 114,106. 93

Während des Berichtsjahres wurden nach Inkrafttreten des „Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen" mit verschiedenen Versicherungsgesellschaften

Unterhandlungen über einen einschlägigen Vertrag gepflogen, die aber erst nach Ablauf des Berichtsjahrs mit der Transport- und Unfall-Versicherungsgesellschaft „Zürich" zum Abschluß gelangten. Doch sei hier schon bemerkt, daß die bezügliche Versicherung alle Todes- und Invaliditätsfälle nach Maßgabe des oben zitirten Gesetzes umfaßt, und daß unter dieselbe alle im Dienste der Versicherungsnehmerin stehenden Personen, mit Ausnahme der beim Bau beschäftigten Beamten und Angestellten, fallen, und zwar in allen direkt oder indirekt mit ihrem Dienstverhältniß zu unserer Gesellschaft zusammenhängenden Funktionen.

Die Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Eisenbahnbau-Arbeitern ist den betreffenden Bauunternehmern durch die mit ihnen abgeschlossenen Verträge überbunden.

6. Personaletat.

Am Ende des Jahres 1875 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	28
Hauptkassier und Gehülfen	5
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	18
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen	65
Chef des Tarifbureau und Gehülfen	7
Chef des statistischen Bureau und Gehülfen (wurde im vorigen Jahre zur Betriebs-Kontrole gerechnet)	13
Hauptmagazin-Verwaltung	11
Abwärte der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	7
	154

II. Bahn-Unterhalt.

Betriebsoberingenieur und Adjunkten	3
Bauführer	8
Geometer und Zeichner	11
Bureau des Betriebsoberingenieurs	16
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Gasmonteur	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	25
Weichen- und Bahnwärter	962
	1027

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebsdirektor	1
Betriebsinspektor und Adjunkten	3
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen	3
Übertrag	7
Telegraphen-Inspektor und Gehülfen	2
Bureau des Betriebsdirektors und Wagenkontrole	24
Bahnhofvorstände und Gehülfen	25
Stationsvorstände und Gehülfen	140
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	44
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	188
Telegraphisten	7
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	50
Gepäckträger	33
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure einschließlich Eilgutarbeiter	679
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	288
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	130
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	18
Billetdrucker	2
	1637

2. Abtheilung.

Oberingenieur für das Maschinenwesen	1
Maschinenmeister	2
Oberwerkführer und Werkführer	3
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	20
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	103
Lokomotivheizer	81
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	141
	351

Total: **3169** (gegen **2363** im Vorjahre); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner-, Bülach-Regensberger-, linksufrigen Zürichsee- und Bötzbergbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7.45 Angestellte (7.99 im Jahre 1874).

B. Dampfschiffahrt.

I. Auf dem Bodensee.

Verwalter	1
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart	7
Kapitäne und Schiffsführer	5
Steuermänner und Schleppschiffführer	9
Maschinisten	5
Heizer	9
Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	27
Güter- und Kohlenverlader	4

Zusammen **67** Angestellte (im Vorjahre **71**).

II. Auf dem Zürichsee.

Abtheilungschefs	3
Buchhalter, Bureaugehülfen und Abwart	12
Stations-Vorstände und Gehülfen	18
Kapitäne und Schiffsführer	9
Steuermänner und Untersteuermänner	21
Einzüger	10
Maschinisten	17
Heizer	26
Matrosen, Hülfsmatrosen und Schleppschiffmannschaft	41
Anbinder	6
Güter- u. Kohlenverlader	33

Zusammen **196** Angestellte.

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: **565** (im Vorjahre 490).

D. Agenturen.

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

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

7. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1874 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 692,958. 57
Im Jahr 1875 kamen an Einnahmen hinzu:		
Beitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 114,220. 55	
Kapitalzinsen, Bußen, Geschenke	„ 47,433. 91	
		„ 181,654. 46
Gesammteinnahme		Fr. 874,613. 03
Übertrag		Fr. 874,613. 03

Übertrag		Fr. 874,613. 03
Die Ausgaben bestehen aus:		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . .	Fr. 316. 87	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnißkosten	„ 1,404. 50	
Regelmäßige Unterstützungen	„ 44,954. 89	
Verschiedenes	„ 488. 10	
		„ 47,164. 36
Bestand am 31. Dezember 1875		Fr. 827,448. 67

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2488 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1874 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 17,719. 55
Im Jahre 1875 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . . .	„ 32,337. 17
Gesammteinnahme	Fr. 50,056. 72
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen 2c. ziehen sich davon ab mit	„ 24,258. 30
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 25,798. 42

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1502.

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

Gegen das vorjährige Berichtsjahr hat die Längenausdehnung der neuen Linien, welche von der Nordostbahngesellschaft auf eigene Rechnung oder auf gemeinsame Rechnung mit Dritten oder auf ausschließliche Rechnung Dritter ausgeführt werden, oder an denen sie sonst finanziell betheiligt ist, durch Übernahme der Bauausführung der Bahnstrecke Wädensweil-Einsiedeln sich um 16.6 Kilometer vermehrt, und es gestaltet sich die Zusammenstellung dieser Linien, soweit deren Bau durch die diesseitige Gesellschaft besorgt wird, nunmehr wie folgt:

a. Während des Berichtsjahrs vollendet, beziehungsweise eröffnet:

1. Linksufrige Zürichseebahn	61.4 Kilometer	
2. Bötzbergbahn (gemeinschaftlich mit der Centralbahn) .	48.9 „	
Total der vollendeten, beziehungsweise eröffneten Linien . . .		110.3 Kilometer

		Übertrag .	110.3 Kilometer

b. Im Bau begriffen:

3. Winterthur-Koblenz	48.4 Kilometer		
4. Niederglatt-Baden	21.1 „		
5 Rechtsufrige Zürichseebahn	35.5 „		
		105.0 Kilometer	
6. Effretikon-Wetzikon-Hinweil (selbständige Unternehmung)	22.5 Kilometer		
7. Wädensweil-Einsiedeln „ „	16.6 „		
		39.1 „	
Total der im Bau stehenden Linien			144.1 „

c. Im Stadium der Vorarbeiten begriffen:

8. Glarus-Linthal	15.8 Kilometer		
9. Bülach-Schaffhausen	25.5 „		
10. Dielsdorf-Niederweningen	7.5 „		
		48.8 Kilometer	
11. Koblenz-Stein (gemeinschaftlich mit der Centralbahn) .	26.3 Kilometer		
12. Etzweilen-Schaffhausen (selbständige Unternehmung) .	17.0 „		
		43.3 „	
Total der in Vorbereitung befindlichen Linien			92.1 „
Total			346.5 Kilometer

Es hat somit seit dem Vorjahre insofern eine Veränderung stattgefunden, als, außer der vorerwähnten Vermehrung der Längenausdehnung um 16.6 Kilometer, zwei Linien mit zusammen 110.3 Kilometer dem Betrieb übergeben worden und zwei weitere, Niederglatt-Baden und die rechtsufrige Zürichseebahn mit 56.6 Kilometer, aus dem Stadium der Vorarbeiten in dasjenige des Baues getreten sind.

Der Stand des bei diesen Linien beschäftigten technischen Personals betrug zu Ende des letzten Berichtsjahres	130
Hiezu kamen im Laufe desselben	72
Es traten aus oder wurden entlassen	45

so daß Ende 1875 157, im Jahresdurchschnitt aber 158 Ingenieure, Geometer und Architekten bei den Vorarbeiten und dem Bau dieser neuen Linien thätig waren, außer dem ausschließlich mit der Korrespondenz und den Rechnungsarbeiten beschäftigten Personal, welches zu Anfang des Jahres 21 und zu Ende desselben 28 betrug.

Die Thätigkeit dieses technischen Personals, sowohl auf dem Zentralbureau, als auf den einzelnen Linien, ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich, in der zugleich die Zahl der einzelnen Bausektionen mit aufgenommen ist:

Linie	Zahl der Sektionen	Technisches Personal	
		Durchschnittlich	Ende des Jahres
1. Zentralbureau	3	26	22
2. Linksufrige Zürichseebahn	3	42	36
3. Bötzbergbahn	4	25	19
4. Winterthur-Koblenz	2	20	22
5. Effretikon-Wetzikon-Hinweil	1	11	12
6. Wädensweil-Einsiedeln	1	10	10
7. Niederglatt-Baden	1	10	14
8. Koblenz-Stein	1	3	3
9. Glarus-Lintthal	1	2	8
10. Rechtsufrige Zürichseebahn	1	7	6
11. Etzweilen-Schaffhausen	1	2	5
Total	19	158	157

wobei zu bemerken ist, daß bei den Linien Wädensweil-Einsiedeln, Etzweilen-Schaffhausen und Glarus-Lintthal das betreffende technische Personal nur während eines Theils des Jahres thätig war.

Im Zentralbureau mußte, bei der großen Länge der in Bau und Abrechnung befindlichen Linien, mehr als in früheren Jahren ein großer Theil der Zeit auf die Prüfung und Richtigstellung des von den Sektionen einlangenden Materials verwendet werden. Nebstdem wurden die Spezialpläne der größeren Brücken, der Eisenkonstruktionen, der Stationen und Hochbauten bearbeitet und die Ergänzung der Normalien fortgesetzt. Unter den letztern sind zu erwähnen solche für Oberbauwerkzeuge, Einfriedigungen, Barrieren, Bahn- und Abtheilungszeichen, sowie über Wasserstationseinrichtungen, mechanische Signalscheiben ꝛc. Über Lieferung von Oberbau- und Ausrüstungsgegenständen aller Art wurden verschiedene Verträge, gewöhnlich auf Grund einer, unter den bekannteren Firmen mittels Zirkular eröffneten Konkurrenz abgeschlossen, von denen wir nur die hauptsächlichsten namhaft machen wollen, nämlich mit:

Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation (14. Dezember 1875) über 4200 Tonnen Bessemerstahl-Schienen und 225 Tonnen Laschen für Winterthur-Koblenz und Niederglatt-Baden;

demselben (7. Dezember 1875) über 30 Stück umlegbare Kreuzungen von Gußstahl für Winterthur-Koblenz;

Phönix, Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb in Laar (14. Dezember 1875) über 21,000 Stück Kerb- und 42,000 Stück Unterlagsplatten für vorgenannte Linien;

N. J. Cambier in Morlanwelz, Belgien, (14. Dezember 1875) über 84,000 Stück Laschenbolzen für dieselben Linien;

Bannwart & Wildbolz in Zürich (14. Dezember 1875) über 340,000 Stück Schienennägel ebenfalls für dieselben Linien;

J. Vögele in Mannheim (12. November 1875) über 150 Stück komplete Weichen;

J. G. Neher's Söhnen in Lauffen (20. und 27. November 1875) über 50 Stück (1 : 8) und 10 Stück (1 : 6) Schaalengußkreuzungen für Hauptlinien und 30 Stück (1 : 8) für Nebenlinien;

Annener Gußstahlfabrik, Aktiengesellschaft in Annen, (14. Dezember 1875) über 40 Stück umlegbare Gußstahlkreuzungen;

Wolf & Cie. in Zürich (30. Dezember 1875) über Befestigungstheile zu 90 Stück Kreuzungen und 70 Stück Fangschienen für Winterthur-Koblenz und Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

Außerdem wurden unterm 19. April 1875 mit dem L. von Roll'schen Eisenwerk in Solothurn und mit den Herren Th. & Friedr. Bell in Kriens Verträge über Lieferung von Barrieren und Bahnzeichen für die linksufrige Zürichseebahn und für die Bötzbergbahn abgeschlossen.

Nachdem die Imprägnirnanstalt noch am Schlusse des Jahres 1874 in Betrieb gesetzt werden konnte, wurde mit Anfang 1875 die Imprägnirung selbst, behufs rechtzeitiger Versendung der Schwellen und Hölzer an die Bötzberg- und die linksufrige Zürichseebahn, an die Hand genommen, wobei sich die große Leistungsfähigkeit der Anstalt erprobte, indem während 24 Stunden die Imprägnirung in 10 Kesseln mit zirka 1650 Stück oder zirka 140 Kubikmeter Schwellen ausgeführt werden konnte. Nachdem die beiden vorerwähnten Linien mit dem nöthigsten Material versehen waren, wurde zu einem weniger angestrengten Betrieb in 8 Kesseln mit 1320 Stück, = zirka 120 Kubikmeter Schwellen während 24 Stunden übergegangen. Bis Ende des Berichtsjahrs 1875 weist die Anstalt folgende Leistungen auf:

	Schwellen	Bahnhof- u. Brückenhölzer und Verschiedenes	Zusammen
1. Für den Bahnbau	232,807 St. = 21,165 Kubikm.;	52,757 St. = 2560 Kubikm.	285,564 St. = 23,725 Kubikm.
2. „ „ Bahnbetrieb	— —	2,719 „ = 161 „	2,719 „ 161 „
3. „ Private	— —	13,812 „ = 619	13,812 „ 619 „

somit im Ganzen für den Bahnbau und Bahnbetrieb und für Private 302,095 Stück mit einem Inhalte von 24,505 Kubikmeter, welche in 1580 Wagen nach verschiedenen Stationen versandt wurden.

Die Zahl der Arbeiter betrug, außer 2 Maschinisten und Heizern, durchschnittlich 45 Mann. Die Imprägnirung vollzog sich in 1749 Kesseln während 273 Tag- und 145 Nachtschichten und verbrauchte 7675 Zentner Kohlen (Saarkohlen) und 127,356 Kilogramm Chlorzink in 828 Mischungen zu 6 Kubikmeter oder 4,968 Kubikmeter Chlorzinklauge.

Auf der Einschneidmaschine wurden etwas über 100,000 Stück Weichholzschwellen eingeschnitten.

In Betreff der Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Zürich, in Folge Einmündung neuer Linien in denselben, ist zu bemerken, daß, nach Genehmigung der bezüglichen Pläne durch den Verwaltungsrath, die Planauflage in den betreffenden Gemeinden und die Vorlage beim schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement erfolgte. Als jedoch gegen diese Anlage von Seite der Stadt Zürich und der Gemeinde Außersihl mannigfache Schwierigkeiten erhoben wurden, und in Folge dessen die Genehmigung durch den Bundesrath in unerwarteter Weise sich verzögerte, sahen wir uns, bei den inzwischen eingetretenen veränderten Verhältnissen, wobei namentlich auch die Frage der Einwirkung der Gotthardbahn auf die Verkehrsbewegung der Nordostbahn in ein neues Stadium trat, veranlaßt, nicht nur von Ausführung des Erweiterungsprojektes für einstweilen abzustehen, sondern auch die betreffenden Vorlagen an die Gemeinden und die Bundesbehörden zurückzuziehen, letzteres namentlich mit Rücksicht auf die Klage verschiedener, durch die Expropriationspläne betroffener Grundeigenthümer, daß sie bei längerer Verhinderung ihres freien Verfügungsrechtes in unstatthafter Weise geschädigt werden.

Zur Berichterstattung über die einzelnen Linien übergehend, verweisen wir für die Mittheilungen betreffend die Bötzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein auf die beiliegenden Spezialberichte an das Komite der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Central- und Nordostbahn.

1. Linksufrige Zürichseebahn.

Am 18. September 1875 fand die festliche Einweihungsfahrt der linksufrigen Zürichseebahn statt, und am 20. September wurde die Linie für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Bahn konnte somit zirka 4 Wochen vor dem vertraglichen Vollendungstermin, dem 15. Oktober 1875, dem Betrieb übergeben werden. Unter normalen Bauverhältnissen wäre dieser Termin noch weit mehr abgekürzt worden, doch wirkten Schwierigkeiten mancher Art störend ein; dahin sind insbesondere zu zählen: überaus schwierige Expropriation, die durch die erste Rutschung bei Horgen bedingte Linienverlegung, der unvorhergesehen große Materialbedarf für den Altendorfer Damm, Exekutionsarbeiten bei dem ohnehin schwierigen Bau des Brandschenketunnels, endlich die für manche Theilstrecke auf große Entfernung vorzunehmende Kiesbeischaffung.

Indem wir von der Bahn eine übersichtliche Beschreibung geben, erwähnen wir vorerst, daß sie das Gebiet der vier Kantone Zürich (von Zürich bis Richtersweil), Schwyz (von Richtersweil bis Reichenburg), St. Gallen und Glarus (von Reichenburg bis Näfels, einschließlich der st. gallischen Strecke bei Ziegelbrücke) berührt.

Trace. Die Linie zweigt bei Neu-Frankenthal aus dem Bahnhof Zürich ab, umzieht in großem Bogen Außersihl, überschreitet die Sihl, durchbricht mit einem 240 Meter langen Tunnel die Anhöhe der Brandschenke und gelangt, nach dem Sihlübergang abfallend, bei der Station Enge im Venedigli an den Zürichsee, dessen Ufer sie bis Wollishofen folgt. Nun hebt sich die Bahn mit schwacher Steigung — im Maximum 6.5 ‰ — am Seeabhang bis auf die Station Thalweil und senkt sich von hier mit 7 und 6.8 ‰, um bei Horgen wieder den See zu erreichen, in dessen Nähe sie bis Lachen bleibt. Von Lachen bis Näfels liegt die Bahn am Fuße der, gegen den Linthkanal und das Lintthal abfallenden Schwyzer- und Glarnerberge, zahlreiche von deren Wildbächen in die Thalebene vorgeschobene Schuttkegel überschreitend. Unweit Lachen aufwärts wird die Aa übersetzt, und der alte Schuttkegel dieses Flusses, dessen höchster Punkt die Station Siebnen bildet, mit 5.5 und 6 ‰ überstiegen. Von hier an nähert sich die Linie ganz allmälig dem Linthkanal, überschreitet denselben bei der Linthkolonie und führt in die, der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gehörende Station Ziegelbrücke. Unmittelbar darauf wird der Kanal abermals übersetzt, und die Linie gelangt, eine südöstliche Richtung annehmend, in das eigentliche Lintthal, wo sie bei Näfels nochmals in die Vereinigten Schweizerbahnen einmündet.

In geologischer Beziehung bewegt sich die Linie auf einem Boden von geringer Abwechslung. Es sind vorzüglich die, über die Molasse gelagerten Alluvial- und Moränebildungen, die in den Einschnitten zu Tage treten; nur an wenigen Stellen wird die Molasse selbst von der Bahn angeschnitten.

Die Länge der Bahn vom Empfangsgebäude in Zürich bis Näfels beträgt 61442.6 Meter; hievon liegen
in Geraden 42,305.5 Meter oder 68.8 %
in Kurven 19,137.1 „ oder 31.2 %

Mit Ausnahme der Weichenkurve bei der provisorischen Abzweigung in Zürich, welche einen Radius von nur 181.75 Meter hat, finden sich keine Kurven unter 275 Meter Radius. Zudem sind Kurven von 275, 300 und 350 Meter Radius nur in der Nähe von Stationen zur Anwendung gebracht, dagegen ist auf offener Strecke ein Minimalradius von 400 Meter eingehalten worden. Die nachfolgende Tabelle gibt über die Krümmungsverhältnisse weiteren Aufschluß, es kommen nämlich vor:

1	Bogen	von	181.75	Meter	Radius	57.35	Meter	lang
1	"	"	275	"	"	120.22	"	"
5	"	"	300	"	"	599.548	"	"
4	"	"	350	"	"	646 95	"	"
17	"	"	400	"	"	3083.384	"	"
8	"	"	450	"	"	1780.3	"	"
9	"	"	500	"	"	1503.526	"	"
1	"	"	550	"	"	266.18	"	"
21	"	"	600	"	"	4768.863	"	"
2	"	"	700	"	"	568.24	"	"
6	"	"	800	"	"	2083.67	"	"
14	"	"	1000	"	"	2254.896	"	"
1	"	"	1400	"	"	213.01	"	"
1	"	"	1500	"	"	73.3	"	"
3	"	"	2000	"	"	1147.68	"	"

Im Ganzen finden sich somit 94 Bogen mit einem mittleren Radius von 561.8 Meter und einer mittleren Länge von 203.586 Meter.

Die Steigungsverhältnisse in der Richtung gegen Näfels sind folgende:

Gefälle per Mille	Steigung per Mille	Länge in Metern	Höhe des Visirbruches in Metern über Meer
1.62	—	185.61	408.063
4	—	128.70	—
2.5	—	319.20	406.449
—	4.4	238.92	—
—	6	650	—
—	2	700	—
—	1.39	360	413.3
7.5	—	546.66	—
5	—	160	408.40
—	4.133	193.57	—
—	6 0	600	—
—	6.5	1800	—
—	6.0	1446.7	—
—	4.0	579.92	435.5
7.0	—	1571.43	—
6.8	—	2352.90	408.50
—	2.5	200.00	409.00
4.0	—	125.00	408.50
—	1.2	400.00	—
—	2.0	600.00	410.18
2.0	—	840.00	408.5

Gefälle per Mille	Steigung per Mille	Länge in Metern	Höhe des Visirbruches in Metern über Meer
—	6.0	250.00	410.0
6.0	—	250.00	408.5
—	5	100.00	—
—	6	416.7	411.5
5.0	—	550.00	408.75
—	6	575.00	—
—	4 5	1066.70	417.0
4.0	—	1100	412.6
—	6.0	700.00	—
—	5.5	1345.45	—
—	6.0	1550.0	433.5
6.0	—	3083.33	—
2.5	—	400.0	414.00
—	6.0	1050.0	420.3
3.2	—	1437.5	415.7
—	4.0	1325.00	421.00
2.5	—	400.00	420.0
—	3.0	1178.0	—
—	6.0	327.6	—
—	4.5	733.30	—
—	4.0	1725.00	—
—	6.0	316.67	437.600

Es beträgt die Maximalsteigung 7.5 ‰ von der Station Enge zur Sihlbrücke, auf den übrigen Strecken aber nur 7 ‰. Die Summe von Steigen und Fallen 168.425 Meter, die mittlere Steigung 2.74 ‰ Meter.

