

| | |
|---------------------|--|
| 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: 14.01.2026

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 beeckt sich, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren dreizehnten, 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 Tötungen 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 Vorjahr, nachfolgend die wichtigeren hervorheben.

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

In Bezug auf die Bözbergbahn 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 Verwaltungskomitee 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 Fristverlängerung 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 Bözbergbahn, an welche sich die Arbeiten für Koblenz-Stein anschließen sollten, erlitten hat und der daraus resultirenden Unmöglichkeit, das technische Personal der ersten 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 hiervon richteten wir am 31. Dezember 1875 ein erneuertes Fristverlängerungsgeuch 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 insofern 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 einläufige 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 Standeskommision 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 Thalwil-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-Lintthal wurden im Laufe des Berichtsjahres an die Hand genommen. Ein Fristverlängerungsgeuch, 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 Gröfzung 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 erlangt, 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 Komitee dieser Unternehmung über die künftige gegenseitige Stellung gegenstandslos geworden.

Betreffend die Eisenbahn Baden-Dtelfingen-Niederglatt waren wir im Falle, in unserm vorjährigen Berichte die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise zu konstatiren. Die bündesräthliche Genehmigung der Pläne erfolgte für die Bahnstrecke Baden bis zur aargauisch-zürcherischen Kantonsgrenze am 9. Juli, für diejenige bis Dtelfingen am 3. August und für den Rest der Bahn von Dtelfingen 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 skizzierte, mit der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag hat mit dem Beginne der Bauarbeiten auf der Strecke Baden-Dtelfingen 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 Rappersweil 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. Inmerhin sind diese nunmehr soweit vorgerückt, daß die Vorlage der Pläne in Bälde wird erfolgen können.

Über die Eisenbahnunternehmungen Eschikon-Weizikon-Hinwil, 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 Komitee unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossene Vertrag dadurch von vornherein hinfällig geworden ist, daß die beteiligte Landesgegend dessen Annahme innerst der hiefür gestellten, beziehungsweise verlängerten Frist nicht erklärt hat.

Die Eisenbahnunternehmung Eßweilen-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 Wädenswil-Ginsiedeln, 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 Halle, 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 Halle gewesen, in Festhaltung der diesfalls in unserm letzjährigen Berichte entwickelten Auffassung verschiedene Anregungen abzulehnen, welche an uns gelangt sind, um die Mitwirkung und Beteiligung 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 letzten verflossenen Jahren bedeutend reduziert, so hat dagegen die Zahl der Geschäfte, welche mit denselben über den Bau und den Betrieb unserer Linien geordnet werden müssen, sehr zugenommen. Die meisten dieser Geschäfte haben jedoch keine ausreichende Bedeutung, um im Geschäftsberichte erwähnt zu werden, oder finden besser in folgenden Abschnitten ihre Befriedigung. 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 Bahnenrendite 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 Bundesrat brachte nun diese erhöhten Gebühren sowohl im Vorjahr als im Berichtsjahre auch gegenüber den Linien unsers Stammnetzes zur Anwendung und war demzufolge von uns die Frage zu beantworten, ob wir der dahierigen 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 ersten Sinn erledigt, obwohl wir es rechtlich kaum für zulässig erachteten könnten, der neuen Gesetzesbestimmung in solcher Weise eine rückwirkende Kraft zu verleihen. Nach dem früheren Gesetze war dieses Verhältniß jeweilen im einzelnen Halle 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 ersten 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 Eisenbahngeellschaften aufzustellenden Reglemente betreffend die Bahnpolizei auf den Bundesrat übergegangen ist, fanden wir anlässlich der Betriebseröffnung der neuen Linien die Aufstellung einheitlicher Bahnpolizeivorschriften für das gesamte Netz der Schweizerischen Nordostbahn angezeigt, welche nach vielfachen Verhandlungen und Korrespondenzen sowohl mit dem Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement, als mit einer Anzahl von Kantonenregierungen 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 Klärstellung finden werden; im Widerspruch 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 Schluß des gegenwärtigen Abschnittes mittheilen werden, fanden hier die Vorstellungen, daß das Gesetz sich kaum durchführen lässe, 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 fachlichem 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 Entwurfs 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 Begehr, 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 Begehr nicht entsprochen werden könne, ohne zahllosen Konflikten mit dem Publikum zu rufen und die Bahnen in ihren Konzessionsgemäßen Rechten zu beeinträchtigen, indem die Umładung 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) Tarreduktionen in den Rundfahrtbilleten; gegenüber der Forderung, daß erhöhte Tarreduktionen, welche von den schweizerischen Bahnen für solche Billete ab norddeutschen Stationen zugestanden worden waren, entweder auf alle, auch die internen Rundfahrtbillette 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 beteiligten Landesgegenden liegen dürfte, die Heranziehung von Touristen aus weiteren Entfernungen zu erschweren. 3) Übertragung von Tarermäßigungen für einzelne Theilstrecken auf die weitergehenden, diese Strecken mitenthaltenden Verkehre; dieses Begehr 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 Personenbillette 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 verunmöglichen Sinne verstanden werden könne, sondern als gewahrt angesehen werden müsse, wenn bei gleichen Verhältnissen gleiche Taren gewährt werden. 4) Anwendung der ermäßigten Taren 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-Thalwil-Ziegelbrücke gefürzten Taren 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 reduzierten Tare der konkurrenzirten Station nur insofern stattzufinden habe, als für die rückwärts liegenden Stationen keine höheren Taren bezogen werden dürfen als die Tare jener Station, zuzüglich der normalen Tare 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 reduzierten Formular geliefert, sowie die Einlieferung der Statistik für 1874 nach dem bisherigen Formular vorgenommen.

Daneben saßte 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 letzjährigen Bericht in Aussicht gestellte Erweiterung durch den Eintritt der Tößthalbahn, Emmthalbahn 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 Böökbergbahn (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-Ehzeilen und Constanz-Ehzeilen-Winterthur, die Tößthalbahngeellschaft die Strecke Winterthur-Bauma, die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen die Linie Winkel-Herisau-Urnäsch. Im Westen gelangte die Emmthalbahn (Solothurn-Burgdorf) zum Betriebe; die Eisenbahngeellschaft 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 Reiches notwendig; 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 gespielt hätten, berechneten, und daß demzufolge die bisherigen Stunden-Grundtarife für den Gütertransport in solche nach Kilometern umgerechnet, für den Personentransport aber die Kilometer-Grundtarife 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 Zürichseedampfsbootunternehmung Seitens unserer Gesellschaft die theilweise Neubeordnung der Verkehrsverhältnisse des Zürichsees notwendig; dieselbe erfolgte mittels Gleichstellung der Personen-Dampfsboottarife für das linke Ufer mit den entsprechenden Tarifen der Zürichseebahn und mittels Übertragung verschiedener, im Bahnverkehr erprobter Vorschriften und Einrichtungen auf die Dampfsboote, während die wünschbare, durchgreifende Revision der sämtlichen Personen- und Gütertarife der Dampfsboote, 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 einerseits, Antwerpen und London anderseits, sowie der Courriereilgutdienst 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 Ründung dieses Verkehrs 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 Bölsberg 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 Ruhrkohlen Tarif ab rheinischen Stationen via Bingerbrück-Weißenburg-Basel und direkte Tarife für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben nach der Ostschweiz über die Bölsbergbahn 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 Staats-Eisenbahnen zu entsprechen, steht nunmehr die Bildung der erwähnten Tarife bevor und bleibt bloß noch zu gewärtigen, ob allfällige Seitens der schweizerischen Aufsichtsbehörde dagegen Bedenken erhoben werden, von dem Gesichtspunkte aus, daß die Anwendung zweier verschiedener Gütertarife im internen schweizerischen und im direkten Güterverkehr mit den ausländischen Bahnen zu unzulässigen Verhältnissen führe.

Auch mit den Großh. Badischen Staats-Eisenbahnen 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 beteiligten 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 Loele via Biel-St. Imier-Neuchatel, zwischen Basel, Aarau und Zürich via Olten und via Bözingberg, Einführung von Vergnügungsbilletten des Rheinischen Verbandes via Weissenburg und via Heidelberg über Basel-Bözingberg und über Waldshut nach dem Innern der Schweiz, Rundreisebillete vom Rhein nach dem Berner Oberland und dem Bierwaldstättersee, 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 Faschholztransporte 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 Faschdauben und Nutzholz ab der Österreichischen Südbahn, der Mohacs-Fünfkirchner, Fünfkirchner-Barcsay, Alsöld-Fiumaner und Battaszek-Dombóvar-Zakányer Eisenbahn nach Lindau, Romanshorn, Rorschach, Basel, Genf, Verrières via Franzensfeste, Kufstein-Lindau. c. Gilguttarif 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, infofern 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 Kontrollvorrichtungen 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 letzterberührten Weg wählen, in billigem Maße an den zu gewährnden Entschädigungen sich zu betheiligen geneigt wären; und als sodann der schweizerische Bundesrat am 15. September 1875 in Ausführung des Art. 55 des Transportgesetzes den Beschuß 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 Tarrepräfinitionen dem schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement bis zum 15. Februar 1876 vorzulegen, ermangelten wir nicht, in Bestätigung unserer ersten Gründung sofort die mit uns im direkten Verkehre stehenden Bahnen des Auslandes hievon in Kenntniß zu setzen und Verhandlungen über den Vollzug der bundesrätlichen 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 unerwidert, 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 deshalb, um dem bundesrätlichen Beschuß 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 Bundesrat 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 Eisenbahn-departements eröffnet, daß der Beschuß 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 Transportreglements, beziehungsweise nach Genehmigung desselben Seitens des Bundesrathes werden wir nicht verfehlten, 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 Beteiligung an der Kapitalbeschaffung Seitens der neu einmündenden Bahnen, der Nordostbahn zur Ausführung überbunden wurde. Hierauf wurden unterm 30. April 1875 mit der Töththalbahngesellschaft 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 hz. beziehungsweise von der Inbetriebsetzung ihrer Linien bis zur Herstellung der definitiven Bahnhofsanlage 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 Anteil an zw. 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 Subventionsdarlehen der rechtsufrigen Zürichseebahn | 140,000 |
| Antizipierte Einzahlungen des Kantons Glarus auf das Subventionsdarlehen für die Linie Glarus-Lintthal | 2,045,091 |
| | <hr/> 12,831,091 |
| Hiezu der Aktivsaldo per 31. Dezember 1874 | 6,250,235 |
| | <hr/> 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 erlangten nicht, zu diesem Zwecke im Laufe des Berichtsjahres nachdrücksam 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 Limmattüberbrückungen), Rest | 3,600,000 |
| Rechtsufrige Zürichseebahn, Rest | 7,900,000 |
| Mari-Rothkreuz, hälftiger Anteil der Nordostbahn, Rest | 1,200,000 |
| Wohlen-Bremgarten, Anteil der Nordostbahn, Rest | 365,000 |
| Effretikon-Wehikon-Hinwil, Anteil der Nordostbahn, Rest | 1,200,000 |
| Wädenswil-Günsiedeln, Betriebsmaterial | 300,000 |
| | <hr/> 20,765,000 |

II. Projektirte Linien.

| | Fr. |
|---|------------------|
| Glarus-Linthal (vollständig durch das Subventionsdarlehen gedeckt) | — |
| Bülach-Schaffhausen | 5,600,000 |
| Dielsdorf-Niederweningen | 1,050,000 |
| Thalwil-Zug | 5,000,000 |
| Rothkreuz-Zimmensee, hälftiger Anteil der Nordostbahn | 800,000 |
| Brugg-Henschikon, | 900,000 |
| Koblenz-Stein, | 3,200,000 |
| Eschweilen-Schaffhausen, | 3,615,000 |
| | <hr/> 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 |
| | <hr/> 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 |
| Gesamtbedarf hienach | <hr/> 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-Weizikon-Hinwil | 1,200,000 | — | — | — | — | — | 1,200,000 |
| Wädenswil-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 |
| Thalwil-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 |
| Eschweilen-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 Stammmetzes in hohem Maße durch die, unmöglich vorauszubestimmende Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes und des Eisenbahnverkehrs bestimmt werden und auch von Entwicklungen der Bundesbehörden wesentlich beeinflußt werden können; daß ferner für die erst im Stadium der Projektierung 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 Bedarfziffern im Großen und Ganzen sich als ausreichend erweisen werden, zumal wenn die bedeutende Verminderung der Preise für Schienen, Transportmaterial &c., 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 Gesamtbedarfes 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 Bözbergbahn 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 Anteil 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 |
| | <hr/> 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 Anleihenoperation 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 Gröfönnung der Bözbergbahn 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 könnte, mit mehr Vertrauen in den Erfolg vorzunehmen. Leider zog sich aber die Gröfönnung beider Bahnen in den Spätsommer hinaus und übte schlieflch, als die linksufrige Zürichseebahn kaum dem Betrieb übergeben worden war, den 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 verhängnisvollen 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 Kapitalbedarfs 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 verbesserten 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 Jahresende 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 $4\frac{2}{5}$, $5\frac{2}{5}$ und $5\frac{1}{2}$ Prozent, an diejenigen von Bülach-Regensberg diejenige eines Zinses von $12\frac{1}{5}$, $3\frac{4}{5}$ 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 Gröfönnung 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 Jahreszinsen unter dem Durchschnitte von $4\frac{1}{2}$ 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 Anteil am Obligationenkapital an den jeweiligen Überträgen 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 Orlikon-Bülach-Dielsdorf die Rolle eines Verbindungsgliedes, welche denselben zwischen den Linien Baden-Zürich-Winterthur, Niederglatt-Wettingen, Winterthur-Bülach-Koblenz und Bülach-Eglisau-Schaffhausen zufällt, sehr wünschbar machte, sie als integrierenden 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 Thalwil-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 Vorjahr fällt namentlich auf die linksufrige Zürichseebahn, ferner auf die Bahnstrecke Zürich-Brugg-Alarau, in Folge und im Zusammenhange mit der Gröfzung der Döbbergbahn.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

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

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahngüte im Jahre 1875.

| Bahnstrecke | Länge in Kilometern | vom | | bis | | Täglich oder an einzelnen Wochentagen | Zahl und Gattung der Güte | | Gesamtzahl der Güte | Zurücksgelegte Kilometer | | |
|-----------------------------|---------------------|-----|---------|-----|----------|---|---------------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|----|-----------|
| | | Tag | Monat | Tag | Monat | | Geöffnete Güte | Personengüte | Gütergüte mit Personen | Gütergüte ohne Personen | | |
| Arau-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 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 6 | 8 | 6 | 10 | 30 | 17,422 |
| | | 1. | Juni | 1. | August | " | 6 | 8 | 6 | 10 | 30 | 7,152 |
| Brugg-Turgi | 3.846 | 2. | August | 14. | Oktober | " | 12 | 12 | 4 | 14 | 42 | 11,953 |
| | | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 10 | 9 | 6 | 14 | 39 | 11,700 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 3 | 7 | 1 | 3 | 14 | 35,970 |
| Waldshut-Turgi | 17.015 | 1. | Juni | 14. | Oktober | " | 2 | 9 | 1 | 4 | 16 | 37,025 |
| | | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 2 | 8 | 4 | 2 | 16 | 21,235 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 8 | 8 | 4 | 14 | 34 | 143,778 |
| Turgi-Zürich | 28.005 | 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 |
| Mörschach-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 . . | 19.200 | 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 . . | 56.081 | 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. | Januar | 31. | Mai | " | — | 2 | — | — | 2 | 4,329 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 8 | 2 | — | 12 | 54,199 |
| Schaffhausen-Winterthur . . | 29.911 | 1. | Januar | 31. | 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-Schaltweil | 12,115 | 22. | Sept. | | | | | 2 | 1 | 1 | — | 4 | 48 |
| | | 22. | Sept. | | | | | 3 | 6 | — | — | 9 | 155 |
| Zürich-Horgen | 17,264 | 23. | " | | | | | 5 | 11 | 2 | — | 18 | 311 |
| | | 1. Okt. | 14. | Okt. | | " | | — | 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 |
| | | 20. | Sept. | 22. | Sept. | " | | 5 | 7 | 2 | 2 | 16 | 1,981 |
| | | 23. | " | | | | | 5 | 7 | 2 | 1 | 15 | 619 |
| Richtersweil-Glarus | 41,265 | 24. | " | 30. | Sept. | " | | 1 | 7 | 2 | — | 10 | 2,889 |
| | | 1. Okt. | 14. | Okt. | | " | | 1 | 7 | 2 | — | 10 | 5,777 |
| | | 15. | " | 31. | Dezember | " | | — | 10 | 2 | — | 12 | 38,634 |
| Wädensweil-Richtersweil . . | 3,386 | 1. | Okt. | 14. | Okt. | " | | 1 | 7 | 2 | — | 10 | 474 |
| | | 15. | " | 31. | Dezember | " | | — | 10 | 2 | — | 12 | 3,169 |
| Außerdem | | | | | | | | | | | | | |
| — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — | | | | | | | | | | | | | |
| zwischen Zürich und Orlikon | | | | | | | | | | | | | |
| | 4,720 | 1. | Januar | 31. | Mai | " | | — | 8 | — | — | 8 | 5,702 |
| | | 1. | Juni | 14. | Okt. | an Sonntagen | | — | 8 | — | — | 8 | 5,135 |
| | | 15. | Okt. | 30. | Dezember | " | | — | 2 | — | — | 2 | 170 |
| | | | | | | 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-Alstetten, 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.

