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.

Kapitel: 4: Betrieb

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

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

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

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1875.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Brugg	18.081	1.	Januar	31.	Mai	täglich	6	8	6	10	30	81,907
		1.	Juni	1.	August	"	6	8	6	10	30	33,631
		2.	August	14.	Oktober	"	6	15	4	7	32	42,816
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	6	14	5	5	30	42,310
Brugg-Turgi	3.846	1.	Januar	31.	Mai	"	6	8	6	10	30	17,422
		1.	Juni	1.	August	"	6	8	6	10	30	7,152
		2.	August	14.	Oktober	"	12	12	4	14	42	11,953
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	10	9	6	14	39	11,700
Waldshut-Turgi	17.015	1.	Januar	31.	Mai	"	3	7	1	3	14	35,970
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	9	1	4	16	37,025
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	4	2	16	21,235
Turgi-Zürich	28.005	1.	Januar	31.	Mai	"	8	8	4	14	34	143,778
		1.	Juni	1.	August	"	8	8	6	12	34	59,035
		2.	August	14.	Oktober	"	14	12	2	16	44	91,184
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	12	8	6	14	40	87,375
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	12	—	2	16	36,462
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	12	2	2	18	36,945
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	12	—	2	16	18,835
Konstanz-Romanshorn	19.209	1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	—	2	14	40,607
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	11	1	2	16	41,798
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	10	—	2	14	20,967
Romanshorn-Winterthur	56.031	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	135,371
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	8	2	6	18	137,164
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	4	4	16	69,926
Frauenfeld Winterthur	15.914	1.	Juni	14.	Oktober	"	—	2	—	—	2	4,329
Schaffhausen-Winterthur	29.911	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	54,199
		1.	Juni	14.	Oktober	"	3	9	4	—	16	65,086
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	3	9	4	—	16	37,329
Winterthur-Zürich	26.151	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	4	11	34	134,259
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	22	5	11	44	156,488
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	6	17	4	15	40	81,591
Transport	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,795,849

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1875.

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

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

Sodann kursirten in beiden Richtungen auf der Strecke Zürich-Altstetten, außer den Zügen der Nordostbahn vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis Ende des Jahres noch täglich 5, vom 1. Juni bis 15. Oktober täglich 7 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

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

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

Betriebsjahr.	Kilometrische Bahnlänge.	Unmittelbare Betriebseinnahmen. Total.	pr. Bahnkilometer.
1860	178	Fr. 4,297,714	Fr. 24,144
1861	178	„ 5,313,595	„ 29,825
1862	178	„ 5,438,976	„ 30,556
1863	178	„ 5,336,754	„ 29,982
1864	178	„ 5,069,366	„ 28,479
1865	178	„ 5,599,714	„ 31,459
1866	178	„ 5,912,556	„ 33,216
1867	178	„ 6,199,710	„ 34,830
1868	178	„ 6,921,832	„ 38,887
1869	181.1	„ 6,532,438	„ 36,071
1870	193	„ 6,912,627	„ 35,817
1871	203	„ 8,925,615	„ 43,969
1872	213	„ 8,763,773	„ 41,144
1873	213	„ 9,311,696	„ 43,717
1874	213	„ 9,759,190	„ 45,818
1875	230	„ 10,702,891	„ 46,534

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

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

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

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

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

3. Durchschnittsergebnisse.

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

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

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

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Verkehr nach Entfernungen.

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

Verkehr nach Entfernungen.

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

Verkehr nach Entfernungen.

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

Verkehr nach Entfernungen.

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

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

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

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

9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

1. Ausgaben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

a. Fahrmaterial.