Zwischen Zürich und Näfels befinden sich 17 Stationen, deren Höhenlagen und Entfernungen nachfolgend zusammengestellt sind:

Name	Höhe über Meer	Entfernung von Zürich Kilometer	Entfernung von einander Kilometer
Zürich	408.063	—	—
Enge	409.200	4.006	4.006
Wollishofen	409.200	5.769	1.763
Bendlikon (=Kilchberg)	425.500	8.629	2.860
Rüschlikon	433.180	10.635	2 005
Thalweil	435.500	12.110	1.475
Oberrieden	424.500	14.218	2.108
Horgen	408.500	17.252	3.035
Au	410.180	20.708	3 455
Wädensweil	408.500	24.052	3.344
Richtersweil	408.500	27.435	3.383

Name	Höhe über Meer	Entfernung von Zürich Kilometer	Entfernung von einander Kilometer
Pfäffikon	412.200	33.467	6.032
Lachen	416.800	39.584	6.117
Siebnen (=Wangen)	433.500	43.515	3.931
Reichenburg	420.300	49.949	6.433
Bilten	421.000	54.253	4.304
Ziegelbrücke	425.500	57.189	2.936
Nieder=Oberurnen	428.800	58.931	1.742
Näfels	437.600	61.443	2.512

Der Unterbau der Bahn von Zürich bis Thalweil, der zukünftigen Trennungsstation für die Richtung nach Zug, ist zweispurig und von dort bis Näfels einspurig angelegt, und zwar mit 7.5 Meter resp. 4 Meter Kronenbreite.

Einen Hauptfaktor der Bahnanlage bildete der Grunderwerb, weniger durch den Umfang als durch die Kostspieligkeit des erworbenen Terrains und die große Anzahl der vom Trace betroffenen Gebäulichkeiten, verbunden mit äußerst schwierigen Expropriationsverhältnissen. Für die Gesammtanlage, einschließlich Stationen, Wege, Abschnitte u. s. w. waren erforderlich

361 Juchart 29860 □' oder
130.23 Hektaren
also per Kilometer 6 Juchart 16 □' oder
2.16 Hektaren.

Die verglichene Bahnbreite beträgt hienach rund 22 Meter; es mußten zirka 85 Gebäude erworben werden.

Von den aus dem Jahr 1874 übrig gebliebenen Expropriationsanständen ist der größte Theil im Berichtsjahr zur Erledigung gebracht worden. Mit Ende 1875 waren noch zirka 20 Fälle vor Bundesgericht anhängig. Im Berichtsjahre wurden einige Nacherwerbungen für Materialgewinnung erforderlich.

Zur Herstellung des Erdkörpers der Gesammtbahnanlage, einschließlich Stationen, Wege u. s. w. war eine Massenbewegung von 944,500 Kubikmeter, d. i. 15,670 Kubikmeter pro Kilometer mit einer mittleren Transportweite von 460 Meter erforderlich. Das Einschnittsmaterial bestand vorzugsweise aus Moräne, Lehm, Kiesablagerungen und Molassefelsen; die bezahlten Grundpreise bewegten sich zwischen 0.60 und 2.10 per Kubikmeter und zwar:

241,800	Kubikmeter	zu	0.60	Franken
12,550	„	„	0.65	„
60,100	„	„	0.70	„
23,700	„	„	0.75	„
249,150	„	„	0.80	„
22,470	„	„	0.85	„
253,500	„	„	0.90	„
10,630	„	„	0.95	„
14,800	„	„	0.96	„
14,200	„	„	0.98	„
21,140	„	„	1.00	„

10,660	Kubikmeter	zu	1.10	Franken
580	„	„	1.14	„
3,720	„	„	1.15	„
3,250	„	„	1.20	„
2,090	„	„	2.10	„

Von den bedeutenderen Dämmen und Einschnitten verdienen folgende Erwähnung:

1)	Auffüllung für die Station Bendlikon (=Kilchberg)	370	Meter	lang,	2	bis	2.5	Meter	hoch,	16,200 Kubikmeter
2)	„ im Bürgertobel bei Thalweil	85	„	„			14	„	„	8,500 „
3)	„ bei Freienbach	800	„	„	3	„	6	„	„	16,100 „
4)	„ „ Liedwyl	320	„	„	4	„	8	„	„	12,900 „
5)	„ „ Altendorf	800	„	„	3	„	8	„	„	183,000 „
6)	„ vor der Aa	600	„	„	4	„	5.5	„	„	26,700 „
7)	„ hinter der Aa	1000	„	„	3	„	6	„	„	30,200 „
8)	„ bei Butikon	570	„	„	2	„	4	„	„	10,100 „
9)	„ vor Station Reichenburg	1,400	„	„	4	„	6	„	„	36,100 „
10)	„ für die Station Bilten	650	„	„	2	„	3	„	„	23,000 „
11)	Einschnitt hinter der Station Wollishofen	450	„	„	3	„	8	„	tief	30,300 „
12)	„ beim Heilibach, Horgen	450	„	„	2	„	4	„	„	14,200 „
13)	„ bei Station Horgen	717	„	„		„	13	„	„	142,700 „
14)	„ im Hurdenerfeld	1160	„	„	3	„	6	„	„	110,300 „
15)	Felseinschnitt bei Liedwyl	260	„	„	6	„	10	„	„	53,100 „
16)	Materialgrube am Weinberg									46,700 „
17)	„ beim Mühlebach									45,800 „
18)	Einschnitt im Bühlishof, Gemeinde Schübelbach	200	„	„	4	„	8	„	„	15,700 „
19)	„ vor der Station Reichenburg	400	„	„	4	„	6	„	„	29,800 „

Die Böschungen der Dämme und Einschnitte sind mit Ausnahme einiger Felseinschnitte durchgehends 1½ füßig angelegt, mit Humus bedeckt und angesäet.

Von den Schwierigkeiten, die bei der Ausführung der Erdarbeiten aufgetreten sind, verdient außer einigen Rutschungen zwischen Thalweil und Horgen und der Horgener Katastrophe, worüber am Schlusse einige Angaben folgen werden, insbesondere die Schüttung des Altendorfer Dammes Erwähnung.

Zwischen Liedwyl und Altendorf war nämlich eine seichte Bucht des Zürichsees in einer Länge von ungefähr 200 Meter und in größter Höhe von 7.5 Meter über dem Seeboden mittels Dammauffüllung zu übersetzen. Die Bucht liegt, wie in den früheren Jahresberichten bereits erwähnt wurde, zwischen den Schuttkegeln von zwei Wildbächen, des Liedwyler Sägebaches und des Mühlebaches, und erstreckt sich landeinwärts bis an den Steilabhang des Gebirges. Nach den angestellten Untersuchungen bestand dort der Dammgrund aus einer 13 Meter tiefen Schlammschicht, deren über dem gewöhnlichen Seewasserstand liegende Oberfläche eine festere, verwachsene Decke bildete.

Mit der Schüttung, zu der anfänglich das Material des Liedwyler Felseinschnittes diente, wurde im Monat August 1874 begonnen, und so lange dieselbe von der obern Schicht getragen werden konnte, machte der Damm normale Fortschritte. Aber bald brach die feste Decke durch unter der Last des aufgefüllten Materials, und es stellten sich Senkungen ein, die mit dem Fortgange der Auffüllung immer mehr zunahmen, wobei der Schlamm der Unterlage seitlich hinausgedrückt

und der Seeboden bis auf 400 Meter seitlicher Entfernung merklich gehoben wurde. Das Maximum dieser Erhebung über dem ursprünglichen Grund betrug 4.5 Meter und zwar in einer Entfernung von 175 Meter; an zwei Stellen, wo diese Hebung noch stärker war, an den beiden Dammenden, bildeten sich, anstoßend an die Schuttkegel, Inseln, welche über das Hochwasser hinausragten. Da die Setzungen beständig zunahmen, wurde im Januar 1875 die Materialherfuhr mittels Lokomotivbetriebes angeordnet; aber trotzdem 35 Rollwagen in beständiger Thätigkeit waren, gelang es nicht, während der Monate Januar und Februar den Damm auf größere Höhe als 3 Meter unter dem Schwellenniveau zu bringen. Im März betrug das täglich beigeführte Quantum 800 Kubikmeter, ohne daß ein Fortschritt bemerklich gewesen wäre; im Gegentheil war im Monat März die Dammkrone auf 4.6 Meter unter die Schwellenhöhe gesunken Als das Maß der täglichen Setzung von anfänglich 0.1 – 0.2 Meter im März sich auf 0.6 bis 1 Meter vergrößerte und im Monat Mai sogar 1.2 Meter erreichte, wurde die Materialbeifuhr durch Anlage seitlicher Gewinnungsplätze und zweier Doppelbahnen derart gesteigert, daß das per Tag geförderte Quantum sich auf 1400 bis 1800 Kubikmeter erhöhte, bis es endlich Anfangs Juli gelang, den Damm zum Stehen zu bringen und die Gesammtauffüllung bis zum 7. September zu vollenden. Die täglichen Setzungen, die zu Beginn der Betriebseröffnung 3 bis 4 Centimeter betrugen, nahmen schon nach Verlauf eines Monats ganz ab, und spätere Bewegungen sind nicht wieder eingetreten. Der Damm enthält nun bei zweifüßiger Böschungsanlage eine Gesammtmasse von 183,000 Kubikmeter, von denen etwa 55,000 Kubikmeter mit dem seitlich entwichenen Schlamm verdrängt sein dürften. Hätte die früher erwähnte, auf der Schlammschicht ruhende feste Decke sich als tragfähig erwiesen, so wären für die Schüttung zirka 17,000 Kubikmeter genügend gewesen.

Rutschungen zwischen Thalweil und Horgen. Die Einschnittsrutschungen auf dieser Strecke waren von geringem Belang, sie konnten leicht durch Anlage von Sickerschlitzen gehoben werden. Umfassendere Arbeiten erforderte dagegen die Bewältigung der Dammrutschungen. Der Dammkörper bewegte sich häufig sammt seiner Unterlage auf einer wasserführenden Schicht, über die gegen den See hin abgetreppten Molassestufen. Derartige Rutschungen wurden hauptsächlich durch das anhaltende Regenwetter gegen Ende des Jahres 1875 begünstigt; ihre Bewältigung zog sich theilweise noch in das Jahr 1876 hinüber. Das Mittel, dessen man sich bei der Entwässerung bedienen mußte, bestand darin, das über der Molasse abfließende Wasser abzufangen; in einigen Fällen genügten offene Schlitze, noch öfter jedoch wurde zur Anlage von Stollen geschritten.

Die Durchschneidung der zahlreichen Ortschaften brachte zur Schonung von kostspieligem Terrain und Gebäuden den Bau von Stützmauern in größerm Umfange mit sich; es wurden im Ganzen zirka 9,500 Kubikmeter Mauern erstellt. Hervorzuheben sind die Stützmauern südlich vom Brandschenketunnel, zu beiden Seiten der Bahn, in einer Länge von 92 Meter und bis 8.2 Meter Höhe; hier war es wünschbar, möglichst wenig von dem werthvollen Terrain des durchschnittenen Villenquartiers in Enge in Anspruch zu nehmen. Im Weitern bemerkenswerth ist die Stützmauer im Heilibach, durch die werthvollen Besitzungen zu Anfang der Ortschaft Horgen in einer Länge von zirka 200 Meter und einer Höhe bis 7 Meter; mit außerordentlichen Schwierigeiten war die Erstellung des ersten, 50 Meter langen, rechts der Bahn liegenden Theils dieser Mauer verbunden, indem die nasse, Rutschungen begünstigende Bergwand, und die in gefährlichster Nähe liegenden Gebäude die größte Vorsicht in der Ausführung erheischten.

Der 240 Meter lange Brandschenketunnel liegt mit seinem südlichen Ende auf 50 Meter Länge in einem Bogen von 400 Meter Radius; von diesem Tunnel sind 200 Meter bergmännisch gebaut, und der übrige Theil ist im offenen Einschnitt überwölbt. Auf seiner ganzen Länge durchschneidet der Tunnel Gletscherschutt, welcher durch das Vorkommen großer Findlinge für den Bau besondere Schwierigkeiten bot, indem beim Sprengen sich oft plötzlich Hohlräume bildeten, die das Nachstürzen größerer Erdpartieen veranlaßten. Die Mauerung in dem bergmännisch betriebenen Theil hat folgende Dimensionen:

Fundamenttiefe	0.5	Meter,
Widerlager unten	1.2	„
Stärke am Kämpfer	0.8	„
„ „ Schlußstein	0.65	„

An Brücken und Durchlässen in und neben der Bahn sind insgesammt zirka 600 Stück erstellt und zwar an kleinern Objekten:

285	Cementdolen	von	0.15	bis 0.6	Meter	Durchmesser,
215	Deckeldolen	„	0.3	„ 1.2	„	Weite,
20	offene Dolen	„	0.6	„ 1	„	„
13	Böschungsrinnen					
23	offene Durchlässe	„	2	„ 7	„	„
16	gewölbte Durchlässe	„	1.5	„ 5	„	„
10	offene Durchfahrten	„	3	„ 6	„	„
2	Überfahrtsbrücken	„	5.5	„ 7	„	„

Die bemerkenswerthesten Objekte sind folgende:

Brücke über die Sihl	42.7	Meter weit
„ „ den Sihlkanal	7.5	„ „
„ „ die Aa	36	„ „
2 Brücken über den Biltener Bach je	10	„ „
2 „ „ „ Linthkanal „	51.7	und 53 Meter weit,

Fußgängersteg über die Station Thalweil
und 4 offene Objekte mit Kiessammler.

Die Sihlbrücke bei Zürich, die Aabrücke bei Lachen und die beiden Linthbrücken bei Ziegelbrücke sind als Parabelträger mit untenliegender Fahrbahn konstruirt; alle vier Überbrückungen sind schief; außerdem liegt die obere Linthkanalbrücke von 53 Meter Lichtweite in einem Bogen von 300 Meter Radius. Die Gewichte und Resultate der Belastungsproben der genannten vier Brücken zeigt folgende Tabelle:

Brücke.	Gesammtgewicht.	Pro lauf. Meter.	Größte Einsenkung.	Bleibende Einsenkung.	Verhältniß der Einsenkung zur Stützweite.	
	Kilo.	Kilo.	Millimeter.	Millimeter.	vertikal.	horizontal.
Sihlbrücke (zweispurig)	160000	1874	19.9	—	1 : 2150	1 : 6100
Aabrücke	67100	1864	21	1	1 : 1840	1 : 6450
Untere Linthbrücke	104200	2015	20	1	1 : 2580	1 : 10300
Obere Linthbrücke	135000	2547	20	2.5	1 : 2800	1 : 9000

Bei Durchschneidung der Schuttkegel und Überschreitung der auf denselben laufenden und sie bei jedem Hochwasser nach allen Seiten überströmenden Wildbäche auf der Strecke Lachen-Reichenburg mußte Bedacht darauf genommen werden, das Hochwasser nur an einer Stelle durch den Bahnkörper zu leiten und zwar, nachdem der Bach vorher Gelegenheit gefunden, sein Geschiebe abzulagern. Zu diesem Zwecke wurde durch Eindämmung des oberhalb der Bahn befindlichen Schuttkegels in angemessenem Umfange ein Ablagerungsbassin gebildet und die Bachsohle unmittelbar vor der Durchleitung durch die Bahn durch Anlage eines runden Abfallkessels, dessen Halbmesser gleich der lichten Objektsweite genommen wurde, gesenkt, von hier aber mit entsprechendem Gefälle bis zum Schnittpunkt mit der alten Sohle unterhalb der Bahn korrigirt. In dieser Weise sind auf der erwähnten Strecke vier Objekte ausgeführt, nämlich:

Bei Lachen	über den	Rothbach	3	Meter	weit,	6	Meter	Kesseldurchmesser,
„ Lachen	„ „	Spreitenbach	5	„	„	10	„	„
„ Schübelbach	„ „	Schwärzibach	3	„	„	6	„	„
„ Reichenburg	„ „	Eurischbach	2	„	„	4	„	„

Erwähnenswerth ist noch der Fußgängersteg bei Thalweil, 49.3 Meter lang, als Gitterträger mit vier Öffnungen, auf gußeisernen Säulen ruhend, über das dortige Stationsplateau. Die Breite dieses Steges, der auf der Stationsseite auf Treppen erstiegen wird, ist 1.5 Meter, und das Gewicht der Eisenkonstruktion beträgt zirka 10600 Kilogramm.

Zur Erstellung der Kunstbauten, Stütz- und Ufermauern sind vorzugsweise Molassesandstein aus den Brüchen bei Bäch, Bolligen, Schmerikon, Rorschach 2c., zu den Brücken über den Linthkanal und den Biltener Bach Kalksteine von Wesen und Mollis, und zu der Sihlbrücke bei Zürich Muschelsandsteine von Othmarsingen verwendet worden.

Von den 208 Kreuzungen der Bahn mit Wegen und Straßen sind 189 als Niveauübergänge, 3 als Überfahrtsbrücken und 16 als Durchfahrten ausgeführt.

Wegbauten. Die Wegkorrektionen, Zufahrtsstraßen, Parallelwege und Stationsplätze haben zusammen 23600 Kubikmeter Chaussirung und Bekiesung erfordert. Die bemerkenswerthesten Straßenkorrektionen sind folgende:

Korrektion der Gemeindsstraße bei	Thalweil	150	Meter lang
„ „ „ „	Oberrieden	150	„ „
„ „ Kantonsstraße zwischen	Wädensweil und Richtersweil zirka	200	„ „

Da die Bahn auf längere Strecken unmittelbaar an den See stößt und zum Theil in diesen hineingebaut werden mußte, so war die Anlage umfangreicher Uferbauten erforderlich. Dieselben bestehen vorzugsweise aus Trockenmauern, sind auf Steinwürfen fundirt und gegen die Seeseite zur Abweisung des Wellenschlages konkav abgedacht. Derartige Mauern sind in ungefährer Gesammtlänge von 4100 Meter erstellt, und der Steinwurf der Fundirung beträgt etwa 94200 Kubikmeter. Dieselben befinden sich auf den Strecken Enge-Wollishofen, bei Horgen, Käpfnach-Au, Au-Wädensweil, Wädensweil-Richtersweil-Bäch. An Dammpflasterungen auf der Seeseite und Bachpflasterungen, insbesondere des Thalbachs bei Liedwyl und des Mühlebachs bei Altendorf, sind zirka 5500 □ Meter zur Ausführung gekommen.

Der Bedarf an Bettungsmaterial betrug 158,800 Kubikmeter, die mit einer mittleren Transportweite von 4112 Meter aus folgenden Gewinnungsplätzen beschafft wurden: für die Strecken Zürich-Oberrieden aus der Kiesgrube im Sihlfeld bei Außersihl, Oberrieden-Wädensweil aus dem Einschnitt bei Horgen, Wädensweil-Lachen aus dem Hurdener Einschnitt, endlich Lachen-Näfels aus verschiedenen Einschnitten, Schuttkegeln und Gewinnungsplätzen in der Nähe der Bahn.