I. Einnahmen.

| 1874 (213 Kilometer) | | | 1875 (230 Kilometer) | | | Mehrereinnahme gegenüber 1874 | | Mindereinnahme | |
|----------------------------|------|-----------|-------------------------|------|-----------|----------------------------------|------|----------------|------|
| Fr. | Cts. | Prozente. | Fr. | Cts. | Prozente. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| 3,803,613 | 39 | 31.98 | 4,196,672 | 12 | 29.37 | 393,058 | 73 | — | — |
| 203,182 | 41 | 1.68 | 212,352 | 36 | 1.48 | 9,169 | 95 | — | — |
| 132,481 | 05 | 1.09 | 142,540 | 32 | 1.00 | 10,059 | 27 | — | — |
| 5,619,913 | 17 | 46.37 | 6,151,326 | 07 | 43.05 | 531,412 | 90 | — | — |
| 2,361,316 | 46 | 19.48 | 3,586,918 | 52 | 25.10 | 1,225,602 | 06 | — | — |
| 12,120,506 | 48 | 100 | 14,289,809 | 39 | 100 | | | | |
| . . . Totaleinnahmen . . . | | | | | | | | | |

Der Gesamtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ vermehrte sich hienach um Fr. 943,700. 85 Cts. und stieg auf Fr. 10,702,890. 87 Cts. Hierbei ist aber zu beachten, daß durch die am 20. September erfolgte Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn die Zahl der betriebenen Bahnkilometer sich vermehrt hat, obwohl auch für den Rest des Jahres nicht die volle, 69 Kilometer betragende Länge dieser Bahn in Betracht fällt, weil in Folge des Unfalls in Horgen am 23. September der ganze untere Theil derselben vorübergehend außer Betrieb kam und die Strecke Horgen-Wädenswil 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 Verkehrs 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 Verkehrs Jahren gerechnet wird und dort auch für die Eisenbahnen das Niedergang von Handel und Gewerbe durch Verminderung des Verkehrs sich schwer fühlbar mache.

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

Die Mehreinnahme von Fr. 42,992. 03 Cts. auf dem Titel Pacht- und Mietzinsen resultirt zum größern Theil aus den Vergütungen, welche die National- und Töththalbahn, sowie die Bößbergbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur beziehungsweise der Station Brugg unserer Gesellschaft zu leisten haben; sie bildet einen Gegenwerth theils der Vermehrung der Kapitalzinsen, 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 ausgesfallen, wenn nicht hinwieder die Nordostbahn für Mitbenutzung der Centralbahnhstrecke Basel-Pratteln durch die Bößbergbahn 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 Berichtsjahr 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 leßtjährigen Berichte angeführt worden sind. Die Beteiligungskapitalien 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 Mehrerträgnis von Fr. 27,289. 95 Cts. aufzuweisen. Sodann erscheinen unter den mittelbaren Betriebseinnahmen im Berichtsjahr erstmals das Anteilsbetrifft der Nordostbahn an dem Reinertrage der Bößbergbahn 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 Vorjahr, zurückzuführen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

| I. Personentransport. | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|--|----------------------|-------------|-------------------|-------------|----------------------|-------------|----------------------|-------------|
| | 1874 | | 1875 | | 1874 | | 1875 | |
| | Personen | Proz. zente | Personen | Proz. zente | Fr. Gts. | Proz. zente | Fr. Gts. | Proz. zente |
| a. Zur gewöhnlichen Fahrtage: | | | | | | | | |
| 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 Fahrtagen: | | | | | | | | |
| Mit Güterjügen . . . 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 |
| Ein- 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 | 43.99 | 958,471.67 | 25.20 | 1,177,482.34 | 28.06 |
| Abonnementsbillete III. " | 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. Lust- fahrten . . . 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 |
| II. Gepäcktransport. | | | | | | | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | |
| Klasse I | 5,789 | 5.74 | 4,038 | 3.38 | | | | |
| " II | 33,540 | 33.27 | 42,360 | 35.43 | | | | |
| " III | 34,240 | 33.97 | 41,931 | 35.07 | 132,481.05 | . | 142,540.32 | . |
| " IV | 27,243 | 27.02 | 31,220 | 26.12 | | | | |
| Total | 100,812 | 100 | 119,549 | 100 | 132,481.05 | . | 142,540.32 | . |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | |
| Gürt | 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 | 19.87 | 1,284,665.95 | 20.88 |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfahrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) | . | . | . | . | 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 | | | | | | | | |
| Gesamt-Total | . | . | . | . | 2,361,316.46 | . | 3,586,918.52 | . |
| | . | . | . | . | 12,120,506.48 | . | 14,289,809.39 | . |

3. Durchschnittsergebnisse.

| (Bahnlänge im Durchschnitt: 1875 = 230 Kilom., 1874 = 213 Kilometer.) | | | | | | 1874 | 1875 |
|---|--|--|--|--|--|-------------|-------------|
| Personentransport. | | | | | | | |
| Einnahmebetreiffniß per Kilometer Franken 17,857.34 18,246.40 | | | | | | | |
| " " Reisenden " 0.89 0.83 | | | | | | | |
| " " " " und Kilometer Centimes 4.36 4.28 | | | | | | | |
| Feder 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 Bahnlinie 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. | | | | | | | |
| Einnahmebetreiffniß per Kilometer Franken 953.91 923.27 | | | | | | | |
| " " Bentner " 0.91 0.87 | | | | | | | |
| " " Bentner-Kilometer Centimes 2.60 2.57 | | | | | | | |
| " " Tonnen-Kilometer " 52.00 51.40 | | | | | | | |
| " " Reisenden " 4.74 4.19 | | | | | | | |
| Feder Bentner hat befahren Kilometer 35.09 33.79 | | | | | | | |
| Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen Bentner 36,661 35,951 | | | | | | | |
| Auf jeden Kilometer kommen " 1,045 1,064 | | | | | | | |
| " " Reisenden " Pfund 5.19 4.83 | | | | | | | |
| Diehtransport. | | | | | | | |
| Einnahmebetreiffniß per Kilometer Franken 621.98 619.74 | | | | | | | |
| " " Stück " 1.31 1.19 | | | | | | | |
| Gütertransport. | | | | | | | |
| Einnahmebetreiffniß per Kilometer Franken 26,384.57 26,744.90 | | | | | | | |
| " " Bentner Centimes 26.35 25.74 | | | | | | | |
| " " Bentner-Kilometer " 0.49 0.50 | | | | | | | |
| " " Tonnen-Kilometer " 9.80 10.00 | | | | | | | |
| Feder Bentner hat befahren Kilometer 54.07 51.58 | | | | | | | |
| Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen Bentner 5,414,662 5,360,357 | | | | | | | |
| " " jeden Kilometer kommen " 100,142 103,915 | | | | | | | |
| " " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Dieh inbegriffen) kommen " 28.29 28.05 | | | | | | | |
| Mittelbare Betriebseinnahmen. | | | | | | | |
| Betreiffniß 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 | | Bieh | | Güter | | | | | | | | | |
| | zahl | Bentner | Stück | | Gutgut | Klasse I | Klasse II | Klasse A | Klasse B | Klasse C | Klasse D | Klasse E | Total | | | |
| Januar . | 313,285 | 10,878 | 8,348 | | 48,222 | 85,046 | 295,533 | 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 gegenüber 1874: mehr . | 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 | | | |
| weniger . | 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 | | | |
| | Einnahmen | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Personen | | Gepäck | | Bieh | | Güter | | Mittelbare Betriebs-Einnahmen | Total | | Brutto-Einnahme per Kilometer | | | | |
| | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | Fr. | Fr. | Gts. | | | |
| 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 | 419,895 | 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 gegenüber 1874: mehr . | 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 |
| weniger . | 393,058 | 73 | 9,169 | 95 | 10,059 | 27 | 531,412 | 90 | 1,225,602 | 06 | 2,169,302 | 91 | 5,776 | 51 | — | — |

3. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

| | Personen | Gepäck | Wich | Güter | | | Total- Einnahme | Gegenüber 1874 | | | Rangordnung der Stationen | |
|---------------|-----------|---------|--------|-----------|------------|-----------|--------------------|----------------|-----------|---------------------------|------------------------------|------|
| | | | | Versandt | Empfang | Total | | Personen | Güter | nach Personen- zahl | Güter- gewicht | |
| 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 |
| Reßweil | 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 |
| Alttnau | 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 |
| Anrisweil | 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 |
| Märtstetten | 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 |
| Gelben | 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 |
| Öslikon | 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 |
| Derlikon | 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 | Dich | Güter | | | Total- Einnahme | Gegenüber 1874 | | Rangordnung der Stationen | | |
|---|------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|------------|--------------------|----------------|----------|------------------------------|-------------------|--|
| | | | | | | | | Personen | Güter | nach Personen- zahl | Güter- gewicht | |
| | | | | Versand | Empfang | Total | | | | | | |
| 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** | |
| *Thalwil | 21,750 | 310 | 22 | 8,140 | 34,438 | 42,578 | 13,912 | 84 | . | . | 3 3** | |
| *Überrieden | 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** | |
| *Siebenen | 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** | |
| *Vilten | 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** | |
| *R.-D.-Urnern | 4,086 | 87 | 65 | 2,566 | 4,803 | 7,369 | 2,695 | 38 | . | . | 15 12** | |
| *Räfels | 3,138 | 69 | 14 | 2,376 | 1,827 | 4,203 | 2,815 | 05 | . | . | 17 16** | |
| *Retstall | 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** | |
| Uetzenten | 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, Böhhbergbahn und fremde Bahnen | 743,459 | 70,428 | 27,347 | 9,068,077 | 4,417,490 | 13,485,567 | — | — | + 77,676 | + | 916,427 | |
| Transförfverkehr | 99,627 | 16,466 | 14,393 | 4,648,247 | 4,648,247 | 9,296,494 | 1,560,067 | 27 | + 38,634 | + | 609,964 | |
| Mittelbare Be- triebs-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 linksseitigen Zürichseebahn unter jüg.

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

| I. Direkter Verkehr der Nordostbahn. | Von der Nordostbahn | | Nach der Nordostbahn | | Total | | Differenz gegenüber 1874 | |
|--|-----------------------|------------------|------------------------|------------------|-----------|------------------|--------------------------|------------------|
| | Personen | Güter Zentner | Personen | Güter Zentner | Personen | Güter Zentner | Personen | Güter Zentner |
| | 151,967 | 544,480 | 147,294 | 398,568 | † 299,261 | † 943,048 | + 15,947 | + 91,313 |
| Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen . . . | 109,165 | 276,081 | 106,625 | 305,130 | 215,790 | 581,211 | + 31,571 | + 184,382 |
| Böhlbergbahn 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 |
| Lötschbahn | 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 7,053 | 29,418 | 5,622 | 384,767 | 12,675* | 414,185 | - 800 | + 41,621 |
| R. 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 Dierlikon nach und von der Glattthalbahn. | | | | | | | | |
| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | Von Zürich-Zug-Luzern | | Nach Zürich-Zug-Luzern | | | | | |
| | 1,048 | 3,184 | 963 | 6,046 | 2,011 | 9,230 | + 275 | + 2,058 |
| Bülach-Regensberg | 211 | 7,375 | 232 | 62,665 | 443 | 70,040 | + 443 | + 70,040 |
| Böhlbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . | 3,844 | 81,017 | 4,527 | 64,199 | 8,371 | 145,216 | - 1,257 | + 14,901 |
| Lötschbahn | — | * 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 3,282 | 4,561 | 3,162 | 9,047 | 6,444 | 13,608 | + 5,527 | - 13,665 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . | 3,915 | 37,572 | 3,247 | 42,081 | 7,162 | 79,653 | + 4,790 | + 5,050 |
| Übertrag | Von Bülach-Regensberg | | Nach Bülach-Regensberg | | | | | |
| | 48 | 1,389 | 42 | 47,857 | 90 | 49,246 | + 90 | + 49,246 |
| Böhlbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . | 1,734 | 51,653 | 1,617 | 40,416 | 3,351 | 92,069 | - 175 | + 24,736 |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . | — | 20,678 | — | 351 | — | 21,029 | — | + 21,029 |
| Gr. bad. Bahn „ „ „ „ . | 288 | 3,961 | 117 | 74,437 | 405 | 78,398 | + 291 | + 4,756 |
| R. württemberg. Staatsbahn | — | 890 | — | 21,462 | — | 22,352 | — | + 731 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . | — | 116 | — | 4,609 | — | 4,725 | — | + 1,972 |
| Übertrag | 18,668 | 276,238 | 18,208 | 539,888 | 36,876 | 816,126 | | |

| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | Von der Bözingbergbahn und weiter | | Nach der Bözingbergbahn 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 |
| Östthalbahn | — | 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | — | 2,802 | — | 2,643 | — | 5,445 | — | + 5,445 |
| R. 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 |
| Östthalbahn | — | 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 357 | 15,767 | 357 | 17,994 | 714 | 33,761 | + 714 | - 49,008 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | — | 15,969 | — | 15,650 | — | 31,619 | — | + 4,229 |
| | Von der Östthalbahn | | Nach der Östthalbahn | | | | | |
| 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 |
| R. württemberg. Staatsbahn | 153 | 58,644 | 51 | 49,443 | 204 | 108,087 | - 20 | - 43,780 |
| R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 1,758 | 260,367 | 1,608 | 375,897 | 3,366 | 636,264 | - 1,668 | - 39,628 |
| Total des Transitverkehrs | 50,557 | 1,507,495 | 49,070 | 3,140,752 | 99,627 | 4,648,247 | | |
| Gesamt-Total | 792,468 | 5,924,985 | 792,529 | 12,208,829 | 1,584,997 | 18,133,814 | | |

** Die jährliche Aversaltschädigung, welche von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Alstetten und von den Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Wattwilien 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 Transportrouten aufgenommen.

7. Verkehr nach Entfernungen.

| Distanz | | Personen | | | | | | Personen- Kilometer | | Gepäck | | Bich | | | | | |
|-------------------|-----------|----------|---------|-----------|-----------|-----------|------------|------------------------|---------|-------------|---------|-------------|--------|-------------|--------|--------|--|
| Stunden | Kilometer | I | | II | | III | | Total | | 1875 1874 | | 1875 1874 | | 1875 1874 | | | |
| | | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | |
| 0 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 1 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 2 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 3 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 4 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 5 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 6 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 7 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 8 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 9 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 10 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 11 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 12 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 13 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 14 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 15 ^{1/2} | 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 | | | | | |
| 16 ^{1/2} | 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 Entfernung.

| Distanz | | Personen | | | | | | Personen- Kilometer | | Gepäck | | Wieh | | |
|------------------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------------------|---------|---------|---------|---------|------|------|
| Stunden | Kilometer | I | II | III | Total | | 1875 | 1874 | 1875 | 1874 | 1875 | 1874 | 1875 | 1874 |
| | | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Bentner | Bentner | Stüdf | Stüdf | | |
| | 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 | | |
| 17 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 18 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 19 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 20 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 21 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 22 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 23 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 24 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 25 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 26 $\frac{1}{2}$ | 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 | . | | |
| 27 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 28 $\frac{1}{2}$ | 136.8 | . | 6 | 13 | 19 | . | 2,599 | . | 2 | 1 | . | . | | |
| 29 | 139.2 | 1 | 41 | 20 | 62 | 66 | 8,630 | 9,187 | 16 | 20 | . | 4 | | |
| 29 $\frac{1}{2}$ | 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 | . | . | | |
| 30 $\frac{1}{2}$ | 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 | | |
| 31 $\frac{1}{2}$ | 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 | . | | |
| 33 $\frac{1}{2}$ | 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 Entfernung.

| Entfernung Gürtel Kilometer | Güter | Bentner | | | | | | | | | | Bentner = Kilometer | |
|-----------------------------------|-------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------|-------------|
| | | Eisgut | I | II | A | B | C | D | E | Total | | 1875 | 1874 |
| | | | | | | | | | | 1875 | 1874 | | |
| 0 ^{1/2} | 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 |
| 1 ^{1/2} | 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 |
| 2 ^{1/2} | 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 |
| 3 ^{1/2} | 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 |
| 4 ^{1/2} | 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 |
| 5 ^{1/2} | 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 |
| 6 ^{1/2} | 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 |
| 7 ^{1/2} | 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 |
| 8 ^{1/2} | 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 |
| 9 ^{1/2} | 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 |
| 10 ^{1/2} | 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 |
| 11 ^{1/2} | 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 |
| 12 ^{1/2} | 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 |
| 13 ^{1/2} | 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 |
| 14 ^{1/2} | 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 |
| 15 ^{1/2} | 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 Stunden | Kilometer | Güter | | | | | | | | | | Sentner = Kilometer | | |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|---------------|------------------------|--------|--|
| | | Eigut | I | II | A | B | C | D | E | Total | | 1875 | 1874 | |
| | | Beindner | Beindner | Beindner | 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 | | |
| 16 ¹ / ₂ 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 | | |
| 17 ¹ / ₂ 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 | | |
| 18 ¹ / ₂ 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 | | |
| 19 ¹ / ₂ 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 | | |
| 20 ¹ / ₂ 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 | | |
| 21 ¹ / ₂ 103,2 | 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 | | |
| 22 ¹ / ₂ 108,0 | 8,050 | 14,688 | 65,739 | 36,427 | 77,859 | 43,093 | 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 | | |
| 23 ¹ / ₂ 112,8 | 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 | | |
| 24 ¹ / ₂ 117,6 | 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 | | |
| 25 ¹ / ₂ 122,4 | 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 | | |
| 26 ¹ / ₂ 127,2 | 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 | | |
| 27 ¹ / ₂ 132,0 | 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 | | |
| 28 ¹ / ₂ 136,8 | 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 | | |
| 29 ¹ / ₂ 141,6 | 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 | | |
| 30 ¹ / ₂ 146,4 | 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 | | |
| 31 ¹ / ₂ 151,2 | 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 | weniger |
| 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 | — |
| Bausteine 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 | — |
| Dachziefer | 37,546 | 38,038 | 492 | — |
| Kalf | 107,963 | 158,433 | 50,470 | — |
| Parquerie | 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 |
| Potash | 2,789 | 2,995 | 206 | — |
| Säuren | 34,191 | 40,293 | 6,102 | — |
| Soda | 52,766 | 50,074 | — | 2,692 |
| Bitriol (Eisen-, Kupfer- und Zinf.) | 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 | | |

