

Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **23 (1875)**

PDF erstellt am: **15.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

geblieben sind, denselben successiv aus den über diesen Betrag hinausgehenden künftigen Jahreserträgen 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 Srlikon-Bülach-Dielsdorf die Rolle eines Verbindungsgliedes, welche derselben zwischen den Linien Baden-Zürich-Winterthur, Niederglatt-Wettingen, Winterthur-Bülach-Koblentz und Bülach-Eglisau-Schaffhausen zufällt, sehr wünschbar machte, sie als integrierenden Bestandtheil des Nordostbahnnetzes behandeln zu können. Bei der Linie Zürich-Zug-Luzern tritt letztere Änderung noch nicht ein, weil zufolge einer am 5. Mai 1873 mit dem Kanton Zürich getroffenen Vereinbarung von dem Obligationenkapital Fr. 2,374,000, welche dem Kanton Zürich, zürcherischen Gemeinden und Privaten gehören, einstweilen noch in ihrer bisherigen Rechtsstellung verbleiben, um erst auf Ende desjenigen Jahres, in welchem die Erdarbeiten für die Linie Thalwil-Zug beginnen werden, gegen 4 $\frac{1}{2}$ 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 Bözbergbahn.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

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

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1875.

| Bahnstrecke | Länge in Kilometern | vom | | bis | | Täglich oder an einzelnen Wochentagen | Zahl und Gattung der Züge | | | | Gesamtzahl der Züge | Zurückgelegte Kilometer |
|-----------------------------------|---------------------|-----|---------|-----|----------|---|---------------------------------|--------------|-----------------|------------------|---------------------|----------------------------|
| | | Tag | Monat | Tag | Monat | | Schnellzüge | Personenzüge | Güterzüge | | | |
| | | | | | | | | | mit Personen | ohne Personen | | |
| Karau-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-Lurgi | 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 |
| Waldshut-Lurgi | 17.015 | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 10 | 9 | 6 | 14 | 39 | 11,700 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 3 | 7 | 1 | 3 | 14 | 35,970 |
| | | 1. | Juni | 14. | Oktober | " | 2 | 9 | 1 | 4 | 16 | 37,025 |
| Lurgi-Zürich | 28.005 | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 2 | 8 | 4 | 2 | 16 | 21,235 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 8 | 8 | 4 | 14 | 34 | 143,778 |
| | | 1. | Juni | 1. | August | " | 8 | 8 | 6 | 12 | 34 | 59,035 |
| Norsbach-Romanshorn | 15.092 | 2. | August | 14. | Oktober | " | 14 | 12 | 2 | 16 | 44 | 91,184 |
| | | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 12 | 8 | 6 | 14 | 40 | 87,375 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 12 | — | 2 | 16 | 36,462 |
| Konstanz-Romanshorn | 19.209 | 1. | Juni | 14. | Oktober | " | 2 | 12 | 2 | 2 | 18 | 36,945 |
| | | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 2 | 12 | — | 2 | 16 | 18,835 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 10 | — | 2 | 14 | 40,607 |
| Romanshorn-Winterthur | 56.091 | 1. | Juni | 14. | Oktober | " | 2 | 11 | 1 | 2 | 16 | 41,798 |
| | | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 2 | 10 | — | 2 | 14 | 20,967 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | 2 | 6 | 4 | 4 | 16 | 135,371 |
| Frauenfeld-Winterthur | 15.914 | 1. | Juni | 14. | Oktober | " | 2 | 8 | 2 | 6 | 18 | 137,164 |
| | | 15. | Oktober | 31. | Dezember | " | 2 | 6 | 4 | 4 | 16 | 69,926 |
| | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | — | 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-Nichtersweil | 27,444 | 20. | Sept. | 21. | Sept. | täglich | 5 | 11 | 2 | 2 | 20 | 1,098 |
| | | 22. | " | | | | | — | 4 | 1 | — | 5 |
| Zürich-Dhalweil | 12,115 | 22. | Sept. | | | | 2 | 1 | 1 | — | 4 | 48 |
| | | 22. | Sept. | | | | 3 | 6 | — | — | 9 | 155 |
| Zürich-Horgen | 17,264 | 23. | " | | | | 5 | 11 | 2 | — | 18 | 311 |
| | | 1. | Oktober | 14. | Oktober | " | — | 16 | — | — | 16 | 3,867 |
| | | 15. | " | 31. | Dezember | " | — | 16 | 4 | — | 20 | 26,932 |
| Horgen-Nichtersweil | 10,180 | 23. | Sept. | | | | — | 4 | — | — | 4 | 41 |
| Wädensweil-Nichtersweil | 3,386 | 23. | Sept. | | | | — | — | 1 | — | 1 | 3 |
| | | 20. | Sept. | 22. | Sept. | " | 5 | 7 | 2 | 2 | 16 | 1,981 |
| Nichtersweil-Glarus | 41,265 | 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 |
| Wädensweil-Nichtersweil | 3,386 | 15. | " | 31. | Dezember | " | — | 10 | 2 | — | 12 | 38,634 |
| | | 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 — | | 1. | Januar | 31. | Mai | " | — | 8 | — | — | 8 | 5,702 |
| zwischen Zürich und Dülikon | 4,720 | 1. | Juni | 14. | Oktober | an Sonntagen | — | 8 | — | — | 8 | 5,135 |
| | | 15. | Oktober | 30. | Dezember | " | — | 2 | — | — | 2 | 170 |
| | | | | | | täglich | — | 8 | — | — | 8 | 2,945 |
| Total | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1,895,936 |

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

| 1874 (213 Kilometer) | | | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | 1875 (230 Kilometer) | | | Mehreinnahme Mindereinnahme gegenüber 1874 | | | |
|-------------------------|------|-----------|------------------------------------|-------------------------|------|-----------|---|------|-----|------|
| Fr. | Cts. | Prozente. | | Fr. | Cts. | Prozente. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| 3,803,613 | 39 | 31.98 | 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 Gesamtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ vermehrte sich hienach um Fr. 943,700. 85 Cts. und stieg auf Fr. 10,702,890. 87 Cts. Hierbei ist aber zu beachten, daß durch die am 20. September erfolgte Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn die Zahl der betriebenen Bahnkilometer sich vermehrt hat, 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 Verkehrs und bei allen Güter-Klassen, und überall hat sie in einem Maße stattgefunden, welches mit Ausnahme des durch die Kriegsereignisse ausnahmsweise beeinflussten Jahres 1871 noch keines der früheren Betriebsjahre aufzuweisen hatte. Sind auch ohne Zweifel die Eisenbahnbauten in der Ostschweiz hiebei als mitwirkender Faktor in Betracht zu ziehen, so ist diese erfreuliche Erscheinung doch augenscheinlich zugleich auf eine andauernde Kräftigung des Verkehrslebens in dem von unserer Unternehmung bedienten Gebiete zurückzuführen, eine um so erfreulichere Thatsache als bekanntlich das Berichtsjahr in andern Ländern zu den ungünstigsten 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 Miethzinsen resultirt zum größern Theil aus den Vergütungen, welche die National- und Töbthalbahn, sowie die Bözbergbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur beziehungsweise der Station Brugg unserer Gesellschaft zu leisten haben; sie bildet einen Gegenwerth theils der Vermehrung der Kapitalzinsen, welche die Nordostbahn in Folge der Erweiterung der in Mitbenutzung stehenden Stationen zu tragen hat, theils der Vermehrung der Betriebs-, Unterhalts- und Beaufsichtigungskosten dieser Stationen und wäre noch höher ausgefallen, wenn nicht hinwieder die Nordostbahn für Mitbenutzung der Centralbahnstrecke Basel-Pratteln durch die Bözbergbahn 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 Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und Bülach-Regensbergerbahn haben in Folge der erhöhten Dividende, welche diese beiden Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1875 abgeworfen haben, neuerdings ein 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 Bözbergbahn 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 | | |
| | Personen | Prozente | Personen | Prozente | Fr. | Sts. | Prozente | Fr. | Sts. | Prozente |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| a. Zur gewöhnlichen Fahrtag: | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt I. Klasse | 30,196 | 0.70 | 29,556 | 0.58 | 132,763. 08 | 3.49 | | 89,849. 89 | 2.14 | |
| „ „ „ „ „ II. „ | 332,055 | 7.74 | 334,134 | 6.59 | 920,685. 73 | 24.20 | | 917,182. 90 | 21.86 | |
| „ „ „ „ „ III. „ | 816,233 | 19.02 | 925,007 | 18.25 | 1,047,341. 85 | 27.53 | | 1,138,888. 47 | 27.14 | |
| b. Zu ermäßigten Fahrtagen: | | | | | | | | | | |
| Mit 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. Luft- fahrten I. „ | 1,147 | 0.03 | 4,179 | 0.08 | 692. 28 | 0.02 | | 7,348. 03 | 0.17 | |
| „ „ „ „ „ II. „ | 28,189 | 0.66 | 33,329 | 0.66 | 36,014. 73 | 0.95 | | 55,505. 42 | 1.32 | |
| „ „ „ „ „ III. „ | 74,846 | 1.74 | 88,033 | 1.74 | 65,829. 61 | 1.73 | | 76,589. 45 | 1.82 | |
| Total | 4,290,749 | 100 | 5,068,287 | 100 | 3,803,613. 39 | 100 | | 4,196,672. 12 | 100 | |
| Rekapitulation nach Klassen: | | | | | | | | | | |
| I. Klasse | 36,749 | 0.85 | 39,389 | 0.78 | 144,877. 93 | 3.81 | | 107,834. 39 | 2.57 | |
| II. „ | 918,070 | 21.40 | 1,042,134 | 20.56 | 1,441,972. 20 | 37.91 | | 1,538,976. 53 | 36.67 | |
| III. „ | 3,335,930 | 77.75 | 3,986,764 | 78.66 | 2,216,763. 26 | 58.28 | | 2,549,861. 20 | 60.76 | |
| Total | 4,290,749 | 100 | 5,068,287 | 100 | 3,803,613. 39 | 100 | | 4,196,672. 12 | 100 | |
| II. Gepäcktransport. | | | | | | | | | | |
| | Zentner | | Zentner | | | | | | | |
| | 222,556 | . | 244,716 | . | 203,182. 41 | . | | 212,352. 36 | . | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| | Stück | | Stück | | | | | | | |
| Klasse I | 5,789 | 5.74 | 4,038 | 3.38 | | | | | | |
| „ II | 33,540 | 33.27 | 42,360 | 35.43 | 132,481. 05 | . | | 142,540. 32 | . | |
| „ 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 | . | |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| | Zentner | | Zentner | | | | | | | |
| 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 | |
| Wagenladungs-kategorie 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-, Lab-, Lager-, Zu- und Ab- fahrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) | . | . | . | . | 326,164. 33 | 5.80 | | 398,792. 59 | 6.48 | |
| Total | 21,330,224 | 100 | 23,900,386 | 100 | 5,619,913. 17 | 100 | | 6,151,326. 07 | 100 | |
| V Mittelbare Betriebseinnahmen | | | | | | | | | | |
| | . | . | . | . | 2,361,316. 46 | . | | 3,586,918. 52 | . | |
| Gesamt-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 |

3. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Total- Einnahme | | Gegenüber 1874 | | Rangordnung der Stationen | |
|---------------|-----------|---------|--------|-----------|------------|-----------|--------------------|---------|----------------|------------|------------------------------|---------|
| | | | | Verandt | Empfang | Total | | | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | Anzahl | Zentner | | | Stück | Zentner |
| Norschach | 76,460 | 2,374 | 605 | 393,032 | 519,860 | 912,892 | 250,843 | 05 | + 7,952 | + 45,443 | 11 | 5 |
| Horn | 19,141 | 384 | 254 | 198,372 | 69,712 | 268,084 | 34,908 | 62 | + 3,759 | + 55,442 | 42 | 13 |
| Arbon | 60,425 | 1,657 | 197 | 57,753 | 130,794 | 188,547 | 59,562 | 26 | + 11,315 | + 48,933 | 16 | 18 |
| Egnach | 18,814 | 572 | 235 | 24,098 | 84,673 | 108,771 | 23,328 | 38 | + 2,063 | - 5,013 | 43 | 32 |
| Romanshorn | 115,952 | 5,739 | 11,976 | 1,895,553 | 562,902 | 2,458,455 | 1,117,063 | 79 | + 6,199 | + 363,661 | 6 | 3 |
| Uttweil | 13,673 | 428 | 129 | 9,838 | 16,380 | 26,218 | 11,232 | 40 | + 1,840 | + 5,296 | 48 | 48 |
| Reßweil | 11,975 | 87 | 94 | 33,422 | 34,508 | 67,930 | 14,684 | 93 | + 1,704 | + 14,395 | 49 | 38 |
| Güttingen | 18,664 | 267 | 115 | 18,438 | 36,613 | 55,051 | 24,183 | 76 | + 215 | + 3,846 | 45 | 41 |
| 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 |
| Särlikon | 27,039 | 472 | 357 | 17,376 | 33,582 | 50,958 | 21,824 | 26 | + 6,963 | + 8,361 | 28 | 43 |
| Wiefendangen | 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 |
| Gettlingen | 17,609 | 249 | 189 | 4,971 | 16,559 | 21,530 | 8,849 | 79 | + 798 | + 3,350 | 46 | 50 |
| Henggart | 23,536 | 992 | 634 | 12,559 | 24,597 | 37,156 | 16,966 | 46 | + 4,327 | + 22,839 | 34 | 45 |
| Andelfingen | 47,986 | 2,016 | 1,739 | 67,933 | 100,755 | 168,688 | 60,111 | 44 | + 1,036 | - 307,980 | 21 | 20 |
| Marthalen | 20,836 | 784 | 425 | 76,322 | 74,834 | 151,156 | 40,035 | 36 | + 1,233 | + 42,296 | 39 | 24 |
| Dachsen | 24,122 | 1,061 | 127 | 14,344 | 14,581 | 28,925 | 26,575 | 65 | - 2,046 | + 12,662 | 33 | 47 |
| Schaffhausen | 99,246 | 10,211 | 9,201 | 1,198,830 | 488,495 | 1,687,325 | 671,718 | 80 | + 4,282 | + 38,481 | 8 | 4 |
| Kemptthal | 33,161 | 271 | 220 | 86,494 | 141,373 | 227,867 | 41,339 | 77 | + 799 | + 41,743 | 25 | 15 |
| Effretikon | 72,657 | 604 | 3,323 | 31,676 | 131,950 | 163,626 | 61,519 | 43 | + 9,625 | + 101,933 | 13 | 22 |
| Dietlikon | 39,122 | 589 | 162 | 22,998 | 38,314 | 61,312 | 22,884 | 68 | + 2,632 | + 22,185 | 23 | 40 |
| Wallisellen | 63,973 | 492 | 164 | 36,191 | 60,168 | 96,359 | 39,807 | 23 | + 11,269 | + 48,149 | 14 | 33 |
| Derlikon | 162,266 | 1,045 | 363 | 50,986 | 77,235 | 128,221 | 53,357 | 55 | + 27,572 | + 14,673 | 4 | 27 |
| Zürich | 1,263,939 | 66,348 | 4,946 | 2,320,463 | 6,517,458 | 8,837,921 | 3,238,761 | 72 | +171,279 | +1,437,000 | 1 | 1 |
| *Enge | 38,556 | 339 | 36 | 2,287 | 4,331 | 6,618 | 13,900 | 43 | . | . | 1 | 14** |
| *Wollishofen | 13,464 | 99 | 17 | 3,632 | 11,311 | 14,943 | 5,043 | 65 | . | . | 8 | 8** |
| Übertrag | 3,225,400 | 129,252 | 65,625 | 8,277,475 | 12,820,352 | | 7,835,047 | 54 | | | | |

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Total-Einnahme | | Gegenüber 1874 | | Rangordnung der Stationen | |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------|-----------|----------------------|------------------------|---------------------------|-------------------|
| | | | | Versandf | Empfang | Total | Fr. | Gis. | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | | | Per- sonen- zahl | Güter- gewicht |
| | Anzahl | Zentner | Stück | Zentner | Zentner | Zentner | Fr. | Gis. | 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** |
| *Müschlikon | 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 | 7,335 | 66 | 42 | 5,748 | 19,550 | 25,298 | 6,940 | 19 | . | . | 11 | 6** |
| *Sorgen | 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** |
| *Richterweil | 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.-D.-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** |
| *Netfoll | 1,174 | 37 | 10 | 589 | 899 | 1,488 | 1,336 | 42 | . | . | 19 | 18** |
| *Starus | 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 |
| Eschleren | 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 |
| Sillwangen | 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 |
| Lurgi | 59,115 | 1,031 | 676 | 64,233 | 63,586 | 127,819 | 60,493 | 28 | + 4,663 | + 13,379 | 18 | 28 |
| Eggenthal | 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 |
| Koblentz | 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 |
| Wildeggen | 51,133 | 1,166 | 671 | 105,074 | 81,130 | 186,204 | 65,893 | 56 | - 12,398 | - 234,245 | 20 | 19 |
| Mupperweil | 22,820 | 146 | 258 | 25,893 | 87,197 | 113,090 | 25,961 | 36 | + 6,242 | + 301 | 36 | 31 |
| Marau | 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, Böggelbühl und fremde Bahnen Transitverkehr | 743,459 99,627 | 70,428 16,466 | 27,347 14,393 | 9,068,077 4,648,247 | 4,417,490 4,648,247 | 13,485,567 9,296,494 | — 1,560,067 | — 27 | + 77,676 + 38,634 | + 916,427 + 609,964 | | |
| Mittelbare Be- triebs-Einnahmen | . | . | . | . | . | . | 3,586,918 | 52 | | | | |
| Total | 5,068,287 | 244,716 | 119,549 | 23,900,386 | 23,900,386 | | 14,289,809 | 39 | | | | |

* Vom 20. September bis 31. Dezember.