Die Oberbaukonstruktionen sind hier und überhaupt für alle Neubauten der Nordostbahn möglichst vollständig mit den, durch die Erfahrung als rationell erprobten Verbesserungen angelegt. Die Eisenschienen haben eine normale Länge von 6 Meter, sind 130 Millimeter hoch und wiegen per laufenden Meter 37.75 Kilogramm; das Gewicht der Befestigungsmittel ist folgendes: Laschen 5.625 Kilogramm, Bolzen 0.466 Kilogramm, Platten 1.40 Kilogramm, Nägel 0.24 Kilogramm. Die Schienen sind durch den schwebenden Stoß mit einander verbunden und ruhen per Stoß auf 3 Hartholz- und 4 Weichholzschwellen. Auf der Strecke von Zürich bis Oberrieden sind als Hartholzschwellen Buchenschwellen aus dem Sihlwald, nach Boucherie's Verfahren mit Kupfervitriol imprägnirt, gelegt, während sonst überall Eichen- und Weichholzschwellen zur Verwendung kamen, die in der eigenen Imprägniranstalt mit Zinkchlorid unter einem

Druck von mindestens 8 Athmosphären imprägnirt wurden. — Es sind drei sogenannte Normalweichen eingeführt, und zwar mit dem Neigungsverhältniß 1 : 8 für Nebengeleise, 1 : 9 für Hauptgeleise und 1 : 11 für Bahnhofsendweichen, denen die Radien von 150 Meter, 200 Meter und 300 Meter entsprechen; Zungen und Stockschienen sind von Stahl. — Die Gesammtgeleislänge mißt 76523 Meter. Hievon entfallen auf den durchlaufenden Strang 60.287 Kilometer oder 79 % und auf die Nebengeleise 16.236 Kilometer oder 21 %. Zu den Leitschienen an den Wegübergängen wurden alte, vom Betriebe ausrangirte Schienen verwendet, von zusammen 2200 Meter Länge. Der Gesammtbedarf an Oberbaumaterial war folgender:

5515	Tonnen	Schienen
288	„	Laschen
48	„	Laschenbolzen
108	„	Unterlagsplatten
86	„	Schienennägel
38	Stück	Weichen 1 : 8
38	„	„ 1 : 9
22	„	„ 1 : 11
316	Kubikmeter	Weichenhölzer (Hartholz)
165	„	„ (Weichholz)
71200	Stück	Hartholzschwellen
94900	„	Weichholzschwellen.

Von besonderer Wichtigkeit war die Erstellung der Einfriedigungen bei einer Bahn, die sich in ihrem untern Theil mitten durch die sich nahezu berührenden Ortschaften und eine dicht bevölkerte Gegend zieht. Bei Ausführung der verschiedenen Arten der Einfriedigung wurde im Allgemeinen nach folgenden Grundsätzen verfahren. Es wurde angewendet:

1. Latthag aus Rundholz

überall im freien Felde unter normalen Verhältnissen und da, wo Vieh, wenn auch nur zeitweise, weidet; ferner längs Fuß- und Parallelwegen;

2. Stacketenzaun

mit Holz- oder Eisenpfosten, zum Abschluß von Stationen und überall da, namentlich in Ortschaften, wo die Verkehrsverhältnisse eine dichtere Einfriedigung bedingen;

3. Gitterzaun aus Tannästen

beim Durchschneiden von Parkanlagen, Gärten u. s. w., überhaupt auf freier Bahn da, wo ein dichterer Schutz nothwendig wird, als er mit einem Rundholzhag (1) erzielt werden kann;

4. Gitterzaun aus Bandeisen

unter ähnlichen Verhältnissen wie 3 und wenn gleichzeitig auf gutes Aussehen Rücksicht zu nehmen war;

5. Gußsäulen mit Rundstangen

auf Mauern und Brücken;

6. Wehrsteine mit Sieberöhren

als Abschrankung von Straßen.

Die Holzeinfriedigungen wurden sämmtlich mit Zinkchlorid imprägnirt, mit Ausnahme der Stacketenzäune, zu denen mit Kupfervitriol imprägnirtes Buchenholz verwendet wurde.

Barrieren. Als Abschluß der Niveauübergänge dienten Roll-, Dreh-, Schiebe- und Drahtzugbarrieren, und zwar wurden in Ortschaften, sowie für Straßen mit starkem Verkehr die Rollbarrieren, für andere wichtigere Straßen die Drehbarrieren, für Wege von untergeordneter Bedeutung die Schiebebarrieren und auf Entfernungen bis 500 Meter vom Wärterstande die mit Läutewerk versehenen Drahtzugbarrieren verwendet. Die Zahl der ausgeführten Barrieren ist folgende: 41 Rollbarrieren, 3 Drehbarrieren, 80 Schiebbarrieren, 41 Drahtzugbarrieren.

Bahnzeichen. Die Kontrolstöcke, Gradientenzeiger und Verbottafeln bestehen aus Eisen; die Längeneintheilung der Bahn ist mittels Kilometersteinen und Hektometerpflöcken bezeichnet.

In Betreff der betriebstechnischen Ausrüstung der Stationen wird auf die nachfolgende Tabelle verwiesen:

Nr.	Name	Aufnahmsgebäude	Sommerwartsaal	Güterschuppen	Abtritt Klasse	Brunnen	Geleisanlage: Ausweichgeleise	Geleisanlage: Stumpengeleis mit Kopframpe	Geleisanlage: Weichen	Distanzsignale	Drehkrahn	Brückenwaagen	Bockkrahn	Waggondrehkrahn
1	Zürich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Enge	Provisorium	—	Eilgutschuppen	—	1	4	—	12	2	—	—	—	—
3	Wollishofen	Klasse V	—	—	V	1	2	1	6	2	1	1	—	—
4	Bendlikon (-Kilchberg)	„ IV	2	1 Thor	IV	1	1	1	4	2	—	1	—	—
5	Rüschlikon	„ IV	2	—	IV	1	1	—	2	2	—	—	—	—
6	Thalweil	„ II	2	3 Thore	II	1	2	1	7	2	—	1	1	—
7	Oberrieden	„ V	—	—	V	1	1	1	4	2	1	1	—	—
8	Horgen	„ II	2	3 Thore	II	1	3	1	8	2	—	1	—	1
9	Au	„ IV	2	—	IV	1	1	—	2	2	—	—	—	—
10	Wädensweil	„ II	2	3 Thore	II	1	3	1	11	2	—	1	—	1
11	Richtersweil	„ II	2	2 „	II	1	2	1	12	2	—	1	—	1
12	Pfäffikon	„ V	—	—	V	1	2	1	6	2	—	1	—	—
13	Lachen	„ III A	—	2 Thore	II	1	2	1	6	2	1	1	—	—
14	Siebnen (-Wangen)	„ V	—	—	V	1	2	1	6	2	1	1	—	—
15	Reichenburg	„ V	—	—	V	1	1	1	4	2	—	1	—	—
16	Bilten	„ V	—	—	V	1	1	1	4	2	—	1	—	—
17	Ziegelbrücke	„ —	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Nieder- Ober-Urnen	„ V	—	—	V	1	1	1	4	2	1	1	—	—
19	Näfels	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Wagenschuppen für je 6 Wagen befinden sich auf den Stationen Enge und Richtersweil, und in Richtersweil ferner eine Lokomotivremise für 4 Maschinen, verbunden mit Wasserstation; den günstigen Bezug von Speisewasser für letztere verdanken wir Herrn Nationalrath Zinggeler in Richtersweil, der uns mit bereitwilligem Entgegenkommen die Benutzung seiner Wasserleitung gestattete.

Das Aufnahmsgebäude in Enge ist als Provisorium errichtet, in der Art, daß dessen Material nach Erstellung des definitiven Aufnahmsgebäudes zum Bau von vier Güterschuppen I. Klasse verwendet werden kann. Am Gebäude befindet sich sowohl auf der Bahn- als der Straßenseite ein großes Vordach, wodurch die Reisenden beim Besteigen und Verlassen der Wagen gegen Unwetter geschützt sind, ferner eine breite, in der Mitte gegen die Kassen- und Gepäckbureaux bedeutend erweiterte Vorhalle, von welcher sämmtliche Räumlichkeiten des 131 Meter langen Gebäudes direkt zugänglich sind. Der Wartsaal III. Klasse mißt 211, II. Klasse 126 und I. Klasse 52 Quadratmeter.

Bezüglich der übrigen Aufnahmsgebäude heben wir noch hervor, daß mit Rücksicht auf die starke Frequenz, deren Bendlikon, Rüschlikon, Thalweil, Horgen, Au, Wädensweil und Richtersweil als Ausflugsorte während der Sommer-

monate sich erfreuen, es geboten schien, daselbst für Warträumlichkeiten von mehr als gewöhnlicher Ausdehnung Sorge zu tragen, und daß dies, ohne den Umfang der Gebäude zu vergrößern, durch offene verandenartige Anbauten, sogenannte Sommerwartsääle, geschehen ist. Die Aufnahmsgebäude V. Klasse dienen sowohl dem Personen- als dem Güterverkehr. Das Erdgeschoß enthält ein Wartzimmer II. Klasse von 15.8 □ Meter Grundfläche, ein Wartzimmer III. Klasse von 22 □ Meter, ein Bureau von 15.8 □ Meter und den Güterboden von 65.4 □ Meter; ferner im Kniestock zwei Wohnungen für den Stationsvorstand und einen Gehülfen beziehungsweise Wärter, jede bestehend aus zwei Zimmern und einer Kammer, nebst Küche und Holzlege. Die Konstruktion dieser Gebäude ist derart, daß die Wartsäle leicht entfernt werden können, falls der Bau eines besondern Empfangsgebäudes, beziehungsweise die Vergrößerung des Güterraums Bedürfniß wird. Die Größe der Räume in den verschiedenen Aufnahmsgebäuden und Güterschuppen ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Aufnahmsgebäude.

Klasse des Gebäudes	Wartsääle I. u. II. Kl. □ Meter	Wartsääle III. Kl. □ Meter	Sommerwartsääle I. u. II. Kl. □ Meter	Sommerwartsääle III. Kl. □ Meter	Vorhalle □ Meter	Bureau □ Meter	Wohnungen
II	34	48	27	27	29	41	2 Wohnungen, bestehend aus 7 Zimmern, 2 Küchen ꝛc.
III A	42	42	—	—	33	39	1 Wohnung, bestehend aus 2 Zimmern, 1 Kammer, 1 Küche u. s. w.,
IV	19	32	29	29	14	32	1 Wohnung, bestehend aus 3 Zimmern, 1 Küche ꝛc.
V	16	22	—	—	—	16	2 Wohnungen, bestehend aus 4 Zimmern, 2 Kammern, 2 Küchen u. s. w.

Güterschuppen.

Klasse	Anzahl der Schiebethore	Breite Meter	Länge Meter	Fläche □ Meter
I	3	10	31.5	315
I A	2	10	22.5	225
II	2	8	18.0	144
III	1	8	13.5	108

Die Empfangsgebäude Klasse II und III A sind auf der Bahnseite mit einem 4 Meter breiten, eisernen, freitragenden Vordach versehen. — Auf jeder Station befinden sich ferner eine große, leicht sichtbare Perronuhr mit zwei Zifferblättern, eine Stationsglocke und zwei Wärterbuden, je eine an jedem Ende. — Die Stellung der Endweichen ist durch Signalscheiben, welche, nach dem Bender'schen System, im grünen Feld einen weißen Pfeil zeigen, leicht kenntlich gemacht.

Die Bahnwärterbuden auf der ganzen Linie sind heizbar, auf Steinsockel aus Holz hergestellt und mit Schiefer eingedeckt; in dem Rayon von Ortschaften mußten, um den feuerpolizeilichen Vorschriften zu genügen, statt des Holzbaues Riegelwände ausgeführt werden. Im Ganzen sind 79 Wärterbuden einschließlich Stationsbuden errichtet; in Thalweil, Wädensweil und Reichenburg steht außerdem je eine Doppelbude, Magazin und Zimmer für den Bahnaufseher enthaltend.

Die Errichtung der Telegraphenleitung einschließlich Lieferung der dazu nöthigen Materialien (Stangen, Draht, Träger und Isolatoren) ist gemäß Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 durch die eidgenössische Telegraphenverwaltung besorgt worden. Alle Stationen sind mit Telegraphenapparaten ausgerüstet.

Es erübrigt uns noch, auf die im Februar und September 1875 in Horgen stattgefundenen Rutschungen einzutreten. Dabei schicken wir voraus, daß die Nordostbahngesellschaft, wie Ihnen bekannt, durch den am 4. Juli 1872 mit dem Komite für die Begründung der linksufrigen Zürichseebahn abgeschlossenen Vertrag betreffend den Bau und Betrieb dieser Bahn die Verpflichtung übernommen hatte, das Trace, in Würdigung der doppelten Bestimmung, sowohl dem durchgehenden Verkehr als dem Lokalverkehr zu dienen, und unter Vorbehalt der Genehmigung der Behörden festzusetzen, wobei, falls erhebliche Abweichungen von den, durch Herrn Ingenieur Tobler für das Zentralkomite ausgearbeiteten Plänen sich ergeben sollten, dem Zentralkomite vor deren endgültigen Annahme Gelegenheit gegeben werden mußte, sich über dieselben auszusprechen; im Fernern war ausdrücklich bestimmt worden, daß die Stationen in Horgen, Wädensweil und Richtersweil in der Nähe des Sees anzulegen seien. Diese letztere Bedingung schränkte namentlich auch für Horgen die freie Bewegung bei der Tracebestimmung sehr ein, da auf der einen Seite die Seetiefe zu vermeiden war, auf der andern das Gelände dicht mit Häusern besetzt ist.

Die Seeufer zeigten sich nach den gemachten Profilaufnahmen als sehr flach, und wenn auch die obern Schichten theilweise als etwas schlammig sich herausstellten, so schien Inanspruchnahme derselben doch um so weniger bedenklich, als Häuser, Steinhauerplätze 2c. hier, wie an vielen andern Punkten des Sees, der Uferhalde näher standen, als die projektirten Ufermauern. Beim definitiven Projekt wurde nämlich in Abweichung von den Plänen des Herrn Ingenieur Tobler, die Mauerflucht von der, wenn auch flachen Halde zurückgezogen, so daß beim niedrigsten Wasserstand die Uferschutzbauten beinahe überall im Trocknen fundirt werden konnten; zudem kam damit die Linie, die Auffüllung einiger zwischenliegender Buchten aberechnet, auf bereits angelegtes Land, auf welchem sich seit Jahrzehnten Wohnhäuser, Werk- und Steinmetzplätze befanden. So stand bei Kilom. 17.295 zwischen Bahn und See das dreistöckige, massive, mit einem gewöhnlichen Bruchsteinfundament versehene Wohnhaus des Herrn Steinmetzmeister Kuser, mit einem vorliegenden Steinmetzplatz, der vielfach mit großen Quadern hoch überdeckt war, und etwas einwärts ein ebenfalls massives Bethaus, ohne daß jemals Setzungen oder Bewegungen wahrgenommen worden wären, wie auch die Häuser keine Risse zeigten. Diese Häuser wurden beseitigt, der Steinmetzplatz geräumt und an gleicher Stelle zum größten Theil noch ein Einschnitt gemacht; trotz der dadurch erzielten ganz bedeutenden Entlastung bildet gerade diese Stelle den Mittelpunkt der stattgefundenen Versenkung.

Auch in der anschließenden Partie gegen den Dampfschiffsteg wurden mehrere Häuser entfernt, und die bestehenden Anlagen nur um ein geringes Maß, 0.4 bis 0.6 Meter erhöht; somit trat auch auf dieser Partie durch den Bahnbau keine wesentliche Mehrbelastung ein, da darauf gerechnet werden durfte, es werde das neue, nur zweistöckige Aufnahmsgebäude, mittels im Durchschnitt 15 Meter unter Schwellenhöhe eingerammter Pfähle auf festen Grund gestellt, einer Mehrbelastung nicht gleichkommen. In der obern Hälfte der Station waren die Verhältnisse etwas verschieden, und es schien eine größere Anschüttung daselbst auch nicht mit der mindesten Gefahr verbunden; die Beschaffenheit des Seegrundes war dieselbe, wie sie heute noch zwischen dem Ende der Station und dem Hirsacker sichtbar ist, bei deren Betrachtung und Untersuchung ohne Kenntniß der seither stattgefundenen Vorgänge Niemand Anstand nehmen dürfte, eine Auffüllung in gleicher Ausdehnung als zulässig zu erklären.

Der Steinsatz zu den Seemauern im Bahnhofgebiet wurde mit 1500 Kubikmeter im Juni und Juli 1874 eingebracht, und die Mauern selbst wurden in der Hauptsache im Oktober, November und Dezember vollendet; dabei zeigten sich keine anormalen Erscheinungen. Der Steinwurf wurde nach dem Normalprofil mit breiter Basis, und die Verkleidung der Uferversicherung zur Abweisung der Wellen konkav zur Ausführung gebracht, eine Form des Uferschutzes, die sich schon an vielen Orten vorzüglich bewährt hat und die einer Mauer auf Pfählen unbedingt vorgezogen werden mußte, da einer langen ununterbrochenen Reihe von Pfählen an einer solchen Halde nur eine nachtheilige trennende Wirkung zukommen kann. Die Auffüllung der ersten Partie, von Kilom. 17.1 bis 17.3, mit zirka 7950 Kubikmeter

wurde im November und Dezember 1874, sowie zu Anfang des Jahres 1875 vollzogen, und diejenige der zweiten, von Kilom. 17.34 bis 17.6 mit 12,000 Kubikmeter hauptsächlich zu Anfang des Jahres 1875.

Am 9. Februar 1875 nun, als die Auffüllung im obern Theile nahezu vollendet war, und deren Böschungsfuß schon die Mauer erreicht hatte, stürzte in ganz unerwarteter Weise in der Mittagszeit ein Theil der neu erstellten Mauer von Kilom. 17.420 bis 17.555 in einer Länge von 135 Meter mit dem größten Theil der Anschüttung und einem Theil der alten Gartenmauer der Frau Wittwe Stapfer im „Institut" plötzlich ein. Es erreichte der See an dieser Stelle sofort eine Tiefe von 7 Meter in der Bahnaxe gemessen, während dieselbe vor dem Bahnbau nur zirka 1 Meter betragen hatte, oder es war mit andern Worten der Seeboden im Mittel etwa 6 Meter tiefer, als vor der Anschüttung, die daselbst etwa 3 Meter betrug. Kleinere Nachstürze, jedoch mehr in Folge des Wellenschlages, stellten sich in den darauf folgenden Tagen noch ein und betrafen namentlich die südlich anstoßende Ecke des Besitzthums des Herrn Zimmermeister Stapfer und einen weitern kleinen Theil der Gartenmauer des „Institut." Die sofort eingeleitete Untersuchung ergab durch eingerammte Pfähle in einer Tiefe von 15 bis 20 Meter eine absolut feste, nach dem See etwas geneigte Schicht. Da überdies das Einrammen der Pfähle selbst sehr schwierig und höchst langsam von Statten ging, und die einzelnen Pfähle mit einem Rammklotz von 7.5 Zentner bei 1.5 Meter Hubhöhe bis 66 Hitzen zu 20 Schlägen erforderten, so lag die Annahme nahe, daß nicht eine Abrutschung des Gesammtkörpers, sondern mehr ein Verdrängen von weichern Schichten stattgefunden haben möchte. Eine Wiederanschüttung schien daher ohne Bedenken angeordnet werden zu können, und es hat auch die Folge gezeigt, daß eine solche bis zu einer gewissen Uferlinie ohne weitere Unfälle möglich war; soweit dagegen die Anschüttung über diese Grenze hinausging, hat sie sich zwar jeweilen auf kürzere Zeit gehalten, aber bald stellte sich durch Abrutschungen stets die gleiche Uferlinie wieder her. Nachdem dann Profilaufnahmen im Juni Veränderungen auch in der Seetiefe konstatirt hatten, wurden die Nachschüttungen gänzlich eingestellt. Es schien dies um so mehr geboten, als zugleich durch Bewegungen der schon erwähnten Pfähle die Annahme, als säßen dieselben auf festem Grund, sich als unrichtig herausstellte. Der durch die bezüglichen Erfahrungen gegebenen Uferlinie entsprechend, wurde nun der Stationsplan abgeändert und das obere Ende der Station landeinwärts geschoben, wodurch, namentlich da die erforderlichen Expropriationen Schwierigkeiten begegneten, erhebliche Verzögerungen im Bau entstanden. Immerhin wurden die Arbeiten derart gefördert, daß am 11. September 1875 die erste Fahrt über die Linie, am 13. die Kollaudation und am 20. desselben Monats früh die Betriebseröffnung stattfinden konnten.