Bestand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

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

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

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

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

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

D. Finanzergebniss und Aktiendividende.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

Jahr	Bahnlänge der Nordostbahn *)	Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn				Ergebnisse der Betriebs-Rechnung				
		Aktien-Kapital	Obligationen-Kapital und Anleihen auf kürzere Zeit	Subventionen zu ermäßigtem Zinsfuß	Total**)	Jahres-Einnahmen†	Jahres-Ausgaben			
							Betriebs-Ausgaben	Verzinsung der Obligationen u. Subventionen	Einlage in den Erneuerungsfond	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1860	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	4,739,759	1,711,117	1,014,538	213,811	2,939,466
1861	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	5,769,089	2,172,828	1,014,125	258,992	3,445,945
1862	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,913,442	2,287,398	1,093 677	262,931	3,644,006
1863	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,857,521	2,422,509	1,074,125	247,655	3,744,289
1864	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	5,632,509	2,193,324	1,224,482	178,700	3,596,506
1865	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	6,110,360	2,265,015	1,358,302	200,330	3,823,647
1866	178	28,708,000	32,153,828	—	60,861,828	6,346,207	2,666,830	1,376,729	114,921	4,158,480
1867	178	28,708,000	37,922,400	—	66,630,400	6,720,596	2,837,447	1,433,159	314,045	4,584,651
1868	178	28,708,000	38,100,000	—	66,808,000	7,693,569	3,202,856	1,732,382	383,633	5,318,871
1869	181,1	28,708,000	43,003,700	—	71,711,700	7,337,480	3,099,847	1,792,402	244,769	5,137,018
1870	193	28,708,000	43,100,000	1,000,000	72,808,000	7,514,630	3,465,648	1,902,478	278,964	5,647,090
1871	203	28,708,000	52,705,800	1,000,000	82,413,800	9,812,945	4,037,972	2,045,441	578,364	6,661,777
1872	213	28,708,000	56,815,000	1,000,000	86,523,000	9,921,603	4,853,913	2,270,441	564,380	7,688,734
1873	213	31,031,000	59,086,500	3,792,248	93,909,748	10,927,990	5,322,602	2,517,941	639,009	8,479,543
1874	213	33,354,000	74,100,000	11,504,908	118,958,908	12,120,506	5,788,175	3,140,441	639,000	9,567,616
1875	230	39,000 000	92,476,935	13,690,000	145,166,935	14,289,809	6,921,128	3,842,154	639,000	11,402,282
Im Durchschnitt	190,5	29,786,812	42,810,741	5,331,194	74,596,751	7,919,251	3,453,038	1,802,051	359,906	5,614,995

*) Nicht eingerechnet sind:

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

2) die jeweilen im Bau befindlichen Linien.

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

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

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 1875.

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

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

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

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

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

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

Verkehr und Einnahmen.

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

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1875	113,855	111,857	55	11,453	5,317	58	3,999	6,324	40	1,847,667	269,444	—	2,594	95	395,538	48
gegenüber 1874	95,847	93,965	21	10,560	4,234	12	3,993	3,808	10	1,474,525	216,408	18	9,248	94	327,664	55
mehr	18,008	17,892	34	893	1,083	46	6	2,516	30	373,142	53,035	82	—	—	67,873	93
weniger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,653	99	—	—

Durchschnittseinnahmen.

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

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

Finanzergebniß.

	1874					1875				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	327,664	55	3	77	—	395,538	48	5	07	—
Ausgaben	398,630	66	4	59	121.66	402,998	41	5	16	101.88
Rückschlag	70,966	11	—	82	21.66	7,459	93	—	09	1.88

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

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand im Berichtsjahre aus

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

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

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

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

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

Verbindungen der einzelnen Dampfboot-Stationen mit Zürich und Rapperswyl.

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

Verkehr und Einnahmen der Zürichseedampfboote.

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

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichseedampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

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

Personenfrequenz der Dampfboot-

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

Stationen des Zürichsee's unter sich.

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

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

1874: Total 1,256,734

Güterfrequenz der Zürichseedampfboote nach Waarengattungen und Monaten.

Transportquantitäten in Zentnern.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

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

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1874					1875				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	1,102,067	78	3	28	—	1,122,327	—	3	35	—
Ausgaben	813,973	74	2	43	73.86	893,600	64	2	67	79.62
Reineinnahme	288,094	04	—	85	26.14	228,726	36	—	68	20.38

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

Betriebsmaterial.

Von der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee sind übernommen worden:

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

Dieses Material hat sich im Berichtsjahre um

1 Salondampfer

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

Statistik über den Betrieb der Zürichsee-Dampfboote.

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

3. Werkstättebetrieb.

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

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

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

4. Unfälle.

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

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

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

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

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

5. Versicherungen.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachstehende Beträge:

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

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

Der Versicherungsfond gegen Transportgefahren weist pro 1875 folgendes Rechnungsergebniß auf:

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

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

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

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

6. Personaletat.

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

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

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

II. Bahn-Unterhalt.

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

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

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

2. Abtheilung.

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

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

B. Dampfschiffahrt.

I. Auf dem Bodensee.

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

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

II. Auf dem Zürichsee.

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

Zusammen **196** Angestellte.

C. Werkstätte.

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

D. Agenturen.

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

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

7. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

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

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

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

b. Krankenkasse.

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

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1502.

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

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

a. Während des Berichtsjahrs vollendet, beziehungsweise eröffnet:

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