| | Übertrag | 1874 | 1875 | Gegenüber 1874 | |
|--|------------|------------|---------|----------------|---------|
| | | | | mehr | weniger |
| Droguerien, nicht besonders genannte | 9,918,242 | 11,900,635 | 6,005 | — | |
| Eis | 39,592 | 45,597 | — | | |
| Eisen: Röhres und altes, Eisenstücke | 31,211 | 98,849 | 67,638 | — | |
| Eisenstücke (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß) | 325,715 | 506,546 | 180,831 | — | |
| Eisenwaren | 341,633 | 338,530 | — | 3,103 | |
| Eisenbahnschienen und Räder | 573,388 | 763,241 | 189,853 | — | |
| Maschinenteile | 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 Farbwaren: Bleiweiß, Zinkweiß | 12,148 | 12,303 | 155 | — | |
| Farbenderden | 21,284 | 25,565 | 4,281 | — | |
| Farbgekraft, Farbbeize | 11,133 | 11,841 | 708 | — | |
| Farbholtz, roh und gemahlen | 28,849 | 26,070 | — | 2,779 | |
| Farbwurzeln, Farbkrauter, 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 Fettwaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thrau &c. | 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 Glaswaren | 83,674 | 98,004 | 14,330 | — | |
| Graphit | 2,482 | — | — | 2,482 | |
| Gyps, gemahlen, Gypsteine | 149,663 | 190,323 | 40,660 | — | |
| Harz, Pech, Colophonium | 16,291 | 18,794 | 2,503 | — | |
| Hausrath, Effekten | 182,810 | 213,647 | 30,837 | — | |
| Holzwaren, (auch Hölzer und Käferwaren) | 146,982 | 136,957 | — | 10,025 | |
| Kriegswaffen und Munition | 21,925 | 13,528 | — | 8,397 | |
| Leder und Lederwaren | 73,472 | 76,090 | 2,618 | — | |
| Leinengarn, Leinwand und Leinenwaren | 41,812 | 60,685 | 18,873 | — | |
| Mehl und Mühlenfabrikate | 375,204 | 427,614 | 52,410 | — | |
| Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaren, grobe | 54,157 | 47,065 | — | 7,092 | |
| Mühle, Schleife, Weiß, Lithographie-Steine | 29,391 | 28,265 | — | 1,126 | |
| Nuß- und Werkholz | 203,204 | 273,224 | 70,020 | — | |
| Übertrag | 15,500,803 | 18,421,419 | | | |

| | 1874 | 1875 | Gegenüber 1874 | |
|--|------------|------------|----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| Übertrag . | 15,500,803 | 18,421,419 | | |
| Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Reiss-, Gesam-Öl &c.) | 150,556 | 183,338 | 32,782 | — |
| Mineralisches (Benzin, Petroleum, Solaröl &c.) | 139,036 | 181,078 | 42,042 | — |
| Papier und Papptendeckel | 112,122 | 118,170 | 6,048 | — |
| Papiermasse | 29,394 | 17,925 | — | 11,469 |
| Pflanzen, lebende | 9,651 | — | — | 9,651 |
| Produkte der Landwirtschaft 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 Fleischwaren | 36,580 | 41,377 | 4,797 | — |
| Gemüse | 33,143 | 29,873 | — | 3,270 |
| Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Tute, Berg) | 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 | — |
| Nüben, nicht als Gemüse verwendbare | 265 | 2,560 | 2,295 | — |
| Sämereien | 39,464 | 44,989 | 5,525 | — |
| Wildpfer, Geflügel, Fische, Austern | 13,011 | 12,589 | — | 422 |
| Diverse | 54,574 | 57,159 | 2,585 | — |
| Quinceillieren, Uhren, Spielsachen, 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 | — |
| Strohwaren | 8,503 | 7,423 | — | 1,080 |
| Tabak: Roher | 21,680 | 16,558 | — | 5,122 |
| Fabrizirter und Cigarren | 50,666 | 47,785 | — | 2,881 |
| Teigwaren | 33,859 | 37,852 | 3,993 | — |
| Töpferwaren, 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 | — |
| Wollwaren | 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 Verkehrs und der Einnahmen.

| Durchschnittliche Bahnlänge Kilometer | Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | | | Brutto-Einnahme per Kilometer | | | | | |
|--|--|-------------------|------------------|-------------------------------|-------------------|------------------|--------------|---|--------------|
| | Personen Anzahl | Gepäck Zentner | Güter Zentner | Personen Fr. | Gepäck Fr. | Bieh Fr. | Güter Fr. | Mittelbare Betriebs- Einnahmen Fr. | Total Fr. |
| | | | | Personen Kilometer | Gepäck Zentner | Güter Zentner | | | |
| 1855 | 60 | 113,000 | — | 6,239 | 501 | 60 | 4,625 | 147 | 11,572 |
| 1856 | 106 | 130,000 | — | 7,860 | 521 | 159 | 5,640 | 364 | 14,544 |
| 1857 | 134,4 | 174,568 | — | 1,160,263 | 8,776 | 614 | 198 | 7,724 | 956 |
| 1858 | 156,5 | 186,339 | — | 992,060 | 9,458 | 653 | 294 | 7,277 | 779 |
| 1859 | 168,1 | 198,093 | — | 1,249,027 | 10,305 | 606 | 371 | 9,526 | 964 |
| 1860 | 178 | 192,862 | — | 1,747,055 | 10,265 | 617 | 542 | 12,720 | 2,483 |
| 1861 | 178 | 220,056 | — | 2,688,655 | 11,433 | 651 | 404 | 17,364 | 2,559 |
| 1862 | 178 | 237,963 | — | 2,789,730 | 12,129 | 680 | 479 | 17,268 | 2,666 |
| 1863 | 178 | 247,411 | 27,793 | 2,484,315 | 12,802 | 682 | 503 | 15,994 | 2,926 |
| 1864 | 178 | 247,176 | 26,257 | 2,394,332 | 12,603 | 665 | 521 | 14,690 | 3,164 |
| 1865 | 178 | 275,700 | 27,878 | 2,955,804 | 13,567 | 685 | 574 | 16,633 | 2,869 |
| 1866 | 178 | 251,166 | 26,644 | 3,582,262 | 12,424 | 652 | 660 | 19,480 | 2,436 |
| 1867 | 178 | 252,347 | 28,136 | 3,610,056 | 12,408 | 712 | 671 | 21,039 | 2,926 |
| 1868 | 178 | 280,449 | 29,817 | 4,690,941 | 13,534 | 744 | 601 | 24,008 | 4,335 |
| 1869 | 181,1 | 294,430 | 29,708 | 3,817,708 | 13,738 | 746 | 571 | 21,016 | 4,445 |
| 1870 | 193 | 275,163 | 34,180 | 3,959,560 | 12,988 | 822 | 599 | 21,408 | 3,119 |
| 1871 | 203 | 343,017 | 29,581 | 5,231,331 | 15,018 | 761 | 875 | 27,315 | 4,371 |
| 1872 | 213 | 361,429 | 31,899 | 4,681,953 | 16,010 | 849 | 765 | 23,520 | 5,436 |
| 1873 | 213 | 385,046 | 35,806 | 5,018,599 | 17,092 | 954 | 641 | 25,030 | 7,588 |
| 1874 | 213 | 409,295 | 36,661 | 5,414,662 | 17,857 | 954 | 622 | 26,385 | 11,086 |
| 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 Nordostbahnen, 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 Bökkbergbahn (Brugg-Basel) mit einer Länge von 57 Kilometer. Die Gesamtlänge des am Jahreschlusse durch die Nordostbahn betriebenen Netzes betrug demnach 425 Kilometer, die durchschnittlich während des ganzen Berichtsjahres betriebene Bahnlänge dagegen 340 Kilometer (gegen 299 im Vorjahr).

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 | | |
| 1,352,317 | 09 | 19.86 | II. Unterhaltungskosten | | |
| 1,537,322 | 10 | 22.57 | III. Expeditionsdienst | | |
| 3,491,981 | 36 | 51.28 | IV. Transportdienst | | |
| 28,561 | 39 | 0.42 | V. Bahntelegraphie | | |
| 109,368 | 17 | 1.61 | VI. Verschiedenes | | |
| 6,809,611 | 39 | 100 | | | |
| | | | Totalausgaben | | |
| | | | 8,644,987 | 24 | 100 |
| | | | | | |
| | | | abfüglich: | | |
| | | | Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammeuges fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals | | |
| | | | a. Ausbau des Stammeuges Fr. 118,788. 24 | | |
| | | | b. Transportmaterial, Werkstätten u. 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 Bözbergbahn 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 |
| | | | | | |
| 340,411 | — | | Verbleiben als Betriebsausgaben | | |
| | | | 8,180,528 | 72 | |
| | | | | | |
| 6,469,200 | 39 | | | | |

Über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baurechnungen zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, ist in früheren 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 Bözberg- und der linksufrigen Zürichseebahn fällt.

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

I. „*Zentralverwaltung.*“ Dieser Titel erzeugt gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung der Ausgaben um Fr. 73,619. 85 Cts., zum größten Theil daher rührend, daß das Personal (ohne dasjenige der Betriebskontrolle und des statistischen Bureau, dessen Besoldungen unter Kap. III. 1 a verrechnet werden), von 49 im Vorjahr 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 Böözbergbahn und die linksufrige Zürichseebahn; theilweise ist übrigens an derselben auch das alte Netz betheiligt, auf welchem die durch die Einführung der neuen Linien hervorgerufenen Bahnhofserweiterungen die Errichtung einer Anzahl neuer Wärterposten erforderten. Eine Vergleichung des Personalbestandes der Bahnaufsicht auf dem ganzen Bahnnetz (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 verhältnismäßig 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 Bahnhofserweiterungen u. s. w.

Auf dem Titel: *Unterhalt des Oberbaues* ist eine Mehrausgabe von Fr. 48,955. 30 Cts. entstanden. Dieselbe röhrt zum Theil davon her, daß im Berichtsjahre 6 Kilometer Gleise 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 etwähle 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 Erhalt 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. schwelbenden Stoß an Stelle der alten leichteren Profile mit festem Stoß einen größeren Aufwand erfordert, als wenn der Oberbau nach dem alten System rekonstruiert würde.

Im Ganzen wurden im Jahr 1875 60 Kilometer Gleise 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 Gesamtnetz 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 Schwellenauswechselung 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 Geleislängen 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 Oerlikon-Bülach-Dielsdorf 16.84 und auf dem gesamten Bahnnetz 38.54% der Hauptgeleise. Die Geleise der linksufrigen Zürichseebahn mit 60,235 Meter und der Bözbergbahn mit 48,883 Meter Hauptgeleislänge sind ausschließlich aus Schienen des neuen, größeren Profils hergestellt worden.

Die Rubrik Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe erzeugt 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 halten verausgabt werden müssen, und daß die fraglichen Ausgaben nun im Berichtsjahr 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 Bahnmärter *et c.* ist eine Folge theils der größeren Geleisreparaturen 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 unsren Bahnen durchzogenen Begenden 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 Mehrbetriebsaufwand 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 *et c.* (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 *et c.* 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 Erfahrtleistungen 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 reduziert hat, und daß auch die strengeren 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 Abschöpfung 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 halte, sich mit einer geringern Quotie (statt wie bisher mit $\frac{3}{4}$ bloß noch mit $\frac{3}{8}$) beteiligte.

IV. „Transportdienst.“ Dieser Titel erzeugt eine Mehrausgabe von nicht weniger als Fr. 1,024,778. 11 Cts. Davon fällt fast ein Drittel, nämlich ein Mehrbetriebsniss von Fr. 392,261. 40 Cts. auf die Besoldungen (Kapitel 1 a, 2 a 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 Rangierdienst 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 Arau erwachsen. Eine Minderausgabe von Fr. 21,389. 06 Cts. zeigt sich auf dem Titel Unterhaltung und Erneuerung der Wagen *sc.* 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 Vorjahr entstanden. Außer der bereits erwähnten Vermehrung des Maschinenpersonals und der daherigen Steigerung der Besoldungen, Stundengelder und Ersparnisprämien partizipiert 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 Vorjahr nicht unweesentlich billiger; trotzdem entstand aber im Berichtsjahr in Folge des bedeutend größern Brennmaterialkonsums entsprechend der erheblich größern Lokomotivkilometer-Leistung der erwähnte Mehraufwand. Hinsichtlich der letzten Rubrik, Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven *sc.*, 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 (Bözbergbahn) 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: Kesswil, Egnach, Schinznach, Gletsbrugg, Rümlang, Niederglatt und Niederhasli auf 1. Juli, Bözkenegg, Effingen, Hornussen, Frick, Eiken, Stein, Mumpf, Möhlin, Rheinfelden und Augst mit der Eröffnung der Bözbergbahn am 2. August, und Enge, Wollishofen, Bendlikon, Rüschlikon, Thalwil, Oberrieden, Horgen, Au, Wädensweil, Richtersweil, Pfäffikon, Lachen, Siebnen, Reichenburg, Wilten, Nieder- und Oberurnen, mit der Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn am 20. September. Auf den gemeinschaftlichen Stationen Pratteln, Basel (S.C.B.), Ziegelbrücke, Nöfels, 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 Morse-Apparaten (gegenüber 68 Stationen mit 90 Apparaten im Vorjahr). Es wurden im Ganzen außer den vorchriftsgemäßen 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 Aufgabebureau, 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 Vorjahr eine Mehrausgabe von Fr. 51,409. 37 Cts. welche größtentheils daher röhrt, daß die ausnahmsweiseen Betriebsausgaben in Folge Unterbruchs des durchgehenden Verkehrs auf der linksufrigen Zürichseebahn, nämlich die Güterab- und Befuhr 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 Wädenswil, 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 Verhältniszahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken zu können.

a. Fahrmaterial.

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 Gesamtzahl 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 Vorjahr.

Von obigen 116 Lokomotiven werden 100 Stück für den Fahrdienst, 1 Stück für den Vorpanndienst ab Brugg, 1 Stück für den Vorpanndienst 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 Rangir- dienst im Bahnhof Alarau, 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 | 1875 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| auf der eigentlichen Nordostbahn | 1,775,880 | 2,025,221 | |
| „ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn | 281,524 | 284,733 | |
| „ „ Bülach-Regensbergerbahn | 82,099 | 82,586 | |
| „ „ Bößbergbahn | — | 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 | 1875 |
|----------------------------------|-----------------|------------|------------|
| im Ganzen | | | |
| von den Lokomotiven der Klasse A | 17,283,333 | 22.42 | 25,385,030 |
| „ „ „ „ B | 8,587,866 | 21.02 | 8,495,132 |
| „ „ „ „ C | 34,756,066 | 49.96 | 40,432,980 |
| „ „ „ „ D | 4,877,493 | 18.47 | 6,265,062 |
| | zusammen | 65,509,758 | 30.62 |
| | | per Zug | per Zug. |
| | | 22.61 | 22.74 |
| | | 50.47 | 20.12 |
| | | 30.88 | |

Über die Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle näheren 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 reduziert, beträgt — der Kubikmeter Tannenholz zu 185 Kilos Kohlen gerechnet — der gesamte 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 näheren Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdiensstes belief sich auf 54,934 Kilos (im Vorjahr 45,228.5). Die dahierigen 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 Vorjahr 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 Fahrdiensst 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 Vorjahr. 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 Gußstahlstücke, 55 Triebrahmäden 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, Arau, 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 zweiachsiges 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 Doppelteage-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 Gesamtzahl der am Jahresschluß vorhandenen 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 |
| Gesamtleistung 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 |

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

Es wurden mit einem Kilo Schmiede 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 Vorjahr. 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 Verhältniszahlen.

| (Länge des Netzes am Jahresende: 125 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 340 Kilometer.) | | 1873 | 1874 | 1875 |
|---|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| I. Ausgaben. | | | | |
| Gesamt-Betriebsausgaben | per Bahn-Kilometer | Franken | 20,061. 81* | 21,636.12* |
| " " " " " | Lokomotiv-Kilometer | " | 2. 83* | 3.02* |
| " " " " " | Wagenachsen-Kilometer. Centimes | " | 9.43* | 9.88* |
| Zentralverwaltung | Bahn-Kilometer | Franken | 536. 04* | 549.29* |
| Bahnaufsicht und Bahnunterhalt | " | " | 3,787. 06* | 4,257.62* |
| Expeditionsdienst | " | " | 4,718. 88 | 4,976.52* |
| Transportdienst: | | | | |
| Im Ganzen | " | " | 10,605. 18* | 11,391.39* |
| " " " " " | Lokomotiv-Kilometer | " | 1. 49.91* | 1.59.20* |
| " " " " " | Wagenachsen-Kilometer. Centimes | " | 4.98* | 5.20* |
| Allgemeine Kosten | Lokomotiv-Kilometer | " | 5.95 | 5.93 |
| " " " " " | Wagenachsen-Kilometer. | " | 0.20 | 0.19 |
| Fahrdienst | Lokomotiv-Kilometer | " | 57.33 | 65.25 |
| " " " " " | Wagenachsen-Kilometer. | " | 1.91 | 2.13 |
| Bugkraft | Lokomotiv-Kilometer | " | 86.63* | 88.02* |
| " " " " " | Wagenachsen-Kilometer. | " | 2.88* | 2.88* |
| " " " " " | Bahn-Kilometer | Franken | 6,128. 52* | 6,574.99* |
| Bahntelegraphie | " | " | 94. 13 | 95.52 |
| Verschiedenes | " | " | 320. 51 | 365.78 |
| II. Fahr-Material. | | | | |
| a) Den Bestand desselben betreffend: | | | | |
| Auf jede Lokomotive kommen | Bahn-Kilometer | | 3.7375 | 3.3977 |
| " " " " " | Personenwagenachsen | | 8.10 | 7.682 |
| " " " " " | Güterwagenachsen | | 36.05 | 39.091 |
| " " " " im Ganzen | Wagenachsen | | 44.15 | 46.773 |
| " " " " " | Sitzplätze | | 135.31 | 126.74 |
| " " " " " | Bentner Tragkraft | | 3,616.00 | 4,055.34 |
| Auf jeden Bahn-Kilometer kommen | Lokomotiven | | 0.267 | 0.294 |
| " " " " " | Personenwagenachsen | | 2.167 | 2.261 |
| " " " " " | Güterwagenachsen | | 9.645 | 11.505 |
| " " " " im Ganzen | Wagenachsen | | 11.812 | 13.766 |
| " " " " " | Sitzplätze | | 36.20 | 37.30 |
| " " " " " | Bentner Tragkraft | | 967.49 | 1,193.54 |
| Auf jede Personenwagenachse fallen | Sitzplätze | | 16.70 | 16.50 |
| " " Güterwagenachsen " | Bentner Tragkraft | | 100.31 | 103.74 |
| Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf die Berechnungen, den Dampfbootbetrieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn und Zentralbahn und die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wehikon-Hinwil fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung u. c. von den Summen der betreffenden Ausgabenittel 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 Brennmaterialeß Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes | 32.34 | 33.4383 | 29.0300 | | |
| " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer . . . " | 1.076 | 1.092 | 0.940 | | |
| " " " Schmiermaterialeß* Lokomotiv-Kilometer . . . " | 1.986 | 1.965 | 1.8984 | | |
| Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: | | | | | |
| per Bahn-Kilometer Franken | 4,048.96 | 4,141.81 | 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 Nordostbahnenwagen 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 | 421.88 | 431.07 | | |
| " Personen- und Güterwagenachsen | 582.33 | 600.26 | 649.30 | | |
| Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen | | | | | |
| auf Nordostbahnenwagen Prozent | 56.08 | 56.57 | 61.32 | | |
| " fremde Wagen " | 43.92 | 43.43 | 38.68 | | |
| Kosten des Schmiermaterialeß 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) Ausnützung der Wagen: | | | | | |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen | | | | | |
| Sitzpläßen durchschnittlich besetzt: I. Klasse Prozent | 16.29 | 13.84 | 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 unbefüllte Plätze | 5.14 | 6.50 | 6.43 | | |
| II. " " " " " " " " | 2.10 | 1.88 | 1.99 | | |
| III. " " " " " " " " | 2.05 | 2.04 | 2.04 | | |
| in allen drei Klassen " " " " " " " " | 2.15 | 2.08 | 2.73 | | |
| Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen Prozent | 29.642 | 30.514 | 31.079 | | |

* Büromaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| Betriebsjahr | Durchschnittl. Betrieb. Bahnlänge | Ausgabe per Kilometer | | | | | | | Ausgaben-Betriebsnisp | | Erneuerung des Überbaus u. Transportmaterials (aus den Erneuerungsfondsbeträgen) per Kilometer |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-------------------|--------------|----------------|-----------|-------------------------|----------------------------|--|
| | | Central-Ber-waltung | Unter-haltungs-fosten | Expedi-tions-Dienst | Transpor-t-Dienst | Tele-graphie | Ber-schiedenes | Im Ganzen | per Lokomotiv-Kilometer | per Wagen-aufsen-Kilometer | |
| | | Kilom. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | 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 Beteiligungskapitalien 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 Stammlinießes, 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 Bözingbergbahn, der Linien Koblenz-Stein und Eschikon-Weizikon-Hinwil, sowie diejenigen für Beauftragung des Betriebsdienstes der Bahunternehmungen Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und der Bözingbergbahn. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

| 1874 | 1875 |
|------------------------------|---|
| Fr. 11,835,779. 49 | Einnahmen |
| “ 5,788,175. 39 | Ausgaben |
| Fr. 6,047,604. 10 | Überschuss der Einnahmen |
| “ 639,000. — | In Abzug fällt die Jahreseinlage in den Erneuerungsfond |
| Fr. 5,408,604. 10 | Reinertrag des Bahnbetriebes |
| 45.70 % | Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme |
| Fr. 25,392. 51 | “ per Bahntilometer |
| “ 3. 05 | “ per Lokomotivkilometer |
| “ —. 09.40 | “ per Wagenachsenkilometer |
| | Fr. 13,553,231. 04 |
| | “ 6,921,127. 85 |
| | Fr. 6,632,103. 19 |
| | “ 639,000. — |
| | Fr. 5,993,103. 19 |
| | 44.22 % |
| | Fr. 26,056. 97 |
| | “ 2. 96 |
| | —. 09.05 |

Bei Hinzurechnung des Saldo vortrages von 1874, der Erträge der Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner-, der Bülach-Regensberger- und der Bözingbergbahn, ferner des Reinertrages der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee, sowie hinwieder bei Abrechnung des Rückschlages auf dem Bodensee-Dampfbootbetrieb steigt die gesamte 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 hiervon Fr. 3,842,154. 27 Cts. zur Verwendung, gegenüber Fr. 3,140,440. 73 Cts. im Vorjahr; die Vermehrung der diesjährigen Ausgabe ist eine notwendige Folge der zur Befreiung der Baubedürfnisse stattgefundenen Vermehrung der Anleihen. Zur richtigen Würdigung dieser Ausgabenpost ist übrigens notwendig, 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 Zinsen für die Obligationen verbleibt ein Überschuss von Fr. 3,250,409. 04 Cts., woraus gemäß Beschuß 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 | <u>Fr. 3,250,409. 04</u> |

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 Vorjahr 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 diesjährige Betriebsrechnung gegenüber derjenigen früherer Jahre mehrfach ungünstig beeinflußt wurde. Es hat sich nämlich die Kapitalsumme, welche im Bau neuer Linien engagiert 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 eingelebt wird. Ferner hatte die Betriebsrechnung den Zinsenausfall auf dem in der Bözbergbahn 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, angemessene, den 5prozentigen Zinszuschlag zu den Subventionszahlungen an die Gotthardbahn, womit im Vertrauen auf die der-einstigen vortheilhaftesten 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 sämtlicher Linien eine noch nie dagewesene Stärke erreichte und ein etwälcher Rückgang derselben daher keineswegs ausgeschlossen ist, machen wir namentlich aufmerksam, daß schon für das ganze laufende Jahr die Verzinsung der in der Bözbergbahn 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 daß 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%o 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 gestiegerte 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 allmäßige Erstärkung 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 Ersparnis 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 Vorjahr. 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 Anteile 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 Subventionsdarlehen der Bözberg- und der linksufrigen Zürichseebahn bis zum Tage der Betriebsöffnungen 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 guttindender 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 $\frac{1}{3}$ in Aktien und $\frac{2}{3}$ 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 Obligationenkапital 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 hierbei 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 Verkäfres 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 zugeslossen 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.

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

Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

| Jahr | Bahn- länge der Nordost- bahn *) | Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn | | | | Ergebnisse der Betriebs-Rechnung | | | | | |
|-----------------|--|---|--|---|-------------|----------------------------------|-----------------------|--|--|------------|-----------|
| | | Aktien- Kapital | Obligationen- Kapital und Anleihen auf kürzere Zeit | Subven- tionen zu ermäßigt em Zinsfuß | Total**)) | Jahres- Einnahmen† | Jahres-Ausgaben | | | | |
| | Kilometer | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Betriebs- Ausgaben | Vergütung der Obligationen u. Subventionen | Einlage in den Er- neuerungsfond | Total | |
| 1860 | 178 | 28,708,000 | 20,917,950 | — | 49,625,950 | 4,739,759 | 1,711,117 | 1,014,538 | 213,811 | 2,939,466 | |
| 1861 | 178 | 28,708,000 | 20,917,950 | — | 49,625,950 | 5,769,089 | 2,172,828 | 1,014,125 | 258,992 | 3,445,945 | |
| 1862 | 178 | 28,708,000 | 25,917,950 | — | 54,625,950 | 5,913,442 | 2,287,398 | 1,093,677 | 262,931 | 3,644,006 | |
| 1863 | 178 | 28,708,000 | 25,917,950 | — | 54,625,950 | 5,857,521 | 2,422,509 | 1,074,125 | 247,655 | 3,744,289 | |
| 1864 | 178 | 28,708,000 | 30,917,950 | — | 59,625,950 | 5,632,509 | 2,193,324 | 1,224,482 | 178,700 | 3,596,506 | |
| 1865 | 178 | 28,708,000 | 30,917,950 | — | 59,625,950 | 6,110,360 | 2,265,015 | 1,358,302 | 200,330 | 3,823,647 | |
| 1866 | 178 | 28,708,000 | 32,153,828 | — | 60,861,828 | 6,346,207 | 2,666,830 | 1,376,729 | 114,921 | 4,158,480 | |
| 1867 | 178 | 28,708,000 | 37,922,400 | — | 66,630,400 | 6,720,596 | 2,837,447 | 1,433,159 | 314,045 | 4,584,651 | |
| 1868 | 178 | 28,708,000 | 38,100,000 | — | 66,808,000 | 7,693,569 | 3,202,856 | 1,732,382 | 383,633 | 5,318,871 | |
| 1869 | 181,1 | 28,708,000 | 43,003,700 | — | 71,711,700 | 7,337,480 | 3,099,847 | 1,792,402 | 244,769 | 5,137,018 | |
| 1870 | 193 | 28,708,000 | 43,100,000 | 1,000,000 | 72,808,000 | 7,514,630 | 3,465,648 | 1,902,478 | 278,964 | 5,647,090 | |
| 1871 | 203 | 28,708,000 | 52,705,800 | 1,000,000 | 82,413,800 | 9,812,945 | 4,037,972 | 2,045,441 | 578,364 | 6,661,777 | |
| 1872 | 213 | 28,708,000 | 56,815,000 | 1,000,000 | 86,523,000 | 9,921,603 | 4,853,913 | 2,270,441 | 564,380 | 7,688,734 | |
| 1873 | 213 | 31,031,000 | 59,086,500 | 3,792,248 | 93,909,748 | 10,927,990 | 5,322,602 | 2,517,941 | 639,000 | 8,479,543 | |
| 1874 | 213 | 33,354,000 | 74,100,000 | 11,504,908 | 118,958,908 | 12,120,506 | 5,788,175 | 3,140,441 | 639,000 | 9,567,616 | |
| 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 Bößbergbahn;

2) die jeweilen im Bau befindlichen Linien.

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

†) In den Jahresseinnahmen sind neben den Betriebseinnahmen namentlich auch die Reinerträge der Beteiligung der Nordostbahn bei den zwei Zillitalbahnen und der Bößbergbahn, die Zinseinnahmen von den verfügbaren Kapitalien und die von den Baurechnungen zu leisenden Zinsen 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.

| im Ganzen | Reinertrag | | Saldo vom vorhergehenden Jahre | Effektiv bezahlte Dividende | | Bestand des Erneuerungs- fonds per 31. Dezbr. | Bestand des Reserve- fonds per 31. Dezbr.*) |
|-----------|------------|-------------------------------------|---|-----------------------------|--------------------------------|---|---|
| | gr. | per betriebenen Bahnkilometer | | in % | per Aktie von Frs. 500 | | |
| 1,800,293 | 10,114 | 6,27 | 25,807 | 6 | 30 | 1,373,369 | — |
| 2,323,144 | 13,051 | 8,09 | 103,619 | 8 | 40 | 1,581,973 | — |
| 2,269,436 | 12,749 | 7,90 | 130,123 | 8 | 40 | 1,685,821 | — |
| 2,113,232 | 11,872 | 7,36 | 102,918 | 7,25 | 36 ¹ / ₄ | 1,849,105 | — |
| 2,036,003 | 11,434 | 7,09 | 134,820 | 7 | 35 | 2,017,427 | — |
| 2,286,713 | 12,846 | 7,96 | 161,263 | 8 | 40 | 2,170,175 | — |
| 2,187,727 | 12,291 | 7,62 | 151,336 | 8 | 40 | 2,283,549 | — |
| 2,135,945 | 11,999 | 7,44 | 42,423 | 7,5 | 37 ¹ / ₂ | 2,338,216 | — |
| 2,374,698 | 13,341 | 8,27 | 25,267 | 8 | 40 | 2,500,000 | — |
| 2,200,462 | 12,156 | 7,66 | 103,325 | 7,5 | 37 ¹ / ₂ | 2,500,000 | — |
| 1,867,540 | 9,676 | 6,50 | 150,687 | 7 | 35 | 2,261,939 | — |
| 3,151,168 | 15,523 | 10,97 | 8,667 | 9 | 45 | 2,257,489 | — |
| 2,232,869 | 10,483 | 7,77 | 576,116 | 8 | 40 | 2,281,072 | 323,109 |
| 2,448,447 | 11,495 | 7,89 | 512,344 | 8 | 40 | 2,053,055 | 1,562,872 |
| 2,552,890 | 11,985 | 7,65 | 478,311 | 8 | 40 | 1,826,451 | 2,045,300 |
| 2,887,527 | 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 Jahreserträgen der Betriebsrechnung nicht mitenthalten.

**) Berechnet auf das während des Jahres durchschnittlich einbezahlt 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.

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

| | Personen | | | Gepäck | | | Bieh | | | Güter | | | Verschiedenes | | | Total-Einnahme | |
|-----------------|----------|---------|------|---------|-------|------|-------|-------|------|-----------|---------|------|---------------|------|---------|----------------|--|
| | Anzahl | Fr. Cr. | Gts. | Bentner | Fr. | Gts. | Stück | Fr. | Gts. | Bentner | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | |
| 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 |
| " " Bentner Gepäck | " | 0.40 | 0.46 |
| " " Stück Bieh | " | 0.95 | 1.58 |
| " " Bentner Güter | Centimes | 14.68 | 14.58 |

Die vorstehenden Ziffern ergeben eine erhebliche Mehrfrequenz in allen Verkehrsweigen. 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 Verkehrs zunahme 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 Güterverkehrs, welcher eine seit 1871 nicht mehr dagewesene Ziffer erreichte; dieselbe ist wesentlich der ernstlichen Wiederaufnahme des Getreide-Imports von Osten her über Romanshorn zu verdanken, welche zugleich eine 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 Bieh, welche im Laufe des Berichtsjahres von allen an der Bodensee-Dampfschiffahrt beteiligten 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 Bentner ist denn auch eine etwälche Mindereinnahme zu verzeichnen, herbeigeführt durch Tartraduktionen, welche behufs Erhaltung und Vermehrung der Konkurrenzfähigkeit der Bodenseeroute, namentlich gegenüber der süddeutschen und der oberitalienischen Route für den Transit zwischen Österreich und Frankreich notwendig wurden.

Ausgaben des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee.

| 1874 | | | 1875 | | | Gegenüber 1874 | | | |
|---------|------|----------|---|---------|----------|----------------|-------|-----|----------|
| Fr. | Gts. | Prozente | Fr. | Gts. | Prozente | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. |
| 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 Ersparnisprämien des Schiffspersonals | 127,118 | 08 | 31.54 | 6,111 | 57 | — |
| 2,525 | 16 | 0.63 | 4. Bekleidung derselben | 3,390 | 74 | 0.84 | 865 | 58 | — |
| 2,914 | 58 | 0.73 | 5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaus | 1,595 | 20 | 0.39 | — | — | 1,319 38 |
| 31,437 | 87 | 7.89 | 6/7. Kosten des Ein- und Auschiffens der Güter | 39,412 | 50 | 9.78 | 7,974 | 63 | — |
| 148,690 | 05 | 37.30 | 8. Brenn-, Schmier- und Fußmaterial, 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. Assuranz-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 | — |

finanzergebnis.

| | 1874 | | | | 1875 | | | | | |
|---------------------|---------|------|--------------------|------|----------------------------------|---------|------|--------------------|------|--------|
| | Total | | per Fahr-Kilometer | | In Prozenten der Brutto-Einnahme | Total | | per Fahr-Kilometer | | |
| | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | | Fr. | Gts. | Fr. | Gts. | |
| | | | | | | | | | | |
| 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 Ergebnis bestätigt die Hoffnung, welcher wir im letzten Geschäftsjahrsbericht 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 erkennen 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.

Daselbe 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 | · · . . . | Sentner | 46,553 | 40,065 |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß = 10 Pfund Kohlen) | · · . . . | Sentner | 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 Gröfönnung der linksufrigen Zürichseebahn in der Richtung einer Änderung unterworfen, daß die Zahl der Dampfbootfahrten längs des linken Ufers vermindert, dafür aber vermehrte Fährten 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 Fährten 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 Beförderung 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 Rappersweil | | | | | | | | Von Rappersweil | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------|------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------|-----------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| | Vom 1. Jan. | Vom 1. März | Vom 1. Juni | Vom 1. Sept. | Vom 20. Okt. | Vom 20. Nov. | Vom 24. Dez. | Vom 15. | Vom 1. Jan. | Vom 1. März | Vom 1. Juni | Vom 1. Sept. | Vom 20. Okt. | Vom 20. Nov. | Vom 24. Dez. | Vom 15. | Vom 1. Jan. | Vom 1. März | Vom 1. Juni | Vom 1. Sept. | Vom 20. Okt. | Vom 20. Nov. | Vom 24. Dez. | Vom 15. | Vom 1. Jan. | Vom 1. März | Vom 1. Juni | Vom 1. Sept. | Vom 20. Okt. | Vom 20. Nov. | Vom 24. Dez. | Vom 15. |
| <i>Linkes Ufer:</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 5 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| 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 | 6 | | | |
| 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 | — | 4 | | | |
| Thalwil | 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 | 6 | | | |
| 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 | 6 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| Uu | 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 | 3 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| <i>Rechtes Ufer:</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 6 | 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 | 6 | | | |
| Rüschnacht | 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 | 7 | | | |
| 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 | 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 | 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 | 7 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| 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 | 7 | | | |
| 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 | 5 | | | |
| Ürikon | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | 7 | 6 | | | |
| Schirmensee | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | 7 | 6 | | | |
| Rappersweil | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| <i>Obersee:</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | — | 3 | | | |
| 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 | — | 3 | | | |
| 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 | |
| Spätfahrtbillette . . 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 |
| Abonnementsbillette . . 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 Rundfahrtbillette . . 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 Biehtransport . . . | | | | | | | | |
| | . | . | . | . | . | | 16,275. — | 1.45 |
| III. Gütertransport . . . | Bentner. | | Bentner. | | | | | |
| | 2,100,520 | . | 1,704,997 | . | 324,000. 36 | 29.40 | 232,454. 42 | 20.71 |
| IV. Kaufhausverkehr . . . | Bentner. | | Bentner. | | | | | |
| | 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. Gts. | Fr. | Fr. | Fr. Gts. | Fr. | Fr. Gts. | Fr. | Fr. Gts. | Fr. | Fr. Gts. | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | 3tr. 2,100,520 | Fr. 324,000.36 | | | 21,739.80 | 1,102,067.78 | | | |
| mehr | 224,243 | 35,359.76 | | | | | | | — | 20,259.22 | | |
| weniger | — | — | | 3tr. 395,523 | Fr. 2,529.76 Gts. | | | 12,570.78 | — | | | |

Durchschnittseinnahmen.

| | 1874 | 1875 |
|------------------------------|-----------|-------|
| Einnahmebetrag per Reisenden | Fr. 60.10 | 53.45 |
| " " Rentner 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 unteren Theil des linken Ufers auf ein Minimum reduziert werden mußten.