Während dieser ganzen Zeit zeigten sich in dem übrigen Theil der Station nie die geringsten Erscheinungen, die zu Befürchtungen Anlaß gegeben hätten. Einzig im nördlichen Veranda-Anbau des Aufnahmsgebäudes machte sich von der oberen Ecke des Gebäudes ausgehend im Cementboden ein Querriß bemerkbar, der, obwohl mehrmals verputzt, dennoch immer wieder sich öffnete. Da das Aufnahmsgebäude jedoch auf einem Pfahlroste stand, wogegen der leichte, verandenartige Sommerwartsaal nur auf einem Betonfundament ruhte, bot diese ungleichmäßige Setzung nichts Außergewöhnliches und flößte um so weniger Bedenken ein, als sonst nirgends Risse entdeckt werden konnten und besonders die Mauer von Kilom. 17.1 bis 17.39 seit acht Monaten sich äußerst gut, gerade und fast ohne Setzung erhalten hatte. Am 21. September trat starkes Regenwetter ein, das ununterbrochen bis am 22. Morgens fortdauerte. In der Frühe des 22. zeigten sich nunmehr zwischen dem Dampfschiffsteg und dem Aufnahmsgebäude im Plateau drei Risse, und es hatten sich Seemauer und Geleise merklich, bis 9 Centimeter, gesetzt. Bis 10 Uhr nahm aber die Bewegung in keiner Weise zu, und man war mit Regulirung der Geleise beschäftigt, als plötzlich wieder ein Öffnen der Risse erfolgte, welches Veranlassung gab, Arbeiter, Wagen und Geschirr von der, immer deutlicher sich abtrennenden Fläche zu entfernen. Um 10 Uhr 30 Minuten erfolgte dann der erste Einsturz so plötzlich, daß in wenigen Sekunden die Seemauer in einer Länge von 85 Meter, und ein Theil des Plateau mit 3 Geleisen in einer

größten Breite von 23 Meter unter Wasser verschwanden. Um 11 Uhr 30 Minuten stürzte, größtentheils mit einer Ausdehnung nach rückwärts, ebenso plötzlich ein zweiter Theil bis auf 34 Meter Entfernung von der ehemaligen Mauerflucht ein, und Nachmittags 1 Uhr 30 Minuten in gleicher Weise ein dritter Theil mit 48 Meter größter Breite. Der Abbruch der Mauer auf Seite des Dampfschiffsteges hatte keine Fortschritte mehr gemacht; auch heute noch, mit Ausnahme eines kleinen, durch Wellenschlag verursachten Nachsturzes, stellt der Abriß daselbst sich ebenso dar, wie nach dem ersten Einbruch vom 22. September, wogegen auf Seite des Aufnahmsgebäudes jedesmal ein Stück Mauer mitgerissen wurde, so daß dieselbe am 22. September Abends auf einer Länge von zusammen 103 Meter versunken war. Nachdem am 22. Abends noch Risse gegen das Aufnahmsgebäude hin beobachtet worden, stürzte am 23. früh die ganze Fläche vor dem Gebäude und bis vor das obere Ende des Güterschuppens in die Tiefe; am 24. September um 9 Uhr und um 12 Uhr Vormittags folgte die letzte Partie zwischen den beiden Gebäuden mit dem kleinen Nebengebäude und einem Theil der Kopframpe beim Güterschuppen nach. Die größte Ausdehnung der Rutschung, nach der Länge in der Seemauer gemessen, stieg damit auf 204 Meter und blieb in der Breite von 48 Meter; die ganze Fläche des versunkenen Terrains umfaßte 6560 □ Meter (73,000 □ Fuß) oder etwas über $1^3/_4$ schweizerische Jucharten.

Die eigentlichen Abstürze hatten am 24. September, wie schon erwähnt, ihr Ende erreicht. Es zeigten sich zwar auch in der hintern Flucht der Gebäude schon am 23. und 24. September Risse, so daß lange Zeit auch der Einsturz dieser Gebäude befürchtet wurde; allein es blieb bei einigen kleinen Setzungen und Bewegungen. Wiederholt machten sich aber Risse noch mehr landeinwärts, 7 und 10 Meter von der innern Flucht der Gebäude entfernt, mit kleinen Setzungen der abgetrennten Theile bemerkbar; so wurde namentlich am 14. Oktober zuerst ein Setzen des Aufnahmsgebäudes selbst beobachtet, wozu am 1. November auch eine seitliche, seewärts gehende Bewegung hinzutrat. Während schon am 29. Oktober eine Totalsenkung von 170 Millimeter beinahe ohne Risse am Gebäude konstatirt worden war, zeigten sich nun mit der seitlichen Bewegung vom 1. November zahlreichere, stärkere Risse, die im Keller, dessen Boden 0.5 Meter unter dem damaligen Wasserstande sich befand, zum erstenmale etwas Wasser durchsickern ließen. Die seitliche Abweichung stieg am 10. November schon auf 9 Centimeter, wogegen die vertikalen Senkungen in je 24 Stunden sich nur nach wenigen Millimetern bemessen haben. Um allen Eventualitäten vorzubeugen, wurden indessen zuerst der Güterschuppen und hernach auch das Aufnahmsgebäude abgetragen, was gegen Ende November beendigt war; seither haben die Bewegungen aufgehört.

Die Beobachtungen über die an den Gebäuden und dem umliegenden Terrain bis jetzt wahrgenommenen Senkungen wurden tabellarisch zusammengetragen; vor Allem aber wurden, namentlich seit den letzten Einstürzen, ohne Unterbrechung die umfassendsten Profilaufnahmen vorgenommen, nach der ersten Senkung im Februar zwischen Profil 17.150 und 17.600 bis auf 300 Meter und nach der Katastrophe vom September zwischen Profil 16.6 und 19.4 bis auf 600 Meter Entfernung von der Bahnaxe in den See hinaus. Aus diesen Profilen wurden Kurvenpläne im Maßstabe 1 : 500 und 1 : 1000 und mit einem Kurvenabstand von 1 Meter konstruirt. Auch wurden in diese Pläne alle, zur Beurtheilung der ganzen Sachlage nur irgendwie dienlichen Daten eingetragen, so u. A. Höhe, Wasserstand und Sohle der auf dem in Frage kommenden Gebiet befindlichen Brunnenschächte; Risse und Abstürze, mit Angabe der Zeit, in welcher sie entstanden oder beobachtet wurden; Bohrlöcher und andere ältere und neuere Beobachtungspunkte. Ferner wurden unausgesetzt Bohrungen ausgeführt.

Theils um der Wichtigkeit der Sache willen, theils zur Entscheidung der Frage, ob und wiefern die erwähnte Katastrophe etwa durch Außerachtlassung der gebotenen Vorsicht herbeigeführt worden sein möchte, hielten wir eine gründliche Untersuchung des eingetretenen Ereignisses und seiner muthmaßlichen Ursachen, durch eine Kommission von Fachmännern um so eher für angezeigt, als wir damit zugleich eine sichere Grundlage zu gewinnen hoffen durften zur Lösung der Frage der künftigen Gestaltung des Trace bei Horgen.

In zuvorkommender Weise erklärten sich auf unsere Anfrage die Herren Culmann, Professor am eidgenössischen Polytechnikum, Gränicher, Oberingenieur in Bern, Heim, Professor der Geologie in Zürich, Hellwag, Ober-Ingenieur der Gotthardbahn, und Lang, Professor der Naturgeschichte und Rektor in Solothurn, bereit, ihr Gutachten über die erwähnten Senkungen abzugeben. Nachdem darauf diese Experten, unter Benutzung der von unserm bautechnischen Zentralbureau gemachten Erhebungen, durch einzelne ihrer Mitglieder umfassende geologische Untersuchungen an Ort und Stelle hatten vorausgehen lassen, an welche sich die Berathungen der Gesammtkommission anschlossen, erstatteten uns dieselben am 13. Februar 1876 ein ausführliches Gutachten. Indem wir uns versagen müssen, den ganzen Inhalt des letzteren hier wiederzugeben, beschränken wir uns auf die Mittheilung der von den Experten gezogenen Schlußfolgerungen beziehungsweise auf die von ihnen auf unsere Fragen ertheilten Antworten.

Unsere erste Frage: Betreffend „die muthmaßlichen Ursachen der erwähnten Rutschungen und Senkungen unter „Einbeziehung der Beantwortung der weiteren Frage, ob diese Ursachen, beziehungsweise deren in den stattgefundenen „Rutschungen und Senkungen zu Tage getretenen Wirkungen bei dem Baue der Bahn hätten vorausgesehen, beziehungsweise „hätten vermieden werden können," beantworteten die Experten dahin: „„Die Ursache der Versenkungen und Rutschungen „„ist in einer schlammigen Schuttmasse zu suchen, welche den felsigen Abhang vom flachen Boden des Sees bis ans „„Ufer hinauf bedeckte und sich in der Tiefe von wenigstens 15 bis 20 Meter noch zwischen den festeren Boden unter „„der Bahn und den unterliegenden terrassenförmig abfallenden Molassefels in relativ zu steiler Böschung erstreckte. „„Die Mehrbelastung des Abhanges durch die Bahnbauten gab bloß den Anstoß, die Schlammasse zum Ab- und Aus- „„fließen zu bringen, während die latente Ursache in der übergroßen Anhäufung und labilen Gleichgewichtlage der letz- „„teren in bedeutender Tiefe und Entfernung vom Ufer lag, der anstehende Felsen aber unbewegt blieb. — Die Rutschungen „„und Senkungen waren durchaus nicht vorauszusehen, eine noch eingehendere Untersuchung vor der Katastrophe hätte vorher „„bestandenen Verdacht eher beseitigt als bestärkt, und wohl jeder Ingenieur hätte ohne Bedenken die Bahn hierhin „„gelegt, nachdem die Uferlinie im Princip einmal festgestellt war.""

Auf unsere zweite Frage: „Ob die jetzt von Kilom. 16.7 bis 19.3 ausgeführte Linie, verändert von 16.95 bis „17.7, wie der, der Expertenkommission am 12. Februar überreichte Plan angibt, in Bezug auf Bahnbetriebssicherheit „vollständige Beruhigung gewähre, eventuell welche weitere Verlegung landeinwärts hiefür von ihnen als nothwendig „betrachtet werde," ertheilten dieselben die Antwort: „„Die ausgeführte Linie, abgeändert auf der Strecke Kilom. 17 bis „„17.6 im Sinne des uns am 12. Februar zugestellten Projekts und nach günstigem Ergebnisse der Bohrungen bei „„Käpfnach und bei Kilom. 17.45 (das sich später als durchaus beruhigend herausstellte), gewährt nach unserer Über- „„zeugung in Bezug auf Bahnbetriebssicherheit vollständige Beruhigung.""

Zur Erläuterung und Ergänzung haben wir bloß noch Folgendes beizufügen. Nachdem in Folge der erwähnten Katastrophe, wie an anderer Stelle erwähnt, der Eisenbahnverkehr zwischen Zürich und Richtersweil vorübergehend eingestellt, mit 1. Oktober aber auf der Bahnstrecke Zürich-Horgen der Fahrdienst wieder eingerichtet und gleichzeitig der Fahrdienst Glarus-Richtersweil bis Wädensweil ausgedehnt worden war, unter einstweiliger Herstellung der Verbindung zwischen Horgen und Wädensweil vermittels der Dampfboote, konnten wir schon unterm 4. Oktober dem schweizerischen Bundesrath die Planvorlage über provisorische Einrichtungen zur Ermöglichung der ungestörten Fortsetzung des Bahnbetriebs von Zürich bis zur Station Horgen, für Horgen einstweilen nur für den Personentransport einreichen, welche darauf unterm 22. gl. M. die Genehmigung erhalten hat. Am 8. Dezember waren wir im Falle, der Bundesbehörde eine Planvorlage einzumitteln, welche provisorische Einrichtungen auch für den Güterverkehr auf der Station Horgen enthielt und außerdem die Wiederaufnahme des durchgehenden Güterverkehrs ermöglichte. Diese Planvorlage erhielt unter einigen Vorbehalten am 27. Januar 1876 die bundesräthliche Genehmigung, worauf schon mit 1. Februar wenigstens der direkte Güter- und Viehverkehr mit und über die Station Horgen wieder aufgenommen wurde. Über die Planvorlage

dagegen, welche wir bezüglich des neuen definitiven, auf Grund des Expertengutachten festgestellten Trace dem Bundesrath eingereicht haben, ist uns bis jetzt keine Entscheidung zugelangt. Nachdem indeß seit den vorhin erwähnten letzten Bewegungen weder irgendwelche Senkungen mehr vorgekommen waren, noch der wieder eröffnete durchgehende Güterverkehr Störungen erlitten hatte, erwirkten wir die Zustimmung der kompetenten Behörde, mit dem 1. April 1876 auch die Personenzüge wieder zwischen Horgen und Wädensweil durchfahren zu lassen, so daß seit diesem Tage die linksufrige Zürichseebahn für den ganzen Verkehr sich von Neuem in regelmäßigem Betriebe befindet.

Pläne. Der Situationsplan und das Längenprofil der linksufrigen Zürichseebahn finden sich dem gegenwärtigen Berichte beigefügt, in Ergänzung der gleichartigen Mittheilungen, welche jeweilen nach Eröffnung der verschiedenen Linien des Nordostbahnnetzes erfolgt sind.

2. Linie Winterthur-Koblenz.

a. Technische Vorlagen. Die im vorgängigen Geschäftsbericht erwähnten Planvorlagen der Strecke Winterthur-Bülach erhielten am 19. März 1875 mit einigen Modifikationen die bundesräthliche Genehmigung, während letztere für die Strecke Bülach-Weiach noch am 24. Dezember 1874 erfolgt ist. Von weiteren Beschlüssen des Bundesrathes ist zu erwähnen, daß am 18. Juni 1875 die endgültige Feststellung des Straßenüberganges bei Bülach erfolgte und in der gleichen Sitzung der Bundesrath die vorgelegten Pläne für Zufahrtstraßen zu den Stationen Wülflingen und Embrach genehmigte. Den Abschluß der Vorarbeiten bildete die Projektirung eines Verbindungs- beziehungsweise Zweiggeleises von der Station Töß bis zu dem Rieter'schen Etablissement daselbst, dessen Inangriffnahme gemäß besonderen Vertrags auf Rechnung der Herren Rieter & Cie. im September stattfand.

Verschiedene im Laufe des Berichtsjahrs erhobene Reklamationen von Privaten, Gemeinden und Kantonsbehörden, betreffend Straßen- und Wegverhältnisse, sind theils auf gütlichem Wege, theils durch bundesgerichtliche Entscheide zum Austrag gebracht worden.

b. Expropriation. Die noch schwebenden Expropriationsfälle in den Gemarkungen Winterthur, Töß, Rietheim und Koblenz sind im Berichtsjahre theils durch die Schätzungskommission, theils durch das Bundesgericht erledigt worden. In Folge von Rutschungen in den Gemeinden Eglisau, Zurzach und Rietheim mußten noch einige Nacherwerbungen stattfinden, die jedoch alle auf gütlichem Wege haben durchgeführt werden können.

c. Unterbau. Die auf dem 1. und 2. Loose der I. Sektion, Strecke Winterthur-Embrach, von der Bauunternehmung Beck & Walker im November 1874 begonnenen Bauarbeiten wurden im Berichtsjahr so gefördert, daß, mit Ausnahme der Strecke durch die Ortschaft Töß, wo Expropriationsschwierigkeiten dem Beginn der Arbeiten bis zum Schluß des Jahres hindernd entgegentraten, sämmtliche Arbeiten im Rohen zu zirka 90 % vollendet waren. Gegen Schluß des Jahres konnte der Bau auch in Töß aufgenommen, ein größerer Fortschritt in Folge der ungünstigen Witterung jedoch nicht mehr erzielt werden.

Im 3. Loose der gleichen Sektion liegt der 1800 Meter lange Dettenbergtunnel, das bedeutendste Objekt der ganzen Linie. Wie im vorgängigen Geschäftsbericht bereits erwähnt, ist dessen Ausführung den Herren Bauunternehmern Cloos und Gebr. Kunz vertraglich übergeben worden.

Der Sohl- oder Richtstollen auf der Ostseite, dessen ausgeführte Länge Ende 1874 sich auf 535 Meter bezifferte, erreichte, bei einem Maximalfortschritt von 66.5 Meter im Juni und einem durchschnittlichen Monatsfortschritt von 55.3 Meter bis zum Durchschlag Ende Oktober, eine Länge von 1075 Meter, während derselbe auf der Westseite, bei einer Länge von 238.8 Meter am Schlusse des Berichtsjahres 1874 eine solche von 725 Meter zeigte, mithin, bei einem Maximalfortschritt von 69 Meter im August, einen durchschnittlichen Monatsfortschritt von 50 Meter.

Am 23. Oktober 1875, Nachmittags 3 Uhr 20 Min. wurde dieser Richtstollen bei Kil. 13.625 durchgeschlagen. Die Richtung differirte nur um 4.3 Centimeter, was umsomehr als ein sehr gutes Resultat bezeichnet werden kann, als die Visur auf der Westseite, wo der Voreinschnitt im Bogen lag, etwas schwierig war.

Der Sohl- oder Richtstollen des Dettenbergtunnels wurde auf der Ostseite am 3. November 1873 im Voreinschnitt bei Kil. 12^{+537} begonnen und erreichte am 31. Dezember das Portal bei 12^{+580}, während auf der Westseite das Portal bei Kil. 14^{+380} am 6. Juli von dem am 14. April 1874 bei Kil. 15^{+534} im Voreinschnitt begonnenen Richtstollen überschritten wurde, nachdem starker Wasserzudrang im Schacht und Stollen des Voreinschnittes viel Arbeit gemacht hatte.

Es wurden somit erstellt: auf der Ostseite vom 3. November 1873 bis zum 23. Oktober 1875 in 717 Tagen mit 8002 Mineur- und 2689 Schütterschichten 1117 laufende Meter oder per Tag 1.56 Meter; auf der Westseite dagegen vom 14. April 1874 bis zum 23. Oktober 1875 in 547 Tagen (10 Tage fielen durch Einbruch aus) von 5218 Mineur- und 2963 Schütterschichten 879 laufende Meter Stollen oder per Tag 1.60 Meter, mithin im ersteren Fall 0.14 Meter und im letzteren Fall 0.17 Meter per Mineurtagschicht von 8 Stunden.

Der Firststollen, welcher auf der Ostseite Ende 1874 auf eine Länge von 459 Meter und auf der Westseite auf 210 Meter, zusammen auf eine Länge von 667.0 Meter nachgetrieben war, gelangte Mitte November zur Vollendung.

Der Vollausbruch, zu Anfang des Jahres im Ganzen eine Länge von 159.1 Meter aufweisend, stieg zu Ende des Jahres auf 1691 Meter, so daß nur 134 Meter, die zudem theilweise bereits in Arbeit waren, zur gänzlichen Vollendung des Vollausbruchs fehlten; es ist mithin eine Leistung von 1531.9 Meter oder per Tag eine solche von 4.2 Meter erzielt worden.

Bei der Tunnelmauerung, die Ende 1874 eine Totalleistung von 113 Meter zeigte, stieg dieselbe bis Ende des Berichtsjahres auf 1640.2 Meter = 91.13 %. Die Vollendung stand in den ersten Monaten des gegenwärtigen Jahres zu erwarten; das Gewölbe wurde auch in der That in der Nacht vom 28. zum 29. Februar geschlossen.

Die im Juni 1875 in Angriff genommene Tunneldole wurde im Laufe dieses Monats auf eine Länge von 190 Meter erstellt, war Ende August auf 510 Meter gemauert und erreichte Ende Dezember eine Länge von 1053.5 Meter.

Was die weitern mit der Ausführung des Tunnels selbst in Verbindung stehenden Verhältnisse anbelangt, so ist hier noch zu erwähnen, daß bereits im Monat März nach der eingetretenen warmen Witterung die Ventilation auf der Ostseite nicht mehr genügte, weßhalb hier für Aufstellung einer Dampfmaschine Sorge getragen werden mußte, während auf der Westseite ein größerer Ventilator sich bereits in Thätigkeit befand; im Juni waren denn auch auf beiden Seiten Dampfmaschinen zur Bewegung der Ventilatoren im Betrieb, was auf den Fortgang der Arbeiten selbst wesentlich günstig einwirkte.

Im Stollen selbst trat gegen Mitte September sehr hartes Gestein auf; um dennoch einen entsprechenden Fortschritt zu erzielen, wurden 6 Mineure vor Ort gestellt.

Im gleichen Maße, wie im Innern, schritten die Arbeiten zu Tag voran. Das östliche Portal war im November bereits vollendet, am westlichen jedoch, wo die Mauerung der Flügel begonnen hatte, mußte diese Arbeit in Folge der unerwartet eingetretenen Kälte gänzlich eingestellt werden.

Die mit Ausführung des Tunnels unmittelbar in Verbindung stehenden Erdarbeiten, welche Ende 1874 eine Leistung von 56,160 Kubikmeter = 46.8 % der gesammten zu fördernden Masse erreicht hatten, wurden zu Anfang des verflossenen Berichtsjahrs im westlichen Tunnelvoreinschnitt ebenfalls in Angriff genommen und hier alsdann kräftig betrieben. Von den übrigen, im Ganzen unwesentlichen Erdarbeiten in diesem Loose ist noch der Planirung der Station Embrach zu erwähnen. Von den Erdarbeiten überhaupt waren am Schlusse des Berichtsjahrs 74.50 % geleistet, welche einer Gesammterdbewegung von 88,600 Kubikmeter gleichkommen.

Von Kunstbauten waren in diesem Loose, neben einer offenen Durchfahrt und einigen kleineren Dolen, eine gewölbte Durchfahrt bei Bülach, sowie die Wildbachbrücke bei Rorbas, welche letztere mit 3 Öffnungen von zusammen 95 Meter Lichtweite das Thal unterhalb der Neumühle übersetzt, die hauptsächlichsten Objekte. An der Wildbachbrücke wurde im März das Versetzen der Auflagquader in Angriff genommen; im April waren die Arbeiten an derselben, sowie an den übrigen Kunstbauten so weit vorgerückt, als es vor Aufstellung der Eisenkonstruktion überhaupt möglich war. — Die Lieferung des eisernen Oberbaues wurde an die Herren Decker & Cie. in Cannstatt vergeben, deren Arbeiten zu Ende des Berichtsjahres so weit gediehen waren, daß unmittelbar nach Schluß des Jahres mit Montirung der Brücke begonnen werden konnte.

