

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 24 (1876)

**Artikel:** Vierundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. Juni 1877 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

**Autor:** Escher, E.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730477>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 07.01.2026

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

# Vierundzwanzigster Geschäftsbericht

der

## Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

**den 30. Juni 1877**

stattfindende

### Generalversammlung der Aktionäre.



Tit.!

Die Direktion beehrt sich, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren vierundzwanzigsten, das Jahr 1876 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen. Sie hält denselben völlig im Rahmen der bisherigen Berichte und unterlässt es, darin die ausserordentlichen Verhältnisse, welche seit Neujahr 1877 für das Unternehmen eingetreten sind, und deren Rückwirkungen auf die verschiedenen Verwaltungszweige zu berühren. Es wird diesfalls auf den besonderen Bericht über die gegenwärtige Finanzlage der Unternehmung verwiesen, welcher zugleich mit dem vorliegenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der Aktionäre unterbreitet wird.

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

Im Berichtsjahre sind weder neue Bundesgesetze von der schweizerischen Bundesversammlung, noch — mit Ausnahme des Beschlusses vom 9. Oktober 1876 über die Stellung der Eisenbahnbeamten im Generalstabe — neue Verordnungen vom schweizerischen Bundesrathe erlassen worden, welche das Eisenbahnwesen betreffen. Über die wichtigeren Verhandlungen, welche wir in gegebenen Fällen mit den Bundesbehörden zu pflegen hatten, werden wir nachfolgend je an geeigneter Stelle Bericht erstatten.

Die Linie Winterthur-Koblenz wurde, nachdem am 26. Juli 1876 die hoheitliche Kollaudation stattgefunden hatte, am 1. August dem Betriebe übergeben. Vorgängig sind die Pläne für die Zufahrtsstrassen zu den Stationen dieser Bahn, deren Herstellung durch die Bahnunternehmung zu erfolgen hat, am 26. Juni 1876 vom Bundesrath genehmigt worden.

Über die Bötzbahnbahn, die Aargauische Südbahn und die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten findet auch dieses Jahr in bisheriger Weise eine selbständige Berichterstattung Platz, auf welche wir an diesem Orte verweisen.

Für die Eisenbahn Koblenz-Stein wurden dem schweizerischen Bundesrath am 24. Juni 1876 die Katasterpläne vorgelegt, und der Beginn der Erdarbeiten erfolgte vorschriftsgemäss am 25. September 1876. Die begonnenen

Arbeiten wurden aber bald wieder eingestellt, da die Genehmigung der Pläne ausblieb. Die Regierung von Aargau verlangte namentlich für die schwierige Bahnstrecke Koblenz-Leibstadt sehr eingreifende Änderungen, welche wir ablehnen zu sollen geglaubt haben. Am Schlusse des Berichtsjahres war die Planvorlage noch unerledigt.

In Betreff der linksufrigen Zürichseebahn haben wir lediglich zu erwähnen, dass dem schweizerischen Bundesrath am 16. Februar der Plan für die definitive Gestaltung der Station Horgen vorgelegt worden ist. Nachdem aber dieser Plan von Seite der Gemeinde Horgen nachdrücklich beanstandet worden ist, haben wir denselben vorerst wieder zurückgezogen, und da das dortige Provisorium sich für Abwicklung des dormaligen Verkehrs ziemlich ausreichend erweist, hoffen wir, es werde dasselbe ohne erhebliche Inkonvenienzen noch einige Zeit fortbestehen können.

Hinsichtlich der Bahnstrecke Thalweil-Zug erlauben wir uns, auf die Geschäftsberichte der Vorjahre zu verweisen, da die Sachlage unverändert geblieben ist.

In unserem vorjährigen Berichte waren wir im Falle, Ihnen vorläufig mitzutheilen, dass für die Eisenbahn Glarus-Lintthal eine Verlängerung der konzessionsgemässen Fristen sich als nothwendig herausgestellt hatte. Unser diesbezügliches Gesuch wurde am 31. Januar 1876 an den schweizerischen Bundesrath gerichtet und am 30. März 1876 von der schweizerischen Bundesversammlung dahin erledigt, dass als Termin für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen der 31. Juli 1876 angesetzt wurde. Die grössere Hälfte der Katasterpläne wurde unter Einhaltung dieser Frist zur Vorlage gebracht, während der Rest, ungeachtet angestrebter Arbeit des technischen Personals, erst etwas später folgen konnte.

Die Vorlage der Pläne an den Bundesrath, beziehungsweise deren Mittheilung zur Vernehmlassung an die Behörden des Kantons Glarus hatte die Beanstandung des auf die Anlage der Station Schwanden und die damit im Zusammenhange stehende Bahnrichtung bezüglichen Katasterplans zur Folge. Direkte Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Glarus führten zu einer Verständigung, wonach in Abänderung des ursprünglichen Plans die Station Schwanden vom linken auf das rechte Linthufer verlegt wurde, wogegen in Anbetracht der sich hiedurch für die Nordostbahngesellschaft ergebenden Mehrkosten der Kanton Glarus sich zu einer Erhöhung seines Subventionskapitals um den Betrag von Fr. 250,000 zu den Bedingungen des vertraglichen Subventionsdarlehens von Fr. 3,200,000 verpflichtete.

Für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen sind wir auch im Berichtsjahre mit einem weitem Fristverlängerungsgesuch an die Bundesbehörde gelangt, in Folge dessen der Termin für die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 1. April 1877, derjenige für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 1. Juli gl. J. erstreckt wurde, soweit es sich um den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Theil der Linie handelt.

Für die Konzession betreffend den auf dem Gebiete des Grossherzogthums Baden liegenden Theil der Bahn wurden, wie wir schon im vorjährigen Berichte zu bemerken die Ehre hatten, gegen Ende Mai 1876 die bezüglichen Verhandlungen aufgenommen, ohne jedoch noch im Laufe des Berichtsjahres zum Abschluss zu gelangen.

Die Eisenbahn Niederglatt-Baden hat im Berichtsjahre zu keinen Verhandlungen mit den staatlichen Behörden Veranlassung gegeben, welche an diesem Orte zu erwähnen wären. Die Ausführung eines Fussgängersteiges an der Eisenbahnbrücke bei Baden bildete den Gegenstand einer Verständigung zwischen den aargauischen Behörden und der Schweizerischen Nationalbahn, von welcher unsere Gesellschaft nur insoweit berührt wurde, als

wir vom technischen Standpunkte aus Fürsorge zu treffen hatten, dass aus der Anlage dieses Steges dem gemeinsamen Bauwerke kein Nachtheil entstehe.

Betreffend die Vollziehung des mit der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft abgeschlossenen und Ihnen in seinen Hauptbestimmungen zur Kenntniss gebrachten Vertrags über die Ausführung der Gemeinschaftsstrecke Otelfingen-Baden haben mit der genannten Gesellschaft im Laufe des Berichtsjahres wiederholte Erörterungen stattgefunden, welche sich theils auf technische Anstände, theils auf die Vertragsbestimmungen über die finanziellen Leistungen jener Gesellschaft bezogen. Die erhobenen Anstände und obwaltenden Differenzen haben im Berichtsjahr ihre Erledigung nicht vollständig gefunden, und im Hinblick auf die noch bevorstehende weitere Behandlung derselben glauben wir an diesem Orte von einer einlässlichen Besprechung Umgang nehmen zu sollen.