Personenfrequenz der Dampfboot-

| | Sum | Zürich | Wollishofen | Bendlikon | Mühleuten | Uetendorf | Thalwil | Überrieden | Horgen | Au | Wädenswil | Nichterswil | Altendorf | Uuchen | Wuolen | 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 | |
| Mühleuten | 22,558 | 360 | 390 | — | 63 | 327 | 272 | 2,143 | 87 | 602 | 366 | 9 | 25 | — | 242 | |
| Uetendorf | 2,433 | 70 | 45 | 48 | — | 15 | 27 | 304 | 7 | 43 | 31 | — | 2 | — | 8 | |
| Thalwil | 32,354 | 504 | 784 | 286 | 13 | — | 299 | 4,462 | 81 | 1,469 | 1,017 | 5 | 51 | — | 1,577 | |
| Überrieden | 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 | |
| Wädenswil | 30,469 | 277 | 461 | 627 | 41 | 1,458 | 1,528 | 12,586 | 767 | — | 9,567 | 162 | 539 | 49 | 6,085 | |
| Nichterswil | 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 | |
| Uuchen | 1,328 | 15 | 25 | 27 | — | 58 | 65 | 193 | 15 | 542 | 908 | 266 | — | 160 | 10,241 | |
| Wuolen | 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 | |
| Ütikon | 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 | |
| Übermeilen | 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 | |
| Küsnacht | 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.

| Schir- mensee | Ütikon | Kehlhof | Stäfa | Männe- dorf | Ütikon | Ober- meilen | Meilen | Herrli- berg | Ertenbach | Küsnacht | Zollikon | Neu- münster | Total | Rang- ordn.nach der Verl. 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-Rapperswil-Glatthallinie und vice versa | | | | | | | | | | | | | 5,090 | |
| 1874: Total | | | | | | | | | | | | | 1,256,734 | |

Güterfrequenz der Zürichsee-dampfschiffe nach Waarengattungen und Monaten.

| Monat | Transportquantitäten in Zentnern. | | | | | | 1875 | 1874 | Gegenüber 1874 |
|-------------|-----------------------------------|----------------|---------------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|------------------|-------------------|
| | Holz und Holzwaren | Steinkohlen | Steine und Baumaterial | Dorf | Weine | Div. Güter | | | |
| 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 | 75,893 | 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 Dampfschiffbetriebes auf dem Zürichsee.

| 1874 | | | 1875 | | | Gegenüber 1874 | | | |
|---------|------|----------|---------|------|----------|----------------|------|-------------|---------------|
| Fr. | Gts. | Prozente | Fr. | Gts. | Prozente | Fr. | Gts. | Mehrausgabe | Minderausgabe |
| 367,173 | 84 | 45.11 | 10,000 | — | 1.12 | 14,272 | 55 | — | — |
| — | — | — | 30,888 | 32 | 3.45 | | | | |
| — | — | — | 340,558 | 07 | 38.11 | | | | |
| 4,646 | 17 | 0.57 | 3 263 | 19 | 0.36 | — | — | 1,382 | 98 |
| 24,443 | 26 | 3.— | 37,941 | 09 | 4. 5 | 13,497 | 83 | — | — |
| 317,023 | 36 | 38.95 | 318,195 | 55 | 35.60 | 1,172 | 19 | — | — |
| 76,502 | 71 | 9.40 | 87,974 | 31 | 9.85 | 11,471 | 60 | — | — |
| 10,794 | 40 | 1.32 | 9,428 | 87 | 1.06 | — | — | 1,365 | 53 |
| — | — | — | 25,000 | — | 2.80 | 25,000 | — | — | — |
| 13,390 | — | 1.65 | 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 gesamten Personals inbegriffen, erklärt sich aus einer durchgreifenden Revision der Besoldungsverhältnisse, sowie aus einer Vermehrung des Personals, welche nothwendig war, um den Verkehrsdiensst, sowie das Rechnungs- und Kontrollwesen der Unternehmung nach denjenigen Grundsätzen einzurichten, welche bei der Bahnverwaltung bestehen. Diejenige für Miethzinse, Bureaubedürfnisse &c. wurde wesentlich veranlaßt durch Einführung des Edmonson'schen Billestsystems, bessere Ausrüstung der Dampfboote und Stationen mit Bureau-Utenfilien, Rechnungsformularen aller Art &c. 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.

Finanzergebnis 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. | Gr. | Fr. | Gr. | | Fr. | Gr. | Fr. | Gr. | | Fr. | Gr. |
| 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 | 20.88 | | |

Dieses finanzielle Ergebnis 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 Vorjahr herbeiführten, theils auch auf die Erträge des Personenverkehrs 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 |
| und zwar in | . | . | Zeitstunden | 24,728.24 |
| per Zeitstunde durchschnittlich | . | . | Kilometer | 13.53 |
| Schleppboote. Solche durchsieden | . | . | " " " " " | 51,135.72 |
| und zwar in | . | . | Zeitstunden | 5,115.55 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich | . | . | Kilometer | 9.98 |
| b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz | . | . | Kubikfuß | 38,550 |
| Steinkohlen | . | . | Zentner | 129,673.10 |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen) | . | . | Zentner | 133,152.35 |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer | . | . | Kilo | 17.210 |
| " " " Zeitstunde | . | . | " " " " | 223.075 |
| Kosten für Brennmaterial im Ganzen | . | . | Franken | 283,035.47 |
| " " " per Kilometer | . | . | Centimes | 73.18 |
| " " " " Zeitstunde | . | . | Franken | 9.48 |
| c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen | . | . | Kilo | 18,878 |
| " " " per Kilometer | . | . | " " " " | 0.050 |
| " " " " Zeitstunde | . | . | " " " " | 62.500 |
| Kosten für Schmiermaterial im Ganzen | . | . | Franken | 33,987.89 |
| per Kilometer | . | . | Centimes | 8.78 |
| " " " Zeitstunde | . | . | " " " " | 113.00 |
| d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen | . | . | Franken | 76,502.71 |
| 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 Fernen wurden 39 Stück alte Langholzwagen in Materialtransportwagen umgeändert.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug am Jahresende 565 gegenüber 490 im Vorjahr, 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 Ergebnis 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 Wagentüren bereits geschlossen waren, außerhalb der Einstieghalle 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 postiert gewesener Bahnhörter-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 tot 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 Pfuffer 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 getötet. — Am 9. Juli verunglückte auf der Station Amriswil ein Briefträger durch eigenes Verschulden. Derselbe hatte sich mit dem Postkarren auf die Geleise zwischen einen Zug und einen stationirenden Güterwagen begeben und wurde dadurch von dem abfahrenden Zuge erfasst und getötet. — 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 Bahnhof 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 Zug und Pratteln ein Vorarbeiter, welcher, wahrscheinlich in betrunkenem Zustande, die Bahnlinie passirt hatte, zwischen den Schienen liegend tot aufgefunden. — Am 12. Dezember wurde in der Nähe der Station Zug ein Bahnhörter, der bei verspätetem Kontrolliren seiner Bahnstrecke in unvorsichtiger Weise noch eine Bahnbrücke passiren wollte, von einem Zuge überfahren und getötet.

Von den verunglückten Angestellten gehörten zwei der Unterstützungsclasse 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-Wädenswil zur Folge hatte, wird an anderer Stelle berichtet.

5. Versicherungen.

Die Versicherung gegen Feuerschäden 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. Brematerial 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 Imprägniranstalt | " 60,000 |
| 9. Waaren in den Güterschuppen im Bahnhofe Zürich | " 775,000 |
| 10. Maschinen, Werkzeuge und Vorräthe, sowie Transportmaterial in der Reparaturwerkstatt in Zürich | " 1,700,000 |
| | Total Fr. 39,314,600 |

Die Absicheranzsumme für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektierten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransports beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. 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 Rechnungsergebnis auf:

Der Aktivsaldo betrug am 31. Dezember 1874 Fr. 55,079. 18

An Einnahmen kamen im Jahre 1875 hinzu:

| | |
|---|-------------------------|
| V. Jahreseinnahme der Betriebsrechnung der Nordostbahn | Fr. 50,000. — |
| I. Jahreseinnahme 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 Tötungen und Verlebungen“ 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 zitierten 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 Tötungen und Verlebungen von Eisenbahnbau-Arbeitern ist den betreffenden Bauunternehmern durch die mit ihnen abgeschlossenen Verträge überbunden.

6. Personalestat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

| | | | |
|--|------------|--|-----|
| Sekretariat, Registratur und Kanzlei | 28 | Telegraphen-Inspektor und Gehülfen | 2 |
| Hauptkassier und Gehülfen | 5 | Bureau des Betriebsdirektors und Wagenkontrolle | 24 |
| Revisor, Buchhalter und Gehülfen | 18 | Bahnhofsvorstände und Gehülfen | 25 |
| Betriebs-Kontrolleur und Gehülfen | 65 | Stationsvorstände und Gehülfen | 140 |
| Chef des Tarifbüro und Gehülfen | 7 | Einnnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen | 44 |
| Chef des statistischen Bureau und Gehülfen (wurde im vorigen Jahre zur Betriebs-Kontrolle gerechnet) | 13 | Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger | 188 |
| Hauptmagazin-Verwaltung | 11 | Telegraphisten | 7 |
| Abwärte der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung | 7 | Portiers, Abwärte und Nachtwächter | 50 |
| | 154 | Gepäckträger | 33 |

II. Bahn-Unterhalt.

| | | | |
|---|-------------|---|-------------|
| Betriebsoberingenieur und Adjunkten | 3 | Arbeiter für Güterverladung und Camionneure einschließlich Eilgutarbeiter | 679 |
| Bauführer | 8 | Oberzugsführer und Gehülfen, Zugführer, Kondukteure und Bremser | 288 |
| Geometer und Zeichner | 11 | Wagenmeister, Bahnhofsausseher, Wagenwärter und Wagenwissenteure | 130 |
| Bureau des Betriebsoberingenieurs | 16 | Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) | 18 |
| Werksführer der Bauwerkstätte | 1 | Billetedrucker | 2 |
| Gäsmonteur | 1 | | 1637 |
| Oberbahnausseher und Bahnausseher | 25 | | |
| Weichen- und Bahnwärter | 962 | | |
| | 1027 | | |

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

| | | | |
|---|----------|--|----|
| Betriebsdirektor | 1 | Überingenieur für das Maschinenwesen | 1 |
| Betriebsinspektor und Adjunkten | 3 | Maschinenmeister | 2 |
| Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen | 3 | Oberwerksführer und Werksführer | 3 |
| | 7 | Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwärte | 20 |

Total: 3169 (gegen 2363 im Vorjahr); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner-, Bülach-Regensberger-, linksufrigen Zürichsee- und Bözbergbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7.45 Angestellte (7.90 im Jahre 1874).

B. Dampfschiffahrt.

I. Auf dem Bodensee.

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

Zusammen 67 Angestellte (im Vorjahr 71).

II. Auf dem Zürichsee.

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

Zusammen 196 Angestellte.

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 565 (im Vorjahr 490).

D. Agenturen.

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

Zusammen 6 Angestellte, wie im Vorjahr.

7. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskaasse.

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 |
| Gesammeleinnahme | Fr. 874,613. 03 |
| Übertrag | Fr. 874,613. 03 |

Übertrag Fr. 874,613. 03

Die Ausgaben bestehen aus:

| | |
|---|--------------|
| Rück erstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte | Fr. 316. 87 |
| Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten | " 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 |
| Zm Jahre 1875 kamen an Einnahmen (Zins, Beiträge und Bußen) hinzu | " 32,337. 17 |
| | ————— |
| Gesamteinnahme Fr. 50,056. 72 | |

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen &c.

| | |
|--|--------------|
| 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 Nordostbahn-geellschaft 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 Wädenswil-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. Bözbergbahn (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 " | |
| | | <hr/> | |
| | | 105.0 Kilometer | |
| 6. Effretikon-Wetzikon-Hinwil (selbständige Unternehmung) | | 22.5 Kilometer | |
| 7. Wädensweil-Einsiedeln | | 16.6 " | |
| | | <hr/> | |
| | | 39.1 " | |
| Total der im Bau stehenden Linien | | | 144.1 " |
| c. Im Stadium der Vorarbeiten begriffen: | | | |
| 8. Glarus-Lintthal | | 15.8 Kilometer | |
| 9. Bülach-Schaffhausen | | 25.5 " | |
| 10. Dielsdorf-Niederweningen | | 7.5 " | |
| | | <hr/> | |
| | | 48.8 Kilometer | |
| 11. Koblenz-Stein (gemeinschaftlich mit der Centralbahn) | | 26.3 Kilometer | |
| 12. Eßweilen-Schaffhausen (selbständige Unternehmung) | | 17.0 " | |
| | | <hr/> | |
| | | 43.3 " | |
| Total der in Vorbereitung befindlichen Linien | | | 92.1 " |
| Total | | | <hr/> 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. Hierzu 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. Bözbergbahn | 4 | 25 | 19 |
| 4. Winterthur-Koblenz | 2 | 20 | 22 |
| 5. Effretikon-Wezikon-Hinwil | 1 | 11 | 12 |
| 6. Wädensweil-Einsiedeln | 1 | 10 | 10 |
| 7. Niederglatt-Baden | 1 | 10 | 14 |
| 8. Koblenz-Stein | 1 | 3 | 3 |
| 9. Glarus-Linthal | 1 | 2 | 8 |
| 10. Rechtsufrige Zürichseebahn | 1 | 7 | 6 |
| 11. Eszweilen-Schaffhausen | 1 | 2 | 5 |
| Total | 19 | 158 | 157 |

wobei zu bemerken ist, daß bei den Linien Wädensweil-Einsiedeln, Eszweilen-Schaffhausen und Glarus-Linthal 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, Einsiedigungen, Barrieren, Bahnh- und Abtheilungszeichen, sowie über Wasserstationseinrichtungen, mechanische Signalscheiben &c. Über Lieferung von Oberbau- und Ausrüstungsgegenständen aller Art wurden verschiedene Verträge, gewöhnlich auf Grund einer, unter den bekannteren Firmen mittels Birkular 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 Läfchen 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. & C. Cambier in Morlanwelz, Belgien, (14. Dezember 1875) über 84,000 Stück Läfchenbolzen für dieselben Linien;

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

J. Bögele in Mannheim (12. November 1875) über 150 Stück komplette 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;

Wolff & Cie. in Zürich (30. Dezember 1875) über Befestigungsteile zu 90 Stück Kreuzungen und 70 Stück Fahrschienen für Winterthur-Koblenz und Effretikon-Weizikon-Hinweis.

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 Bözingbergbahn abgeschlossen.

Nachdem die Imprägniranstalt 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 Bözingberg- 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 Bentner Kohlen (Saarkohlen) und 127,356 Kilogramm Chlorzink in 828 Mischungen zu 6 Kubikmeter oder 4,968 Kubikmeter Chlorzinklauge.

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

In Betreff der Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Zürich, in Folge Einnäudung 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 Auersihl manigfache 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 Verkehrsbevegung 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 Grundeigentümer, daß sie bei längerer Verhinderung ihres freien Verfügungsrighetes in unstatthafter Weise geschädigt werden.

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

1. Linksufrige Zürichseebahn.

Am 18. September 1875 fand die feierliche 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; dahn sind insbesondere zu zählen: überaus schwierige Expropriation, die durch die erste Nutzschung bei Horgen bedingte Linienverlegung, der unvorhergesehenen großen Materialbedarf für den Altendorfer Damm, Erekutionsarbeiten bei dem ohnehin schwierigen Bau des Brändschentunnels, endlich die für manche Theilstrecke auf große Entfernung vorzunehmende Kiesbeschaffung.

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 Neichenburg), St. Gallen und Glarus (von Neichenburg 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 Auferstahl, überschreitet die Sihl, durchbricht mit einem 240 Meter langen Tunnel die Anhöhe der Brändschentke 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 Seehang 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 Linthal abfallenden Schwyz- und Glarnerberge, zahlreiche von deren Wildbächen in die Thalebene vorgeschoßene Schuttkegel überschreitend. Unweit Lachen aufwärts wird die Aa übersezt, 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 übersezt, und die Linie gelangt, eine südöstliche Richtung annehmend, in das eigentliche Linthal, 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; hiervon 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 Bifurbruches 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 Fällen 168.425 Meter, die mittlere Steigung 2.74 % Meter.

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

| Name | Höhe über Meer | Entfernung von Zürich | |
|--------------------------|----------------|-----------------------|-----------|
| | | Kilometer | Kilometer |
| Zürich | 408.063 | — | — |
| Enge | 409.200 | 4.006 | 4.006 |
| Wollishofen | 409.200 | 5.769 | 1.763 |
| Bendlikon (= Kirschberg) | 425.500 | 8.629 | 2.860 |
| Rüschlikon | 433.180 | 10.635 | 2.005 |
| Thalwil | 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 |
| Niedersweil | 408.500 | 27.435 | 3.383 |

| Name | Höhe über Meer | Entfernung von Zürich | Entfernung von einander | |
|-------------------|----------------|-----------------------|-------------------------|-----------|
| | | | Kilometer | 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 |
| Wilen | 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 Thalwil, 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 Gebäudelichkeiten, verbunden mit äußerst schwierigen Expropriationsverhältnissen. Für die Gesamtanlage, einschließlich Stationen, Wege, Abschnitte u. s. w. waren erforderlich

361 Zuchart 29860 □' oder
130.23 Hektaren
also per Kilometer 6 Zuchart 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 Berichtsjahr wurden einige Nachverkäufe für Materialgewinnung erforderlich.

Zur Herstellung des Erdkörpers der Gesamtbahnanlage, 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 Alp | 600 | " | 4 " 5.5 | " | 26,700 |
| 7) | " hinter der Alp | 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 Bülten | 650 | " | 2 " 3 | " | 23,000 |
| 11) | Einschnitt hinter der Station Wollishofen | 450 | " | 3 " 8 | " | 30,300 |
| 12) | " beim Heilbach, Horgen | 450 | " | 2 " 4 | " | 14,200 |
| 13) | " bei Station Horgen | 717 | " | " 13 | " | 142,700 |
| 14) | " im Hürdenerfeld | 1160 | " | 3 " 6 | " | 110,300 |
| 15) | Felseinschnitt bei Liedwyl | 260 | " | 6 " 10 | " | 53,100 |
| 16) | Materialgrube am Weinberg | | | | | 46,700 |
| 17) | " beim Mühlbach | | | | | 45,800 |
| 18) | Einschnitt im Bühlhof, 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 $1\frac{1}{2}$ füzig angelegt, mit Humus bedeckt und angefæt.