Die Bauarbeiten im 4. Loose Bülach-Eglisau, welche im August 1874 von der Bauunternehmung Lutz & Kettner in Angriff genommen worden, und von welchen bis Ende 1874 21.3 % gefördert waren, nahmen im verflossenen Jahre ebenfalls einen befriedigenden Fortgang; es stieg die Gesammtleistung an bewegter Erdmasse von 86,000 Kubikmeter auf 680,700 Kubikmeter oder auf 93.5 %, wobei 2 kleine Lokomotiven mit 150 Rollwagen verwendet wurden. Besonderer Erwähnung verdient der Einschnitt durch den Vorkopf der s. g. Altburg im Glatthal mit 168,000 Kubikmeter, welcher, nach der englischen Methode mit einem 240 Meter langen Stollen geöffnet, bis zum Schluß des Jahres einen Fortschritt von 155,400 Kubikmeter aufweist. In dem 208,000 Kubikmeter haltenden Kreuzstraße-Einschnitt, welcher die Wasserscheide zwischen Glatt und Rhein durchbricht, betrug die Leistung 177,000 Kubikmeter.

Von weit geringerer Bedeutung sind in diesem Loose die Kunstbauten; neben einigen Überfahrtsbrücken, unter denen diejenige der Straße Kreuzstraße-Glattfelden, welche in einem großen Bogen die Bahn überwölbt, besonderer Erwähnung verdient, kommen nur noch einige gewöhnliche Bahndolen vor. Die Leistung stieg von 26.6 % zu Anfang auf 90 % zu Ende des Jahres.

Die für den Bau einer Bahn äußerst ungünstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsjahres waren namentlich im 5. Bauloose Eglisau-Rheinsfelden von nachtheiligem Einfluß. Insbesondere haben die angeschnittenen wie die belasteten, theilweise steilen Rheinlehnen gegen Ende des Jahres zu vielfachen bedeutenden Rutschungen Anlaß gegeben. Eine sofortige Bewältigung derselben war trotz aller Anstrengung nicht möglich.

Die Erdarbeiten, von verhältnißmäßig geringem Belang, wurden im Februar begonnen und stiegen zu Ende des Jahres auf 181,000 Kubikmeter oder 84.4 % der zu fördernden Gesammtmassen.

Von Kunstbauten ist auf diesem Loose die Glattbrücke, welche mit 3 Öffnungen von 33.7, 40.7 und 33.7 Meter Lichtweite das Thal bei Kilom. 25+150 übersetzt, das bedeutendste Objekt, für welches bereits im März die Steinbeifuhr regelmäßig ins Werk gesetzt wurde. Die Herstellung des eisernen Oberbaues für dieses Objekt wurde nebst demjenigen für einige andere kleinere Brücken an die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau vergeben. Als zu Ende November in Folge der vorgerückten Jahreszeit die Mauerungsarbeiten vorläufig eingestellt wurden, waren die Glattbrücke bis auf das Versetzen der Deckquader an den Ortpfeilern und überhaupt 94 % der Kunstbauten vollendet.

Auch wurde im Laufe November am Sektionsende mit Einbringen der Beschotterung begonnen.

Die geringen Bauarbeiten der Bauloose 1 und 2 der II. Sektion, wovon das erstere, Zweidlen-Kaiserstuhl, im Kanton Zürich, das zweite, Kaiserstuhl-Rümikon, im Kanton Aargau liegt, deren früherer Beginn zur Einhaltung der in der Konzession gesetzten Termine angeordnet werden mußte, waren schon im letzten Jahre nahezu vollendet, und es fanden nur wenige Ergänzungen in der Beschotterung und Bekiesung im Laufe des Jahres noch statt.

Auf dem 3. Loose, dessen Gesammtleistung Ende 1874 für Erdarbeiten 67.2 % und für Kunstbauten 96 % betrug, mußten im Januar 1875, wegen der in Folge der ungünstigen Witterung vorgekommenen ziemlich bedeutenden Rutschungen, an verschiedenen Stellen umfangreiche, im Voranschlage übrigens vorgesehene Entwässerungs- und Sickerungsanlagen angeordnet

werden; außerdem wurden die Arbeiten in den Einschnitten beziehungsweise an den Bahndämmen fortgesetzt oder frisch in Angriff genommen, so daß die Vollendung sämmtlicher Erd- und Entwässerungsarbeiten im August möglich gewesen wäre. Die anhaltend regnerische Witterung richtete jedoch im November an den Dämmen und Einschnittsböschungen starke Beschädigungen an, welche an verschiedenen Stellen Rekonstruktionen nöthig machten, an denen noch während des Monats Dezember und bis über den Schluß des Berichtsjahres hinaus gearbeitet werden mußte. Die erste Bekiesung für dieses Loos wurde bis Oktober 1875 vollendet. Die Kunstbauten, welche außer zahlreichen Cement- und Deckeldolen drei gewölbte Durchlässe über den Deger-, Melikoner- und Reckingerbach als bedeutendste Objekte aufweisen, waren im Juni sämmtlich fertig erstellt.

Die Bauausführung des 4. beziehungsweise Endloses dieser Sektion, welche im August 1874 vertraglich Herrn Ingenieur G. Conrad in Lauffenburg übertragen und von demselben am 23. September 1874 in Angriff genommen worden war, zeigte Ende 1874 eine Leistung von 8.4 % für die Erdarbeiten und von 3 % für die Kunstbauten. Als auch zu Anfang des verflossenen Berichtsjahrs der vorgenannte Bauunternehmer in Folge Krankheit den Arbeiten in keiner Weise den erforderlichen Aufschwung zu geben vermochte, wurde mittels Abkommen die weitere Ausführung der Arbeiten im März der Bauunternehmung Hetzler & Fecker übertragen; in Folge dessen nahmen dieselben vom April an einen rascheren und befriedigenderen Fortgang.

In dem Einschnitte hinter dem Dorfe Rietheim kamen am 24. Juni Anzeichen gefahrdrohender Rutschungen zum Vorschein, welche rasch größere Ausdehnung erreichten und trotz der zu deren Bewältigung alsbald und energisch angewandten Mittel, die außerdem wegen der bedeutenden Druckäußerung nur mit großer Vorsicht betrieben werden konnten, allmälig bis im Monat November solche Dimensionen annahmen, daß dieselben nicht mehr zu bewältigen waren, und hier eine Traceverlegung nothwendig wurde, zu deren Ausführung ungesäumt die zweckdienlichen Anordnungen getroffen wurden. Die diesfälligen technischen Vorlagen gelangten im Jahre 1876 an den Bundesrath und wurden von letzterem mit einigen Modifikationen genehmigt.

Kleineren Dammbewegungen, welche an andern Stellen dieser Bahnstrecke zum Vorschein kamen, wurde durch Parallelschlitze und Steinpackungen in zweckdienlicher Weise begegnet.

Im Juni wurde der Einschnitt vor der Station Koblenz vollendet und die Arbeiten für die Stationserweiterungen Koblenz und Klingnau kräftig an die Hand genommen.

Von den Kunstbauten bot die Ausführung der beiden Objekte durch den Damm hindurch der in Betrieb befindlichen Linie Zürich-Waldshut die meisten Schwierigkeiten, da durch den Bau keine Störungen verursacht werden durften; es waren dies: die Bahndurchfahrt unter dem Damm bei der Koblenzer Rheinbrücke und die offene Durchfahrt bei der Straße hinter der Station Koblenz. Im August war die eine Widerlagerhälfte der Bahndurchfahrt fertig erstellt, so daß der eiserne Oberbau, welcher einstweilen nur für das bestehende Geleise Koblenz-Waldshut ausgeführt wurde, aufgestellt und der Anschluß des Geleises, welches während dieser Zeit auf die noch freie Seite des zweispurigen Waldshuter Dammes verschoben worden war, in der früheren Richtung bewirkt werden konnte; im November wurde die zweite Hälfte dieses Objekts in Angriff genommen und mit Ende Dezember bis auf Auflagquader vollendet. Die Ausführung der offenen Durchfahrt am Ende der Station Koblenz erfolgte von August bis Oktober; das Montiren der Eisenkonstruktion fand jedoch erst im Dezember statt, worauf das gleichfalls verlegte Geleise der Linie Turgi-Koblenz in seine ursprüngliche Lage gebracht wurde. Die übrigen Kunstbauten dieses Looses waren sämmtlich im Monat Juni vollendet. Die Wegbauten nahmen im Allgemeinen einen befriedigenden Fortgang; die einzelnen Straßenkorrektionen wurden alsbald nach deren Fertigstellung dem Verkehr übergeben.

An Bettung sind 40 % des Gesammtbedarfs eingebracht worden.

d. Oberbau. Die Oberbaumaterialien, Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel wurden bis Ende September beinahe sämmtlich auf die Lagerplätze Winterthur, Bülach und Koblenz geliefert und von da auf die Strecke vertheilt.

Das Legen des Oberbaues begann am 29. September, und es wurde auf der II. Sektion bis Ende Dezember von den Unternehmern Müller & Schäfer eine Strecke von 15 Kilometer vollendet, während auf der I. Sektion das Legen zu jener Zeit erst beginnen konnte.

e. Hochbau. Die Ausschreibung für Ausführung sämmtlicher Hochbauten auf dieser Linie: Aufnahmsgebäude, Güterschuppen und Nebengebäude, die im Allgemeinen nach den an der Bötzberg- und der linksufrigen Zürichseebahn angewandten Typen konstruirt worden sind, erfolgte am 5. Juni 1875. Die Betheiligung an der Konkurrenz war äußerst schwach, und es gelang eine Vergebung der sämmtlichen Arbeiten, zudem vielfach an kleinere Unternehmer, nur nach längerem Suchen und Unterhandeln. Die meisten Verträge gelangten im August und September zum Abschluß, und nur einzelne Arbeiten wurden in einem späteren Zeitpunkte noch vergeben. Die Erstellung der eisernen Vordächer für die Stationen Zurzach und Eglisau wurde im Oktober der mechanischen Werkstätte der Herren Eberhard & Cie. in Wildegg übertragen. Im Dezember erfolgte die Ausschreibung sämmtlicher Bahnwartbuden, 37 auf Stationen und 36 auf offener Bahn, deren definitive Vergebung jedoch erst Anfangs des Jahres 1876 stattgefunden hat.

Was die Ausführung der Hochbauten selbst anlangt, so kann erwähnt werden, daß dieselbe im Allgemeinen den gewünschten Fortgang hatte und nur im November durch die anhaltende stürmische Witterung, bei welcher das im Aufrichten begriffene kleine Aufnahmsgebäude V. Klasse in Rümikon (zum Schaden des Unternehmers) zweimal umgeworfen wurde, eine Verzögerung erlitt.

Vom Juli ab wurden die betreffenden Arbeiten allmälig in Angriff genommen, und am Schlusse des Berichtsjahrs waren die Gebäude auf den Stationen Wülflingen, Pfungen und Embrach aufgeschlagen und eingedeckt, in Bülach, Zweidlen und Eglisau zum Aufschlagen des Dachstuhls bereit; bei Glattfelden die Pilotage größtentheils vollendet, in Weiach-Kaiserstuhl und Rümikon zum Theil, in Reckingen aber ganz ausgeriegelt und zum Verputzen im Innern bereit, während in Zurzach mit der Eindeckung des Daches begonnen werden konnte.

3. Niederglatt-Baden.

a. Technische Vorarbeiten. In Folge des mit dem leitenden Ausschuß der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen vereinbarten Vertrages betreffend den gemeinsamen Bau der Strecke Baden-Otelfingen, mußten die Pläne hievon für eine zweispurige Bahnanlage umgearbeitet werden. Die Neuauflage derselben in den Gemeinden war in den Monaten April bis September beendet, und die bundesräthliche Genehmigung erfolgte am 14. Juli, 22. September und 2. Oktober 1875, nachdem bereits unterm 24. Februar der Termin für Beginn der Arbeiten und Leistung des Finanzausweises bis zum 31. Juli verlängert worden war. Die Genehmigung des Finanzausweises selbst erfolgte am 23. und die Inangriffnahme der Erdarbeiten am 29. Juli und zwar letztere in der Nähe von Wettingen. Die Bahnstrecke Baden-Otelfingen-Niederglatt bildet eine Sektion (Baden), in fünf Arbeitsloose getheilt, deren Längen von 4100 bis 6000 Meter variiren.

b. Expropriation. Im Berichtsjahr hat noch die Planauflage für die Strecke Niederglatt-Buchs stattgefunden. Die Expropriation ist auf derselben zum größten Theil durchgeführt und hat mit Ausnahme einiger weniger Fälle gütlich zum Abschluß gebracht werden können.

c. Unterbau. Nachdem im Juni 1875 die Bauausschreibung für das erste Loos, sowie im August für die vier andern Loose erfolgt war — und zwar bei dem 1. und 2. Loos unter Vorbehalt der Zustimmung der Gesellschaft der Schweizerischen Nationalbahn, soweit deren Unternehmen davon berührt wird — fand die vertragliche Vergebung der einzelnen Loose wie folgt statt:

Loos.	Unternehmer.	Abgebot.	Datum des Vertrages.
1	Locher & Cie.	1%	8. August 1875
2	Reck & Klingler	7%	4. Dezember „
3	Ehrensperger & Weilenmann	7%	24. September „
4 und 5	Jooß, Flächer & Schoch	5½ %	16. September „

wobei noch zu bemerken ist, daß die Bauunternehmungen der beiden ersten Loose bereits bei der Bauausführung der linksufrigen Zürichseebahn thätig gewesen sind.

Die bedeutendsten Bauobjekte der Strecke bilden die beiden Limmatbrücken unter- und oberhalb Wettingen, welche in 32½ Meter beziehungsweise 25 Meter Höhe über dem Mittelwasserstande je mit drei großen Öffnungen das Thal überschreiten und von denen die erstere eine dreispurige und die letztere eine zweispurige Anlage erhält. Die zum Theil sehr schwierigen Fundationsarbeiten wurden zu Anfang des Monats August begonnen, und bis zum Schluß des Jahres waren die Fangdämme erstellt, die Fundamentgruben ausgehoben und die Betonirung, sowie an 3 Widerlagern und 3 Ortpfeilern die ersten Schichten des Mauerwerks eingebracht; im Rückstand waren das linkseitige Widerlager der untern Limmatbrücke und der rechte Mittelpfeiler der obern Limmatbrücke, dessen Ausführung übrigens zu jeder Jahreszeit möglich ist, da sie im Trockenen geschehen kann. Besonderen Schwierigkeiten begegnete der Bau des linkseitigen Widerlagers der untern Limmatbrücke; gegen Erwarten zeigte sich selbst in einer Tiefe von 30 Meter unter Schwellenhöhe noch nicht hinlänglich fester Baugrund, und es unterliegt keinem Zweifel mehr, daß gewaltige Rutschmassen vor langer Zeit hier die Limmat verdrängt und deren Stelle nun eingenommen haben. Eine umfassende Entwässerung und Sicherstellung der immer noch Bedenken erregenden Berglehne war daher nicht zu umgehen; auch schien es angezeigt, dem Widerlager die Form einer kräftigen Stützmauer zu geben. Die bergmännische Aushebung des gewaltigen Fundaments in einem mit Wasser durchtränkten, alten Rutschmaterial war nicht weniger schwierig als der Bau des Widerlagers selbst. Zu vermeiden war sie nicht, da die Verhältnisse, soweit sie für die Bahnanlage in Frage kommen können, zwischen Baden und Wettingen so ziemlich überall dieselben sind, wie es sich bereits bei der Bauausführung der Linie Zürich-Baden gezeigt hat. Bis zum Schlusse des Jahres waren 130 Meter Entwässerungsstollen vorgetrieben und die Fundamentgrube bis auf eine Tiefe von 20 Meter unter Schwellenhöhe vorgeschritten. Im Übrigen haben die Unternehmer es sich besonders angelegen sein lassen, die zur Deckung des ganz bedeutenden Steinbedarfs nöthigen Brüche sich zu sichern, aus denen sie bis zum Schlusse des Jahres einen Hausteinvorrath von 650 Kubikmeter auf die Baustelle gebracht hatten.

In diesem, wie in den übrigen Loosen, waren bis zum Schlusse des Jahres beinahe die sämmtlichen Einschnitte in Angriff genommen oder hiezu vorbereitet, ebenso die Kunstbauten. Durchschnittlich befanden sich auf der Strecke zirka 700 Arbeiter, 150 Rollwagen und 1 kleine Maschine in Thätigkeit.

Die Herstellung des eisernen Überbaues der Brücken, offenen Durchlässe und Durchfahrten dieser Bahnlinie wurde, nach lebhafter Konkurrenz, zu sehr vortheilhaften Bedingungen durch Vertrag vom 12. August 1875 der „Union", Aktiengesellschaft für Eisen- und Stahlindustrie in Dortmund, übertragen.

4. Glarus-Lintthal.

Technische Vorarbeiten. Die Vorarbeiten der Linie Glarus-Lintthal wurden gegen den Herbst durch den Vorstand und eine Abtheilung der bisherigen II. Sektion der Linie Winterthur-Koblenz, verstärkt durch ein den übrigen Linien, namentlich aber der Bötzbergbahn entnommenes Personal, begonnen. Immerhin war die Einhaltung der für die technischen Vorlagen festgesetzten Fristen nicht möglich, weßhalb deren Verlängerung nachgesucht werden mußte. Bis Ende des Jahres waren auf Grund des früher eingereichten Übersichtsplans die vergleichenden Voranschläge bearbeitet, verschiedene Varianten studirt und auf das Terrain übertragen, woraufhin mit Aufnahme der definitiven Pläne, Längen- und Querprofile begonnen werden konnte.

5. Rechtsufrige Zürichseebahn.

a. Technische Vorarbeiten. Die definitiven Katasterpläne der Strecke Zürich-Tiefenbrunnen wurden in den Gemeinden Unter- und Oberstraß, Zürich, Hottingen und Riesbach zu Anfang 1875 aufgelegt; am 21. Mai erhielten diejenigen des obern Theils, von der Rämistraße bis Tiefenbrunnen, mit einigen modifizirenden Bedingungen die Genehmigung des Bundesrathes, während die Genehmigung der Pläne des untern Theiles noch aussteht. Die Studien auf der Strecke Tiefenbrunnen-Rapperswil wurden fortgesetzt; vergleichende Voranschläge machten Erweiterungen der Aufnahmen und neue Projekte erforderlich, die auch im Jahre 1875 noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten. Im Oktober wurden umfassende Erhebungen und Nivellements der Wasserspiegelhöhen der Brunnen in Zürich, Riesbach und Hottingen angeordnet, zur Gewinnung von Grundlagen für ein Gutachten über den Einfluß der Tunnelbauten auf die Sodbrunnen und Quellen der Umgebung; alsdann begann eine gerichtliche Expertenkommission mit Untersuchung der Brunnen im Rayon der Tunnels.

b. Expropriation. Im Berichtsjahr sind die Katasterpläne für die Strecke Rämistraße bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich öffentlich aufgelegt worden; die Expropriation auf dieser Strecke konnte aber noch nicht beginnen, weil das Trace, wie schon erwähnt, vom Bundesrath noch nicht genehmigt ist. In Folge Verschiebung der Tunnelaxe zwischen Stadelhofen und der Münchhaldenstraße mußten die Pläne von Riesbach, Hottingen und Hirslanden nochmals öffentlich aufgelegt werden. Die Expropriation auf der Strecke Stadelhofen-Tiefenbrunnen ist im vollen Gange und konnte zu einem ziemlichen Theil gütlich durchgeführt werden. Große Schwierigkeiten bietet die Masse von Reklamationen wegen allfälligen Wasserentzugs durch den Tunnelbau.

c. Unterbau. Nachdem in Erfüllung des Art. 6 des Vertrages vom 5./14. Juni 1873 mit dem Gründungskomite der rechtsufrigen Zürichseebahn über Ausführung dieser Bahnlinie, laut welchem die Tunnelbauten zwischen dem Nordostbahnhofe Zürich und Tiefenbrunnen vor Ende des Jahres 1874 zu beginnen waren, die Arbeiten am 29. Dezember 1874 durch Inangriffnahme eines Schachtes im Voreinschnitt Riesbach in Regie begonnen hatten, war bis zum 16 Januar 1875 der dortige Schacht bereits so weit abgeteuft, daß nur noch 2.8 Meter bis zur Sohle fehlten, als am benannten Tage gegen 10 Uhr früh ein so starker und trotz fortgesetzter Maßnahmen nicht zu bewältigender Wasserandrang sich zeigte, daß die Mannschaft sich gezwungen sah, die Arbeit im Schachte zu verlassen. Da inzwischen durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1874 die Frist für Beginn der Erdarbeiten auf dieser Linie bis 31. Dezember 1875 erstreckt worden war, erfolgte die einstweilige Einstellung dieser Arbeiten und wurden die Vorbereitungen zu akkordweiser Vergebung des Baues an geeignete Bauunternehmer getroffen. Die Ausführung des ganzen 1. Looses der I. Sektion (Limmat-Tiefenbrunnen), 4395 Meter lang und die beiden Tunnels von Zürich und Riesbach von 1440 und 1221 Meter Länge mitenthaltend, wurde hierauf mit Vertrag vom 13. August

1875 den Herren Cleß & Cie. zu 1½ % Abgebot übertragen. Nachdem dieselben die nöthigen Vorbereitungen getroffen hatten und auch die Expropriationsanstände, welche bisanher eine umfassendere Anhandnahme der Arbeiten verhindert hatten, gehoben waren, wurden Anfang November sowohl der lange Voreinschnitt beim Tiefenbrunnen als der Richtungsstollen des Riesbacher Tunnels bei Stadelhofen in Angriff genommen, sowie gleichzeitig die Anlage der Transportgeleise von Stadelhofen auf dem städtischen Straßengebiet nach dem See derart gefördert, daß in der zweiten Hälfte Dezember die Rollbahn in Betrieb gesetzt werden konnte. Der Stollen selbst erreichte bis 31. Dezember eine Gesammtlänge von 30.5 Meter bei einem durchschnittlichen täglichen Fortschritt von 2.6 Meter; der Gesammtfortschritt betrug 3.3 % der gesammten Erdarbeiten, und es wurden aus dem Riesbacher Einschnitt 5500 Kubikmeter Erdmaterial in die Seeanlage der Station Riesbach gefördert. Durchschnittlich waren täglich unter 4 Aufsehern 90 Arbeiter mit 15 Rollwagen und 4 Pferden beschäftigt.