** Rangordnung der Stationen der 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 Nigibahnen | 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 |
| Bösgbergbahn 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 |
| Löfthalbahn | 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. † Inklusiv Verkehr der Station Zürich. ** { § "nach und von der" Stationen Zürich und Dettikon " "nach und von der" Glattthalbahn. | | | | | | | | |
| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | | | | | | | | |
| | Von Zürich-Zug-Luzern | | Nach Zürich-Zug-Luzern | | | | | |
| Bülach-Regensberg | 1,048 | 3,184 | 963 | 6,046 | 2,011 | 9,230 | + 275 | + 2,058 |
| Bösgbergbahn und weiter gelegene Bahnen | 211 | 7,375 | 232 | 62,665 | 443 | 70,040 | + 443 | + 70,040 |
| Verein. Schw. Bahnen u. weiter gelegene Bahnen | 3,844 | 81,017 | 4,527 | 64,199 | 8,371 | 145,216 | - 1,257 | + 14,901 |
| Löfthalbahn | — | * 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 | | | | | |
| Bösgbergbahn 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 |
| Löfthalbahn | — | 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 Bözbergbahn und weiter | | Nach der Bözbergbahn 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 |
| Löfthalbahn | — | 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 |
| Löfthalbahn | — | 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 Löfthalbahn | | Nach der Löfthalbahn | | | | | |
| 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 Transitverkehrs | 50,557 | 1,507,495 | 49,070 | 3,140,752 | 99,627 | 4,648,247 | | |
| Gesamt-Total | 792,468 | 5,924,985 | 792,529 | 12,208,829 | 1,584,997 | 18,133,814 | | |

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

7. Verkehr nach Entfernungen.

| Distanz | | Personen | | | | | Personen= Kilometer | | Gepäck | | Vieh | |
|----------|-----------|-------------|--------------|---------------|----------------|----------------|------------------------|----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|
| Stunden | Kilometer | I Anzahl | II Anzahl | III Anzahl | Total | | 1875 Anzahl | 1874 Anzahl | 1875 Zentner | 1874 Zentner | 1875 Stück | 1874 Stück |
| | | | | | 1875 Anzahl | 1874 Anzahl | | | | | | |
| 0 1/2 | 2.4 | 24 | 4,349 | 23,303 | 27,676 | 11,171 | 66,423 | 26,810 | 377 | 254 | 157 | 83 |
| 1 | 4.8 | 7,377 | 181,571 | 1,026,419 | 1,215,367 | 935,867 | 5,833,762 | 4,492,162 | 41,206 | 33,278 | 5,117 | 5,132 |
| 1 1/2 | 7.2 | 639 | 60,749 | 450,854 | 512,242 | 421,138 | 3,688,143 | 3,032,194 | 7,909 | 6,195 | 5,301 | 2,730 |
| 2 | 9.6 | 2,644 | 128,903 | 635,026 | 766,573 | 678,067 | 7,359,101 | 6,509,443 | 18,271 | 25,100 | 8,257 | 7,008 |
| 2 1/2 | 12.0 | 29 | 25,065 | 235,304 | 260,398 | 213,495 | 3,124,776 | 2,561,940 | 6,201 | 4,666 | 1,447 | 864 |
| 3 | 14.4 | 1,543 | 37,839 | 187,222 | 226,604 | 226,830 | 3,263,098 | 3,266,352 | 9,276 | 7,136 | 5,403 | 4,053 |
| 3 1/2 | 16.8 | 131 | 29,485 | 146,372 | 175,988 | 144,964 | 2,956,598 | 2,435,395 | 6,081 | 5,521 | 4,083 | 3,065 |
| 4 | 19.2 | 179 | 40,655 | 196,447 | 237,281 | 195,722 | 4,555,795 | 3,757,862 | 8,392 | 7,413 | 5,258 | 5,508 |
| 4 1/2 | 21.6 | 170 | 17,117 | 92,426 | 109,713 | 99,951 | 2,369,801 | 2,158,942 | 4,056 | 2,665 | 3,386 | 3,530 |
| 5 | 24.0 | 748 | 51,048 | 104,237 | 156,033 | 141,548 | 3,744,792 | 3,397,152 | 8,254 | 6,952 | 2,059 | 1,930 |
| 5 1/2 | 26.4 | 1,700 | 126,535 | 237,826 | 366,061 | 307,458 | 9,664,010 | 8,116,891 | 19,650 | 16,499 | 10,932 | 4,735 |
| 6 | 28.8 | 719 | 25,896 | 58,041 | 84,656 | 69,815 | 2,438,093 | 2,010,672 | 6,397 | 6,497 | 2,256 | 1,572 |
| 6 1/2 | 31.2 | 1,465 | 29,180 | 66,160 | 96,805 | 83,780 | 3,020,316 | 2,613,936 | 7,230 | 6,668 | 6,074 | 6,005 |
| 7 | 33.6 | 2,692 | 28,284 | 71,348 | 102,324 | 61,877 | 3,438,086 | 2,079,067 | 9,042 | 2,930 | 3,963 | 2,400 |
| 7 1/2 | 36.0 | 1,075 | 14,448 | 52,147 | 67,670 | 57,713 | 2,436,120 | 2,077,668 | 5,929 | 4,747 | 3,109 | 2,072 |
| 8 | 38.4 | 327 | 7,028 | 27,426 | 34,781 | 32,901 | 1,335,590 | 1,263,398 | 2,246 | 2,163 | 932 | 813 |
| 8 1/2 | 40.8 | 309 | 6,723 | 23,793 | 30,825 | 27,540 | 1,257,660 | 1,123,632 | 2,751 | 1,344 | 5,292 | 1,466 |
| 9 | 43.2 | 88 | 12,527 | 28,516 | 41,131 | 38,311 | 1,776,859 | 1,655,035 | 2,721 | 2,092 | 2,514 | 2,410 |
| 9 1/2 | 45.6 | 1,098 | 12,195 | 30,382 | 43,675 | 41,842 | 1,991,580 | 1,907,995 | 5,186 | 5,201 | 659 | 443 |
| 10 | 48.0 | 191 | 4,717 | 17,974 | 22,882 | 18,934 | 1,098,336 | 908,832 | 1,781 | 1,552 | 1,271 | 913 |
| 10 1/2 | 50.4 | 5,270 | 74,638 | 90,880 | 170,788 | 182,434 | 8,607,715 | 9,194,674 | 24,959 | 26,770 | 5,944 | 4,413 |
| 11 | 52.8 | 1,000 | 4,867 | 9,619 | 15,486 | 15,795 | 817,661 | 833,976 | 995 | 1,067 | 1,406 | 1,003 |
| 11 1/2 | 55.2 | 3 | 1,957 | 8,005 | 9,965 | 7,822 | 550,068 | 431,774 | 650 | 434 | 384 | 1,003 |
| 12 | 57.6 | 2,789 | 28,550 | 54,760 | 86,099 | 80,175 | 4,959,302 | 4,618,080 | 9,944 | 9,620 | 7,779 | 5,781 |
| 12 1/2 | 60.0 | 977 | 8,653 | 15,177 | 24,807 | 21,508 | 1,488,420 | 1,290,480 | 5,508 | 6,221 | 4,994 | 6,435 |
| 13 | 62.4 | 735 | 3,340 | 4,235 | 8,310 | 7,642 | 518,544 | 476,861 | 2,141 | 1,733 | 774 | 224 |
| 13 1/2 | 64.8 | 4 | 991 | 2,662 | 3,657 | 3,053 | 236,974 | 197,834 | 278 | 223 | 462 | 3,082 |
| 14 | 67.2 | . | 1,633 | 4,242 | 5,875 | 5,052 | 394,800 | 339,494 | 467 | 334 | 2,307 | 696 |
| 14 1/2 | 69.6 | 7 | 2,497 | 2,526 | 5,030 | 2,159 | 350,088 | 150,266 | 298 | 59 | 78 | 25 |
| 15 | 72.0 | 63 | 3,108 | 6,753 | 9,924 | 6,462 | 714,528 | 465,264 | 1,522 | 629 | 3,346 | 809 |
| 15 1/2 | 74.4 | 13 | 974 | 1,665 | 2,652 | 2,307 | 197,309 | 171,641 | 204 | 190 | 171 | 155 |
| 16 | 76.8 | 364 | 10,352 | 13,927 | 24,643 | 35,447 | 1,892,582 | 2,722,330 | 4,357 | 6,472 | 6,026 | 10,172 |
| 16 1/2 | 79.2 | . | 69 | 607 | 676 | 377 | 53,539 | 29,858 | 149 | 24 | 43 | 3 |
| Übertrag | | 34,373 | 985,943 | 3,926,281 | 4,946,597 | 4,179,157 | 86,200,469 | 76,317,910 | 224,428 | 202,649 | 111,184 | 90,533 |

Verkehr nach Entfernungen.

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

Verkehr nach Entfernungen.