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 Schlüsse 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 Dammfüllung zu übersezten. Die Bucht liegt, wie in den früheren Jahresberichten bereits erwähnt wurde, zwischen den Schuttkegeln von zwei Wildbächen, des Liedwyler Sägebaches und des Mühlbaches, 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 oberen 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 Materialbefuhr 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 Materialbefuhr 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 Gesamtauffüllung bis zum 7. September zu vollenden. Die täglichen Setzungen, die zu Beginn der Betriebseröffnung 3 bis 4 Centimeter betragen, nahmen schon nach Verlauf eines Monats ganz ab, und spätere Bewegungen sind nicht wieder eingetreten. Der Damm enthält nun bei zweifüßeriger Böschungsanlage eine Gesamtmasse von 183,000 Kubikmeter, von denen etwa 55,000 Kubikmeter mit dem seitlich entwichenen Schlamm verdrängt sein dürften. Hätte die früher erwähnte, auf der Schlammsschicht ruhende feste Decke sich als tragfähig erwiesen, so wären für die Schüttung zirka 17,000 Kubikmeter genügend gewesen.

Rutschungen zwischen Thalwil und Horgen. Die Einschnittsrutschungen auf dieser Strecke waren von geringem Belang, sie konnten leicht durch Anlage von Sickerlöchern 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 Schläge, 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 größerem Umfange mit sich; es wurden im Ganzen zirka 9,500 Kubikmeter Mauern erstellt. Hervorzuheben sind die Stützmauern südlich vom Brändschentunnel, 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 Weiteren bemerkenswerth ist die Stützmauer im Heilizbach, durch die werthvollen Besitzungen zu Anfang der Ortschaft Horgen in einer Länge von zirka 200 Meter und einer Höhe bis 7 Meter; mit außerordentlichen Schwierigkeiten war die Errichtung 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 Brändschentunnel 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 Erdpartien 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 insgesamt zirka 600 Stück erstellt und zwar an kleinen Objekten:

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

Die bemerkenswertesten 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, |
| Fußgängersieg über die Station Thalweil | |
| und 4 offene Objekte mit Kiesjämmen. | |

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

| Brücke. | Gesamtgewicht. | Pro lauf. Meter. | Größte Einfenkung. | Bleibende Einfenkung. | Verhältniß der Einfenkung zur Stützweite. | vertikal. | horizontal. |
|-------------------------|----------------|------------------|--------------------|-----------------------|---|-----------|-------------|
| | Kilo. | Kilo. | Millimeter. | Millimeter. | | | |
| 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, daß Hochwasser nur an einer Stelle durch den Bahntörper 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 Objektweite genommen wurde, gesenkt, von hier aber mit entsprechendem Gefälle bis zum Schnittpunkt mit der alten Sohle unterhalb der Bahn korrigiert. 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 | " " Gurischbach | 2 " | " | 4 " | " |

Erwähnenswerth ist noch der Fußgängersteg bei Thalweil, 493 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 etc., zu den Brücken über den Linthkanal und den Biltener Bach Kalksteine von Wesen und Mollis, und zu der Sihlbrücke bei Zürich Muschelkalksteine 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.

W e g b a u t e n. Die Wegkorrekturen, Zufahrtsstraßen, Parallelwege und Stationsplätze haben zusammen 23600 Kubikmeter Chausseirung und Beklebung erfordert. Die bemerkenswertesten Straßenkorrekturen sind folgende:

| | |
|---|----------------|
| Korrektion der Gemeindestraße bei Thalweil | 150 Meter lang |
| " " " Oberrieden | 150 " " |
| " " Kantonstraße zwischen Wädensweil und Richtersweil | zirka 200 " " |

Da die Bahn auf längere Strecken unmittelbar 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 Gesamtlänge von 4100 Meter erstellt, und der Steinwurf der Fundirung beträgt etwa 94200 Kubikmeter. Dieselben befinden sich auf den Strecken Enge-Wollishofen, bei Horgen, Käpfnach-Ali, Ali-Wädensweil, Wädensweil-Richtersweil-Bäch. An Dammplasterungen auf der Seeseite und Bachpflasterungen, insbesondere des Thalbachs bei Liedwyl und des Mühlebachs bei Altendorf, sind zirka 5500 \square 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 Auferfahl, Oberrieden-Wädensweil aus dem Einschnitt bei Horgen, Wädensweil-Lachen aus dem Hürdener 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 Eisenbahnen 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: Lächen 5.625 Kilogramm, Bolzen 0.466 Kilogramm, Platten 1.40 Kilogramm, Nägel 0.24 Kilogramm. Die Schienen sind durch den schwedenden 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 Imprägnieranstalt mit Zinkchlorid unter einem

Druck von mindestens 8 Atmosphären imprägnirt wurden. — Es sind drei sogenannte Normalweichen eingeführt, und zwar mit dem Neigungsverhältnis 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 Gesamtgeleislänge mißt 76523 Meter. Hieron 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 Gesamtbedarf an Oberbaumaterial war folgender:

| | |
|----------------|--------------------------|
| 5515 Tonnen | Schienen |
| 288 " | Läfchen |
| 48 " | Läfchenbolzen |
| 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 Gestellung der Einfriedigungen bei einer Bahn, die sich in ihrem unteren 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. *Staketenzaun*

mit Holz- oder Eisenpfosten, zum Abschluß von Stationen und überall da, namentlich in Ortschaften, wo die Verkehrsvorhältnisse 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 notwendig wird, als er mit einem Rundholztag (1) erzielt werden kann;

4. *Gitterzaun aus Bandeisen*

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

5. *Gussäulen mit Rundstangen*

auf Mauern und Brücken;

6. *Wehrsteine mit Siederöhren*

als Abschrankung von Straßen.

Die Holzeinfriedungen wurden sämtlich mit Zinkchlorid imprägnirt, mit Ausnahme der Staketenzaune, 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 Schiebarrieren 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 Schiebarrieren, 41 Drahtzugbarrieren.

Bahnzeichen. Die Kontrollstöcke, Gradientenzeiger und Verbottafeln bestehen aus Eisen; die Längeneintheilung der Bahn ist mittels Kilometersteine und Hektometerpfosten bezeichnet.

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

| Nr. | Name | Aufnahmgebäude | Sommerwirtschaft | Güterbahnhoppen | Abtritt | Brunnen | Ausweichgleise | Gleisanlage | | Distanzweichen | Drehkran | Brückenkran | Bockkran | Waggondrehkran |
|-----|-----------------------|----------------|------------------|-----------------|---------|---------|----------------|-------------|---------------------------|----------------|----------|-------------|----------|----------------|
| | | | | | | | | Klasse | Stumpfgleis mit Kopframpe | | | | | |
| 1 | Zürich | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 | Enge | Provisorium | — | Güterbahnhoppen | — | 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 | Wilst | V | — | — | V | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | — | 1 | — | — |
| 17 | Ziegelbrücke | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 18 | Nieder- Ober-Urnern | V | — | — | V | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | — | — |
| 19 | Mäfels | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

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

Bezüglich der übrigen Aufnahmgebäude 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, daßelbst 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 Sommerwarthäuser, geschehen ist. Die Aufnahmehäuser 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 Warthäuser leicht entfernt werden können, falls der Bau eines besondern Empfangsgebäudes, beziehungsweise die Vergrößerung des Güterraums Bedürfniß wird. Die Größe der Räume in den verschiedenen Aufnahmehäusern und Güterschuppen ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Aufnahmehäuser.

| Klasse des Gebäudes | Warthäuser | | Sommerwarthäuser | | Vorhalle | Bureau | Wohnungen |
|------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|---------------------|----------|--------|---|
| | I. u. II. Kl. □ Meter | III. Kl. □ Meter | I. u. II. Kl. □ Meter | III. Kl. □ Meter | | | |
| II | 34 | 48 | 27 | 27 | 29 | 41 | 2 Wohnungen, bestehend aus 7 Zimmern, 2 Küchen rc. |
| 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 rc. |
| 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 |
| IA | 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 Bahnteile mit einem 4 Meter breiten, eisernen, freitragenden Bordach 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 Holzbauens Riegelwände ausgeführt werden. Im Ganzen sind 79 Wärterbuden einschließlich Stationsbuden errichtet; in Thalwil, Wädenswil 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 Comite 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 Zentralkomitee ausgearbeiteten Plänen sich ergeben sollten, dem Zentralkomitee 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 oberen Schichten theilweise als etwas schlammig sich herausstellten, so schien Inanspruchnahme derselben doch um so weniger bedenklich, als Häuser, Steinhauerplätze etc. 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 standen; zudem kam damit die Linie, die Auffüllung einiger zwischenliegender Buchten abgerechnet, auf bereits angelegtes Land, auf welchem sich seit Jahrzehnten Wohnhäuser, Werk- und Steinmeßplätze befanden. So stand bei Kilom. 17.295 zwischen Bahn und See das dreistöckige, massive, mit einem gewöhnlichen Bruchsteinfundament versehene Wohnhaus des Herrn Steinmeister Küser, mit einem vorliegenden Steinmeßplatz, 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 Steinmeßplatz 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 Aufnahmegeräude, mittels im Durchschnitt 15 Meter unter Schwellenhöhe eingerammter Pfähle auf festen Grund gestellt, einer Mehrbelastung nicht gleichkommen. In der oberen Hälfte der Station waren die Verhältnisse etwas verschieden, und es schien eine größere Anschüttung dafelbst 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 eingebroacht, und die Mauern selbst wurden in der Hauptfache 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 oberen 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 Gartennmauer der Frau Wittwe Stapfer im „Institut“ plötzlich ein. Es erreichte der See an dieser Stelle sofort eine Tiefe von 7 Meter in der Bahnhore gemessen, während dieselbe vor dem Bahnbau nur circa 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 Gartennmauer 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 Rammkloß von 7.5 Zentner bei 1.5 Meter Hubhöhe bis 66 Hützen zu 20 Schlägen erforderten, so lag die Annahme nahe, daß nicht eine Abrutschung des Gesammtkörpers, sondern mehr ein Verdrängen von weicheren 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 Seetiese konstatiert hatten, wurden die Nachschüttungen gänzlich eingestellt. Es schien dies um so mehr geboten, als zugleich durch Bewegungen der schon erwähnten Pfähle die Annahme, als fäßen 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. Zumerhín wurden die Arbeiten derart gefördert, daß am 11. September 1875 die erste Fahrt über die Linie, am 13. die Kollaudation und am 20. des selben 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 Aufnahmgebäudes 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 Aufnahmgebäude jedoch auf einem Pfahlroste stand, wogegen der leichte, verandenartige Sommerwartsaal nur auf einem Betonfundament ruhte, bot diese ungleichmäßige Setzung nichts Außergewöhnliches und floßte 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 fortduerte. In der Frühe des 22. zeigten sich nunmehr zwischen dem Dampfschiffsteg und dem Aufnahmgebäude im Plateau drei Risse, und es hatten sich Seemauer und Geleise merklich, bis 9 Centimeter, gesenkt. 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 \square Meter (73,000 \square Fuß) oder etwas über $1\frac{3}{4}$ schweizerische Zucharten.

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 Sezungen und Bewegungen. Wiederholt machten sich aber Risse noch mehr landeinwärts, 7 und 10 Meter von der inneren Flucht der Gebäude entfernt, mit kleinen Sezungen der abgetrennten Theile bemerkbar; so wurde namentlich am 14. Oktober zuerst ein Sezen 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 konstatiert 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 Bahnhaxe in den See hinaus. Aus diesen Profilen wurden Kurvenpläne im Maßstabe 1:500 und 1:1000 und mit einem Kurvenabstand von 1 Meter konstruiert. 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 Brunnen schächte; Risse und Abstürze, mit Angabe der Zeit, in welcher sie entstanden oder beobachtet wurden; Bohrlöcher und andere ältere und neuere Beobachtungspunkte. Ferner wurden unausgeführt 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 mutmaßlichen 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, Oberingenieur 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 Gesamtkommission 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 mutmaßlichen 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 festen Boden unter „„der Bahn und den unterliegenden terrassenförmig abfallenden Molassefels in relativ zu steiler Böschung erstreckte. „„Die Mehrbelastung des Abhangs durch die Bahnbauten gab bloß den Anstoß, die Schlammmasse zum Ab- und Aus- „„schießen zu bringen, während die latente Ursache in der übergroßen Anhäufung und labilen Gleichgewichtslage 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 verstärkt, und wohl jeder Ingenieur hätte ohne Bedenken die Bahn hierhin „„gelegt, nachdem die Uferlinie im Prinzip 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 Bahnbetriebsicherheit „vollständige Beruhigung gewähre, eventuell welche weitere Verlegung landeinwärts hiefür von ihnen als notwendig „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 Bahnbetriebsicherheit 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 Richterswil vorübergehend eingestellt, mit 1. Oktober aber auf der Bahnstrecke Zürich-Horgen der Fahrdienst wieder eingerichtet und gleichzeitig der Fahrdienst Glarus-Richterswil bis Wädenswil ausgedehnt worden war, unter einstweiliger Herstellung der Verbindung zwischen Horgen und Wädenswil mittels der Dampfboote, konnten wir schon unterm 4. Oktober dem schweizerischen Bundesrat 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 bundesrätliche 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 Trage 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 Wädenswil 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 Größnung der verschiedenen Linien des Nordostbahnhafes 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 bündesräthliche 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 Wüflingen und Embrach genehmigte. Den Abschluß der Vorarbeiten bildete die Projektierung eines Verbindungs- beziehungsweise Zweiggleises von der Station Töß bis zu dem Rieter'schen Etablissement dasselbst, 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 bündesgerichtliche Entscheide zum Austrag gebracht worden.

b. Expropriation. Die noch schwelenden Expropriationsfälle in den Gemarkungen Winterthur, Töß, Rietheim und Koblenz sind im Berichtsjahre theils durch die Schätzungscommission, theils durch das Bundesgericht erledigt worden. In Folge von Nutzungen in den Gemeinden Eglisau, Zurzach und Rietheim mußten noch einige Nacherbewegungen 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 Expropriationschwierigkeiten dem Beginn der Arbeiten bis zum Schluß des Jahres hindernd entgegneten, sämmtliche Arbeiten im Nohen 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 Schluß 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 umso mehr 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+⁵⁸⁹, 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 ersten Fall 0.14 Meter und im letzteren Fall 0.17 Meter per Mineurtagstiefe 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 Berichtsjahrs 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, weshalb 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 un wesentlichen Erdarbeiten in diesem Loos ist noch der Planirung der Station Embrach zu erwähnen. Von den Erdarbeiten überhaupt waren am Schlusse des Berichtsjahrs 74.50 % geleistet, welche einer Gesammtarbeitsleistung von 88,600 Kubikmeter gleichkommen.

Von Kunstbauten waren in diesem Loos, neben einer offenen Durchfahrt und einigen kleineren Dolen, eine gewölbte Durchfahrt bei Bülach, sowie die Wildbachbrücke bei Norbas, welche letztere mit 3 Öffnungen von zusammen 95 Meter Lichtweite das Thal unterhalb der Neumühle überfegt, 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. Loos 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 Gesamtleistung 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 Glattthal 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 Loos 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. Bau loose 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 verhältnismäßig geringem Belang, wurden im Februar begonnen und stiegen zu Ende des Jahres auf 181,000 Kubikmeter oder 84.4 % der zu fördernden Gesamtmasse.

Von Kunstbauten ist auf diesem Loos die Glattbrücke, welche mit 3 Öffnungen von 33.7, 40.7 und 33.7 Meter Lichtweite das Thal bei Kilom. 25+150 überfegt, das bedeutendste Objekt, für welches bereits im März die Steinbeifur 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 Alarau 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 Doppelpfeilern und überhaupt 94 % der Kunstbauten vollendet.

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

Die geringen Bauarbeiten der Bau loose 1 und 2 der II. Sektion, wovon das erstere, *Zweidlen-Kaisersstuhl*, im Kanton Zürich, das zweite, *Kaisersstuhl-Rümlikon*, 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 Bekleidung im Laufe des Jahres noch statt.

Auf dem 3. Loos, dessen Gesamtleistung 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 Sicherungsanlagen angeordnet

werden; außerdem wurden die Arbeiten in den Einschnitten beziehungsweise an den Bahndämmen fortgesetzt oder frisch in Angriff genommen, so daß die Vollendung sämtlicher 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 nötig 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 Deckelboden drei gewölbte Durchlässe über den Deger-, Melikoner- und Neukirchenbach als bedeutendste Objekte aufweisen, waren im Juni sämtlich fertig erstellt.

Die Bauausführung des 4. beziehungsweise Endlooses 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 Hölzler & Zieger übertragen; in Folge dessen nahmen dieselben vom April an einen rascheren und befriedigenderen Fortgang.

In dem Einschnitte hinter dem Dorfe Niedheim kamen am 24. Juni Anzeichen gefährlicher 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 notwendig wurde, zu deren Ausführung umgesäumt die zweckdienlichen Anordnungen getroffen wurden. Die diesfälligen technischen Vorlagen gelangten im Jahre 1876 an den Bundesrat und wurden von letzterem mit einigen Modifikationen genehmigt.

Kleineren Dammbewegungen, welche an andern Stellen dieser Bahnstrecke zum Vorschein kamen, wurde durch Parallelenschüsse und Steimpackungen 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 errichtet, so daß der eiserne Oberbau, welcher einstweilen nur für das bestehende Gleise Koblenz-Waldshut ausgeführt wurde, aufgestellt und der Anschluß des Gleises, 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 Gleise der Linie Turgi-Koblenz in seine ursprüngliche Lage gebracht wurde. Die übrigen Kunstbauten dieses Looses waren sämtlich im Monat Juni vollendet. Die Wegbauten nahmen im Allgemeinen einen befriedigenden Fortgang; die einzelnen Straßenkorrekturen wurden alsbald nach deren Fertigstellung dem Verkehr übergeben.