6. Dielsdorf-Niederweningen.

Mit dieser Linie beschäftigte sich das technische Personal während des Jahres 1874 in keiner Weise, weil der dafür vereinbarte Bautermin eine Anhandnahme der Vorarbeiten noch nicht nöthig machte.

7. Bülach-Schaffhausen.

Für diese Linie wurden im Berichtsjahre keine technischen Arbeiten ausgeführt, weil die Ertheilung der großherzogl. badischen Konzession immer noch ausstand.

8. Etzweilen-Schaffhausen.

Im verflossenen Berichtsjahre wurden eingehende Studien für das Trace der Bahnlinie selbst, sowie für die dadurch nöthig werdende Bahnhoferweiterung in Schaffhausen gemacht. Im Laufe des Jahres ist sodann das auf Grund der Horizontalkurvenpläne festgesetzte Trace auf das Terrain übertragen worden, und es konnten nach Vollendung der Absteckung die Kataster- und Profilaufnahmen auf der ganzen Linie noch beendigt werden, wogegen die Verarbeitung des Materials und die Herstellung der definitiven Pläne erst im Jahre 1876 möglich waren.

Am Schlusse dieses Abschnittes haben wir noch der umfänglichen Arbeiten zu erwähnen, welche unserem technischen Personal für die Bauausführung der beiden Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Wädensweil-Einsiedeln oblagen, nachdem, wie Ihnen bekannt, in Folge Übereinkunft mit den beiden genannten Bahnunternehmungen die Bauleitung für dieselben an unsere Gesellschaft übertragen worden ist.

B. Ausbau der alten Linien.

Auf den Linien des alten Netzes waren im Berichtsjahr verschiedene Neubauten und neue bauliche Einrichtungen nothwendig, über die im Allgemeinen die nachstehende Übersicht der darauf verwendeten Summen Aufschluß gibt.

1. Auszahlung noch ausstehender Garantiebeträge für im Jahre 1874 angeschaffte Brückenwaagen, nebst Ergänzung derselben durch die nöthigen Requisiten für die Stationen Horn, Arbon, Sulgen, Märstetten, Felben, Islikon, Dietikon und Siggenthal	Fr.	2,355
2. Anschaffung von Inventarstücken (Betten ꝛc.) in die Schlaflokale für das Maschinen- und Zugspersonal in Rorschach, Schaffhausen und Brugg .	„	3,384
3. Erstellung neuer elektrischer und mechanischer Signal-Vorrichtungen auf den Stationen Rorschach, Constanz, Sulgen, Winterthur, Zürich, Dietikon, Killwangen, Turgi, Brugg und Aarau, sowie elektrischer Läutwerke zwischen dem Bahnhofe Zürich und den Stationen Örlikon, Altstetten und Enge .	„	37,451
4. Erstellung von Ausweichgeleisen und dadurch bedingte Erweiterung der Stationen Egnach, Erlen, Marthalen (hier behufs Erbauung einer neuen Rampe für Verladen von Lokomotiv-Streusand), Henggart, Dietikon, Killwangen und Siggenthal	„	109,234
5. Einrichtung von Bahntelegraphenbureaux auf den Stationen Egnach, Keßweil und Schinznach	„	1,957
6. Erweiterung der Station Sulgen	„	81,756
7. Erstellung eines Güterschuppens in Henggart	„	9,198
8. Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, Erstellung einer Jochbrücke über die Eulach, Versetzung eines Passagierabtrittes mit Waschküche, Erstellen von Wärterbuden, Verladrampen, Drehscheiben, Wasserkrahnen, Güterschuppen, Drehkrahnen, Lokomotivremise, Wagenremise mit entsprechenden Geleisanlagen, sowie verschiedene bauliche Veränderungen im Verwaltungsgebäude . .	„	522,196
9. Ausbau des neuen Stationsgebäudes mit Möblirung der Wartsääle in Kemptthal, und Anbau des dortigen alten Stationsgebäudes an den Güterschuppen	„	15,595
10. Erweiterung des Rangir- und des Rohmaterial-Bahnhofes Zürich, Erstellung einer provisorischen Lokomotivremise, Drehkrahnen, Kohlenrampen, Unterkunftslokale für Maschinisten, Heizer, Wagen- und Weichenwärter, zwei provisorische Wagenremisen, Säulenkrahnen, provisorischer Fußsteg bei der Langgasse, provisorische Gebäude für technische Bureaux, neue Wärterbuden, Drehscheiben ꝛc.	„	1,090,881
11. Erstellung einer Wagenremise in Altstetten nebst den nöthigen neuen Geleisanlagen, einschließlich Expropriation und Auffüllung des Areals . . .	„	46,965
12. Erweiterung der Station Baden, Erstellen neuer Geleiseverbindungen, Durchlaß der Kurhausstraße durch den Bahndamm, Abänderung der Zufahrtsstraße und Erbauung einer Wagenremise	„	82,944
13. Erweiterung der Station Brugg, Erstellung einer Lokomotivremise, Wagenremise, Brückenwaage, Wasserkrahnen, Güterschuppen, Drehscheibe, neue Wärterbuden, Verladrampe für Kriegsmaterial ꝛc.	„	420,568
14. Ausbau der erweiterten Station Rupperswil, Versetzung und Erweiterung des Güterschuppens, sowie Vollendung der Wartsaal-Anbaute . . .	„	102,118
Übertrag . .	Fr.	2,526,602

Übertrag . .	Fr. 2,526,602
15. Erweiterung des Bahnhofes Aarau, Versetzung und Erweiterung des Güterschuppens, Erstellen einer Wagenremise, Lokomotivremise, zwei Drehscheiben ꝛc.	„ 124,406
16. Bauten auf offener Linie, Erstellen eines zweiten Dienstdrahtes Brugg-Winterthur, Sicherung von Wegübergängen, Anschaffung von Inventar für Stationen, Bahnaufsicht und Reserve, Durchführung der neuen eidgenössischen Signalordnung und Anschaffung der hiedurch nöthigen Requisite, Inventar für die Wagenvisiteure der Nordostbahn in Basel und Verschiedenes . .	„ 49,509
17. Ersatz der Differenz zwischen den Anschaffungskosten von Schienen schwereren Profils gegenüber denen von Schienen der bisherigen, leichten Profils, anläßlich der bei der Oberbauerneuerung stattfindenden ausschließlichen Verwendung von Schienen der ersteren Art	„ 257,079
18. Antheil an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	„ 118,788
	Fr. 3,076,384

Vorstehende Ziffer erreicht einen so hohen Betrag, daß sie leicht dem grundlosen Vorwurf, es werden der Baurechnung Ausgaben belastet, die aus der Betriebsrechnung gedeckt werden sollten, neuen Vorschub leisten könnte, wenn wir nicht einige orientirende Bemerkungen beifügen würden. Zunächst machen wir aufmerksam, daß ein großer Theil obiger Ausgaben zwar auf dem Gebiete des alten Netzes der Nordostbahn erlaufen und aus diesem Grunde der Baurechnung des letzteren belastet worden ist, in Wirklichkeit aber eine Vervollständigung und unvermeidliche Ergänzung neu erbauter Linien, und zwar theils solcher der Nordostbahn, theils solcher dritter Bahngesellschaften bildet. Irgend ein Grund, weshalb die Betriebsrechnung der Nordostbahn für derartige Bauten aufkommen sollte, ist nicht gedenkbar; wohl aber darf bemerkt werden, daß die dafür erlaufenen Ausgaben, wenn sie auch für die Baurechnung eine neue Kapitalbeschaffung bedingen, hinwieder der Betriebsrechnung ansehnliche Mehreinnahmen bringen werden, theils direkt in Form der von dritten Bahngesellschaften zu leistenden Beiträge an die Verzinsung sämmtlicher Anlagekosten der betreffenden Bauobjekte, theils indirekt in den Betriebsergebnissen der eigenen neuen Linien, zu deren Gunsten die fraglichen Bauausgaben gemacht werden mußten. In diese Kategorie gehören, neben einer Mehrzahl kleinerer, namentlich folgende Positionen:

Erweiterung der Station Sulgen, Folge der Einmündung der Bischofszellerbahn	Fr. 81,756
Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, Folge der Einmündung der Schweizerischen Nationalbahn und der Tößthalbahn, sowie der Linie Winterthur-Koblenz	„ 522,196
Erweiterung des Rohmaterialien- und des Rangirbahnhofes Zürich, großentheils veranlaßt durch die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn und die Durchführung der Bötzbergbahnzüge bis Zürich, ferner durch die für die neuen Linien im Allgemeinen erfolgte Vermehrung des Lokomotiven- und Wagenparkes	„ 1,090,881
Erstellung einer Wagenremise in Altstetten, ebenfalls Folge des letztberührten Verhältnisses .	„ 46,965
Erweiterung der Station Brugg, Folge der Einführung der Bötzbergbahn und der projektirten Südbahnstrecke Hendschikon-Brugg	„ 420,568
Übertrag .	„ Fr. 2,162,366

Übertrag	Fr. 2,162,366
Erweiterung der Station Ruppersweil und des Bahnhofes Aarau, Folge der Einführung der Aargauischen Südbahn in erstere und der Durchführung ihrer Bahnzüge bis Aarau	„ 226,524
Antheil dieser Bauten an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals zirka	„ 87,494
	Fr. 2,476,384
Abgezogen von der Gesammtsumme	„ 3,076,384
Bleibt als Ausgabe für eigene Bedürfnisse des alten Netzes in runder Summe . . .	Fr. 600,000

Daß auch diese Summe mit Recht der Baurechnung belastet worden ist, ergibt sich schon aus ihrer oben gegebenen Spezifikation, welche zeigt, daß sie theils für Ersatz bestandener Einrichtungen durch werthvollere erlief, in welchem Falle der Mehrwerth der neuen Einrichtungen auf Baurechnung fiel, theils für ganz neue, durch die Verkehrsvermehrung oder Anordungen der Bundesbehörden nöthig gewordene Bauten und Einrichtungen.

Nachdem die vorstehend erwähnten Bauten zur vollständigen Ausführung gelangt sein werden, wofür wir zum Theil noch die Rechnung des laufenden Jahres beanspruchen müssen, wird das Stammnetz auf einen Grad baulicher Vollendung gebracht sein, der gestattet, in den folgenden Jahren von Ausgaben auf dessen Baurechnung beinahe vollständig abzusehen. Vorbehalten müssen wir im Wesentlichen blos die Ausgaben für weitern Ausbau der Bahnhöfe Winterthur und Zürich, sowie die Belastung der Baurechnung mit der Differenz der Anschaffungskosten werthvolleren Oberbaumaterials gegenüber denen des bisher verwendeten, anläßlich der Erneuerung des Oberbaues. Übrigens wird auch die Bahnhoferweiterung Zürich in demjenigen Umfange, welchen die im Geschäftsberichte von 1874 besprochenen Projekte in Aussicht nahmen, für eine Reihe von Jahren verschoben bleiben können; denn durch die schon ausgeführten Erweiterungen ist die Möglichkeit der Abwicklung eines bedeutend vermehrten Verkehrs gegeben, durch Eröffnung der Linie Wettingen-Niederglatt-Bülach-Winterthur wird überdies eine starke Entlastung des Bahnhofes Zürich rücksichtlich des Güterverkehrs eintreten, und wirklich zwingende Gründe zu umfassender Umgestaltung werden voraussichtlich frühestens mit Eröffnung der ganzen durchgehenden Linie Schaffhausen-Bülach-Zürich-Thalweil-Zug-Goldau-Gotthard, also muthmaßlich nicht vor Mitte oder Ende der Achtzigerjahre eintreten. Im Hinblick hierauf haben wir uns entschlossen, mit Vorbehalt der im Vorstehenden erwähnten Bauten die Baurechnung der alten Linien bis auf Weiteres zu schließen, in der Meinung, daß weitere Belastungen derselben nur in Fällen zwingender Nothwendigkeit und auf besondern, motivirten Beschluß der Direktion stattfinden dürfen.

In technischer Beziehung fügen wir über einzelne der in Frage stehenden Bauten noch folgende Aufschlüsse bei:

Nachdem im Jahr 1874 der Unterbau für die Erweiterung der Station Sulgen nahezu vollendet worden war, wurde im Berichtsjahr der Oberbau für Einführung der Bischofszellerbahn gelegt und östlich des Überganges der Bischofszellerstraße für die Zwecke dieser Bahn eine Lokomotivremise für 3 Maschinen, eine Drehscheibe und eine Wagenremise erstellt. Um für die Stationsgeleise eine hinreichende Länge zu erhalten, mußte das Planum der Station in westlicher Richtung verlängert und in Folge dieser Verlängerung das Geleise auf offener Bahn in der Richtung gegen Bürglen auf 600 Meter Länge um 0,42 Meter gehoben werden. Der östlich vom Übergang der Bischofszellerstraße gelegene Theil der Station Sulgen, welcher als Eigenthum der Bischofszellerbahn verbleibt, wurde von der Gesellschaft der Bischofszellerbahn auf eigne Rechnung erstellt, die übrigen Bauten dagegen auf Rechnung der Gemeinschaft ausgeführt, und zwar der Unterbau von der Unternehmung der Bischofszellerbahn, der Oberbau, das Heben des Geleises der offenen Linie 2c. dagegen von der Nordostbahngesellschaft.

Die sowol im Personenbahnhof als im Güterbahnhof Winterthur innerhalb der bestehenden Bahnhofgrenzen ausgeführten provisorischen Bauten werden in der Hauptsache s. Z. der Ausführung des definitiven Projektes der Bahnhoferweiterung nicht im Wege stehen, und für die vorhandenen Übelstände aber in der Zwischenzeit die nöthige Abhülfe gewähren.

Für Einführung der Linien Winterthur-Singen-Kreuzlingen und der Tößthalbahn in den Bahnhof Winterthur wurden von uns im Frühjahr 1875 den Bundesbehörden Pläne vorgelegt, wonach sowol diese neuen Bahnen als die Romanshorner- und St. Galler-Linie, jede mit eigenem Geleise in den Bahnhof geführt werden sollten, in der Weise, daß die Tößthalbahn das bestehende Geleise der Vereinigten Schweizerbahnen, die Vereinigten Schweizerbahnen das bestehende Nordostbahngeleise zu benutzen hätten, während für die Romanshorner- und für die Kreuzlinger-Linie zwei neue Geleise angelegt werden sollten. Da indessen die hiefür nöthigen Arbeiten für die Eröffnung des Betriebes der Tößthalbahn und der Nationalbahn erhebliche Verzögerungen zur Folge gehabt hätten, so mußte gemäß Weisung des Bundesrathes von Erstellung zweier neuen Zufahrtgeleise für die Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen und die Nordostbahn vorerst Umgang genommen werden, indem der Tößthalbahngesellschaft provisorisch gestattet wurde, ihre Züge auf dem bestehenden St. Gallergeleise gemeinschaftlich mit den Vereinigten Schweizerbahnen in den Bahnhof einzuführen. Es war somit einzig für die Winterthur-Singen-Kreuzlingerbahn ein neues Geleise zu erstellen, das dann am 10. Dezember dem Betriebe übergeben wurde. Im Personenbahnhof wurden die Lokomotiv- und Wagenremisen sammt Drehscheibe, die ausschließlich dem Betriebe der Nordostbahn dienten, abgebrochen und dafür eine neue größere Lokomotivremise mit Drehscheibe und entsprechenden Geleisanlagen im sogenannten Beigenacker seitlich vom Güterbahnhof und an die Tößfeldstraße angrenzend erstellt, und zwischen dem neuen Geleise der Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen und dem bestehenden Geleise der Romanshorner Linie eine Wagenremise mit entsprechenden Zufahrtgeleisen placirt. In der alten Lokomotivremise konnten 9 Maschinen untergebracht werden; die neue Nordostbahn-Lokomotivremise ist dagegen zur Remisirung von 15 Maschinen eingerichtet; überdies sind in derselben Unterkunftslokale für das Maschinenpersonal angebracht. Die frühere Wagenremise hatte 3 Geleise mit Gesammtlänge von 132 Meter. Die neue Wagenremise enthält 6 Geleise mit Gesammtlänge von 264 Meter. An Stelle der abgebrochenen Lokomotiv- und Wagenremise sind 4 durchgehende Geleise, nebst einigen Stumpengeleisen gelegt worden. — Die Wartlokale im Aufnahmsgebäude sollen durch Anbauten nahezu auf das Doppelte der bestehenden Räumlichkeiten vergrößert werden, und es sind vorläufig die freistehenden Passagierabtritte soweit vom Hauptgebäude zurück versetzt worden, als es die in Aussicht genommene Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes bedingt. Das Kassen- und Telegraphenlokal wurde erweitert, das Portierzimmer im Vestibul zu einem Kassenlokal für die Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen eingerichtet, und für den Portier, zur Aufbewahrung von Handgepäck, eine transportable Bude auf der Westseite des Aufnahmsgebäudes aufgestellt. Im Güterbahnhof wurde ein dritter Güterschuppen von 60 Meter Länge und 12 Meter Breite, mit einer Lagerfläche von 690 □ Meter, sowie eine Laderampe von 530 □ Meter erstellt. Mit Ausnahme der transportablen Portierbude sind diese sämmtlichen Hochbauten entsprechend dem definitiven Plane der Bahnhoferweiterung placirt. — Außer den erwähnten Bauten gelangten noch verschiedene Geleisanlagen und Geleisumbauten zur Ausführung; namentlich wurde von der Einsteighalle bis in den Güterbahnhof (über die Zürcherstraße) ein viertes Geleise gelegt, und für dieses Geleise provisorische hölzerne Brücken über die Eulach und den Eulachkanal erstellt.

Auf der Station Kemptthal ist im Frühjahr 1875 das definitive Stationsgebäude, welches noch im Spätjahre 1874 im Rohbau vollendet worden war, dem Betriebe übergeben worden. Das Abbruchmaterial des bisherigen Provisoriums wurde zur Vergrößerung des bestehenden Güterschuppens verwendet, der nun eine Lagerfläche von 142 □ Meter bietet.

Für Erweiterung der Station Effretikon wurden im Berichtsjahr im Hinblick auf die Einmündung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, sowie der Nationalbahn verschiedene Projekte ausgearbeitet; eine definitive Entscheidung darüber, welches der bezüglichen Projekte ausgeführt werden soll, hat indessen noch nicht stattgefunden.

Zur Deponirung von Lokomotiv-Streusand, das für sämmtliche Nordostbahnmaschinen von Benken bezogen wird, wurde auf der Station Marthalen eine Sandrampe angelegt.

Die Station Henggart ermangelte bisanhin eines geeigneten Raumes zum Unterbringen von Gütern. Im Berichtsjahr ist ein Güterschuppen nebst Rampe sammt entsprechender Geleisanlage erstellt worden; der Güterschuppen bietet eine Lagerfläche von zirka 106 □ Meter.