| Distanz | | Güter | | | | | | | | | | Zentner = Kilometer | |
|----------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------|-------------|
| Stunden | Kilometer | Eisgut | I | II | A | B | C | D | E | Total | | 1875 | 1874 |
| | | | | | | | | | | Zentner | Zentner | | |
| | | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner | Anzahl | Anzahl |
| 0 1/2 | 2.4 | 1,185 | 1,846 | 5,384 | 1,123 | 516 | 4,563 | 10,047 | 7,631 | 32,295 | 29,055 | 77,508 | 69,732 |
| 1 | 4.8 | 74,916 | 36,620 | 201,451 | 28,864 | 57,338 | 45,996 | 227,182 | 569,727 | 1,242,094 | 1,060,841 | 5,962,051 | 5,092,037 |
| 1 1/2 | 7.2 | 23,963 | 8,401 | 59,419 | 7,453 | 36,416 | 16,174 | 80,733 | 101,579 | 334,138 | 290,845 | 2,405,794 | 2,094,084 |
| 2 | 9.6 | 84,914 | 61,547 | 244,779 | 44,087 | 62,100 | 86,973 | 243,359 | 303,190 | 1,130,949 | 1,052,991 | 10,857,110 | 10,108,714 |
| 2 1/2 | 12.0 | 11,190 | 6,215 | 37,465 | 2,829 | 13,981 | 5,473 | 28,040 | 23,664 | 128,857 | 116,644 | 1,546,284 | 1,399,728 |
| 3 | 14.4 | 20,664 | 18,733 | 95,440 | 16,673 | 18,994 | 23,975 | 66,833 | 123,066 | 384,378 | 269,913 | 5,535,043 | 3,886,747 |
| 3 1/2 | 16.8 | 15,257 | 11,787 | 75,102 | 13,175 | 181,794 | 41,910 | 111,167 | 341,584 | 791,776 | 672,286 | 13,301,837 | 11,294,405 |
| 4 | 19.2 | 29,689 | 29,821 | 118,349 | 28,444 | 34,994 | 63,981 | 129,614 | 204,646 | 639,538 | 847,442 | 12,279,130 | 16,270,886 |
| 4 1/2 | 21.6 | 15,067 | 18,613 | 82,550 | 11,959 | 81,057 | 30,748 | 89,685 | 239,809 | 569,488 | 452,602 | 12,300,941 | 9,776,203 |
| 5 | 24.0 | 14,260 | 7,171 | 62,141 | 5,770 | 14,302 | 14,762 | 27,503 | 136,308 | 282,217 | 213,807 | 6,773,208 | 5,131,368 |
| 5 1/2 | 26.4 | 49,395 | 68,574 | 190,749 | 35,294 | 53,062 | 55,562 | 88,180 | 289,640 | 830,456 | 716,190 | 21,924,038 | 18,907,416 |
| 6 | 28.8 | 13,800 | 22,449 | 59,342 | 39,793 | 23,796 | 22,917 | 44,753 | 141,981 | 368,831 | 281,200 | 10,622,333 | 8,098,560 |
| 6 1/2 | 31.2 | 21,675 | 28,579 | 122,910 | 27,882 | 65,466 | 66,535 | 120,154 | 471,772 | 924,973 | 706,946 | 28,859,158 | 22,056,715 |
| 7 | 33.6 | 32,349 | 55,363 | 120,610 | 51,999 | 29,806 | 96,199 | 159,196 | 766,989 | 1,312,511 | 287,246 | 44,100,370 | 9,651,466 |
| 7 1/2 | 36.0 | 13,667 | 19,984 | 51,693 | 21,748 | 56,419 | 61,503 | 110,843 | 295,725 | 631,582 | 464,310 | 22,736,952 | 16,715,160 |
| 8 | 38.4 | 8,024 | 14,297 | 51,331 | 8,770 | 17,498 | 23,866 | 68,100 | 159,478 | 351,364 | 298,881 | 13,492,378 | 11,477,030 |
| 8 1/2 | 40.8 | 12,995 | 25,739 | 70,811 | 109,845 | 35,973 | 68,390 | 71,397 | 284,135 | 679,285 | 305,013 | 27,714,828 | 12,444,530 |
| 9 | 43.2 | 8,060 | 5,452 | 30,420 | 4,563 | 9,991 | 13,585 | 35,203 | 149,019 | 256,293 | 163,875 | 11,071,858 | 7,079,400 |
| 9 1/2 | 45.6 | 14,603 | 36,926 | 62,910 | 56,456 | 20,685 | 44,350 | 160,807 | 394,775 | 791,512 | 926,924 | 36,092,947 | 42,267,734 |
| 10 | 48.0 | 7,545 | 11,550 | 46,054 | 20,470 | 23,517 | 24,100 | 57,175 | 102,624 | 293,035 | 272,837 | 14,065,680 | 13,096,176 |
| 10 1/2 | 50.4 | 84,762 | 187,944 | 274,549 | 147,903 | 261,302 | 256,960 | 328,542 | 865,911 | 2,407,873 | 2,986,460 | 121,356,799 | 150,517,584 |
| 11 | 52.8 | 5,729 | 14,117 | 38,390 | 15,857 | 15,463 | 15,566 | 37,472 | 363,629 | 506,223 | 320,080 | 26,728,574 | 16,900,224 |
| 11 1/2 | 55.2 | 3,901 | 7,328 | 17,103 | 3,502 | 15,151 | 16,356 | 22,908 | 72,412 | 158,661 | 149,223 | 8,758,087 | 8,237,110 |
| 12 | 57.6 | 16,638 | 26,333 | 64,452 | 42,416 | 149,988 | 125,089 | 59,338 | 197,027 | 681,281 | 565,978 | 39,241,786 | 32,600,333 |
| 12 1/2 | 60.0 | 29,586 | 85,902 | 158,836 | 105,716 | 155,732 | 132,986 | 121,539 | 643,228 | 1,433,525 | 1,382,060 | 86,011,500 | 82,923,600 |
| 13 | 62.4 | 3,285 | 5,068 | 20,748 | 2,311 | 64,088 | 8,155 | 8,134 | 34,361 | 146,150 | 115,146 | 9,119,760 | 7,185,110 |
| 13 1/2 | 64.8 | 1,219 | 2,157 | 11,249 | 1,019 | 7,254 | 3,320 | 9,378 | 17,683 | 53,279 | 41,484 | 3,452,479 | 2,688,163 |
| 14 | 67.2 | 3,458 | 3,302 | 10,446 | 835 | 2,089 | 5,879 | 16,224 | 24,939 | 67,172 | 37,324 | 4,513,958 | 2,508,173 |
| 14 1/2 | 69.6 | 1,156 | 1,323 | 4,984 | 255 | 1,941 | 1,334 | 4,824 | 63,321 | 79,138 | 84,954 | 5,508,005 | 5,912,798 |
| 15 | 72.0 | 5,935 | 23,060 | 37,490 | 19,313 | 56,201 | 36,404 | 65,427 | 284,036 | 527,866 | 446,137 | 38,006,352 | 32,121,864 |
| 15 1/2 | 74.4 | 3,261 | 7,309 | 17,922 | 16,048 | 38,648 | 14,855 | 32,241 | 28,532 | 158,816 | 108,846 | 11,815,910 | 8,098,142 |
| 16 | 76.8 | 37,181 | 100,103 | 161,318 | 111,625 | 365,160 | 156,306 | 125,730 | 571,161 | 1,628,584 | 2,017,287 | 125,075,251 | 154,927,642 |
| Übertrag | | 669,329 | 953,613 | 2,606,397 | 1,003,997 | 1,970,722 | 1,584,772 | 2,761,728 | 8,273,582 | 19,824,140 | 17,684,827 | 781,307,909 | 731,538,834 |

Verkehr nach Entfernungen.

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

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

| | 1874 | 1875 | Gegenüber 1874 | |
|--|-----------|------------|----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner |
| Abfälle: Hader, 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 | — |
| Holzfohlen | 56,638 | 51,576 | — | 5,062 |
| Steinfohlen 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 | weniger |
| | | | 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: Hohes 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, zusammenge-setzte | 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 zc. | 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-, Web-, Lithographie-Steine | 29,391 | 28,265 | — | 1,126 |
| Ruß- und Werkholz | 203,204 | 273,224 | 70,020 | — |
| Übertrag | 15,500,803 | 18,421,419 | | |

| | 1874 | 1875 | Gegenüber 1874 | |
|---|------------|------------|----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner |
| Übertrag | 15,500,803 | 18,421,419 | | |
| Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Raps-, Sesam-Öl etc.) | 150,556 | 183,338 | 32,782 | — |
| Mineralisches (Ligroin, Petroleum, Solaröl etc.) | 139,036 | 181,078 | 42,042 | — |
| Papier und Pappdeckel | 112,122 | 118,170 | 6,048 | — |
| Papiermasse | 29,394 | 17,925 | — | 11,469 |
| Pflanzen, lebende | 9,651 | — | — | 9,651 |
| Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebens- | | | | |
| mittel: 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 | — |
| Quincailleries, 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 |
| Fabrikirter 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: Rohre | 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 Verkehrs und der Einnahmen.

| | Durchschnittliche Bahnlänge | Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | | | Brutto-Einnahme per Kilometer | | | | | |
|------|--------------------------------|--|---------|-----------|-------------------------------|--------|------|--------|--------------------------------------|--------|
| | | Personen | Gepäck | Güter | Personen | Gepäck | Wich | 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 Bözbergbahn (Brugg-Basel) mit einer Länge von 57 Kilometer. Die Gesamtlänge des am Jahreschlusse durch die Nordostbahn betriebenen Netzes betrug demnach 425 Kilometer, die durchschnittlich während des ganzen Berichtsjahres betriebene Bahnlänge dagegen 340 Kilometer (gegen 299 im Vorjahre).

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 Betriebskontrolle und des statistischen Bureau, dessen Besoldungen unter Kap. III. I 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 Bözbergbahn und die linksufrige Zürichseebahn; theilweise ist übrigens an derselben auch das alte Netz theilhaftig, auf welchem die durch die Einführung der neuen Linien hervorgerufenen Bahnhofserweiterungen die Kreirung einer Anzahl neuer Wärterposten erforderten. Eine Vergleichung des Personalbestandes der Bahnaufsicht auf dem ganzen Bahnnetz (die neuen Linien inbegriffen) in den Jahren 1874 und 1875 ergibt eine Vermehrung von 671 auf 1027 Bahn- und Weichenwärter, d. h. um 356. Die verhältnißmäßig bedeutenden Mehrausgaben für Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals entstanden größtentheils durch Beschaffung von Zeichnungs- und Meßgeräthschaften für die verstärkten technischen Bureau, durch Anschaffung ausreichender Vorräthe an Bureauaterial, durch Anfertigung umfanglicher und zahlreicher Pläne für die Bahnhofserweiterungen u. s. w.