Die Katasterpläne für die Strecke Limmat-Rämistrasse der rechtsufrigen Zürichseebahn, deren wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, haben erst am 8. September 1876 die hoheitliche Genehmigung erhalten, nachdem wir im Februar des gleichen Jahres unsere Vernehmlassung über die von der Regierung von Zürich erhobenen Einwendungen an die Bundesbehörde gerichtet hatten.

Die diessfalls eingetretene Verzögerung hatte inzwischen eine Behinderung der Bauunternehmung Cless & Cie. auf der noch nicht genehmigten Strecke in der Inangriffnahme der Arbeiten zur Folge, wesshalb sie sich für berechtigt erachtete, die Arbeiten auf dem von ihr übernommenen Bauloose überhaupt einzustellen. Anfangs November 1876 wurden die eingetretenen Differenzen auf gütlichem Wege beigelegt, ohne dass die Nordostbahn hiebei erhebliche Mehrleistungen zu übernehmen hatte.

Für den Beginn der Erdarbeiten auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen wurde von der Bundesbehörde der 30. September 1877 als letzter Termin angesetzt.

Über eine Beschwerde des Comite's der rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend Verzögerung der Bauausführung haben wir uns am 30. Oktober gegenüber dem schweizerischen Eisenbahndepartement vernehmen lassen.

Die Eisenbahn E t z w e i l e n - S c h a f f h a u s e n, beziehungsweise die Feststellung der näheren Bedingungen, unter denen die Mitwirkung der Nordostbahngesellschaft an dieser Unternehmung zu erfolgen hat, bildete auch im vorliegenden Berichtsjahre den Gegenstand wiederholter Verhandlungen zwischen beidseitigen Abordnungen, welche indessen umsoweniger zum Abschluss gebracht werden konnten, als durch den an anderer Stelle erwähnten, mit einem Verein von Bankinstituten abgeschlossenen Anleihevertrag vom 12. April 1876 die Ausführung dieser Bahn in eine weiter hinausgeschobene Periode verwiesen worden war. Der genannte Vertrag gelangte nicht zum Vollzug, und an dessen Stelle trat am 1. November 1876 eine neue Vereinbarung, welche die Einbeziehung der Linie Etzweilen-Schaffhausen in die gegenwärtige Bauperiode nicht mehr hinderte; die hierauf von Neuem aufgenommenen Verhandlungen führten indessen im Berichtsjahr nicht mehr zu einem Abschluss.

Im Geschäftsberichte für das Jahr 1874 haben wir Ihnen die Hauptbestimmungen des Vertrags betreffend die Mitwirkung der Nordostbahngesellschaft am Bau und Betrieb der Eisenbahn W ä d e n s w e i l - E i n s i e d e l n zur Kenntniss gebracht.

Die auf Grund dieses Vertrags im Jahr 1875 begonnene Bauausführung wurde im Berichtsjahre fortgesetzt, jedoch erschwert und verzögert durch die ausnahmsweise ungünstige Witterung des Winters 1875/76 und des Sommers 1876, sowie durch die mangelhafte Beschaffenheit von Bauobjekten, welche noch von der früheren General-Bauunternehmung dieser Linie ausgeführt worden waren und in umfänglichem Masse rekonstruirt werden mussten.

Der Oberbau für das Wetli'sche Spezielsystem wurde nach den diesbezüglichen Angaben und Vorschriften des Herrn Ingenieur Wetli konstruirt und ausgeführt. Ebenso wurde es in Betreff der Lokomotiven gehalten, soweit namentlich die mit Berücksichtigung des Spezielsystems daran vorzunehmenden Anordnungen in Frage kamen.

Die Hochbauten wurden in einfachster Weise behandelt; nur die Endstation Einsiedeln musste in Berücksichtigung der Bedeutung dieses Ortes und der Verkehrsverhältnisse etwas grösser gestaltet werden, wobei immerhin möglichste Sparsamkeit beobachtet wurde. Auch die Hochbaupläne erhielten die Genehmigung der Bundesbehörde. — Was die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Bahnhof Wädensweil und die Eigentumsverhältnisse an demselben anbelangt, so hatten dieselben schon durch Vertrag vom 5. Februar 1874, genehmigt vom Verwaltungsrath der Nordostbahn am 23. Mai 1874, ihre vollständige Beordnung gefunden.

Die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln war gegen Ende Oktober 1876 in ihrer Vollendung soweit vorgeschritten, dass die Probefahrten vorgenommen werden konnten. Es fanden solche am 27. Oktober, 2. und 30. November statt; aber schon die beiden ersten lieferten ein in technischer Beziehung unbefriedigendes Ergebniss, und die Probefahrt vom 30. November nahm einen höchst unglücklichen Verlauf, durch den wir uns nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet erachteten, jede Mitwirkung an weiteren Versuchen mit dem in Frage stehenden Spezialsystem abzulehnen und den Vertrag vom 25. Januar 1875, soweit er sich auf den Betrieb auf Grund des Spezialsystems bezieht, als dahingefallen zu erklären, in Anwendung einer diesbezüglichen Bestimmung dieses Vertrages (Art. 15). Ihrerseits entschlossen sich die Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, vorerst von weiteren Versuchen mit dem System Wetli Umgang zu nehmen und so beförderlich als möglich den Betrieb ihrer Bahn unter Anwendung des auf der Ütlibergbahn erprobten Betriebssystems zu eröffnen.

An unserem Orte wurden seither die Vollendungsarbeiten an der Bahn so rasch als möglich betrieben und überhaupt darauf hingewirkt, dass in der ersten Hälfte des Jahres 1877 unsere Beziehungen zu der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, beziehungsweise zu den für diese uns gegenüber solidarisch haftenden Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln successiv ihre möglichst vollständige Abwicklung finden können. Die nähere Berichterstattung hierüber fällt dem nächstjährigen Geschäftsberichte anheim.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen ordnete mit den Bundesbehörden eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Verwaltungen betreffen. Wir erwähnen davon nur die wichtigsten: 1) Feststellung des neuen, mit 1. Juli 1876 in Kraft getretenen Eisenbahntransportreglements, auf Grund des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875; 2) Umarbeitung der sämtlichen gemeinsamen schweizerischen Tarife auf metrisches Mass; 3) Aufstellung eines Regulatives über das Verfahren gegenüber Reisenden, welche ohne oder nur mit ungültigen Billeten in den Bahnzügen getroffen werden. Eine Mehrzahl anderer Fragen blieb am Schlusse des Berichtsjahres noch anhängig, u. A.: 1) die Frage, ob die Verpflichtung zur Errichtung direkter Verkehre auch gegenüber solchen Bahnverwaltungen bestehe, deren finanzielle Verhältnisse zu begründetem Zweifel an der regelmässigen Erstattung der von ihnen für die rückliegenden Bahnen erhobenen Frachthantheile, Zölle und Nachnahmen Anlass geben, und die auch nicht Willens oder nicht in der Lage sind, mittels Kautionsbestellung die rückliegenden Bahnen vor der Gefahr daheriger Verluste sicher zu stellen; 2) die Beseitigung der Schwierigkeiten, welche der Einrichtung direkter Güterverkehre zwischen den normalspurigen und den schmalspurigen Bahnen aus der verschiedenen Ladfähigkeit der beiderseitigen Güterwagen erwachsen; 3) die Rückwirkung ausnahmsweiser Taxerleichterungen auf Verkehre, bei denen die Gründe der letzteren nicht oder nur

zum Theil zutreffen; 4) die Revision des Regulatives über die Militärtransporte; 5) die Rückführung der gegenwärtigen, vielfach von einander abweichenden Konzessionsbestimmungen über das Tarifwesen auf thunlichst übereinstimmende Grundsätze für alle Bahnen, unter gleichzeitiger Vornahme derjenigen Modifikationen, welche die Voraussetzung einer rationellen Umgestaltung der schweizerischen Eisenbahntarife sind.