An Bettung sind 40 % des Gesamtbedarfs eingebroacht worden.

d. Oberbau. Die Oberbaumaterialien, Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel wurden bis Ende September beinahe sämtlich 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 sämtlicher Hochbauten auf dieser Linie: Aufnahmsgebäude, Güterschuppen und Nebengebäude, die im Allgemeinen nach den an der Böözberg- und der linksufrigen Zürichseebahn angewandten Typen konstruiert worden sind, erfolgte am 5. Juni 1875. Die Vertheilung an der Konkurrenz war äußerst schwach, und es gelang eine Vergabe der sämtlichen 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 Errichtung der eisernen Bordächer für die Stationen Burzach und Eglisau wurde im Oktober der mechanischen Werkstätte der Herren Eberhard & Cie. in Willegg übertragen. Im Dezember erfolgte die Ausschreibung sämtlicher Bahnwartbuden, 37 auf Stationen und 36 auf offener Bahn, deren definitive Vergabe 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 Rümlikon (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 Weizach-Kaisertuhl und Rümlikon zum Theil, in Neckingen aber ganz ausgeriegelt und zum Verputzen im Innern bereit, während in Burzach 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-Delchingen, mußten die Pläne hieron für eine zweispurige Bahnanlage umgearbeitet werden. Die Neuauflage derselben in den Gemeinden war in den Monaten April bis September beendet, und die bündesrätliche Genehmigung erfolgte am 14. Juli, 22. September und 2. Oktober 1875, nachdem bereits unter dem 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-Delchingen-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.

e. Unterbau. Nachdem im Juni 1875 die Bauausschreibung für das erste Loos, sowie im August für die vier andern Loos 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 Vergabeung der einzelnen Loos wie folgt statt:

| Loos. | Unternehmer. | Abgebot. | Datum des Vertrages. |
|---------|--------------------------|----------|----------------------|
| 1 | Locher & Cie. | 10% | 8. August 1875 |
| 2 | Reck & Klingler | 7% | 4. Dezember " |
| 3 | Ehrenperger & Weilenmann | 7% | 24. September " |
| 4 und 5 | Zoos, Flächer & Schöch | 5½% | 16. September " |

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

Die bedeutendsten Bauobjekte der Strecke bilden die beiden Limmatbrücken unter- und oberhalb Wettingen, welche in $32\frac{1}{2}$ 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 Schlusse 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 unteren Limmatbrücke und der rechte Mittelpfeiler der oberen Limmatbrücke, dessen Ausführung übrigens zu jeder Jahreszeit möglich ist, da sie im Trockenen geschehen kann. Besonderen Schwierigkeiten begegnete der Bau des linkseitigen Widerlagers der unteren 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 Entwässerungstollen 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 Haufsteinvorrath von 650 Kubikmeter auf die Baustelle gebracht hatten.

In diesem, wie in den übrigen Loosen, waren bis zum Schlusse des Jahres beinahe die sämtlichen Einschnitte in Angriff genommen oder hiezu vorbereitet, ebenso die Kunstbauten. Durchschnittlich befanden sich auf der Strecke circa 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 Bözbergbahn entnommenes Personal, begonnen. Immerhin war die Einhaltung der für die technischen Vorlagen festgesetzten Fristen nicht möglich, weshalb deren Verlängerung nachgesucht werden mußte. Bis Ende des Jahres waren auf Grund des früher eingereichten Überblicksplans die vergleichenden Voranschläge bearbeitet, verschiedene Varianten studiert 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 oberen 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-Rappersweil 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 Expertenkommision 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 Tract, wie schon erwähnt, vom Bundesrath noch nicht genehmigt ist. In Folge Verschiebung der Tunnelare 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 Gründungskomitee der rechtsufrigen Zürichseebahn über Ausführung dieser Bahlinie, 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 Boreinschnitt 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 troß fortgesetzter Wasserdurchfluß 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 (Limmatt-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 Richtungstollen 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 Gesamtlänge von 30.5 Meter bei einem durchschnittlichen täglichen Fortschritt von 2.6 Meter; der Gesammtfortschritt betrug 3.3 % der gesamten 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. Ebikon-Schaffhausen.

Im verflossenen Berichtsjahre wurden eingehende Studien für das Trace der Bahnlinie selbst, sowie für die dadurch nöthig werdende Bahnhofserweiterung 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.

Um Schluß dieses Abschnittes haben wir noch der umfänglichen Arbeiten zu erwähnen, welche unserem technischen Personal für die Bauausführung der beiden Linien Effretikon-Wehikon-Hinwil und Wädenswil-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 ange- schaffte Brückenwaagen, nebst Ergänzung derselben durch die nöthigen Requi- siten für die Stationen Horn, Arbon, Sulgen, Märstetten, Felsen, Zollikon, Dietikon und Siggenthal | Fr. 2,355 |
| 2. Anschaffung von Inventarstücken (Betten &c.) in die Schlaflokale für das Maschinen- und Zugpersonal in Norschach, Schaffhausen und Brugg | Fr. 3,384 |
| 3. Erstellung neuer elektrischer und mechanischer Signal-Vorrichtungen auf den Stationen Norschach, Constanz, Sulgen, Winterthur, Zürich, Dietikon, Kilzwangen, Turgi, Brugg und Aarau, sowie elektrischer Läutwerke zwischen dem Bahnhofe Zürich und den Stationen Orlitton, Altstetten und Enge | Fr. 37,451 |
| 4. Erstellung von Ausweichgleisen und dadurch bedingte Erweiterung der Stationen Egnach, Erlen, Marthalen (hier behufs Erbauung einer neuen Rampe für Verladen von Lokomotiv-Streusand), Henggart, Dietikon, Kilz- wangen und Siggenthal | Fr. 109,234 |
| 5. Einrichtung von Bahntelegraphenbureau auf den Stationen Egnach, Kesswil und Schinznach | Fr. 1,957 |
| 6. Erweiterung der Station Sulgen | Fr. 81,756 |
| 7. Erstellung eines Güterschuppens in Henggart | Fr. 9,198 |
| 8. Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, Erstellung einer Dachbrücke über die Gulach, Versetzung eines Passagierabtrittes mit Waschküche, Erstellen von Wärterbuden, Verladrampen, Drehscheiben, Wasserkränen, Güterschuppen, Drehkränen, Lokomotivremise, Wagenremise mit entsprechenden Geleisanlagen, sowie verschiedene bauliche Veränderungen im Verwaltungsgebäude | Fr. 522,196 |
| 9. Ausbau des neuen Stationsgebäudes mit Möblierung der Wartäale in Kemptthal, und Anbau des dortigen alten Stationsgebäudes an den Güter- schuppen | Fr. 15,595 |
| 10. Erweiterung des Rangir- und des Rohmaterial-Bahnhofes Zürich, Erstellung einer provisorischen Lokomotivremise, Drehkränen, Kohlenrampen, Unterkunfts- lokale für Maschinisten, Heizer, Wagen- und Weichenwärter, zwei provisorische Wagenremisen, Säulenkränen, provisorischer Fußsteg bei der Langgasse, pro- visorische Gebäude für technische Bureau, neue Wärterbuden, Drehscheiben &c. | Fr. 1,090,881 |
| 11. Erstellung einer Wagenremise in Altstetten nebst den nöthigen neuen Geleis- anlagen, einschließlich Expropriation und Auffüllung des Areals | Fr. 46,965 |
| 12. Erweiterung der Station Baden, Erstellen neuer Geleiseverbindungen, Durchlaß der Kurhausstraße durch den Bahndamm, Abänderung der Zufahrt- straße und Erbauung einer Wagenremise | Fr. 82,944 |
| 13. Erweiterung der Station Brugg, Erstellung einer Lokomotivremise, Wagen- remise, Brückenwaage, Wasserkränen, Güterschuppen, Drehscheibe, neue Wärter- buden, Verladrampe für Kriegsmaterial &c. | Fr. 420,568 |
| 14. Ausbau der erweiterten Station Rupperswil, Versetzung und Erweiterung des Güterschuppens, sowie Vollendung der Wartsaal-Anbaute | Fr. 102,118 |
| Übertrag | Fr. 2,526,802 |

| | |
|---|---------------|
| Übertrag . . . | Fr. 2,526,602 |
| 15. Erweiterung des Bahnhofes Aarau, Verseitung und Erweiterung des Güter- schuppens, Erstellen einer Wagenremise, Lokomotivremise, zwei Drehschleiben <i>sc.</i> | „ 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 hierdurch 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, anläss- lich der bei der Oberbauerneuerung stattfindenden ausschließlichen Verwendung von Schienen der ersten Art | „ 257,079 |
| 18. Anteil 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 Bau-
rechnung Ausgaben belastet, die aus der Betriebsrechnung gedeckt werden sollten, neuen Vorwurf leisten könnte, wenn
wir nicht einige orientirende Bemerkungen befügen 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 Bau-
rechnung 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.
Jergend 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 sämtlicher Anlagekosten der betreffenden
Bauobjekte, theils indirekt in den Betriebsergebnissen der eigenen neuen Linien, zu deren Gunsten die fraglichen Bauaus-
gaben gemacht werden müßten. 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 National- bahn und der Tötzthalbahn, sowie der Linie Winterthur-Koblenz | „ 522,196 |
| Erweiterung des Rohmaterial- und des Rangierbahnhofes Zürich, großenteils 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 letzterührten 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 Nuppersweil und des Bahnhofes Alarau, Folge der Einführung der | |
| Aargauischen Südbahn in erstere und der Durchführung ihrer Bahnzüge bis Alarau | „ 226,524 |
| Anteil dieser Bauten an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals zirka | „ 87,494 |
| | ————— |
| | Fr. 2,476,384 |
| Abgezogen von der Gesamtsumme | „ 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 Verkehrsz vermehrung oder Anordnungen 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 weiteren Ausbau der Bahnhöfe Winterthur und Zürich, sowie die Belastung der Baurechnung mit der Differenz der Anschaffungskosten werthvolleren Oberbau materials gegenüber denen des bisher verwendeten, anlässlich der Erneuerung des Oberbaues. Übrigens wird auch die Bahnhofserweiterung 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 Größnung der Linie Wettingen-Nieder-glatt-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 Größnung der ganzen durchgehenden Linie Schaffhausen-Bülach-Zürich-Thalwil-Zug-Goldau-Gotthard, also mutmaßlich 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 Notwendigkeit 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 Stationsgleise eine hinreichende Länge zu erhalten, mußte das Planum der Station in westlicher Richtung verlängert und in Folge dieser Verlängerung das Gleise auf offener Bahn in der Richtung gegen Bürgen auf 600 Meter Länge um 0,42 Meter gehoben werden. Der östlich vom Übergang der Bischofszellerstraße gelegene Theil der Station Sulgen, welcher als Eigentum 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 Gleises der offenen Linie *et cetera* dagegen von der Nordostbahngeellschaft.

Die sowol im Personenbahnhof als im Güterbahnhof Winterthur innerhalb der bestehenden Bahnhofsgrenzen ausgeführten provisorischen Bauten werden in der Hauptsache s. B. der Ausführung des definitiven Projektes der Bahnhofserweiterung nicht im Wege stehen, und für die vorhandenen Übelstände aber in der Zwischenzeit die nötige 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 Gleise in den Bahnhof geführt werden sollten, in der Weise, daß die Tößthalbahn das bestehende Gleise der Vereinigten Schweizerbahnen, die Vereinigten Schweizerbahnen das bestehende Nordostbahngleise zu benutzen hätten, während für die Romanshorner- und für die Kreuzlinger-Linie zwei neue Gleise angelegt werden sollten. Da indessen die hiefür nötigen Arbeiten für die Eröffnung des Betriebes der Tößthalbahn und der Nationalbahn erhebliche Verzögerungen zur Folge gehabt hätten, so mußte gemäß Weisung des Bundesrates von Erstellung zweier neuen Zufahrtgleise 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. Gallergleise gemeinschaftlich mit den Vereinigten Schweizerbahnen in den Bahnhof einzuführen. Es war somit einzig für die Winterthur-Singen-Kreuzlingerbahn ein neues Gleise zu erstellen, daß dann am 10. Dezember dem Betriebe übergeben wurde. Im Personenbahnhof wurden die Lokomotiv- und Wagenremisen samt Drehzscheibe, die ausschließlich dem Betriebe der Nordostbahn dienten, abgebrochen und dafür eine neue größere Lokomotivremise mit Drehzscheibe und entsprechenden Gleisanlagen im sogenannten Beigenacker seitlich vom Güterbahnhof und an die Tößfeldstraße angrenzend erstellt, und zwischen dem neuen Gleise der Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen und dem bestehenden Gleise der Romanshorner Linie eine Wagenremise mit entsprechenden Zufahrtgleisen placirt. In der alten Lokomotivremise konnten 9 Maschinen untergebracht werden; die neue Nordostbahn-Lokomotivremise ist dagegen zur Remisierung von 15 Maschinen eingerichtet; überdies sind in derselben Unterkunftslokale für das Maschinenpersonal angebracht. Die frühere Wagenremise hatte 3 Gleise mit Gesamtlänge von 132 Meter. Die neue Wagenremise enthält 6 Gleise mit Gesamtlänge von 264 Meter. An Stelle der abgebrochenen Lokomotiv- und Wagenremise sind 4 durchgehende Gleise, nebst einigen Stumpfgleisen gelegt worden. — Die Wartlokale im Aufnahmgebäude sollen durch Anbauten nahezu auf das Doppelte der bestehenden Möglichkeiten vergrößert werden, und es sind vorläufig die freistehenden Passagierabritte soweit vom Hauptgebäude zurück versetzt worden, als es die in Aussicht genommene Vergrößerung des Aufnahmgebäudes 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 Aufnahmgebäudes aufgestellt. Im Güterbahnhof wurde ein dritter Güterschuppen von 60 Meter Länge und 12 Meter Breite, mit einer Lagerfläche von 690 \square Meter, sowie eine Laderampe von 530 \square Meter erstellt. Mit Ausnahme der transportablen Portierbude sind diese sämtlichen Hochbauten entsprechend dem definitiven Plane der Bahnhofserweiterung placirt. — Außer den erwähnten Bauten gelangten noch verschiedene Gleisanlagen und Gleisumbauten zur Ausführung; namentlich wurde von der Einstieghalle bis in den Güterbahnhof (über die Zürcherstraße) ein vierter Gleise gelegt, und für dieses Gleise provisorische hölzerne Brücken über die Gulach und den Gulachkanal 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 \square Meter bietet.

Für Erweiterung der Station Effretikon wurden im Berichtsjahr im Hinblick auf die Einnäzung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil, 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 sämtliche Nordostbahnmaschinen von Benken bezogen wird, wurde auf der Station Marthalen eine Sandrampe angelegt.

Die Station Henggart erlangte bisanhin eines geeigneten Raumes zum Unterbringen von Gütern. Im Berichtsjahr ist ein Güterschuppen nebst Rampe samt entsprechender Geleisanlage erstellt worden; der Güterschuppen bietet eine Lagerfläche von circa 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 notwendig geworden. Zu diesem Zwecke wurden der bestehende Rangirbahnhof nördlich der Alarauerlinie auf die Länge von 750 Meter um 82 Meter erweitert, eine Lokomotivremise für 20 Maschinen, Unterkunftslokale für das Maschinenpersonal, die Wagen-Kontrolle, Telegraphenbureau, das Wagen- und Weichenwärterpersonal sc. und 3 Wagenremisen mit einer Gesamt-Geleisellänge von 546 Meter errichtet, 2 große Drehzscheiben 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 Errichtung 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 Gesamtlänge von 900 Meter gelegt, 2 neue Drehkranen von 80 % und ein Bockkran 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 Giltgutschuppen 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 Abschafftgeleise der Zürich-Alarauer Linie einmündet. Der Einführung dieser Linie mit besonderem Geleise bis zum inneren Bahnhof stellten sich unüberwindliche Hindernisse, darunter in erster Linie die bestehende, einerseits durch die Güterschuppen, anderseits durch die Reparaturwerkstatt beeinträchtigte Geleisidisposition im äußeren 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-Alstetten 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 Geleislänge errichtet worden.

Auf der Station Dietikon sind 2 Überholungsgleise, 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 Überholungsgleise für Züge in der Richtung nach Zürich gelegt.

In Baden wurde zur Verbindung der Bruggerstrasse mit der Bahnhofstrasse und dem Kurhaus von dortiger Gemeinde die sogenannte Dammstrasse gebaut und zur Durchführung dieser Strasse unter dem doppelstrigigen Bahnhörper 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 Bahnhofserweiterung wurde auf Bahnhöhe aufgeführt und daselbst eine Wagenremise mit 4 Gleisen in der Gesamtlänge von 160 Meter errichtet, sowie weitere Gleise zum Aufstellen von Reservewagen &c. gelegt.

In Folge Einmündung der Bözbergbahn und der Aargauischen Südbahn in den Bahnhof Brugg musste dieser letztere sozusagen vollständig umgebaut werden. Einzig das Aufnahmsgebäude, der freistehende Abtritt und die Befahrten mit Vorplatz wurden belassen; der Güterschuppen, ferner die Verladerampen, Krahnen, Brückenwaage dagegen wurden versetzt, die Gleisanlage vollständig umgebaut, eine Lokomotivremise für 6 Maschinen mit Wasserstation gebaut, eine Wagenremise mit 3 Gleisen in der Gesamtlänge von 180 Meter nebst einer Drehtheibe von 12 Meter Durchmesser erstellt, und zur Unterkunft für das Fahrpersonal ein eigenes Gebäude errichtet. Die Bahnhofsfäche ist dadurch von 25,630 □ Meter auf 82,060 □ Meter, und die Gleisanlage von 3,080 Meter auf 6,700 Meter ausgedehnt worden. Die Ausführung des Unterbaues für die Bahnhofserweiterung 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 Versezung des Güterschuppens sammt Rampe, Erstellung eines Wartsaalanbaus an das Aufnahmsgebäude und auf die Vollendung der Gleisanlage. Diese Station hat jetzt eine Ausdehnung von 24,200 □ Meter und 2,550 Meter Gleise, während dieselbe vor Einmündung der aargauischen Südbahn beziehungsweise vor dem Umbau eine Fläche von 6,650 □ Meter mit 825 Meter Gleise aufwies.

Im Bahnhof Aarau wurde der alte Theil des Güterschuppens mit einer Quadratfläche von 338 □ Meter um 4.5 Meter zurückgehoben, 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 Rangier- und Rohmaterialienbahnhof ist die Gleisanlage 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 Stammeckes 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 Neß, 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 Böselbergbahn, die Linie Koblenz-Stein, die Unternehmungen Sulgen-Gössau, Wädenswil-Ginsiedeln &c. alles Transportmaterial zu liefern und die für diese Linien erforderlichen Werkstätteinrichtungen 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 Inkorrekttheit abzuhelfen, für das Jahr 1875 sowohl in den Rechnungen 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 Gesamtbau-rechnung 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 zudenend, als besondere Hauptgruppe ihres Eigenthums aufgeführt werden, neben dem Stammnetz, den neuen Linien der Nordostbahn und ihren Beteiligungen an dritten selbständigen Bahnunternehmungen.