Auf dem Titel: Unterhalt des Oberbaues ist eine Mehrausgabe von Fr. 48,955. 30 Cts. entstanden. Dieselbe 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 Wilach-Regensbergerbahn), gegen 54 Kilometer im Jahre 1874. Im Berichtsjahre wurden auf dem Gesamtnetz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Filialbahnen) 89,857 laufende Meter Schienen und 52,962 Stück Schwellen (gegen 93,503 Meter Schienen und 53,959 Stück Schwellen im Jahr 1874) ausgewechselt. Auf die ganze Länge der Bahn bezogen, erreichte die Schienen- und Schwellenauswechslung seit Beginn des Betriebes bis zu Ende des Jahres 1875 folgende Prozentfäße auf dem Stammnetz (mit Ausschluß der

linksufrigen Zürichseebahn): An Schienen 50.72⁰/₀, an Schwellen 63.86⁰/₀ (gegenüber 45.71 und 60.71⁰/₀ im Vorjahr); auf der Bülacherlinie an Schienen 27.79⁰/₀, an Schwellen 61.92⁰/₀ (gegenüber 17.58 und 50.62⁰/₀ im Vorjahr); auf der Luzernerlinie an Schienen 19.26⁰/₀, an Schwellen 39.63⁰/₀ (gegenüber 14.06 und 32.03⁰/₀ im Jahr 1874). — Bis Ende des Jahres 1875 waren folgende Geleisellängen 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 Olifon-Bülach-Dielsdorf 16.84 und auf dem gesammten Bahnnetz 38.54 ⁰/₀ der Hauptgeleise. Die Geleise der linksufrigen Zürichseebahn mit 60,235 Meter und der Bözbergbahn mit 48,883 Meter Hauptgeleiselänge sind ausschließlich aus Schienen des neuen, größeren 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 Berichtsjahre 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 zc. 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 Mehrbetragsverhältniß 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 zc. (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 zc. 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 Ersatzeleistungen aus dem Gütertransport wurden im Berichtsjahre Fr. 10,586. 45 Cts. mehr verausgabt als im Jahr 1874; zur Erklärung dieser Mehrausgabe bemerken wir, daß die bezügliche Ausgabepost des Jahres 1874 sich durch den Verkauf von herrenlosen Gütern im Betrage von zirka Fr. 5,300 auf jene geringere Ziffer reduziert hat, und daß auch die 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 Affekuranz 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 Prämienätze hatte, sich mit einer geringern Quote (statt wie bisher mit $\frac{3}{4}$ bloß noch mit $\frac{3}{8}$) betheiligte.

IV. „Transportdienst.“ Dieser Titel erzielt eine Mehrausgabe von nicht weniger als Fr. 1,024,778. 11 Cts. Davon fällt fast ein Drittel, nämlich ein Mehrbetrags 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 Gasverbrauch auf den neuen Bahnhöfen Enge und Wädenswil, 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 zc. 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 Ersparnisprämien partizipiert an dieser Mehrausgabe wesentlich die Rubrik Brennmaterial mit Fr. 51,941. 14 Cts. und die Rubrik Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken mit Fr. 154,673. 04 Cts. Mehrausgaben. 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 Berichtsjahre in Folge des bedeutend größern Brennmaterialverbrauchs entsprechend der erheblich größern Lokomotivkilometer-Leistung der erwähnte Mehraufwand. Hinsichtlich der letztern Rubrik, Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven zc., verweisen wir auf die im folgenden Abschnitt IV C 2 a „Brennmaterial“ 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 (Börsbergbahn) 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: Weßweil, Egnach, Schinznach, Mattbrugg, Rümlang, Niederglatt und Niederhasli auf 1. Juli, Bösenegg, Gfingen, Hornussen, Frick, Efen, Stein, Mumpf, Möhlin, Rheinfelden und Augst mit der Eröffnung der Börsbergbahn am 2. August, und Enge, Wollishofen, Bendlikon, Rüslikon, Thalweil, Oberrieden, Horgen, Au, Wädenswil, Richterswil, Pfäfers, 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, Mäfers, Retzball 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 weitem Apparat für die Linie Winterthur-Zürich; ferner wurden daselbst die Bahn-telegraphen-Leitungen der Töbthalbahn und der Nationalbahn eingeführt und für dieselben 2 besondere Apparate aufgestellt. Die Zahl der Stationen, mit Inbegriff der Gemeinschaftsstationen, auf denen für den Dienst der Nordostbahn besondere Apparate aufgestellt sind, ist auf 108 gestiegen mit 144 Morse-Apparaten (gegenüber 68 Stationen mit 90 Apparaten im Vorjahr). Es wurden im Ganzen außer den 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. „*Verchiedenes.*“ 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 Morggen 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 größeren Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken zu können.

a. Fahrmaterial.

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 sämtlichen Lokomotiven waren für die im Laufe des Berichtsjahres eröffneten neuen Touren bestimmt und sind auf die vertragsgemäßen Termine abgeliefert worden. Die Gesamtzahl der Lokomotiven beträgt nunmehr 116 Stück (oder eine Lokomotive auf 3.663 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 425 Kilometer gerechnet), gegenüber 88 Lokomotiven im Ganzen (oder einer Lokomotive auf 3.397 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 Rangir- dienst 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 zu- sammen im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben :

| | Kilometer | |
|--|-----------|-----------|
| | 1874 | 1875 |
| auf der eigentlichen Nordostbahn | 1,775,880 | 2,025,221 |
| „ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn | 281,524 | 284,733 |
| „ „ Bülach-Regensbergerbahn | 82,099 | 82,586 |
| „ „ Bözbergbahn | — | 216,443 |
| zusammen | 2,139,503 | 2,608,983 |

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt

| | | |
|------------------------------|---------|----------|
| für das ganze Jahr | 7,155.5 | 7,673.48 |
| „ jeden Tag | 19.604 | 21.023 |

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

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

| | Achsenkilometer | | | |
|----------------------------------|-----------------|---------|------------|---------|
| | 1874 | | 1875 | |
| | im Ganzen | per Zug | im Ganzen | 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 Auscheidung 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 reduziert, 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 betragen :

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

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

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 54,934 Kilos (im Vorjahre 45,228.5). Die daherigen Ausgaben betragen 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 älteren 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 Triebbandagen aus Gußstahl, 66 Gußstahlbandagen für Lauf- und Tenderräder, 1323 Siederöhren aus Messing, 2022 Siederöhren aus Eisen, 1567 Siederöhren aus Stahl, 7141 gußeiserne Kofstübe u. s. w.

Hinsichtlich der Verteilung 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 | 30,628 |

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 Doppelstage-Wagen), 3 Krankenwagen, 2 Gepäckwagen und 278 Güterwagen (108 gedeckte, 134 offene, 30 Steintransport- und 6 Langholztransportwagen), wogegen 6 Stück vierachsige Gepäckwagen aus dem Betriebe zurückgezogen worden sind.

Die Gesamtzahl der am Jahreschlusse 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 |
| Gesamtleistung der Nordostbahnwagen | 55,404,377 | 55,962,671 | 68,154,178 |
| Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn: | | | |
| Personenwagen | 3,061,210 | 2,553,968 | 2,811,198 |
| Güterwagen | 23,289,039 | 24,309,081 | 26,515,422 |
| Eidgenössische Bahnpostwagen | 1,562,174 | 1,587,940 | 1,842,580 |
| Im Ganzen | 27,912,423 | 28,450,989 | 31,169,200 |
| Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn | 63,553,124 | 65,509,758 | 80,578,204 |

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 Verhältniszahlen.

| (Länge des Netzes am Jahreschluß: 425 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 340 Kilometer.) | | 1873 | 1874 | 1875 |
|--|--------------------------------------|-------------|------------|------------|
| I. Ausgaben. | | | | |
| Gesamt-Betriebsausgaben | per Bahn-Kilometer Franken | 20,061. 81* | 21,636.12* | 24,060.38* |
| | „ Locomotiv-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* |
| | „ Locomotiv-Kilometer | 1. 49.91* | 1.59.20* | 1.68.23* |
| | „ Wagenachsen-Kilometer. Centimes | 4.98* | 5.20* | 5.45* |
| Allgemeine Kosten | „ Locomotiv-Kilometer | 5.95 | 5.93 | 5.81 |
| | „ Wagenachsen-Kilometer. „ | 0.20 | 0.19 | 0.19 |
| Fahrdienst | „ Locomotiv-Kilometer | 57.33 | 65.25 | 76.95 |
| | „ Wagenachsen-Kilometer. „ | 1.91 | 2.13 | 2.49 |
| Zugkraft | „ Locomotiv-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* |
| Bahnteleggraphie | „ „ „ | 94. 13 | 95.52 | 112.94 |
| Verschiedenes | „ „ „ | 320. 51 | 365.78 | 472.87 |
| II. Fahr-Material. | | | | |
| a) Den Bestand desselben betreffend: | | | | |
| Auf jede Locomotive 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 | Locomotiven | 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 |
| <p>Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf die Baurechnungen, den Dampfboobetrieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn und Zentralbahn und die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wehikon-Hinwil fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabebetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.</p> | | | | |

| | 1873 | 1874 | 1875 |
|--|----------|----------|----------|
| b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend: | | | |
| Jede Fahr dien stloko motive 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 | 23.362 |
| " " " " " " " " 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 Brennmaterials " Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes | 32.34 | 33.4383 | 29,0300 |
| " " " " " " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer " " | 1.076 | 1.692 | 0.940 |
| " " " " " " " " Schmiermaterial* " 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 Schmiermaterials 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 Fahr " " | 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 sämtlichen | | | |
| 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 |

* Zugmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| Betriebsjahr | Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge | Ausgabe per Kilometer | | | | | | | Ausgaben = Betreffniß | | Erneuerung des Oberbaues u. Transport- materials (aus den Erneuerungsfonds- beiträgen) per Kilometer |
|--------------|--|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------|------------------|--------------------|---------------|--------------------------------|------------------------------------|---|
| | | Zentral- Ver- waltung | Unter- haltungsk- kosten | Expedi- tions- Dienst | Transport- Dienst | Tele- graphie | Ver- schiedenes | Zu- sammen | per Lokomotiv- Kilometer | per Wagen- achsen- Kilometer | |
| | Kilom. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Cs. | 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 übertragene Rechnungssaldo, die Erträge der Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner-, der Wülach-Regensberger- und der Bözbergbahn, 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 Bözbergbahn, der Linien Koblenz-Stein und Effretikon-Wehikon-Hinwil, sowie diejenigen für Versorgung des Betriebsdienstes der Bahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg und der Bözbergbahn. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

| <u>1874</u> | | | <u>1875</u> | |
|--------------------|---|--|--------------------|--|
| 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. — | . | Zu Abzug fällt die Jahreseintlage in den Erneuerungsfond | " 639,000. — | |
| Fr. 5,408,604. 10 | . | Reinertrag des Bahnbetriebes | Fr. 5,993,103. 19 | |
| 15.70 % | . | 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 Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner-, der Bülach-Regensberger- und der Bözbergbahn, ferner des Reinertrages der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee, sowie hinwieder bei Abrechnung des Mückschlages auf dem Bodensee-Dampfbootbetrieb steigt die gesamte Reineinnahme auf Fr. 7,092,563. 31 Cts., was gegenüber Fr. 6,171,642. 50 Cts. im Vorjahr eine Mehreinnahme von Fr. 920,920. 81 Cts. ergibt.

Für Verzinsung der Anleihen gelangten 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 notwendige Folge der zur Befreiung der Baubedürfnisse stattgefundenen Vermehrung der Anleihen. Zur richtigen Würdigung dieser Ausgabenpost ist übrigens notwendig, die bedeutende Einnahme an Zinsen von ausgeliehenen Geldern (B Ziffer III der Einnahmen), auf welche wir schon an anderer Stelle des Berichtes zu verweisen im Falle waren, damit in Vergleichung zu ziehen.

Nach Abzug der 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 | <u>Fr. 3,250,409. 04</u> |

Das hienach erzielte finanzielle Ergebnis 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 3prozentigen Aktiendividende zu decken, sowie zu gestatten, daß der aus dem Jahr 1871 stammende Betriebsaldo 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 jeweiligen 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 Bözbergbahn verwendeten Baukapital gegenüber dem Betriebsergebnisse von 2.68 Prozent für die Monate August bis September zu übernehmen, sowie das Defizit von 122,000 Fr., welche der bruchstückweise Betrieb der linksufrigen Zürichseebahn in den Monaten Oktober bis Dezember ergab. Sodann fanden wir in Folge der Wendung, welche die Gotthardbahn-Angelegenheit in den letzten Monaten genommen hat, angemessen, den 5prozentigen Zinszuschlag zu den Subventionszahlungen an die Gotthardbahn, womit im Vertrauen auf die der einstigen vortheilhaften Rückwirkungen der letzteren auf die Frequenz des Nordostbahnnetzes die Jahresbilanz in den verfloffenen Jahren belastet worden war, auf Rechnung des Betriebes wieder abzuschreiben und demgemäß auch für 1875 diese Kapitalverwendung als eine unverzinsliche zu behandeln, mit andern Worten die Betriebsrechnung für den daherigen Zins aufkommen zu lassen; hieraus ergab sich eine Ausgabe von 40,000 Fr. in abgerundeter Summe.

Immerhin wird man gut thun, bei den Folgerungen, welche aus dem abermals erzielten günstigen Jahresergebnisse für folgende Jahre abgeleitet werden, mit Vorsicht zu verfahren. Abgesehen davon, daß die Frequenz sämtlicher Linien eine noch nie dagewesene Stärke erreichte und ein etwaiger Rückgang derselben daher keineswegs ausgeschlossen ist, machen wir namentlich aufmerksam, daß schon für das ganze laufende Jahr die Verzinsung der in der Bözbergbahn und linksufrigen Zürichseebahn verwendeten Kapitalien von der Bau- auf die Betriebsrechnung übergeht, daß diese Änderung im Laufe des Jahres auch rücksichtlich der Linie Winterthur-Koblentz 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 ernstlichen 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 Bözberg- 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 $\frac{1}{3}$ in Aktien und $\frac{2}{3}$ in Obligationen, beteiligt; 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, daselbe 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 Alimention ihres Verkehrs 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 Berichtsjahres 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 | Bahn- länge der Nordost- bahn *) | Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn | | | | Ergebnisse der Betriebs-Rechnung | | | | |
|--------------------------|--|---|--|---|-------------|----------------------------------|-----------------------|---|--|------------|
| | | Aktien- Kapital | Obligationen- Kapital und Anleihen auf längere Zeit | Subven- tionen zu ermäßigtem Zinsfuß | Total**) | Jahres- Einnahmen† | Jahres-Ausgaben | | | |
| | | | | | | | Betriebs- Ausgaben | Verzinsung der Obligationen u. Subventionen | Einlage in den Er- neuerungsfond | Total |
| Kilometer | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| 1860 | 178 | 28,708,000 | 20,917,950 | — | 49,625,950 | 4,739,759 | 1,711,117 | 1,014,538 | 213,811 | 2,939,466 |
| 1861 | 178 | 28,708,000 | 20,917,950 | — | 49,625,950 | 5,769,089 | 2,172,828 | 1,014,125 | 258,992 | 3,445,945 |
| 1862 | 178 | 28,708,000 | 25,917,950 | — | 54,625,950 | 5,913,442 | 2,287,398 | 1,093,677 | 262,931 | 3,644,006 |
| 1863 | 178 | 28,708,000 | 25,917,950 | — | 54,625,950 | 5,857,521 | 2,422,509 | 1,074,125 | 247,655 | 3,744,289 |
| 1864 | 178 | 28,708,000 | 30,917,950 | — | 59,625,950 | 5,632,509 | 2,193,324 | 1,224,482 | 178,700 | 3,596,506 |
| 1865 | 178 | 28,708,000 | 30,917,950 | — | 59,625,950 | 6,110,360 | 2,265,015 | 1,358,302 | 200,330 | 3,823,647 |
| 1866 | 178 | 28,708,000 | 32,153,828 | — | 60,861,828 | 6,346,207 | 2,666,830 | 1,376,729 | 114,921 | 4,158,480 |
| 1867 | 178 | 28,708,000 | 37,922,400 | — | 66,630,400 | 6,720,596 | 2,837,447 | 1,433,159 | 314,045 | 4,584,651 |
| 1868 | 178 | 28,708,000 | 38,100,000 | — | 66,808,000 | 7,693,569 | 3,202,856 | 1,732,382 | 383,633 | 5,318,871 |
| 1869 | 181,1 | 28,708,000 | 43,003,700 | — | 71,711,700 | 7,337,480 | 3,099,847 | 1,792,402 | 244,769 | 5,137,018 |
| 1870 | 193 | 28,708,000 | 43,100,000 | 1,000,000 | 72,808,000 | 7,514,630 | 3,465,648 | 1,902,478 | 278,964 | 5,647,090 |
| 1871 | 203 | 28,708,000 | 52,705,800 | 1,000,000 | 82,413,800 | 9,812,945 | 4,037,972 | 2,045,441 | 578,364 | 6,661,777 |
| 1872 | 213 | 28,708,000 | 56,815,000 | 1,000,000 | 86,523,000 | 9,921,603 | 4,853,913 | 2,270,441 | 564,380 | 7,688,734 |
| 1873 | 213 | 31,031,000 | 59,086,500 | 3,792,248 | 93,909,748 | 10,927,990 | 5,322,602 | 2,517,941 | 639,000 | 8,479,543 |
| 1874 | 213 | 33,354,000 | 74,100,000 | 11,504,908 | 118,958,908 | 12,120,506 | 5,788,175 | 3,140,441 | 639,000 | 9,567,616 |
| 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 |
| Zur Durch- schnitt | 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-Puzern, Bülach-Regensberg und Bözbergbahn;
- 2) die jeweiligen im Bau befindlichen Linien.

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

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

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 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 Bahnlilometer | 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 | 36 ¹ / ₄ | 1,849,105 | — |
| 2,036,003 | 11,434 | 7,09 | 134,820 | 7 | 35 | 2,017,427 | — |
| 2,286,713 | 12,846 | 7,96 | 161,263 | 8 | 40 | 2,170,175 | — |
| 2,187,727 | 12,291 | 7,62 | 151,336 | 8 | 40 | 2,283,549 | — |
| 2,135,945 | 11,999 | 7,44 | 42,423 | 7,5 | 37 ¹ / ₂ | 2,338,216 | — |
| 2,374,698 | 13,341 | 8,27 | 25,267 | 8 | 40 | 2,500,000 | — |
| 2,200,462 | 12,156 | 7,66 | 103,325 | 7,5 | 37 ¹ / ₂ | 2,500,000 | — |
| 1,867,540 | 9,676 | 6,50 | 150,687 | 7 | 35 | 2,261,939 | — |
| 3,151,168 | 15,523 | 10,97 | 8,667 | 9 | 45 | 2,257,489 | — |
| 2,232,869 | 10,483 | 7,77 | 576,116 | 8 | 40 | 2,281,072 | 323,109 |
| 2,448,447 | 11,495 | 7,89 | 512,344 | 8 | 40 | 2,053,055 | 1,562,872 |
| 2,552,890 | 11,985 | 7,65 | 478,311 | 8 | 40 | 1,826,451 | 2,045,300 |
| 2,887,527 | 12,554 | 7,87 **) | 362,882 | 8 | 40 | 1,464,725 | 2,073,543 |
| 2,304,256 | 12,098 | 7,77 | — | 7,70 | 38,50 | — | — |

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

**) 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, Korschach = Lindau, und
Romanshorn = Friedrichshafen, Lindau = Bregenz.