Von den übrigen Angelegenheiten, welche die genannte Vereinigung zu besorgen hatte, benennen wir die nachstehenden: 1) Ernennung eines ständigen Sekretärs der periodischen Konferenzen zur Erledigung der Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung von Transportgegenständen; 2) Vereinbarung über die der Waarenstatistik zu gebende Form und Ausdehnung und gemeinsame Bearbeitung derselben; 3) Ausdehnung der auf dem Nordostbahnnetz schon seit längerer Zeit geübten Beförderung von Gütern ohne Begleiter als Gepäck, auf das ganze Netz der Konferenzverwaltungen; 4) Revision der Vereinbarungen über den Austausch ständiger Freikarten und über die Ausstellung von Freikarten für einzelne Fahrten, im Sinne einer Beschränkung der taxfreien Fahrten; 5) Bezeichnung der Nordostbahn als Präsidialverwaltung für das Jahr 1877.

Die im Berichtsjahr erfolgte abermalige, bedeutende Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, woran die eigene Unternehmung mit der Linie Winterthur-Koblenz, ferner mit den von ihr zum Betrieb übernommenen Linien Sulgen-Gossau und Effretikon-Wetzikon-Hinwil betheilt war, nahm die Thätigkeit der Verwaltung, namentlich auch für entsprechende Ausdehnung der direkten Tarife und Regelung der neuen Konkurrenzverhältnisse; in grossem Masse in Anspruch. Bei der Tariferstellung wurde nach den gleichen Grundsätzen verfahren wie im Jahr 1875 und können wir darüber auf den vorjährigen Geschäftsbericht verweisen. Die gänzliche Neubildung der Tarife auf einheitlicher Grundlage nahmen wir, was den Personenverkehr betrifft, auf die im Jahr 1877 bevorstehende Eröffnung der Linie Niederglatt-Wettingen in Aussicht; der Ausbau des Nordostbahnnetzes wird alsdann auf einem Punkte angelangt sein, welcher zu der Hoffnung berechtigt, dass die zu erstellenden Personentarife in der Hauptsache wieder eine Mehrzahl von Jahren unverändert bleiben können. Auf den gleichen Zeitpunkt wird auch eine Neubildung der Gütertarife stattzufinden haben. Wir beabsichtigen, diese letztern Tarife zwar mit einheitlicher Annahme der kilometrischen Distanzberechnung, im Übrigen aber nach dem bisherigen Tarifsystem zu erstellen; erst nachdem in Deutschland das neue einheitliche Tarifsystem seine Durchführung gefunden haben wird, dürfte für die deutsch-schweizerischen Bahnen, und speziell für die Nordostbahn, der richtige Zeitpunkt zur Vornahme prinzipieller Änderungen in ihrem Gütertarifsystem gekommen sein.

Die Verzögerung, welche die Gütertarifreform in Deutschland erlitt, und der Umstand, dass die daherigen Verhandlungen im Berichtsjahr eine Wendung nahmen, welche den Rücktritt der Elsass-Lothringischen und Badischen Bahnen vom sogenannten reinen Wagenraumsystem zu einem gemischten, die Taxation der Güter nach ihrem Werthe wieder in vermehrtem Grade zulassenden System voraussehen liessen, bestimmte uns, in Übereinstimmung mit den Verwaltungen der genannten Bahnen, die Neuerstellung der direkten Gütertarife mit ihnen noch zu verschieben, und uns einstweilen mit Revision und Ergänzung der bestehenden Tarife auf den bisherigen Grundlagen, soweit dieselben für die Verkehrsinteressen als dringlich erschienen, zu begnügen. Hierbei fand der neue, am 30. August 1876 zum Abschluss gebrachte Betriebsvertrag mit der Badischen Bahn, sammt seinem die Betriebsverhältnisse der Bahnstrecke Waldshut-Turgi ordnenden Annex, die Vollziehung, soweit diese zur Zeit möglich war; derselbe ordnet, neben den übrigen Verkehrsbeziehungen, auch die, namentlich in Folge des Baues der Kinzigthalbahn, der Basler Verbindungs- und der Bötzingenbahn, und der Schweizerischen Nationalbahn vielfach veränderten Konkurrenzverhältnisse.

Von den im Berichtsjahr erstellten direkten Tarifen benennen wir nachfolgend die bedeutenderen:

1) **Personenverkehr.** a. Personentarife mit der Schweizerischen Nationalbahn, der Aargauischen Süd-

bahn und der Emmenthalbahn. *b.* Nachtrag zu den Personentarifen mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn, behufs Einbeziehung der neuen Linien der Nordostbahn in den direkten Verkehr. *c.* Personentarife mit der Badischen Bahn, mit Elsass-Lothringen, mit Paris via Altmünsterol, mit dem mitteldeutschen Verband sowohl über die rechts- als die linksrheinische Route, mit Mailand via Gotthard und Splügen. *d.* Abänderung des Rundreisebillets Zürich-Wallisellen-Rapperswil-Zürich durch fakultative Einbeziehung, neben den Dampfbooten, der Bahnstrecke Richterswil-Zürich. *e.* Erweiterung der Rundreisetouren: Aarau-Brugg-Basel-Olten-Aarau, Basel-Olten-Wohlen-Muri-Brugg-Basel, Zürich-Brugg-Stein-Basel-Olten-Zürich, Winterthur-Romanshorn-Constanz-Etzwilen-Winterthur, Winterthur-Etzwilen-Constanz-Dampfboot-Schaffhausen-Winterthur, Winterthur-Etzwilen-Constanz-Romanshorn-Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Basel-Olten-Luzern-Zug-Zürich-Brugg-Stein-Basel, Zürich-Luzern-Langnau-Bern-Olten-Zürich, Basel-Stein-Brugg-Winterthur-Romanshorn-Constanz-Badische Bahn-Basel, Basel-Stein-Brugg-Zürich-Glarus (via Thalweil oder Wallisellen)-Chur-Rorschach-Winterthur (via Romanshorn oder St. Gallen)-Zürich-Brugg-Stein-Basel.