Das Transportmaterial bestand, außer den s. B. 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 (ausschließlich Eigenthum der Nordostbahn), 2 Trajekt-Dampfboote und 1 eiserner Schleppkahn (in Gemeinschaft mit den württembergischen und bayrischen Verkehrsanstalten). Dieses ganze Material hatte einen Gesamtwert von Fr. 16,205,412. 10 Cts. Im Laufe des Berichtsjahrs kamen von den laut dem letzjährigen 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 Doppel-eitag-Personenwagen | | | — | 24 | 46 | 70 |
| | | | 180 | 1256 | 2726 | 4162 |
| 108 gedeckte Güterwagen zu 250 Bentner Tragkraft, | | | | | | |
| 125 offene " 200 " " | | | | | | |
| 30 Steintransportwagen " 300 " " | | | | | | |

Am Schlusse des Jahres 1875 verblieben noch zu liefern: 15 Personenzug-, 10 Güterzug- und 10 Tender-Lokomotiven, ferner 3 Tender-Lokomotiven (System Wetli); sodann folgende, sämtlich zweiachsigre 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 Wädenswil-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 Wädenswil-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 Imprägniranstalt 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 Imprägniranstalt 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, umbesetzt 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 Diezenhofen und Stadtratspräsident 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 Weiermüller von Alarau. 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

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|-----------|------|------------|------|-------------------|-----------|
| Einnahmen. | | | | | | |
| 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 Miethinse | 158,416 | 81 | | | | |
| II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen | 486,830 | 31 | | | | |
| III. Binse von ausgeliehenen Geldern | 1,569,599 | 45 | | | | |
| IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn | 330,000 | — | | | | |
| V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn | 52,983 | 05 | | | | |
| VI. Hälftiger Anteil an dem Reinertrag der Bözbergbahn | 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. Rückflug 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.

| | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. |
|---|---------|------|---------|------|-----------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| A. Eisenbahnbetrieb. | | | | | | |
| I. Zentralverwaltung. | | | | | | |
| 1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung | | | 229,269 | 08 | | |
| 2. Reiseauslagen | | | 4,424 | 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 Absicherung 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 etc. | | | 19,792 | 61 | | |
| 8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe | | | 11,930 | 56 | | |
| 9. " der Gebäude | | | 116,474 | 16 | | |
| 10. " des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. | | | 43,356 | 78 | | |
| 11. Räumung von Schnee und Eis | | | 18,560 | 89 | | |
| | | | | | 1.592,853 | 73 |
| III. Expeditionsdienst. | | | | | | |
| I. Allgemeine Kosten. | | | | | | |
| a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, 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 Bureau | 87,277 | 36 | | | | |
| e) Ergänzung, Unterhalt und Absicherung des Inventars | 46,978 | 65 | 574,108 | 07 | | |
| Übertrag | | | 574,108 | 07 | 1.956,534 | 86 |

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

| | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|------------------|-----|------|-----------|------|-----------|------|
| | Ausgaben. | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | 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 &c. | 1,016,948 | 65 | | | | | |
| b) Bekleidung derselben | 4,766 | 91 | | | | | |
| c) Druckkosten | 69,820 | 68 | | | | | |
| d) Ersatzleistungen | 18,268 | 53 | | | | | |
| e) Absicherung 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) Absicherung 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) Absicherung 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.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|---------|------|------------|------|-------------------|-----------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| | | | Übertrag . | . | 2,159,044 | 14 |
| 3. Zugkraftskosten. | | | | | 3,929,051 | 85 |
| a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien 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 Vorwärmern | 15,764 | 48 | | | | |
| h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reserveftücken | 657,542 | 63 | | | | |
| i) Aufführung der Lokomotiven | 4,205 | 95 | 2,357,715 | 33 | 4,516,759 | 47 |
| V. Bahntelegraphie | | | | | 38,398 | 38 |
| VI. Verschiedenes | | | | | 160,777 | 54 |
| Summa | | | | | | |
| Hie von ab: | | | | | 8,644,987 | 24 |
| 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 Böggbergbahn | | | 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-Wegital-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 Beförderung des Betriebsdienstes: | | | | | | |
| a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern | 606,666 | 65 | | | | |
| b. auf der Linie Bülach-Regensberg | 97,746 | 75 | | | | |
| c. auf der Böggbergbahn | 554,987 | 47 | 1,259,400 | 87 | 1,723,859 | 39 |
| Nestbetrag 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

| | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. |
|--|-----------|------|-------------------|-----------|
| Einnahmen. | | | | |
| 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-Darlehen. | | | | |
| a. Anticipirte Resteinzahlung auf das 2 1/2 % Subventions-Darlehen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal 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 % verzinste Subventions-Darlehen 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. | Ets. | Fr. | Ets. |
|---|------------|------|-------------------|-----------|
| Ausgaben. | | | | |
| I. Nordostbahnlinien. | | | | |
| a. Bauausgaben für das Stammlinieß 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. Beteiligung bei andern Bahngesellschaften. | | | | |
| a. Erste Bauschuldeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1875 | 63,463 | 17 | | |
| b. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bößbergbahn im Jahre 1875 | 1,850,000 | — | | |
| c. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Margauische 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 Stammeßes.
 - 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 | 118,788 | 24 |
| II. Expropriation. | | | | | | |
| A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | 840 | 54 | — | — | — | — |
| B. Entschädigungen | 240,869 | 67 | — | — | — | — |
| C. Schätzungs- 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 &c. | 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, Schiebühnen &c. | 399,590 | 52 | | | | |
| c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen &c. | 48,747 | 02 | | | | |
| d. Hebekräne und Brückenwagen | 14,766 | 23 | | | | |
| e. Verschiedenes | — | — | 1,398,379 | 59 | | |
| | | | | | 2,655,678 | 95 |
| IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften. | | | | | | |
| A. Bureau der Zentralverwaltung und Kontrolle | . | . | 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.

I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste

II. Allgemeine Verwaltung.

| | Winterthur-Koblenz | | | | Linksufrige Zürichseebahn | | | |
|--|--------------------|------|---------|------|---------------------------|------|---------|------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen | . | . | — | — | . | . | — | — |
| 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 &c. | 549 | 18 | | | 2,076 | 04 | | |
| c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien &c.) | 1,604 | 18 | | | 3,692 | 04 | | |
| d. Mietzinsen, Beheizung und Beleuchtung der Bureau | 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. Schadungs- 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. Tunnel | 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 Nordostbahnen 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 | | | 115 | 45 | | | — | — | | | | | | | | |
| | | 42,470 | 04 | | | 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

| | Winterthur-Röbelenz | | | | Linksufrige Zürichseebahn. | | | |
|---|---------------------|------|-----------|------|----------------------------|-----------|-----------|--------------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| Ausgaben. | | | | | | | | |
| | | | Übertrag | . | . | 4,586,107 | 06 | . |
| B. Oberbau: | | | | | | | | 4,978,689 77 |
| 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, Gradienten- zeiger &c. | 3,404 | 23 | | | | 321,033 | 48 | |
| f. Verschiedenes | 43 | 30 | | | | 2,308 | 15 | |
| | | | | | 1,968,007 | 46 | | |
| | | | | | | | | 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 &c. | 455 | — | | | | 157,678 | 91 | |
| c. Wasserreservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen und Wasserhähnen | — | — | | | | 6,585 | 01 | |
| d. Hebekräfte und Brückenwaagen | — | — | | | | 76,142 | 50 | |
| e. Verschiedenes | 230 | 10 | | | | 499 | 92 | |
| | | | | | 121,157 | 21 | | |
| | | | | | | | | 1,090,869 86 |
| D. Baugeräthschaften | | | | | | | | |
| | | | | | 53 | 50 | | |
| | | | | | | | | 667 85 |
| V. Möbiliar und Betriebsgeräthschaften: | | | | | | | | |
| A. Für die Bahnhofverwaltung | . | . | . | . | . | . | . | 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 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 3,108,154 | 05 | . | . | . | . | |
| . | 2,560 | 58 | . | . | . | . | . | . | . | . | 1,212,027 | 07 | 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 | | | | | |

C. Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten

| | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. |
|---|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| <hr/> | | | | | | |
| I. Allgemeine Verwaltung. | | | | | | |
| A. Herstellung der Aktien und Obligationen | | | — | — | | |
| B. Provisionen und Kursvergütungen | | | — | — | | |
| C. Anteil 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. Schätzungs- und Gerichtskosten | — | — | | | | |
| D. Verschiedenes | — | — | 1,365 | 60 | | |
| Übertrag | | | 1,365 | 60 | 6,101,567 | 58 |

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1875.

| | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. | Fr. | Ets. |
|--|--------|------|----------|------|------------------|-----------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| | | | Übertrag | . | . | . |
| 2. Bahnbau. | | | | | 1,365 | 60 |
| A. Unterbau: | | | | | 6,101,567 | 58 |
| a. Erdarbeiten | . | . | . | . | — | — |
| b. Stützmauern | . | . | . | . | — | — |
| c. Tunnel | . | . | . | . | — | — |
| 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 <i>et c.</i> | . | . | — | — | | |
| 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 <i>et c.</i> | 74 | 40 | | | | |
| c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen <i>et c.</i> | 582 | 31 | | | | |
| d. Hebkränen 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. | Fr. | Cts. |
|--|--|------------------|------|------------|------|--------------------|-----------|-----|------|
| A. Auf den Bau verwendete Kapitalien. | | | | | | | | | |
| I. Nordostbahnlinien. | | | | | | | | | |
| a. Stammeinh. | | | | | | | | | |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . . | | 77,691,414 | 86 | | | | | | |
| Hieran 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. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen. | | | | | | | | | |
| a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern: | | | | | | | | | |
| 1. Einbezahltes Beteiligungskapital 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. Böhrbergbahn: | | | | | | | | | |
| 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. Argauische 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-Bischwill-Gossau: | | | | | | | | | |
| Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . | | . | . | 300,000 | — | | | | |
| f. Eisenbahnlinie Effretikon-Weizikon-Hinwil: | | | | | | | | | |
| 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 | | |
| B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien. | | | | | | | | | |
| a. Aktiva. | | | | | | | | | |
| 1. Kassa, Wechsel- und Giro-Konti | | 2,856,191 | 75 | | | | | | |
| 2. Wertpapiere | | 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 etc.) | | 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-Weizikon-Hinwil | | " 49,270.92 | | | | | | | |
| 3. Aktivsaldo der Betriebsrechnungen: | | | | | | | | | |
| a. der Nordostbahn-Gesellschaft | | Fr. 302,999.04 | | | | | | | |
| b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern | | " 47,020.38 | | | | | | | |
| c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg | | " 17,073.60 | | | | | | | |
| 4. Aktivsaldo der Baurechnungen: | | | | | | | | | |
| a. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern | | Fr. 596,670.10 | | | | | | | |
| b. der Böhrbergbahn | | " 484,178.86 | | | | | | | |
| c. der Eisenbahn Effretikon-Weizikon-Hinwil | | " 129,360.02 | | | | | | | |
| 5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren | | 1,210,208 | 48 | | | | | | |
| | | 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. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|------------|------|------------|------|------------|------|--------------------|-----------|
| 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 Anteil 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 Anteil des Kantons Zürich | | | 3,740,000 | — | | | | |
| 2. mit einem Zinsfuße von 2½%: | | | | | | | | |
| Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Vintthal Vertrag vom 30. August 1873, antizipierte 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. Böhlbergbahn-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 Nordostbahnen
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 1.

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 Anfertigungen | Zurüdgelagte | | | | | |
|---|----------------------|------------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------------|------------------|-----------|
| | | | mit Güterzügen | mit Personenzügen | mit Güterzügen | im Materialtransport | im Vorhandenheit | feer |
| | | | Kilometer | Kilometer | Kilometer | Kilometer | Kilometer | 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 Vorjahr (1874) | 79 | 14,516 | 347,768 | 1,056,376 | 689,396 | 8,861 | 16,953 | 20,149 |
| Rangurdienst. | | | | | | | | |
| Tender-Lokomotiven (Klasse D) | 12 | 3,837 | — | — | — | — | — | 433,373 |
| Im Vorjahr (1874) | 9 | 2,894 | — | — | — | — | — | 348,503 |

b. Unterhaltungs-

| Bezeichnung der Lokomotiven | Brennmaterial | | | | Schmier- und (Öl) | |
|---|---------------|-----------------------|------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| | Verbrauch | | Kosten | | Verbrauch | |
| | im Ganzen | per Lof.-Kilometer | im Ganzen | per Lof.-Kilometer | im Ganzen | per Lof.-Kilometer |
| | Kilos | Kilos | Franken | Gentimes | 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 Vorjahr (1874) | 18,374,515 | 8,5882 | 715,414,18 | 33,4383 | 51,842 | 0,0242 |
| Rangurdienst. | | | | | | |
| Tender-Lokomotiven (Klasse D) | 2,300,300 | — | 78,988,32 | — | 7,900 | — |
| Im Vorjahr (1874) | 1,772,740 | — | 69,021,88 | — | 5,514 | — |

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

| Wegstrecke im täglichen Gesamt durchschnitt | Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive | | Anzahl der fürstigegliedeten Lof.-Kilometer | Durchschnittliche Stärke der | | | | Beförderte Wagenzahlen = Kilometer |
|---|---|-------------------|---|------------------------------|-------------|-------------|---|---------------------------------------|
| | Sommer- dienst | Winter- dienst | | Eröffnungszeit | Verfolgende | Überfüllige | Züge auf den Linien 1. Ronneburg-Friedrich- 2. Büttel-Regenfelsberg | |
| | Kilometer | | | Wagenzahlen | | | | |
| 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 | 142.4 | 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.

| Pulpmaterial und Zalg | | Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tenden (einschließlich Provisionszuschläge) | | Gesamtkosten für Brenn-, Schmier- und Pulpmaterial, sowie für Reparaturen | | |
|--------------------------|-----------------------|---|-----------------------|---|--------------------------|-------------------------|
| im Ganzen | per Lof.-Kilometer | im Ganzen | per Lof.-Kilometer | im Ganzen | per Lof.-Kilometer | per Achsen-Kilometer |
| Franken | Gentimes | Franken | Gentimes | Franken | Gentimes | Gentimes |
| 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 | 37.2855 | 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 | | Sitzplätze der Wagen | | | | Achsen-Kilometer wurden durchlaufen | | | | |
|--------------|------------------|-------------|----------------------|------------|-------------|-----------|--|--------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|
| | Anzahl der Wagen | | im Einzelnen | | | im Ganzen | Achsen-Kilometer | | | von fremden Wagen auf der Nordostbahn | |
| | zweirädrige | vierrädrige | I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse | | auf der Nordostbahn in Schnell-, Personenz- und gemischten Zügen | auf fremden Bahnen | im Ganzen | | |
| 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. Unterhaltungskosten

| Betriebsjahr | Reparaturkosten | | | Kosten des | | | | Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslöhne | |
|--------------|--------------------------------|------------|-----------------------------|---------------------------------|----------|---------|---------|---|--|
| | im Ganzen (incl. Zuschläge) | | per Achsen- Kilometer | in Prozenten der Einnahme | Material | | | | |
| | Franken | Gentimes | Schmiere | Öl | Total | Franken | 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.

| Kilometer | Zede Achse hat im Durchschnitt jährlich gelegt an Personengewicht (die Person zu 1,5 Zentner gerechnet) | Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert an Eigengewicht der Züge | | | | | | Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt in Prozenten | Die Einnahme aus dem Personennachverkehr (exklusive Säuf) betrug Franken | | |
|-----------|---|---|-------------------------------|-----------|------------|--------|-----------------------|--|--|--|--|
| | | Zentner-Kilometer | | | Bruttolast | | Zede Achsen-Kilometer | | | | |
| | | im Ganzen | für jeden Kilometer Bahnlänge | per | | | | | | | |
| 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 | | Pulpa | | | | | |
|----------------------|---------|----------|-------|-----------------|---------|---------------------------------------|--|
| per Achsen-Kilometer | | Material | | Ausgaben | | Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer | |
| Schmierere | Kosten | Pulpa | Seife | für Arbeitslohn | Franken | Gentime | |
| Gramme | Gentime | Kilos | | Franken | | Gentime | |
| 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 | | | | | | Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt | | | | | | | | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|---|-------|-----------------------------------|-----------|----------------------------|------------|-----------------------|------------|-----------------------|-----------|
| | Gepäckwagen | | Güterwagen | | Totalzahl | | Gesamttragkraft der sämtlichen Gepäck- und Güterwagen | | Gesamtgewicht der Wagen per Achse | | Maximaltragkraft per Achse | | auf der Nordostbahn | | auf fremden Bahnen | |
| | zweirädrige | vierrädrige | zweirädrige | vierrädrige | der Wagen | der Achse | | | | | | | von den Gepäck- Wagen | im Ganzen | von den Gepäck- Wagen | im Ganzen |
| Zentner | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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-

| Betriebs- jahr | Reparaturkosten | | | | Kosten des | |
|----------------|-----------------------------|---------|----------------------|---------------------------|------------|-------|
| | im Ganzen (incl. Zuschläge) | | per Achsen-Kilometer | in Prozenten der Einnahme | Schmiere | Öl |
| | Brantzen | Centime | | | | 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 zurüdgelegt | Zede Höhe hat durchschnittlich zurückgelegt | Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert | | | | | | Die Wagen haben leer beladen zurüdgelegt | Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Reiseverkehr betrug | | |
|---|--|---|------------------------------|---------------|-------------------------------------|----------------------------------|------------------|---|---|--------------|--|
| | | Gepäck, Güter, Equipagen und Reis | an Eigengewicht der Wagen | Bruttolaft | | | | | | | |
| | | | | im Ganzen | für jeden Kilometer Bahnlänge | per Achsen- Kilo- meter | | | | | |
| Achsen-Kilometer | Kilom. | | Zentner-Kilometer | | | | Achsen-Kilometer | Kranten | | | |
| 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.

| Schmiermaterial | | | Pfusen | | |
|---|---------------------------------|----------|--------------------------------|---|---------|
| Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn | Betreffniß per Achsen-Kilometer | | Ausgaben für Arbeitslohn | Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer | |
| | Schmiere | Ausgaben | | Kranten | Gentine |
| Kranten | Gramme | Gentine | | | |
| 11,273.85 | 0.15531 | 0.02107 | 2,899.66 | | 0.00542 |
| 11,432.16 | 0.16766 | 0.02486 | 1,708.52 | | 0.00370 |