Verkehr und Einnahmen.

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-----|----------|------|
| | 1874 | | 1875 | | 1874 | | | 1875 | | | |
| | Personen | Prozente | Personen | Prozente | Fr. | Gl. | Prozente | Fr. | Gl. | Prozente | |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt | I. Platz | 28,662 | 29.90 | 29,192 | 25.61 | 34,971. | 91 | 51,018. | 32 | 28.28 | |
| " | " | 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 | | |
| " | " | 13,970 | 14.58 | 20,754 | 18.23 | 8,400. | 71 | 10,190. | 61 | | |
| 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 | | . |
| II. Gepäcktransport | | Zentner | | Zentner | | 4,234. | 12 | 5,317. | 58 | | 1.34 |
| | | 10,560 | | 11,453 | | | | | | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | | |
| Klasse a, Pferde | | 56 | 1.40 | 40 | 1.00 | 3,808. | 10 | 6,324. | 40 | 1.60 | |
| " 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 | | | | | | |
| " e, Kühe, 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 | . | |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | | |
| Eisgut | | 42,763 | 2.90 | 30,188 | 1.63 | 216,408. | 18 | 269,444. | — | 68.12 | |
| Gewöhnliches Gut | | 275,354 | 18.67 | 300,457 | 16.26 | | | | | | |
| Güter der Ausnahmsklasse I | | 812,476 | 55.10 | 1,138,075 | 61.60 | | | | | | |
| " " " 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 | 2,594. | 95 | 0.66 | |
| Gesamt = Total | | . | . | . | . | 327,664. | 55 | 395,538. | 48 | 100 | |

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfsboote.

| | Personen | | | Gepäck | | | Vieh | | | Güter | | | Verschiedenes | | Total-Einnahme | |
|----------------|----------|---------|------|---------|-------|------|-------|-------|------|-----------|---------|------|---------------|------|----------------|------|
| | Anzahl | Fr. | Sts. | Zentner | Fr. | Sts. | Stück | Fr. | Sts. | Zentner | Fr. | Sts. | Fr. | Sts. | Fr. | Sts. |
| 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 |
|--|-------|-------|
| Einnahmebetreffend 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 Verkehrsäweigen. Zwar hat der Personenverkehr denjenigen Umfang, welchen er im Jahr 1873 und früher hatte, nicht wieder erreicht; doch darf man wohl aus der im Jahr 1875, entgegen der Erfahrung von 1874, erreichten Verkehrs Zunahme folgern, daß der nachtheilige Einfluß, welchen die Eröffnung des Landweges ab Stuttgart und Ulm über Schaffhausen nach Winterthur und Zürich auf die Frequenz der Bodensee-Dampfsboote übte, wie auch derjenige der Vorarlbergerbahn sich nicht in vermehrtem Maße weiter geltend machen werde. Sehr bedeutend war die Steigerung des Güterverkehrs, welcher eine seit 1871 nicht mehr dagewesene Ziffer erreichte; dieselbe ist wesentlich der ernstlichen Wiederaufnahme des Getreide-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-Dampfschiffahrt beteiligten Verwaltungen ins Werk gesetzt wurde, im finanziellen Ergebnis 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 Dampfsbootbetriebes auf dem Bodensee.

| 1874 | | | | 1875 | | | Gegenüber 1874 | | | |
|---------|------|----------|--|---------|------|----------|----------------|------|----------------|------|
| Fr. | Cts. | Prozente | | Fr. | Cts. | Prozente | Mehrtausgabe | | Mindertausgabe | |
| | | | | | | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| 10,000 | — | 2.51 | 1. Auf den Dampfsbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung | 10,000 | — | 2.43 | — | — | — | — |
| 18,867 | 60 | 4.73 | 2. Befoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals | 18,729 | 60 | 4.65 | — | — | 138 | — |
| 121,006 | 51 | 30.36 | 3. Befoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals | 127,118 | 08 | 31.51 | 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 Infertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureauz | 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 Fuhrmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe | 143,387 | 77 | 35.58 | — | — | 5,302 | 28 |
| 43,063 | 24 | 10.89 | 9. Unterhalt der Schiffe und der Ausstattungsgegenstände | 38,148 | 43 | 9.47 | — | — | 4,914 | 81 |
| 7,321 | — | 1.84 | 10. Assekuranzprämien | 7,161 | 50 | 1.78 | — | — | 159 | 50 |
| 12,804 | 65 | 3.21 | 11. Verschiedenes | 14,054 | 59 | 3.49 | 1,249 | 94 | — | — |
| 398,630 | 66 | 100 | Total | 402,998 | 41 | 100 | 4,367 | 75 | — | — |

Finanzergebnis.

| | 1874 | | | | | 1875 | | | | |
|---------------------|---------|------|--------------------|------|----------------------------------|---------|------|--------------------|------|----------------------------------|
| | Total | | per Fahr-Kilometer | | In Prozenten der Brutto-Einnahme | Total | | per Fahr-Kilometer | | 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 |

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Mit Beginn des Berichtsjahres ging die im verfloffenen 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 Beforgung des Gütertransportes verfügbar zu erhalten. Wir verweisen hierüber auf die umstehende Tabelle:

Verbindungen der einzelnen Dampfboot-Stationen mit Zürich und Rapperswil.

| | 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 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 6 | | |
| Wollishofen . . . | 6 | 6 | 6 | 6 | 4 | 6 | 1 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 1 | 6 | 6 | 6 | 6 | 4 | 6 | 1 | 5 | 5 | 6 | 6 | 2 | 6 | 1 | 5 | 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 | 6 | 7 | 8 | 8 | 2 | 8 | 1 | | |
| Müschlikon . . . | 6 | 8 | 8 | 8 | 6 | 8 | 1 | 7 | 9 | 9 | 9 | 7 | 9 | 1 | 6 | 7 | 7 | 7 | 4 | 7 | 1 | 6 | 7 | 7 | 7 | 2 | 7 | 1 | 6 | 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 | — | 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 | 6 | 7 | 8 | 8 | 2 | 8 | 1 | | |
| Obervieiden . . . | 6 | 8 | 8 | 8 | 5 | 8 | 1 | 7 | 8 | 8 | 8 | 5 | 8 | 1 | 6 | 7 | 7 | 7 | 4 | 7 | 1 | 6 | 7 | 7 | 7 | 2 | 7 | 1 | 6 | 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 | 8 | 6 | 9 | 6 | 6 | 7 | 8 | 8 | 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 | 3 | 4 | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 2 | 4 | 1 |
| Wädenswil . . . | 7 | 9 | 10 | 10 | 8 | 10 | 6 | 7 | 9 | 10 | 10 | 8 | 10 | 5 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 4 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 9 | 6 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 9 | 6 | | |
| Nichterswil . . . | 6 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 7 | 9 | 10 | 10 | 8 | 10 | 5 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 5 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 9 | 6 | 6 | 7 | 8 | 8 | 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 | 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 | 5 | 5 | 5 | 5 | 7 | 5 | 6 | | |
| Müsnacht . . . | 7 | 9 | 9 | 10 | 12 | 10 | 7 | 7 | 9 | 9 | 10 | 11 | 10 | 7 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 8 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 8 | 7 | 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 | 5 | 6 | 7 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 7 | 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 | 5 | 6 | 7 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 7 | 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 | 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 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | | |
| Ulrikon . . . | 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 | 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 | 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 | 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 | 6 | 5 | 6 | 6 | 7 | 7 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | | | |
| Ulrikon . . . | 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 | 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 | 6 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | | |
| Rapperswil . . . | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| Obersee: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mtendorf . . . | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | — | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | — | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | — | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | — | 3 | 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 | — | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | — | | |
| Muolen . . . | — | — | 2 | 2 | 2 | 2 | — | — | — | 2 | 2 | 2 | 2 | — | — | — | 2 | 2 | 2 | 2 | — | — | — | 2 | 2 | 2 | 2 | — | — | — | 2 | 2 | 2 | 2 | — | | |

Verkehr und Einnahmen der Zürichseedampfsboote.

Es war nur allmählig möglich, das Rechnungs- und Kontrollwesen der Zürichsee-Dampfsboote 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 vollständiger 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. | St. | Prozente. | Fr. | St. | Prozente. |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt . . . I. Platz | 73,021 | 5.81 | 76,910 | 5.19 | 631,179. | 75 | 68.63 | 83,060. | 20 | 70.54 |
| " " . . . II. " | 334,679 | 26.63 | 360,277 | 24.33 | | | | 231,323. | 10 | |
| Hin- und Rückfahrt . . . I. " | 149,543 | 11.90 | 180,194 | 12.17 | | | | 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 | | | | 1,766. | 75 | |
| 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-, Luft- 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 Zürichseedampfsboote.

| | Personen | | Gepäck u. Vieh | | Güter | | Kaufhaus | | | Verschiedenes | | Totaleinnahme | |
|----------------|-----------|-------------|----------------|-----------|--------------------|------|----------|------------|------|---------------|------|---------------|------|
| | Anzahl | Fr. Cts. | Fr. | Str. | Fr. | Cts. | Str. | 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 | Str. 2,100,520 | | Fr. 324,000. 36 | | | | | 21,739. 80 | | 1,102,067. 78 | |
| mehr | 224,243 | 35,359. 76 | — | | — | | | | | — | | 20,259. 22 | |
| weniger | — | — | Str. 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 Zürichseedampfsboote 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 unbedeutliche 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 Personverkehrs, 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 reduziert werden mußten.