2. Güterverkehr. *a.* Gütertarife mit der Schweizerischen Nationalbahn, der Tössthalbahn, der Rorschach-Heiden-Bergbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten, der Bern-Luzernbahn und der Jurabahn. *b.* Ergänzung und Abänderung der Gütertarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen, der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn und den Westschweizerischen Bahnen, behufs Einbeziehung der neuen Linien der Nordostbahn; Übernahmestarif der Zürichseedampfboote für den Gütertransport zwischen dem rechten Seeufer und der linksufrigen Zürichseebahn. *c.* Neue Tarife ab Waldshut und Basel, Badischer Bahnhof, nach sämtlichen Stationen der Ostschweiz, einschliesslich der eigenen neuen Linien und der Tössthalbahn, ferner ab Basel, Badischer Bahnhof, nach den Bodenseeuferorten, ab der Badischen Bahn und Main-Neckarbahn nach Winterthur, ab Mannheim und Ludwigshafen nach der Ostschweiz. *d.* Nachträge zum pfälzisch-elsässisch-schweizerischen Gütertarife. *e.* Neue Kohlentarife ab Waldshut, aus den Saargruben und ab Stationen der Rheinischen Bahn, ferner aus Böhmen. *f.* Ausdehnung der Gütertarife mit Württemberg und Bayern auf die bedeutenderen Stationen der linksufrigen Zürichseebahn. *g.* Transit-tarife für Getreide nach Elsass-Lothringen ab ungarischen Donaustationen, ab der österreichischen Südbahn und weiter, ab der Elisabethbahn, der österreichischen Nordbahn, der galizischen Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, ab Wien, der österreichischen Staatsbahn, der ungarischen Staatsbahn und der Theissbahn. *h.* Getreidetarife nach der Schweiz ab den gleichen Bahnen, ferner ab Stationen der ungarischen Westbahn, ab serbischen, türkischen und rumänischen Donaustationen. *i.* Spezialtarife mit Bayern und der Elisabethbahn für Holztransporte aus Österreich-Ungarn, mit Bestimmung nach Mittel- und Südfrankreich. *k.* Spezialtarife für Baumwolle aus Italien nach der Schweiz, ferner für Wein und Käse zwischen Italien und der Schweiz, sämtlich via Brenner. *l.* Ausdehnung der mittel- und südrussisch-französischen Transittarife auf die Stationen Zürich, Winterthur und Romanshorn.

Die Erstellung neuer Reglemente zu den direkten Verkehren mit den süddeutschen und österreichischen Bahnen, deren wir im Geschäftsberichte von 1875 gedachten, gelangte im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluss. Es ist eine schwierige Aufgabe, die beiderseitigen Gesetzgebungen und Reglemente über die Verhältnisse des Eisenbahntransportes, welche in wichtigen Punkten von einander abweichen, soweit miteinander in Einklang zu bringen, als unerlässlich ist, um die Fortdauer direkter Verkehre mit den genannten Bahnen überhaupt möglich zu machen. Indessen ist im laufenden Jahr nach mehrfachen Konferenzen die Aufstellung eines Reglementsentwurfes gelungen, von dem wir hoffen, dass er die Billigung sowohl der deutschen, österreichischen und schweizerischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden als der sämtlichen beteiligten Eisenbahnverwaltungen erhalten werde.

Mittels Schlussnahme vom 28. September 1872 hatten wir von Ihnen die Ermächtigung erhalten, den Betrieb der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil unter Zugrundelegung des Prinzips, dass die Nordostbahngesellschaft lediglich für ihre dahierigen Kosten Ersatz finden solle, zu übernehmen, immerhin in der Meinung, dass die diesfällige Vereinbarung dem Verwaltungsrathe zur Genehmigung vorzulegen sei. In Vollziehung dieser Schlussnahme haben wir unter'm 3. Mai 1876 mit der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil eine Vereinbarung betreffend die Übernahme des Betriebes und Unterhaltes ihrer Linie durch die hierseitige Gesellschaft und die Mitbenutzung der Station Effretikon Seitens der genannten Linie auf die Dauer von zehn Jahren getroffen, welcher der Verwaltungsrath am 17. Juni gl. J. seine Zustimmung erteilt hat. — Am 14. Juni wurde zwischen der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und dem leitenden Ausschuss der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil ein Vertrag betreffend die Mitbenutzung der Station Wetzikon durch letztere Gesellschaft abgeschlossen. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gab gleichzeitig die Erklärung ab, dass sie „für den Fall definitiver und rechtskräftiger Übernahme des Betriebes der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil durch die herwärtige Gesellschaft einwillige, dass alle aus dem zwischen ihr und der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil abgeschlossenen Verträge der letzteren zufallenden Rechte und Pflichten „auf die Nordostbahngesellschaft übertragen werden.“ Auf Grund der Bestimmungen des zwischen der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil und uns abgeschlossenen Betriebs-Vertrages erklärten wir unsererseits, „dass wir mit der Übernahme des Betriebes dieser Bahn alle ihr aus dem oben erwähnten Verträge mit der Gesellschaft „der Vereinigten Schweizerbahnen zufallenden Rechte und Pflichten übernehmen.“

Unter'm 22. Juni 1876 trafen die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und die Geschäftsführung der Bischofszellerbahngesellschaft betreffend die Mitbenutzung der Station Gossau durch letztere eine Vereinbarung. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen erklärte gleichzeitig, „sie willige für „den Fall definitiver und rechtskräftiger Übernahme des Betriebes der Bischofszellerbahn durch die Nordostbahngesellschaft ein, dass alle aus dem oben angeführten Verträge der Bischofszellerbahn hinsichtlich der Mitbenutzung „der Station Gossau zufallenden Rechte und Pflichten auf die herwärtige Gesellschaft übertragen werden.“ Hinwiederum gaben wir auf Grund des am 11. April 1874 mit der Bischofszellerbahn abgeschlossenen Betriebsvertrages die Erklärung ab, „dass wir mit der Übernahme des Betriebes dieser Bahn alle für die letztere aus ihrem „Verträge mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich der Benutzung der Station Gossau „zufallenden Rechte und Pflichten (mit Ausnahme der die Bauverhältnisse beschlagenden Bestimmungen) übernehmen.“

Die Generaldirektion der Grossh. Badischen Staats-Eisenbahnen hatte den am 3. Juni 1863 zwischen ihr und der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über die Regulierung des Verwaltungs- und Betriebsdienstes auf dem gemeinschaftlichen Bahnhöfe in Schaffhausen gekündigt. Die Verhandlungen, welche behufs Erzielung einer neuen Übereinkunft gepflogen wurden, fanden ihren Abschluss nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres und es fällt daher deren Besprechung ausser den Rahmen des gegenwärtigen Berichtes.