In Folge der Einführung der linksufrigen Zürichseebahn und der sonstigen Zunahme des Verkehrs im Bahnhof Zürich war eine Ausdehnung und Vergrößerung des Rangirbahnhofes, ferner die Anlage von Lokomotiv- und Wagenremisen, Unterkunftslokalen für das Wagen- und Wärterpersonal u. s. w. dringend nothwendig geworden. Zu diesem Zwecke wurden der bestehende Rangirbahnhof nördlich der Aarauerlinie auf die Länge von 750 Meter um 82 Meter erbreitert, eine Lokomotivremise für 20 Maschinen, Unterkunftslokale für das Maschinenpersonal, die Wagen-Kontrole, Telegraphenbureaux, das Wagen- und Weichenwärterpersonal 2c. und 3 Wagenremisen mit einer Gesammt-Geleiselänge von 546 Meter errichtet, 2 große Drehscheiben aufgestellt, der Rangirbahnhof mit entsprechenden Geleisen ausgerüstet, und die Zahl der Zufahrtgeleise vom Bahnhof her von 2 auf 5 vermehrt. Um die neuen Zufahrtgeleise in den Rangirbahnhof erstellen zu können, mußte ein Theil der provisorischen Wagenremise oberhalb der Langgasse abgebrochen und in den Rangirbahnhof versetzt werden, und damit der Personenverkehr über die Langgasse, welche nun mit 7 statt wie bisanhin mit 4 Geleisen im Niveau gekreuzt wird, möglichst wenig gehemmt werde, wurde daselbst eine provisorische Passerelle in Holzkonstruktion erstellt. Der Rangirbahnhof umfaßte bisanhin einen Flächenraum von 16,600 □ Meter mit 4,530 Meter Geleise; derselbe wurde nunmehr auf 67,810 □ Meter und 14,180 Meter Geleise ausgedehnt. Im Zusammenhang mit Erstellung der neuen Zufahrtgeleise zum Rangirbahnhof sind die Ein- und Ausfahrtgeleise der Ostlinie um 4.2 Meter in nördlicher Richtung verschoben und die Geleise vom untersten Güterschuppen an abwärts bis zur Langgasse verlegt, sowie weitere Verbindungen erstellt worden.

Im Rohmaterialbahnhof Zürich wurden neue Geleise in der Gesammtlänge von 900 Meter gelegt, 2 neue Drehkrahnen von 80 % und ein Bockkrahn von 300 % Tragkraft erstellt. Ferner wurde in der Nähe der bestehenden Bureaulokale des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb eine provisorische Baute für weitere Bureaux erstellt, und im westlichen Flügel des Materialverwaltungsgebäudes eine größere Zahl von Bureaux für den Oberingenieur für das Maschinenwesen eingerichtet.

In Folge Zunahme des Verkehrs erwies sich der Eilgutschuppen im Personenbahnhof Zürich als unzureichend. Derselbe ist daher durch einen provisorischen Anbau von 15 Meter Länge und 10.2 Meter Breite vergrößert worden; er bietet nun eine Lagerfläche von 290 □ Meter.

Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich ist provisorisch in der Weise ins Werk gesetzt worden, daß die Seebahn unterhalb der Langgasse in das Abfahrtgeleise der Zürich-Aarauer Linie einmündet. Der Einführung dieser Linie mit besonderem Geleise bis zum innern Bahnhof stellten sich unüberwindliche Hindernisse, darunter in erster Linie die bestehende, einerseits durch die Güterschuppen, anderseits durch die Reparaturwerkstätte beengte Geleisedisposition im äußern Bahnhof entgegen.

Noch ist zu erwähnen, daß zur Sicherung der Ein- und Ausfahrt der Züge in den Bahnhof Zürich auf den Linien: Zürich-Örlikon, Zürich-Altstetten und Zürich-Enge elektrische Läutewerke aufgestellt worden sind, durch deren Vermittlung dem Stations- und Bahnaufsichtspersonal im Bahnhof und auf den genannten drei Linien die Annäherung der Züge angezeigt wird.

Zur Remisirung einer größeren Zahl Personenwagen ist auf der Station Altstetten eine Remise mit 210 Meter Geleiselänge errichtet worden.

Auf der Station Dietikon sind 2 Überholungsgeleise, das eine für Züge in der Richtung nach Zürich, in der Länge von 340 Meter, das andere für Züge in der Richtung nach Baden, 340 Meter lang, erstellt worden; ferner wurde auf der Station Killwangen ein 360 Meter langes Überholungsgeleise für Züge in der Richtung nach Zürich gelegt.

In Baden wurde zur Verbindung der Bruggerstraße mit der Badhaldenstraße und dem Kurhaus von dortiger Gemeinde die sogenannte Dammstraße gebaut und zur Durchführung dieser Straße unter dem doppelspurigen Bahnkörper eine Unterfahrt von 8.4 Meter lichter Weite und 3.3 Meter lichter Höhe erstellt, wogegen ein unmittelbar unterhalb dem Bahnhofe Baden befindlicher Niveauübergang außer Gebrauch gesetzt werden konnte, und von Seite der Gemeinde Baden ein angemessener Beitrag an die Baukosten der Durchfahrt geleistet wurde. Zur Erweiterung des Bahnhofes sind sowol auf der Ost- als auf der Westseite größere Landkomplexe bis zur neu angelegten Dammstraße erworben worden. Der ostwärts gelegene Theil der Bahnhoferweiterung wurde auf Bahnhöhe aufgefüllt und daselbst eine Wagenremise mit 4 Geleisen in der Gesammtlänge von 160 Meter errichtet, sowie weitere Geleise zum Aufstellen von Reservewagen 2c. gelegt.

In Folge Einmündung der Bötzbergbahn und der Aargauischen Südbahn in den Bahnhof Brugg mußte dieser letztere sozusagen vollständig umgebaut werden. Einzig das Aufnahmsgebäude, der freistehende Abtritt und die Zufahrten mit Vorplatz wurden belassen; der Güterschuppen, ferner die Verladerampen, Krahnen, Brückenwaage dagegen wurden versetzt, die Geleisanlage vollständig umgebaut, eine Lokomotivremise für 6 Maschinen mit Wasserstation gebaut, eine Wagenremise mit 3 Geleisen in der Gesammtlänge von 180 Meter nebst einer Drehscheibe von 12 Meter Durchmesser erstellt, und zur Unterkunft für das Fahrpersonal ein eigenes Gebäude errichtet. Die Bahnhoffläche ist dadurch von 25,630 □ Meter auf 82,060 □ Meter, und die Geleisanlage von 3,080 Meter auf 6,700 Meter ausgedehnt worden. Die Ausführung des Unterbaues für die Bahnhoferweiterung besorgte die Bahnbauabtheilung, des Oberbaues und Hochbaues die Betriebsabtheilung.

Nachdem im Jahr 1874 die Erweiterung der Station Rupperswil in der Hauptsache durchgeführt worden ist, beschränkte sich im Berichtsjahr der Ausbau auf Versetzung des Güterschuppens sammt Rampe, Erstellung eines Wartsaalanbaues an das Aufnahmsgebäude und auf die Vollendung der Geleisanlage. Diese Station hat jetzt eine Ausdehnung von 24,200 □ Meter und 2,550 Meter Geleise, während dieselbe vor Einmündung der aargauischen Südbahn beziehungsweise vor dem Umbau eine Fläche von 6,650 □ Meter mit 825 Meter Geleise aufwies.

Im Bahnhof Aarau wurde der alte Theil des Güterschuppens mit einer Quadratfläche von 338 □ Meter um 4.5 Meter zurückgeschoben, neu untermauert, die in Fäulniß übergegangene Balkenlage durch neues Gebälk ersetzt und der im Spätjahr 1874 fundirte Güterschuppenanbau vollendet. Der Güterschuppen bietet nun im Ganzen eine Lagerfläche von 520 □ Meter. Die frühere Wagenremise wurde zu einer Lokomotivremise umgebaut, nachdem eine neue Wagenremise an der Westseite des Bahnhofes in Holzkonstruktion erstellt worden ist. Im Rangir- und Rohmaterialienbahnhof ist die Geleisanlage vervollständigt und eine größere Rampe in Holzkonstruktion erstellt worden.

C. Transportmaterial und Werkstätten.

Wie wir in früheren Geschäftsberichten wiederholt hervorzuheben im Falle waren, wurden bisher alle Ausgaben, welche für Anlage, Erweiterung und Ausrüstung der Werkstätten, Erstellung der Dampfboote sammt Zubehörden auf dem Bodensee und Anschaffung des Transportmaterials erliefen, jeweilen der Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes belastet. Diese Rechnungsweise hatte den Vorzug der Einfachheit und führte auch nicht zu

Schlüssen von sehr erheblicher Unrichtigkeit, so lange die Nordostbahngesellschaft, neben dem eigenen Netz, nur noch für die Unternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg den Betrieb zu besorgen hatte, da letztere ihren ersten Bedarf an Transportmaterial auf eigene Rechnung angeschafft hatten und die Nordostbahn somit nur in ergänzender Weise dafür aufzukommen im Falle war. Immerhin war es schon früher nicht ganz korrekt, alle Ausgaben für Werkstätten, Dampfboote und Transportmaterial in den Rechnungen als ausschließlich für das Stammnetz der Nordostbahn erlaufen darzustellen, während ein gewisser Theil derselben unzweifelhaft nöthig war, um den Betrieb der Filialbahnen gehörig fortzuführen. Völlig unstatthaft ist aber eine solche Verrechnung gegenwärtig geworden, nachdem die Nordostbahngesellschaft dazu gelangt ist, neben dem Stammnetz neue Linien in bedeutender Ausdehnung zu erbauen, als Betriebsübernehmerin für die Bötzbergbahn, die Linie Koblenz-Stein, die Unternehmungen Sulgen-Goßau, Wädensweil-Einsiedeln 2c. alles Transportmaterial zu liefern und die für diese Linien erforderlichen Werkstätteeinrichtungen zu erstellen, wozu kommt, daß auch kein Grund vorliegt, die Ausgabe für die Zürichseedampfboote speziell dem Stammnetze zu belasten. Im Hinblicke hierauf wurde eine schon früher in Aussicht genommene Änderung, um dieser Inkorrektheit abzuhelfen, für das Jahr 1875 sowohl in den Baurechnungen als in der Bilanz durchgeführt, indem alle für Transportmaterial, einschließlich der Dampfboote, und für Werkstätten gemachten Verwendungen, soweit sie nicht auf Rechnung der beiden Filialbahnen erfolgt sind, aus der Rechnung über den Bau des Stammnetzes herausgehoben und in eine besondere Hauptrubrik der Gesammtbaurechnung zusammengestellt wurden. Wir werden in Folge dessen auch im Berichte die Bemerkungen, welche wir diesfalls künftig zu machen in die Lage kommen, jeweilen in dem gegenwärtigen, getrennten Abschnitte zusammenstellen.

Für das Berichtsjahr geben wir nachfolgend eine vollständige Übersicht derjenigen Objekte, welche nunmehr, weil allen von der Nordostbahngesellschaft betriebenen Linien gemeinsam zudienend, als besondere Hauptgruppe ihres Eigenthums aufgeführt werden, neben dem Stammnetz, den neuen Linien der Nordostbahn und ihren Betheiligungen an dritten selbständigen Bahnunternehmungen.

Das Transportmaterial bestand, außer den s. Z. auf Rechnung der beiden Filialbahnen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg beschafften 13 Lokomotiven, 72 Personen-, 10 Gepäck- und 174 Güterwagen, am 31. Dezember 1874 des Weiteren aus: 75 Lokomotiven, 3 Schneepflügen, 196 Personen-, 54 Gepäck- und 1457 Güterwagen, ferner aus folgenden Dampf- und Schleppbooten auf dem Bodensee: 6 Dampf- und 4 Schleppboote (ausschließliches Eigenthum der Nordostbahn), 2 Trajekt-Dampfboote und 1 eiserner Schleppkahn (in Gemeinschaft mit den württembergischen und bayerischen Verkehrsanstalten). Dieses ganze Material hatte einen Gesammtwerth von Fr. 16,205,412. 10 Cts. Im Laufe des Berichtsjahres kamen von den laut dem letztjährigen Geschäftsberichte für den Betrieb der neuen Linien gemachten Bestellungen zur Ablieferung: 17 Personenzugs-, 8 Güterzugs- und 3 Tender-Lokomotiven; ferner an Wagen:

		Sitzplätze			Total
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
6	Personenwagen I. Klasse, zusammen	108	—	—	108
12	„ I. und II. „ „ „	72	240	—	312
24	„ II. „ „ „	—	672	—	672
20	„ II. und III. „ „ „	—	320	400	720
60	„ III. „ „ „	—	—	2280	2280
3	Krankenwagen (1 I. Klasse, 2 II. und III. Klasse)				
1	Doppeletage-Personenwagen	—	24	46	70
		180	1256	2726	4162

108 gedeckte Güterwagen zu 250 Zentner Tragkraft,
125 offene „ „ 200 „ „
30 Steintransportwagen „ 300 „ „

Am Schlusse des Jahres 1875 verblieben noch zu liefern: 15 Personenzugs-, 10 Güterzugs- und 10 Tender-Lokomotiven, ferner 3 Tender-Lokomotiven (System Wetli); sodann folgende, sämmtlich zweiachsige Wagen: 3 Personenwagen I. Klasse, 20 I. und II. Klasse, 30 II. Klasse, 20 II. und III. Klasse, 58 III. Klasse, 18 Gepäckwagen, 206 gedeckte und 160 offene Güterwagen, 50 Steintransportwagen, 20 Langholzwagen.

Von der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln wurden im Berichtsjahre übernommen: 2 Personenwagen I. und II. Klasse, 6 II. Klasse und 14 III. Klasse, 2 Gepäckwagen, 9 offene Güterwagen und 6 Langholzwagen. Die Kaufsumme von Fr. 208,690 für diese Wagen ist jedoch erst mit der Betriebseröffnung der Linie Wädensweil-Einsiedeln fällig. — Gemäß Vertrag vom 30. Oktober 1874 mit der ehemaligen Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee sind im Berichtsjahr ferner in das Eigenthum der Nordostbahn übergegangen: 1 Salondampfer, 9 Rad- und 3 Schraubendampfer, 1 Remorqueur, 4 eiserne und 36 hölzerne Schleppboote, 5 Kohlenschiffe (wovon 1 eisernes), 2 Signalschiffe. Der Werth der von der Gesellschaft ebenfalls übernommenen Immobilien und Mobilien beträgt Fr. 246,664. 65 Cts. und ist unter dem Titel Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee inbegriffen.

Das Anlagekapital der Werkstätten in Zürich und Romanshorn, einschließlich der Imprägnieranstalt in Zürich, betrug Ende 1874 Fr. 2,027,511. 56 Cts. Rücksichtlich der im Berichtsjahr zu deren Lasten geschriebenen Kosten heben wir hervor diejenigen unter den Titeln Expropriation mit Fr. 1,365. 60 Cts., Bahnbau Fr. 40,604. 19 Cts., Reparatur-Werkstätten Fr. 73,177. 90 Cts., Material-Verwaltung Fr. 512, zusammen Fr. 115,659. 69 Cts.; dieselben beschlagen zum größten Theile die Vollendung der Imprägnieranstalt und deren Einrichtung, daneben die Erstellung eines Dampfhammers von 15 % Hammergewicht und die Beschaffung sonstiger Werkzeugmaschinen für die Werkstätten.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Während des Berichtsjahres sind im Bestande der Gesellschaftsbehörden nachfolgend erwähnte Veränderungen eingetreten.

Die seit dem Ausscheiden des Herrn G. Stoll, Direktor der Schweizerischen Kreditanstalt, unbesetzt gebliebene Stelle eines Mitgliedes der Direktion ist von der ordentlichen Generalversammlung am 29. Juni 1875 Herrn R. Peter, bisherigem Delegirten der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee, übertragen worden.

An die in Folge Austritt oder Todesfall erledigten drei Stellen im Verwaltungsrath, deren im vorjährigen Berichte gedacht worden ist, wählte die Generalversammlung zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes die Herren Regierungsrath Dr. S. Stoffel von Arbon in Frauenfeld, Kantonsrath Dr. Hanhart von und in Dießenhofen und Stadtrathspräsident Dr. Römer von und in Zürich.

In die Reihen der Mitglieder des Verwaltungsrathes hat der Tod seither zahlreiche und schmerzliche Lücken gerissen, indem der Hinschied von nicht weniger als fünf Mitgliedern zu beklagen ist, von welchen die Mehrzahl entweder schon seit der Gründung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft oder nicht lange nach derselben dem Verwaltungsrath angehört hatte. Es sind dies die Herren a. Stadtrath Biedermann-Frei von Winterthur; a. Regierungsrath Hüni-Stettler von Zürich (1856—1858 zugleich Mitglied der Direktion); Professor Dr. Rüttimann von Regensberg,

Vizepräsident des Verwaltungsrathes; J. L. Pfister-Spleiß von Schaffhausen und Regierungsrath Weiersmüller von Aarau. Sie werden im Falle sein, anläßlich der Erneuerungswahlen in die Gesellschaftsbehörden auch die erforderlichen Ergänzungswahlen für die Stellen dieser verdienstvollen Mitglieder zu treffen.

Die erledigte Stelle des Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes ist von dem letzteren Herrn G. Stoll, Direktor der Schweizerischen Kreditanstalt, übertragen worden.

Der Verwaltungsrath hat in 6 Sitzungen 38 Beschlüsse, die Direktion in 164 Sitzungen 9966 Beschlüsse (1874: 8820) gefaßt.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1875 angelangt, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 17. Juni 1876.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

J. F. Peyer im Hof.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1875.

I. Betriebs-Rechnung.

II. Generalbaurechnung nebst Beilagen.

III. Bilanz auf 31. Dezember 1875.

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond.

V. Rechnung über den Reservefond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	4,196,672	12				
II. Gepäcktransport	212,352	36				
III. Pferde- und Viehtransport	142,540	32				
IV. Gütertransport	6,151,326	07				
			10,702,890	87		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	158,416	81				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	486,830	31				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	1,569,599	45				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	330,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	52,983	05				
VI. Hälftiger Antheil an dem Reinertrage der Bötzbergbahn .	132,328	87				
VII. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	223,091	30				
VIII. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee .	228,726	36				
IX. Verschiedenes	412,402	30				
	3,594,378	45				
Hievon ab:						
X. Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee . .	7,459	93				
			3,586,918	52		
					14,289,809	39
Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1874 .	.	.	.	.	362,881	77
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**14,652,691**	**16**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1875.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung	.	.	229,269	08		
2. Reiseauslagen	.	.	4,434	80		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale	.	.	24,845	41		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	82,228	60		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	19,367	64		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	3,535	60	363,681	13
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	983,568	59		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	32,192	87		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	32,476	52		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	75,868	52		
5. „ der Kunstbauten	.	.	14,695	84		
6. „ des Oberbaues	.	.	243,936	39		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren 2c.	.	.	19,792	61		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	11,930	56		
9. „ der Gebäude	.	.	116,474	16		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter 2c.	.	.	43,356	78		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	18,560	89	1,592,853	73
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	384,317	14				
b) Bekleidung derselben	13,813	77				
c) Bureaukosten	41,721	15				
d) Beleuchtung und Heizung der Bureaux	87,277	36				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	46,978	65	574,108	07		
Übertrag	.	.	574,108	07	1,956,534	86

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	574,108	07	1,956,534	86
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	200,961	93				
b) Bekleidung derselben	4,847	49				
c) Druckkosten	40,871	56				
d) Ersatzleistungen	1,148	43	247,829	41		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter 2c.	1,016,948	65				
b) Bekleidung derselben	4,766	91				
c) Druckkosten	69,820	68				
d) Ersatzleistungen	18,268	53				
e) Assekuranz der Güter	40,774	74	1,150,579	51	1,972,516	99
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	27,780	52				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	20,642	39				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	511	30				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	102,518	97	151,453	18		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	876,411	98				
b) Bekleidung derselben	48,521	75				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	526,017	99				
d) Öl und Schmiere für die Wagen	11,749	02				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	39,145	62				
f) Assekuranz der Wagen	6,941	53				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	498,803	07	2,007,590	96		
Übertrag .	.	.	2,159,044	14	3,929,051	85

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1875.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	2,159,044	14	3,929,051	85
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	750,699	03				
b) Bekleidung desselben	4,560	68				
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	4,021	22				
d) Brennmaterial	836,377	20				
e) Schmiermaterial	57,301	37				
f) Putzmaterial	27,242	77				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	15,764	48				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	657,542	63				
i) Assekuranz der Lokomotiven	4,205	95	2,357,715	33	4,516,759	47
V. **Bahntelegraphie**	.	.	.	.	38,398	38
VI. **Verschiedenes**	.	.	.	.	160,777	54
Summa .	.	.	.	.	8,644,987	24
Hievon ab:						
1. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	118,788	24		
2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	.	.	170,243	93		
3. Auf die Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	95,803	48		
4. Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	.	.	28,863	—		
5. Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein . . .	.	.	2,534	22		
6. Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil .	.	.	28,225	65		
7. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung:						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	10,000	—				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	10,000	—	20,000	—		
8. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	606,666	65				
b. auf der Linie Bülach-Regensberg	97,746	75				
c. auf der Bötzbergbahn	554,987	47	1,259,400	87	1,723,859	39
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	6,921,127	85
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	3,842,154	27
C. **Einlage in den Erneuerungsfond**	.	.	.	.	639,000	—
D. **Dividende für die Aktien**	.	.	.	.	2,947,410	—
Übertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1876	.	.	.	.	302,999	04
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**14,652,691**	**16**

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Saldo der Baurechnung vom Jahre 1874**	.	.	6,250,234	63
II. **Aktien.**				
a. Einzahlungen auf das Aktien-Kapital II. Emission	4,646,000	—		
b. Einzahlungen auf das Aktien-Kapital III. Emission	1,000,000	—	5,646,000	—
III. **Obligationen.**				
Einzahlungen auf die zweite Serie des gemeinschaftlichen 4 1/2 % Anleihens der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874	5,000,000	—	5,000,000	—
IV. **Subventions-Darleihen.**				
a. Anticipirte Resteinzahlung auf das 2 1/2 % Subventions-Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal laut Vertrag d. d. 30. August 1873	2,045,091	23		
b. Erste Einzahlung des Kantons Zürich auf das während der ersten fünf Jahre zu 2 % verzinsliche Subventions-Darleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn von 5 Millionen Franken d. d. 11. November 1874	140,000	—	2,185,091	23
V. **Anleihen auf kürzere Dauer,** zu verschiedenem Zinsfuß	.	.	13,376,935	35
Summa	.	.	**32,458,261**	**21**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1875.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.				
I. **Nordostbahnlinien.**				
a. Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1875 . . .	3,076,384	11		
b. Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1875 . .	16,569,927	86	19,646,311	97
II. **Transportmaterial und Werkstätten.**				
Ausgaben im Jahre 1875	.	.	6,217,227	27
III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**				
a. Elfte Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1875	63,463	17		
b. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bötzbergbahn im Jahre 1875	1,850,000	—		
c. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn im Jahre 1875	750,000	—		
d. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Baukapital Wohlen-Bremgarten im Jahre 1875	135,000	—		
e. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Baukapital der Linie Koblenz-Stein im Jahre 1875	100,000	—		
f. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil im Jahre 1875	100,000	—	2,998,463	17
IV. **Gotthardbahn-Subvention.**				
Dritte Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1875	.	.	292,202	25
			29,154,204	66
V. **Saldo-Vortrag auf das Jahr 1876**	.	.	3,304,056	55
Summa .	.	.	**32,458,261**	**21**

Beilagen zur General-Baurechnung.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes.