Personenfrequenz der Dampfboot-

| | Stad | Zürich | Wollis- hofen | Bendli- fon | Müsli- fen | Ludre- tifon | Thal- weil | Ober- rieden | Horgen | Au | Bädens- weil | Nichters- weil. | Alten- dorf | Lachen | Nuolen | Nappers- weil |
|--------------|---------|--------|------------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|--------|--------|-----------------|--------------------|----------------|--------|--------|------------------|
| 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 | |
| Wollisshofen | 16,040 | — | 479 | 380 | 42 | 586 | 199 | 828 | 42 | 281 | 254 | 1 | 17 | — | 222 | |
| Bendlifon | 40,140 | 474 | — | 355 | 60 | 734 | 481 | 1,677 | 74 | 313 | 317 | 2 | 11 | 2 | 696 | |
| Müslichon | 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 | |
| Bädensweil | 30,469 | 277 | 461 | 627 | 41 | 1,458 | 1,528 | 12,586 | 767 | — | 9,567 | 162 | 539 | 49 | 6,085 | |
| Nichtersweil | 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 | |
| Nappersweil | 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 | |
| Urikon | 2,848 | 15 | 45 | 22 | 1 | 58 | 65 | 525 | 11 | 861 | 1,221 | 58 | 186 | 2 | 2,275 | |
| Rehlfhof | 2,293 | 2 | 3 | 12 | 5 | 64 | 15 | 417 | 19 | 633 | 781 | 26 | 132 | 18 | 1,951 | |
| Etäfa | 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 | |
| Utikon | 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 | |
| Rüschnacht | 61,110 | 92 | 788 | 740 | 56 | 788 | 471 | 2,300 | 100 | 882 | 436 | 1 | 31 | — | 771 | |
| Sollikon | 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.

| Chir- mensee | Itifen | Kehlhof | Stafa | Männe- dorf | Itifen | Ober- meilen | Meilen | Herrli- berg | Orlenbach | Kufnacht | Zellfen | Neu- münster | Total | Rang- ordn. nach der Verf. 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-Napperswil-Glatthalllinie und vice versa | | | | | | | | | | | | | 5,090 | |
| 1874: Total | | | | | | | | | | | | | 1,256,734 | |

Die Mehrausgabe für die Verwaltung, die Befoldungen und Löhne des gesammten Personals inbegriffen, erklärt sich aus einer durchgreifenden Revision der Befoldungsverhältnisse, 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 Miethzinsen, Bureaubedürfnisse zc. wurde wesentlich veranlaßt durch Einführung des Edmonson'schen Billetsystems, bessere Ausrüstung der Dampfboote und Stationen mit Bureau-Utenfilien, Rechnungsformularen aller Art zc. 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. | Sts. | Fr. | Sts. | | Fr. | Sts. | Fr. | Sts. | |
| 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 Personenverkehrs nachtheilig einwirkten, im Auge behalten werden.

Betriebsmaterial.

Von der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee sind übernommen worden:

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

Dieses Material hat sich im Berichtsjahre um

- 1 Salondampfer

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

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 Kilkwangen 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 Puffer 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 Amriswil ein Briefträger durch eigenes Verschulden. Derselbe hatte sich mit dem Postkarren auf die Geleise zwischen einen Zug und einen stationirenden Güterwagen begeben und wurde dajelbst 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 Zurufsens 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 Auggst 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 Kontrolliren seiner Bahnstrecke in unvorsichtiger Weise noch eine Bahnbrücke passiren wollte, von einem Zuge überfahren und getödtet.

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

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

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

5. Versicherungen.

Die Versicherung gegen 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. Mobilien in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden und Werkzeuge in den Werkstätten „ | 1,385,000 |
| 7. Vorräthe an Schwellen und Baumaterial | „ 500,000 |
| 8. Mobilien und Vorräthe der Imprägniranstalt | „ 60,000 |
| 9. Waaren in den Güterschuppen im Bahnhofe Zürich | „ 775,000 |
| 10. Maschinen, Werkzeuge und Vorräthe, sowie Transportmaterial in der Reparaturwerkstätte in Zürich | „ 1,700,000 |
| | Total Fr. 39,314,600 |

Die Affekuranzsumme 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 Berichtsjahres mit der Transport- und Unfall-Versicherungsgesellschaft „Zürich“ zum Abschluß gelangten. Doch sei hier schon bemerkt, daß die bezügliche Versicherung alle Todes- und Invaliditätsfälle nach Maßgabe des oben zitierten Gesetzes umfaßt, und daß unter dieselbe alle im Dienste der Versicherungsnehmerin stehenden Personen, mit Ausnahme der beim Bau beschäftigten Beamten und Angestellten, fallen, und zwar in allen direkt oder indirekt mit ihrem Dienstverhältniß zu unserer Gesellschaft zusammenhängenden Funktionen.

Die Haftpflicht für 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 :

| I. Allgemeine Verwaltung. | | A. Bahnbetrieb. | |
|---|-------------------|--|-------------|
| Sekretariat, Registratur und Kanzlei | 28 | Telegraphen-Inspektor und Gehülfen | 2 |
| Hauptkassier und Gehülfen | 5 | Bureau des Betriebsdirektors und Wagenkontrolle | 24 |
| Revisor, Buchhalter und Gehülfen | 18 | Bahnhofsvorstände und Gehülfen | 25 |
| Betriebs-Kontroleur und Gehülfen | 65 | Stationsvorstände und Gehülfen | 140 |
| Chef des Tarifbureau und Gehülfen | 7 | Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen | 44 |
| Chef des statistischen Bureau und Gehülfen (wurde im vorigen Jahre zur Betriebs-Kontrolle gerechnet) | 13 | Vorstände der Lagerhäuser und Gütererpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezügler | 188 |
| Hauptmagazin-Verwaltung | 11 | Telegraphisten | 7 |
| Abwarte der Zentralbureau und der Hauptmagazin- Verwaltung | 7 | Portiers, Abwarte und Nachtwächter | 50 |
| | 154 | Gepäckträger | 33 |
| | | Arbeiter für Güterverladung und Camionneure ein- schließlich Eilgutarbeiter | 679 |
| II. Bahn-Unterhalt. | | Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser | 288 |
| Betriebsoberingenieur und Adjunkten | 3 | Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure | 130 |
| Bauführer | 8 | Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen) | 18 |
| Geometer und Zeichner | 11 | Billetdrucker | 2 |
| Bureau des Betriebsoberingenieurs | 16 | | 1637 |
| Werkführer der Bauwerkstätte | 1 | 2. Abtheilung. | |
| Gasmonteur | 1 | Oberingenieur für das Maschinenwesen | 1 |
| Oberbahnaufseher und Bahnaufseher | 25 | Maschinenmeister | 2 |
| Weichen- und Bahnwärter | 962 | Oberwerkführer und Werkführer | 3 |
| | 1027 | Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart | 20 |
| III. Expeditions- und Fahrdienst. | | Oberlokomotivführer und Lokomotivführer | 103 |
| 1. Abtheilung. | | Lokomotivheizer | 81 |
| Betriebsdirektor | 1 | Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader | 141 |
| Betriebsinspektor und Adjunkten | 3 | | 351 |
| Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen | 3 | | |
| | Übertrag 7 | | |

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

B. Dampfschiffahrt.

| I. Auf dem Bodensee. | | | |
|--|---|---|----|
| Verwalter | 1 | Maschinisten | 5 |
| Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart | 7 | Heizer | 9 |
| Kapitäne und Schiffsführer | 5 | Matrosen, Hilfsmatrosen und Schiffsjungen | 27 |
| Steuermänner und Schleppschiffführer | 9 | Güter- und Kohlenverlader | 4 |

Zusammen 67 Angestellte (im Vorjahre 71).

| II. Auf dem Zürichsee. | | | |
|--|----|---|----|
| Abtheilungschefs | 3 | Einzüger | 10 |
| Buchhalter, Bureaugehülften und Abwart | 12 | Maschinisten | 17 |
| Stations-Vorstände und Gehülften | 18 | Heizer | 26 |
| Kapitäne und Schiffsführer | 9 | Matrosen, Hilfsmatrosen und Schleppschiffmannschaft | 41 |
| Steuermänner und Untersteuermänner | 21 | 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 | Chef der Agentur im Bahnhof Waldshut | 1 |
| Gehülften | 2 | Gehülften | 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 |
| Zum 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 |
| | Gesamteinnahme 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 Begräbniskosten | " | 1,404. 50 |
| Regelmäßige Unterstützungen | " | 44,954. 89 |
| Verchiedenes | " | 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 |
| | | Gesamteinnahme Fr. 50,056. 72 |

| | | |
|--|---|--|
| Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen etc. 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. Bahubau.

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 theilhaftig ist, durch Übernahme der Bauausführung der Bahnstrecke Wädenswil-Einsiedeln sich um 16.6 Kilometer vermehrt, und es gestaltet sich die Zusammenstellung dieser Linien, soweit deren Bau durch die diesseitige Gesellschaft besorgt wird, nunmehr wie folgt:

| | | |
|--|------|--|
| a. Während des Berichtsjahres vollendet, beziehungsweise eröffnet: | | |
| 1. Linksufrige Zürichseebahn | 61.4 | Kilometer |
| 2. Bözbergbahn (gemeinschaftlich mit der Centralbahn) | 48.9 | " |
| | | Total der vollendeten, beziehungsweise eröffneten Linien 110.3 Kilometer |