### III. Kapitalbeschaffung.

Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir auf die Verhandlungen hingewiesen, welche im Spätjahr 1875 mit französischen Finanzinstituten zum Zwecke der Deckung des restirenden Kapitalbedarfes der Nordostbahn eröffnet wurden. Dieselben schienen mit einem Verträge, welcher am 12. April 1876 in Paris mit dem Comptoir d'Escompte, handelnd für sich und Namens verschiedener Banquiers und Kapitalisten, zur Unterzeichnung gelangte, ihren definitiven Abschluss gefunden zu haben. Über den Inhalt dieses Vertrages und die Gründe, welche unerwarteter Weise dessen Ausführung verhinderten, äussern wir uns in dem Berichte über die

Finanzlage der Unternehmung, welchen wir zugleich mit dem gegenwärtigen Geschäftsberichte der Generalversammlung vorzulegen uns beehren. Wir enthalten uns daher an dieser Stelle weiterer Mittheilungen darüber und nehmen aus dem gleichen Grunde auch Umgang von näheren Bemerkungen über die seither erfolgte Emission von Prioritätsaktien, zur Kompletirung des Aktienkapitals auf Fr. 50,000,000, und über die am 1. November 1876 ebenfalls mit dem Comptoir d'Escompte abgeschlossenen Verträge betreffend kommissionsweisen Verkauf eines 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Anleihens von 50 Millionen Franken und einstweilige Belehnung der betreffenden Titel bis auf die Hälfte des Nominalbetrages. Auf diesem Wege sind der Nordostbahngesellschaft im Berichtsjahre folgende Kapitalien eingegangen:

|                             |                    |
|-----------------------------|--------------------|
| Prioritätsaktien . . . . .  | Fr. 11,000,000. —  |
| Pariservorschüsse . . . . . | „ 22,380,829. 35   |
|                             | <hr/>              |
|                             | Fr. 33,380,829. 35 |

Dieselben dienten theils zur Deckung der Anforderungen des Baudienstes und der Gotthardbahnsubvention, theils zur Verminderung der in der 1875er Bilanz komparirenden Anleihen auf kürzere Dauer um Fr. 6,572,744. 70 Cts.; ferner zur Auslösung von Fr. 1,200,000 Obligationen der Linie Bülach-Regensberg und von Fr. 2,826,000 Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern. Rücksichtlich dieser Obligationen-Auslösung verweisen wir auf die Bemerkungen des letztjährigen Geschäftsberichtes.

## 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 2,383,749 Kilometer zurückgelegt.

Die Mehrleistung von 465,016 Kilometern gegenüber dem Vorjahre fällt einerseits auf die linksufrige Zürichseebahn, welche im Vorjahre nur wenige Monate und während diesen überdies mit der bekannten Unterbrechung in Horgen befahren wurde, anderseits auf die im Laufe des Jahres dem Betriebe übergebenen neuen Linien Sulgen-Gossau und Winterthur-Koblenz resp. -Waldshut.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

|                                       | 1875      | 1876      |
|---------------------------------------|-----------|-----------|
|                                       | Kilometer | Kilometer |
| 1) Schnell- und Personenzüge          | 1,161,508 | 1,471,741 |
| 2) Güterzüge mit Personenbeförderung  | 271,893   | 355,920   |
| 3) „ ohne „ Ergänzungs- und Extrazüge | 485,332   | 556,080   |
|                                       | <hr/>     |           |
|                                       | 1,918,733 | 2,383,749 |



## Übersicht der fahrplanmässigen Bahnzüge im Jahre 1876.

| Bahnstrecke   | Länge in Kilometern | von |         | bis |         | Täglich<br>oder an einzelnen<br>Wochentagen | Zahl und Gattung<br>der<br>Züge |              |                           |                            | Gesamtzahl der Züge | Zurückgelegte<br>Kilometer |
|---|---------------------|-----|---------|-----|---------|---|---------------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|---------------------|----------------------------|
|   |                     | Tag | Monat   | Tag | Monat   |   | Schnellzüge                     | Personenzüge | Güterzüge<br>mit Personen | Güterzüge<br>ohne Personen |                     |                            |
|   |                     |     |         |     |         |   |                                 |              |                           |                            |                     |                            |
| Übertrag  | .                   | .   | .       | .   | .       | .   | .                               | .            | .                         | .                          | .                   | 1,836,013                  |
| Zürich-Horgen . . . .   | 17.264              | 1.  | Januar  | 31. | März    | täglich                                     | —                               | 16           | 4                         | —                          | 20                  | 31,420                     |
|   |                     | 1.  | Februar | 31. | März    | "   | —                               | —            | —                         | 2                          | 2                   | 3,392                      |
|   |                     | 1.  | April   | 31. | Mai     | "   | 2                               | 14           | —                         | 4                          | 20                  | 33,481                     |
| Zürich-Richtersweil . . .   | 27.444              | 1.  | Juni    | 14. | October | "   | 2                               | 14           | —                         | 4                          | 20                  | 74,647                     |
|   |                     | 15. | October | 31. | Decbr.  | an Sonntagen<br>täglich                     | —                               | 2            | —                         | —                          | 2                   | 1,097                      |
|   |                     | 2.  | October | 31. | Decbr.  | täglich                                     | 2                               | 12           | 2                         | 4                          | 20                  | 42,802                     |
| Wädensweil-Richtersweil .   | 3.386               | 1.  | Januar  | 31. | März    | "   | —                               | 12           | 2                         | —                          | 14                  | 4,313                      |
|   |                     | 1.  | Januar  | 31. | März    | "   | —                               | 10           | 2                         | —                          | 12                  | 45,061                     |
| Richtersweil-Glarus . . .   | 41.265              | 1.  | April   | 31. | Mai     | "   | 2                               | 8            | 2                         | 2                          | 14                  | 35,240                     |
|   |                     | 1.  | Juni    | 14. | October | "   | 2                               | 8            | 2                         | 2                          | 14                  | 78,568                     |
|   |                     | 15. | October | 31. | Decbr.  | "   | 2                               | 6            | 2                         | —                          | 10                  | 32,186                     |
| Winterthur-Waldshut . . .   | 51.70               | 1.  | August  | 14. | October | "   | 2                               | 6            | 2                         | —                          | 10                  | 38,775                     |
|   |                     | 15. | October | 31. | Decbr.  | "   | 2                               | 6            | 2                         | —                          | 10                  | 40,326                     |
| Sulgen-Bischofszell . . .   | 10.05               | 1.  | Februar | 4.  | Juli    | "   | —                               | 8            | —                         | —                          | 8                   | 1,246                      |
| Sulgen-Gossau . . . . .   | 22.450              | 5.  | Juli    | 14. | October | "   | —                               | 6            | 4                         | —                          | 10                  | 22,225                     |
|   |                     | 15. | October | 31. | Decbr.  | "   | —                               | 6            | 2                         | —                          | 8                   | 14,008                     |
| Ausserdem<br>— in Fortsetzung der Züge<br>der Bülach-Regensbergerbahn —<br>zwischen Zürich u. Örlikon | 4.720               | 1.  | Januar  | 31. | Mai     | "   | —                               | 8            | —                         | —                          | 8                   | 5,739                      |
|   |                     | 1.  | Juni    | 14. | October | "   | —                               | 8            | 2                         | —                          | 10                  | 6,419                      |
|   |                     | 15. | October | 31. | Decbr.  | "   | —                               | 6            | 2                         | —                          | 8                   | 2,944                      |
| Total   | .                   | .   | .       | .   | .       | .   | .                               | .            | .                         | .                          | .                   | 2,349,902                  |

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

Sodann kursirten in beiden Richtungen auf der Strecke Zürich-Altstetten, ausser den Zügen der Nordostbahn vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. October bis 31. December noch täglich 5 und vom 1. Juni bis 14. October täglich 7 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

Die Strecke Aarau-Ruppersweil endlich wurde auch von den Zügen der Aargauischen Südbahn befahren und zwar vom 1. Januar bis 14. October täglich mit 5 Zügen und vom 15. October bis 31. December täglich mit 4 Zügen in jeder Richtung.