B. Rechnung über den Bau neuer Linien.

C. Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste .	.	.	—	—		
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	118,788	24	118,788	24
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	840	54		
B. Entschädigungen	.	.	240,869	67		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	3,781	44		
D. Verschiedenes	.	.	40	05	245,531	70
III. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	225,643	89				
b. Stützmauern	2,928	77				
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	32,185	62				
e. Wegbauten	1,879	20				
f. Uferbauten	—	—				
g. Bettung	72,561	05				
h. Verschiedenes	710	45	335,908	98		
Übertrag .	.	.	335,908	98	364,319	94

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1875.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	.	.	335,908	98	364,319	94
B. Oberbau:						
a. Schwellen	226,698	52				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	547,631	21				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	135,807	37				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	10,953	28				
f. Verschiedenes	300	—	921,390	38		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	935,275	82				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen ꝛc. . .	399,590	52				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen ꝛc. . .	48,747	02				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	14,766	23				
e. Verschiedenes	—	—	1,398,379	59	2,655,678	95
IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Bureaux der Zentralverwaltung und Kontrole .	.	.	5,176	95		
B. Materialverwaltung	.	.	—	—		
C. Bahnhofverwaltungen	.	.	41,516	84		
D. Bahnaufsichtsdienst	.	.	9,691	43	56,385	22
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**3,076,384**	**11**

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

Ausgaben.	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste	.	.	—	—	.	.	—	—
II. Allgemeine Verwaltung.								
A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen	.	.	—	—	.	.	10,186	85
B. Administrative Leitung des Baues	.	.	135,939	87	.	.	158,329	13
C. Technisches Personal:								
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	97,282	91			222,818	15		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen 2c.	549	18			2,076	04		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien 2c.)	1,604	18			3,692	04		
d. Miethzinse, Beheizung und Beleuchtung der Bureaux	3,869	70			9,344	84		
e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti	4,582	21			9,615	67		
f. Verschiedenes	—	—	107,888	18	2,280	14	249,826	88
III. Expropriation.								
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.	2,418	79	.	.	7,056	77
B. Entschädigungen	.	.	532,858	32	.	.	1,119,334	97
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	10,271	20	.	.	36,702	41
D. Verschiedenes	.	.	83	90	.	.	1,972	74
IV. Bahnbau.								
A. Unterbau:								
a. Erdarbeiten	1,514,877	21			999,055	13		
b. Stützmauern	21,200	—			97,496	80		
c. Tunnels	1,627,850	65			207,621	39		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	504,798	39			730,889	19		
e. Wegbauten	22,487	83			63,511	39		
f. Uferbauten	7,201	18			857,105	63		
g. Bettung	95,488	20			426,594	22		
h. Verschiedenes	2,743	34	3,796,646	80	13,006	27	3,395,280	02
Übertrag	.	.	4,586,107	06	.	.	4,978,689	77

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1875.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt				Bülach-Schaffhausen				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	324	60	.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	324	60	364,624	78
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	10,186	85				
.	.	12,711	26	.	.	10,365	33	.	.	32	85	317,378	44				
34,560	66			48,072	24			—	—								
408	15			801	82			—	—								
1,031	93			1,900	20			—	—								
1,688	—			1,844	68			5	92								
4,721	66			5,949	32			372	24								
59	64	42,470	04	115	45	58,683	71	—	—	378	16	459,246	97	786,812	26		
.	.	1,121	40	.	.	1,007	20	.	.	—	—	11,604	16				
.	.	555,345	47	.	.	270,446	49	.	.	—	—	2,477,985	25				
.	.	2,039	75	.	.	4,398	90	.	.	—	—	53,412	26				
.	.	1,928	70	.	.	279	10	.	.	—	—	4,264	44	2,547,266	11		
6,000	—			62,400	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
4,979	95			—	—			—	—								
—	—			113,900	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
133	40	11,113	35	226	37	176,526	37	—	—	—	—	7,379,566	54				
.	.	627,054	57	.	.	521,707	10	.	.	411	01	7,379,566	54	3,334,402	97	364,624	78

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

Ausgaben.	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	4,586,107	06	.	.	4,978,689	77
B. Oberbau:								
a. Schwellen	357,301	18			546,218	35		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	1,587,439	85			24,909	69		
c. Wegübergänge	—	—			8,524	26		
d. Legen des Oberbaues	19,818	90			237,144	66		
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	3,404	23			321,033	48		
f. Verschiedenes	43	30	1,968,007	46	2,308	15	1,140,138	59
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:								
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	120,472	11			849,963	52		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen ꝛc. .	455	—			157,678	91		
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen	—	—			6,585	01		
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—			76,142	50		
e. Verschiedenes	230	10	121,157	21	499	92	1,090,869	86
D. Baugeräthschaften	.	.	53	50	.	.	667	85
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:								
A. Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	—	—	.	.	106,233	78
B. Für den Bahnaufsichtsdienst	.	.	3,066	—	.	.	31,149	58
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit	.	.	254,542	38	.	.	746,038	20
			6,932,933	61	.	.	8,093,787	63

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1875.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt				Bülach-Schaffhausen				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	627,054	57	.	.	521,707	10	.	.	411	01	7,379,566	54	3,334,402	97	364,624	78
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			8	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
		—	—			8	—			—	—	3,108,154	05				
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
		—	—			—	—			—	—	1,212,027	07				
.	.	2,560	58	.	.	—	—	.	.	—	—	3,281	93	11,703,029	59		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	106,233	78				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	34,215	58	140,449	36		
.	.	18,659	10	.	.	6,916	93	.	.	1,264	55			1,027,421	16		
.	.	648,274	25	.	.	528,632	03	.	.	1,675	56					16,205,303	08
												Total der Ausgaben .				**16,569,927**	**86**

C. Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . . .	.	.	—	—		
B. Provisionen und Kursvergütungen	.	.	—	—		
C. Antheil an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	95,803	48		
D. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial engagirten Kapitals	.	.	114,449	90	210,253	38
II. Vermehrung des Transportmaterials.						
A. Lokomotiven und Tender	.	.	1,928,474	46		
B. Wagen	.	.	2,621,561	91		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . .	.	.	—	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . .	.	.	1,341,277	83	5,891,314	20
III. Werkstätten.						
1. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—				
B. Entschädigungen	1,365	60				
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—				
D. Verschiedenes	—	—	1,365	60		
Übertrag .	.	.	1,365	60	6,101,567	58

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1875.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	1,365	60	6,101,567	58
2. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	—	—				
b. Stützmauern	—	—				
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	—	—				
e. Wegbauten	—	—				
f. Uferbauten	—	—				
g. Bettung	—	—				
h. Verschiedenes	—	—	—	—		
B. Oberbau:						
a. Schwellen	320	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	528	30				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	—	—				
f. Verschiedenes	29	20	877	50		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	35,653	25				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. . .	74	40				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . .	582	31				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—				
e. Technische Einrichtung der Werkstätten	3,416	73				
f. Verschiedenes	—	—	39,726	69		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:						
a. stehende Dampfmaschinen	31,463	54				
b. Werkzeugmaschinen	20,704	66				
c. Werkzeuge und Requisite	21,521	70	73,689	90	115,659	69
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**6,217,227**	**27**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlinien.						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	77,691,414	86				
Hievon ab: Bauausgaben für das Transportmaterial und die Werkstätten per Ende 1874 .	18,232,923	66				
	59,458,491	20				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1875 laut vorstehender Rechnung	3,076,384	11	62,534,875	31		
b. Neue Linien.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	14,022,279	29				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1875 laut vorstehender Rechnung	16,569,927	86	30,592,207	15	93,127,082	46
II. Transportmaterial und Werkstätten.						
1. Betrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1874 . . .	.	.	18,232,923	66		
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1875 laut vorstehender Rechnung	.	.	6,217,227	27	24,450,150	93
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungs-Kapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	883,050	65				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	63,463	17	946,513	82		
c. Bötzbergbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	10,000,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	1,850,000	—	11,850,000	—		
d. Aargauische Südbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	2,225,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	750,000	—	2,975,000	—		
e. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Goßau:						
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . .	.	.	300,000	—		
f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	300,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	100,000	—	400,000	—		
g. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	.	.	100,000	—		
h. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	.	.	135,000	—	23,506,513	82
IV. Gotthardbahn-Subvention.						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	.	.	486,929	34		
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen abzüglich Zinse bis Ende 1874	.	.	292,202	25	779,131	59
					141,862,878	80
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa, Wechsel- und Giro-Konti	2,856,191	75				
2. Werthpapiere	1,400,531	10				
3. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	956,377	12				
4. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	4,014,763	21				
5. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.) .	865,770	89				
6. Diverse Hauptbuch-Debitoren	3,723,475	09	13,817,109	16		
b. Passiva.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	1,464,724	83				
2. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . . Fr. 2,073,543. 39						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 301,623. 03						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 51,830. 23						
d. der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . „ 49,270. 92	2,476,267	57				
3. Aktivsaldi der Betriebsrechnungen:						
a. der Nordostbahngesellschaft . . . . . Fr. 302,999. 04						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 47,020. 38						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 17,073. 60	367,093	02				
4. Aktivsaldi der Baurechnungen:						
a. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . Fr. 596,670. 10						
b. der Bötzbergbahn . . . . . „ 484,178. 36						
c. der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . „ 129,360. 02	1,210,208	48				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	4,994,758	71	10,513,052	61		
Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1875	.	.	.	.	3,304,056	55
Summa .	.	.	.	.	**145,166,935**	**35**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1875.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	ts.
A. Aktienkapital:						
1. 57,416 volleinbezahlte Aktien I. Emission à Fr. 500 . .	.	.	28,708,000	—		
2. 18,584 volleinbezahlte Aktien II. Emission à Fr. 500 . .	.	.	9,292,000	—		
3. 2,000 volleinbezahlte Aktien III. Emission à Fr. 500 . .	.	.	1,000,000	—	39,000,000	—
78,000						
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfuße von 4 %:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½ %:						
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	3,000,000	—				
b. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000	—				
c. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000	—				
d. Anleihen vom 28. Oktober 1867	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868	10,000,000	—				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	5,000,000	—				
g. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	—				
h. Anleihen vom 30. November 1871	5,000,000	—				
i. Anleihen vom 16. April 1873	6,000,000	—				
k. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn	20,000,000	—	67,000,000	—	79,100,000	—
C. Subventions-Darleihen:						
1. mit einem Zinsfuße von 2 %:						
Rechtsufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 11. November 1874 ohne den Antheil des Kantons Zürich	.	.	3,740,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 2½ %:						
Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal Vertrag vom 30. August 1873, antizipirte Einzahlungen .	.	.	3,200,000	—		
3. mit einem Zinsfuße von 3 %:						
Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874	.	.	5,000,000	—		
4. mit einem Zinsfuße von 3¼ %:						
a. Bötzbergbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870 . . .	1,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . .	750,000	—	1,750,000	—	13,690,000	—
D. Anleihen auf kürzere Dauer:						
zu verschiedenem Zinsfuße	.	.	.	.	13,376,935	35
Summa	.	.	.	.	**145,166,935**	**35**

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizer. Nordostbahn
vom Jahre 1875.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1874	1,826,451	57
Einnahme im Jahre 1875:		
Einlage aus der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1875	639,000	—
Summa .	**2,465,451**	**57**
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	878,662	18
Hauptreparaturen an Lokomotiven	107,828	42
Ersatz von ausrangirten Güterwagen	14,236	14
Saldo auf neue Rechnung	1,464,724	83
Summa .	**2,465,451**	**57**

V. Rechnung über den Reservefond der Schweizerischen Nordostbahn
vom Jahre 1875.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1874	2,045,300	58
Statutarischer Zins für den Saldo des Jahres 1874 (à 5 %)	102,265	03
Einnahmen im Jahre 1875	348,183	03
Summa .	**2,495,748**	**64**
Ausgaben.		
Ausgaben im Jahre 1875	422,205	25
Saldo auf neue Rechnung	2,073,543	39
Summa .	**2,495,748**	**64**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes".

1) Übersicht über Stand, Leistung und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.

2) Übersicht über Stand, Leistung und Unterhaltungskosten der Personenwagen.

3) Übersicht über Stand, Leistung und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. **Stand und**

Bezeichnung der Lokomotiven	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	im Materialtransport	im Vorspanndienst	leer
			Kilometer					
Fahrdienst.								
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A)	44	7,006	365,250	728,637	—	17,394	—	11,585
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	16	2,831	39,095	307,815	—	7,293	13,217	6,200
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	33	5,949	—	—	778,854	17,747	—	4,548
Tender-Lokomotiven („ D)	11	2,316	24,363	257,830	24,820	56	—	4,279
Total 1875 .	104	18,102	428,708	1,294,282	803,674	42,490	13,217	26,612
Im Vorjahre (1874) .	79	14,516	347,768	1,056,376	689,396	8,861	16,953	20,149
Rangirdienst.								
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	12	3,837	—	—	—	—	—	433,373
Im Vorjahre (1874) .	9	2,894	—	—	—	—	—	348,503

b. **Unterhaltungs-**

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Lok.-Kilometer	Schmier- und (Öl) Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer
	Kilos	Kilos	Franken	Centimes	Kilos	Kilo
Fahrdienst.						
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A) .	8,392,500	7.4742	288,183.92	25.6650	23,039	0.0205
Personenzugs-Lokomotiven („ B) .	2,980,700	7.9779	102,352.08	27.3947	10,658	0.0285
Güterzugs-Lokomotiven („ C) .	8,642,500	10.7877	296,768.48	37.0428	23,058	0.0288
Tender-Lokomotiven („ D) .	2,041,000	6.5554	70,084.40	22.5100	5,638	0.0181
Total 1875 .	22,056,700	8.4541	757,388.88	29.0300	62,393	0.0239
Im Vorjahre (1874) .	18,374,515	8.5882	715,414.18	33.4383	51,842	0.0242
Rangirdienst.						
Tender-Lokomotiven (Klasse D) . .	2,300,300	—	78,988.32	—	7,900	—
Im Vorjahre (1874) .	1,772,740	—	69,021.88	—	5,514	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke: im täglichen Gesammtdurchschnitt	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Sommerdienst	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Winterdienst	Anzahl der zurückgelegten Lok.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge	Durchschnittliche Stärke der: Personenzüge	Durchschnittliche Stärke der: Güterzüge	Durchschnittliche Stärke der: Züge auf den Linien 1. Romanshorn-Rorschach 2. Bülach-Regensberg	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer				Wagenachsen				
3,076.4	234.7	201.0	1,122,866	17.48	25.08	—	—	25,385,030
1,023.6	197.2	158.7	373,620	14.00	23.76	—	—	8,495,132
2,194.9	180.0	158.6	801,149	—	—	50.47	—	40,432,980
853.0	149.2	142.1	311,348	—	—	—	1)19.95 2)20.60	6,265,062
7,147.9	199.7	171.1	2,608,983	—	30.88		—	80,578,204
5,861.7	180.2	165.5	2,139,503	—	30.62		—	65,509,758
1,187.3	—	—	—	—	—		—	—
954.8	—	—	—	—	—		—	—

Kosten.

Putzmaterial und Talg: Kosten im Ganzen	Putzmaterial und Talg: Kosten per Lok.-Kilometer	Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (einschließlich Provisionszuschläge): im Ganzen	Erneuerungs- und Reparaturkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen	Gesammtkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten: per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
26,658.94	2.3742	180,535.00	16.0078	495,377.86	44.1073	1.9515
11,618.80	3.1098	139,317.11	37.2885	253,287.99	67.7929	2.9816
25,075.57	3.1299	253,888.46	31.6905	575,732.51	71.8634	1.4239
5,934.24	1.9059	37,707.10	12.1109	113,725.74	36.5269	1.8153
69,287.55	2.6557	611,447.67	23.4362	1,438,124.10	55.1220	1.7848
59,097.90	2.7622	463,740.25	21.6751	1,238,252.33	57.8757	1.8902
7,636.47		46,094.96	—	132,719.75	für jeden Tag Fr. 363.61	
5,452.51		39,129.34	—	113,603.73	" " " " 311.24	

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: auf der Nordostbahn in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: auf fremden Bahnen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: von fremden Wagen auf der Nordostbahn
								Achsen-Kilometer			
1875	70	357	994	1,130	5,352	9,924	16,406	24,271,486	2,727,632	26,999,118	2,811,198
1874	70	198	676	832	3,685	6,636	11,153	16,967,956	3,151,960	20,119,916	2,553,968

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (incl. Zuschläge)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des Material: Schmiere	Kosten des Material: Öl	Kosten des Material: Total	Kosten des: Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslöhne
	Franken	Centimes		Kilos			Franken
1875	243,166.00	0.901	5.794	—	4,206	4,206	5,707.52
1874	246,025.13	1.423	6.468	—	3,240	3,240	4,853.63

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Jede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (exclusive Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 1.5 Zentner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				
			im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer		
Kilometer	Zentner = Kilometer					in Prozenten	Franken
27,162	186,192,132	1,981,762,232	2,167,954,364	6,376,336	80.049	26.836	4,196,672.12
29,763	159,650,486	1,364,018,776	1,523,669,262	5,095,884	78.049	32.442	3,803,613.39

Kosten.

Schmiermaterials		Putzen			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Putzwolle	Seife		
Gramme	Centime	Kilos		Franken	Centime
0.15531	0.02107	1,437	175	26,096.85	0.0964
0.16766	0.02486	571	189	15,376.70	0.07956

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. Stand und

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen achträdrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen (Zentner)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Zentner)	Maximaltragkraft per Achse (Zentner)	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt: auf der Nordostbahn von den Gepäck-Wagen	auf der Nordostbahn von den Güter-Wagen	auf der Nordostbahn im Ganzen	auf fremden Bahnen von den Gepäck-Wagen	auf fremden Bahnen von den Güter-Wagen	auf fremden Bahnen im Ganzen
1875	19	41	—	1,909	1,969	3,976	419,670	56.19	150	4,454,122	20,683,396	25,137,518	800,124	15,217,418	16,017,542
1874	19	39	6	1,631	1,695	3,440	356,870	56.12	150	3,681,328	16,409,485	20,090,813	939,526	14,812,416	15,751,942

b. Unterhaltungs-

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (incl. Zuschläge) (Franken)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer (Centime)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des: Schmiere (Kilos)	Kosten des: Öl (Kilos)
1875	282,851.99	0.687	4.347	—	8,309
1874	301,381.92	0.841	5.060	—	7,745

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben zurückgelegt		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Zentner-Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
26,515,422	10,351	1,511,634,450	2,999,940,157	4,511,574,607	13,269,337	87.344	31.79	15,088,468	36,564,472	6,511,218.75
24,309,081	10,419	1,271,589,360	2,551,089,856	3,822,679,216	12,784,880	86.097	30.514	12,236,911	32,162,983	5,955,576.63

Kosten.

Schmiermaterials			Putzen	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
	Schmiere	Ausgaben		
Franken	Gramme	Centime	Franken	Centime
11,273.85	0.15531	0.02107	2,899.66	0.00542
11,432.16	0.16766	0.02486	1,708.52	0.00370