**B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.**  
**1. Einnahmen.**

| 1875<br>(230 Kilometer) |      |           | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: |            |      | 1876<br>(312 Kilometer) |         |      | Mehreinnahme   Mindereinnahme<br>gegenüber 1875 |      |  |  |
|-------------------------|------|-----------|------------------------------------|------------|------|-------------------------|---------|------|---|------|--|--|
| Fr.                     | Cts. | Prozente. |                                    | Fr.        | Cts. | Prozente.               | Fr.     | Cts. | Fr.   | Cts. |  |  |
| 4,196,672               | 12   | 29.37     | 1. Personentransport . . . . .     | 4,726,961  | 95   | 32.74                   | 530,289 | 83   | —   | —    |  |  |
| 212,352                 | 36   | 1.48      | 2. Gepäcktransport . . . . .       | 228,441    | 57   | 1.58                    | 16,089  | 21   | —   | —    |  |  |
| 142,540                 | 32   | 1.00      | 3. Viehtransport . . . . .         | 161,784    | —    | 1.12                    | 19,243  | 68   | —   | —    |  |  |
| 6,151,326               | 07   | 43.05     | 4. Gütertransport . . . . .        | 6,728,301  | 89   | 46.61                   | 576,975 | 82   | —   | —    |  |  |
| 3,586,918               | 52   | 25.10     | B. Mittelbare Betriebseinnahmen:   | 2,591,012  | 58   | 17.98                   | —       | —    | 989,905   | 94   |  |  |
| 14,289,809              | 39   | 100       | . . . . . Totaleinnahmen . . . . . | 14,436,501 | 99   | 100                     |         |      |   |      |  |  |

Der Gesamtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ vermehrte sich hienach um Fr. 1,142,593. 54 Cts. und stieg auf Fr. 11,845,489. 41 Cts. Der kilometrische Ertrag dagegen fiel bedeutend, wie die nachstehende Tabelle zeigt:

| 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           |
| 1876         | 312                     | „ 11,845,489                    | „ 37,966           |

Dieser Rückgang der kilometrischen Einnahme erklärt sich ausschliesslich aus der eingetretenen Erweiterung des Bahnnetzes. Zu den neuen 17 Bahnkilometern des Vorjahres kamen nämlich im Berichtsjahr durchschnittlich weitere 82 Bahnkilometer hinzu, in Folge der mit 1. April erfolgten vollständigen Wiedereröffnung des durchgehenden Betriebes auf der linksufrigen Zürichseebahn, der mit 5. Juli zum Vollzug gelangten Betriebsübernahme der Linie Sulgen-Gossau gegen einen festen Pachtzins von Fr. 60,000 und der am 1. August 1876 vorgenommenen Betriebseröffnung der Linie Winterthur-Koblentz. Das Stammnetz hatte, trotz der ihm durch die eigenen neuen und durch fremde Linien geschaffenen Konkurrenzen, noch eine bessere kilometrische Einnahme als im Vorjahr; aber auch die Ziffer für das Gesamtnetz sank nicht tiefer, als sie auf dem Stammnetz Anfangs der Siebzigerjahre, mithin nach mehr als zehnjährigem Betrieb, betragen hatte. Wir verweisen hiefür auf folgende Übersicht:

| Jahr. | Bahnlänge,<br>Kilometer. | Unmittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer. |               |               |
|-------|--------------------------|---|---------------|---------------|
|       |                          | Personen.<br>Fr.                                  | Güter.<br>Fr. | Summe.<br>Fr. |
| 1870  | 193                      | 12,988  | 21,408        | 34,396        |
| 1871  | 203                      | 15,018  | 27,315        | 42,333        |
| 1872  | 213                      | 16,010  | 23,520        | 39,530        |
| 1873  | 213                      | 17,092  | 25,030        | 42,122        |
| 1874  | 213                      | 17,857  | 26,385        | 44,242        |
| 1875  | 230                      | 18,247  | 26,745        | 44,992        |

| Jahr.                          | Bahnlänge,<br>Kilometer. | Personen.<br>Fr. | Güter.<br>Fr. | Summa.<br>Fr. |
|--------------------------------|--------------------------|------------------|---------------|---------------|
| <b>1876.</b> 1) Stammnetz      | 213                      | 17,700           | 29,143        | 46,843        |
| 2) Linksufrige Zürichseebahn : |                          |                  |               |               |
| a. Zürich-Richtersweil         | } 68                     | 20,869           | 10,580        | 31,449        |
| b. Richtersweil-Ziegelbrücke   |                          | 7,282            | 4,544         | 11,826        |
| c. Ziegelbrücke-Glarus         |                          | 4,564            | 3,003         | 7,567         |
|                                |                          | 11,997           | 6,580         | 18,577        |
| 3) Sulgen-Gossau               | 11                       | 4,477            | 1,572         | 6,049         |
| 4) Winterthur-Koblentz         | 20                       | 4,592            | 2,800         | 7,392         |
| <b>Total</b>                   | <b>312</b>               | <b>15,151</b>    | <b>21,565</b> | <b>36,716</b> |

Die „mittelbaren Betriebseinnahmen“ erzeigen gegenüber dem Vorjahre einen Minderertrag von Fr. 989,905. 94 Cts., welcher uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung gibt :

Im Jahre 1876 sind die Vergütung der Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Wallisellen und diejenige der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Altstetten, welche bisher den unmittelbaren Betriebseinnahmen gutgebracht worden waren, erstmals auf dem Titel Pacht- und Miethzinse vereinnahmt worden; die Mehreinnahme von Fr. 42,820. 02 Cts., die dieser Titel aufweist, beruht daher lediglich auf der veränderten Buchungsweise. Der Minderbetrag von Fr. 191,229. 32 Cts. auf dem Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen rührt daher, dass im Vorjahre eine ausserordentliche Mehreinnahme von Fr. 201,619. 05 Cts. in Folge theilweiser Begleichung unserer Forderungen aus der Kriegsperiode 1870/71, beziehungsweise vom Jahre 1874 zu Gunsten dieses Titels erfolgt war. Die Mindereinnahme von Fr. 672,647. 73 Cts. auf den Zinsen von ausgeliehenen Geldern resultirt hauptsächlich aus dem Ausfall auf den Zinsvergütungen der verschiedenen Bauconti für die zum Bau neuer Linien und zur Vermehrung des Transportmaterials engagirten Kapitalien während der Bauzeit daneben auch aus dem Minderertrag der im Besitz der Verwaltung befindlichen Werthpapiere. Das Mehrerträgniss des Beteiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 18,000 findet seinen Grund in dem höhern Reinertrage dieser Unternehmung im Jahre 1876 gegenüber dem Vorjahre. Die Vermehrung des hälftigen Antheils an dem Reinertrage der Bötzberrgbahn rührt daher, dass im Jahre 1875 die Bötzberrgbahn nur 5 Monate im Betrieb gestanden hatte und sich überdies im Berichtsjahre die Betriebsausgaben in Folge der auf die Wintersaison bewerkstelligten Fahrtenplanreduktion etwas reduzirt haben. Der im Berichtsjahr erstmals erscheinende Titel Ertrag des Beteiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil repräsentirt die 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>ige Verzinsung der von der Nordostbahn geleisteten Bauvorschüsse auf Rechnung des durch sie gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1873 zu liefernden Obligationenkapitals. Der Minderertrag der Werkstätte von Fr. 70,227. 77 Cts. ist auf die eingetretene Reduktion der Arbeiten der Werkstätte, namentlich für den Bau zurückzuführen. Über den Ausfall, welcher auf den Dampfbooten des Zürichsees erwachsen ist, äussern wir uns an anderer Stelle. Eine weitere Verminderung der mittelbaren Betriebseinnahmen im Belaufe von Fr. 209,728. 51 Cts. findet in der Hauptsache ihre Erklärung darin, dass im Vorjahre unter dieser Rubrik ein bisher in Reserve gebliebener Antheil der Vergütungen der Bauconti der Bötzberrg- und linksufrigen Zürichseebahn für die administrative Bauleitung vereinnahmt worden ist. Hinwieder ist im Berichtsjahre zum ersten Mal von der statutengemässen Bestimmung des Reservefonds Gebrauch gemacht und der Betriebsrechnung ein Betrag von Fr. 120,000 aus demselben zugewendet worden.



## 3. Durchschnittsergebnisse.

| (Bahnlänge im Durchschnitt: 1876 = 312 Kilom., 1875 = 230 Kilom.)                  |           | 1875      | 1876      |
|--|-----------|-----------|-----------|
| <b>Personentransport.</b>  |           |           |           |
| Einnahmebetreffniss per Kilometer . . . . .  | Franken   | 18,246.40 | 15,150.52 |
| "    "    Reisenden . . . . .  | "         | 0.83      | 0.82      |
| "    "    "    und Kilometer . . . . .   | Centimes  | 4.28      | 4.18      |
| Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .                | Kilometer | 19.35     | 19.59     |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . . . . .                                   | Reisende  | 426,390   | 362,118   |
| Auf jeden Kilometer kommen . . . . .   | "         | 22,036    | 18,488    |
| "    "    Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .                           | "         | 4.61      | 5.07      |
| <b>Gepäcktransport.</b>  |           |           |           |
| Einnahmebetreffniss per Kilometer . . . . .  | Franken   | 923.27    | 732.18    |
| "    "    Zentner . . . . .  | "         | 0.87      | 0.97      |
| "    "    Zentner-Kilometer . . . . .  | Centimes  | 2.57      | 2.66      |
| "    "    Tonnen-Kilometer . . . . .   | "         | 51.40     | 53.20     |
| "    "    Reisenden . . . . .  | "         | 4.19      | 3.97      |
| Jeder Zentner hat befahren . . . . .   | Kilometer | 33.79     | 36.29     |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .                                  | Zentner   | 35,951    | 27,529    |
| Auf jeden Kilometer kommen . . . . .   | "         | 1,064     | 759       |
| "    "    Reisenden " . . . . .  | Pfund     | 4.83      | 4.14      |
| <b>Viehtransport.</b>  |           |           |           |
| Einnahmebetreffniss per Kilometer . . . . .  | Franken   | 619.74    | 518.54    |
| "    "    Stück . . . . .  | "         | 1.19      | 1.20      |
| <b>Gütertransport.</b>   |           |           |           |
| Einnahmebetreffniss per Kilometer . . . . .  | Franken   | 26,744.90 | 21,565.07 |
| "    "    Zentner . . . . .  | Centimes  | 25.74     | 26.40     |
| "    "    Zentner-Kilometer . . . . .  | "         | 0.50      | 0.49      |
| "    "    Tonnen-Kilometer . . . . .   | "         | 10.00     | 9.80      |
| Jeder Zentner hat befahren . . . . .   | Kilometer | 51.58     | 53.89     |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .                                  | Zentner   | 5,360,357 | 4,401,661 |
| "    jeden Kilometer kommen . . . . .  | "         | 103,915   | 81,672    |
| "    "    Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen . . . . . | "         | 28.05     | 27.80     |
| <b>Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>   |           |           |           |
| Betreffniss per Kilometer . . . . .  | Franken   | 15,595.30 | 8,304.53  |
| <b>Total-Einnahme</b> per Kilometer . . . . .                                      | "         | 62,129.61 | 46,270.84 |

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

|                       | Transportquantitäten |         |         |         |           |           |           |           |           |           |            |            |
|-----------------------|----------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
|                       | Personen             |         | Gepäck  | Vieh    | Güter     |           |           |           |           |           |            |            |
|                       | Zahl                 | Zentner | Stück   | Eilgut  | Klasse I  | Klasse II | Klasse A  | Klasse B  | Klasse C  | Klasse D  | Klasse E   | Total      |
|                       |                      |         |         | Zentner | Zentner   | Zentner   | Zentner   | Zentner   | Zentner   | Zentner   | Zentner    | Zentner    |
| Januar . . .          | 398,611              | 11,162  | 9,317   | 55,592  | 82,273    | 203,248   | 142,380   | 271,550   | 110,462   | 183,059   | 621,854    | 1,670,418  |
| Februar . . .         | 327,768              | 11,519  | 9,441   | 47,683  | 95,219    | 233,583   | 129,381   | 267,353   | 114,390   | 150,788   | 644,415    | 1,682,812  |
| März . . .            | 343,611              | 14,255  | 10,255  | 55,913  | 105,592   | 272,242   | 155,798   | 315,491   | 125,874   | 189,792   | 677,818    | 1,898,520  |
| April . . .           | 463,304              | 15,460  | 8,970   | 61,619  | 98,296    | 249,890   | 134,292   | 253,701   | 140,742   | 195,421   | 881,144    | 2,015,105  |
| Mai . . .             | 496,165              | 18,733  | 10,721  | 59,039  | 96,588    | 255,076   | 134,877   | 336,737   | 151,856   | 240,551   | 1,006,690  | 2,281,414  |
| Juni . . .            | 487,722              | 19,604  | 10,511  | 61,964  | 86,537    | 225,142   | 114,428   | 298,954   | 141,557   | 245,198   | 879,663    | 2,053,443  |
| Juli . . .            | 575,206              | 28,390  | 13,236  | 66,272  | 91,527    | 231,093   | 116,664   | 279,877   | 140,090   | 252,026   | 1,132,772  | 2,310,321  |
| August . . .          | 605,521              | 32,417  | 14,851  | 66,704  | 106,588   | 260,458   | 125,492   | 232,464   | 136,237   | 240,425   | 1,049,386  | 2,217,754  |
| September . . .       | 566,003              | 26,378  | 13,058  | 65,951  | 115,148   | 298,364   | 153,734   | 376,711   | 142,316   | 220,973   | 1,005,871  | 2,379,068  |
| Oktober . . .         | 608,699              | 24,195  | 12,700  | 91,384  | 116,628   | 309,114   | 171,333   | 432,401   | 164,229   | 292,522   | 1,047,194  | 2,624,805  |
| November . . .        | 465,830              | 19,119  | 11,120  | 71,209  | 114,482   | 293,911   | 176,120   | 400,515   | 132,690   | 263,980   | 809,884    | 2,262,791  |
| Dezember . . .        | 429,797              | 15,475  | 10,655  | 60,878  | 101,298   | 269,760   | 186,269   | 408,730   | 113,957   | 197,955   | 746,331    | 2,085,178  |
| Total gegenüber 1875: | 5,768,237            | 236,707 | 134,835 | 764,208 | 1,210,176 | 3,101,881 | 1,740,768 | 3,874,484 | 1,614,400 | 2,672,690 | 10,503,022 | 25,481,629 |
| mehr . . .            | 699,950              | —       | 15,286  | 1,490   | 2,317     | 13,407    | 299,128   | 833,237   | —         | —         | 1,161,027  | 1,581,243  |
| weniger . . .         | —                    | 8,009   | —       | —       | —         | —         | —         | —         | 315,481   | 413,882   | —          | —          |

  

|                           | Einnahmen |      |         |      |         |      |           |      |                               |      |            |      |                               |      |        |      |
|---------------------------|-----------|------|---------|------|---------|------|-----------|------|-------------------------------|------|------------|------|-------------------------------|------|--------|------|
|                           | Personen  |      | Gepäck  |      | Vieh    |      | Güter     |      | Mittelbare Betriebs-Einnahmen |      | Total      |      | Brutto-Einnahme pr. Kilometer |      |        |      |
|                           | Fr.       | Cts. | Fr.     | Cts. | Fr.     | Cts. | Fr.       | Cts. | Fr.                           | Cts. | Fr.        | Cts. | 1876                          |      | 1875   |      |
|                           |           |      |         |      |         |      |           |      |                               |      |            |      | Fr.                           | Cts. | Fr.    | Cts. |
| Januar . . .              | 264,154   | 51   | 9,563   | 99   | 8,952   | 83   | 442,275   | 69   | .                             | .    | 724,947    | 20   | 2,636                         | 17   | 3,128  | 47   |
| Februar . . .             | 231,265   | 32   | 9,715   | 38   | 10,699  | 54   | 463,267   | 53   | .                             | .    | 714,947    | 77   | 2,599                         | 81   | 2,984  | 85   |
| März . . .                | 262,717   | 19   | 12,032  | 37   | 13,147  | 67   | 534,153   | 69   | .                             | .    | 822,050    | 92   | 2,989                         | 28   | 3,638  | 27   |
| April . . .               | 365,475   | 62   | 14,854  | 52   | 12,231  | 60   | 526,312   | 41   | .                             | .    | 918,874    | 15   | 3,258                         | 42   | 4,259  | 59   |
| Mai . . .                 | 376,559   | 84   | 18,061  | 34   | 14,091  | 80   | 581,970   | 54   | .                             | .    | 990,683    | 52   | 3,513                         | 06   | 4,528  | 24   |
| Juni . . .                | 441,807   | 46   | 20,315  | 47   | 12,049  | 15   | 521,182   | 44   | .                             | .    | 995,354    | 52   | 3,529                         | 63   | 4,266  | 15   |
| Juli . . .                | 564,703   | 69   | 30,952  | 32   | 16,119  | 65   | 559,630   | 92   | .                             | .    | 1,171,406  | 58   | 3,878                         | 83   | 5,209  | 42   |
| August . . .              | 598,732   | 44   | 35,297  | 87   | 17,217  | 87   | 549,423   | 24   | .                             | .    | 1,200,671  | 42   | 3,401                         | 34   | 5,022  | 48   |
| September . . .           | 520,638   | 75   | 26,621  | 14   | 17,472  | 53   | 629,132   | 29   | .                             | .    | 1,193,864  | 71   | 3,382                         | 05   | 4,480  | 95   |
| Oktober . . .             | 502,672   | 98   | 23,475  | 91   | 14,183  | 73   | 685,734   | 30   | .                             | .    | 1,226,066  | 92   | 3,473                         | 28   | 3,737  | 20   |
| November . . .            | 305,392   | 59   | 14,861  | 34   | 13,122  | 05   | 629,200   | 46   | .                             | .    | 962,576    | 44   | 2,726                         | 85   | 3,070  | 77   |
| Dezember . . .            | 292,841   | 56   | 12,689  | 92   | 12,495  | 58   | 606,018   | 58   | .                             | .    | 924,045    | 44   | 2,617                         | 69   | 2,758  | 61   |
| Januar bis Dezember . . . | .         | .    | .       | .    | .       | .    | .         | .    | 2,591,012                     | 58   | 2,591,012  | 58   | 8,304                         | 53   | 15,595 | 30   |
| Total gegenüber 1875:     | 4,726,961 | 95   | 228,441 | 57   | 161,784 | 00   | 6,728,301 | 89   | 2,591,012                     | 58   | 14,436,501 | 99   | 46,310                        | 94   | 62,680 | 30   |
| mehr . . .                | 530,289   | 83   | 16,089  | 28   | 19,243  | 68   | 576,975   | 12   | —                             | —    | —          | —    | —                             | —    | —      | —    |
| weniger . . .             | —         | —    | —       | —    | —       | —    | —         | —    | 995,095                       | 94   | 146,692    | 60   | 16,309                        | 36   | —      | —    |

## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

|                   | Personen  | Gepäck  | Vieh   | Güter     |           |           | Total-Einnahme |      | Gegenüber 1875 |           | Rangordnung der Stationen |               |
|-------------------|-----------|---------|--------|-----------|-----------|-----------|----------------|------|----------------|-----------|---------------------------|---------------|
|                   |           |         |        | Versandt  | Empfang   | Total     | Fr.            | Cts. | Personen       | Güter     | nach                      |               |
|                   |           |         |        |           |           |           |                |      |                |           | Personen-zahl             | Güter-gewicht |
|                   | Anzahl    | Zentner | Stück  | Zentner   | Zentner   | Zentner   | Fr.            | Cts. | Anzahl         | Zentner   |                           |               |
| Rorschach . . .   | 75,524    | 2,443   | 207    | 401,145   | 611,960   | 1,013,105 | 264,610        | 01   | - 936          | + 100,213 | 16                        | 5             |
| Horn . . .        | 18,207    | 423     | 304    | 181,286   | 86,416    | 267,702   | 40,659         | 21   | - 934          | - 432     | 58                        | 16            |
| Arbon . . .       | 55,545    | 1,770   | 176    | 55,781    | 156,121   | 211,902   | 58,967         | 82   | - 4,880        | + 23,355  | 25                        | 21            |
| Egnach . . .      | 19,921    | 641     | 609    | 16,369    | 78,346    | 94,715    | 22,733         | 52   | + 1,107        | - 14,056  | 55                        | 40            |
| Romanshorn . .    | 119,318   | 6,111   | 14,057 | 2,301,088 | 825,021   | 3,126,109 | 1,291,276      | 23   | + 3,366        | + 667,654 | 7                         | 2             |
| Uttweil . . .     | 11,833    | 243     | 210    | 12,803    | 19,970    | 32,773    | 13,639         | 32   | - 1,840        | + 6,555   | 68                        | 60            |
| Kessweil . . .    | 12,316    | 144     | 122    | 36,025    | 35,744    | 71,769    | 15,872         | 08   | + 341          | + 3,839   | 66                        | 48            |
| Güttingen . . .   | 20,360    | 438     | 209    | 16,706    | 46,235    | 62,941    | 24,576         | 09   | + 1,696        | + 7,890   | 53                        | 53            |
| Altnau . . .      | 14,988    | 245     | 285    | 10,224    | 13,179    | 23,403    | 14,797         | 11   | + 695          | - 630     | 63                        | 63            |
| Münsterlingen .   | 26,180    | 255     | 309    | 12,502    | 44,783    | 57,285    | 23,658         | 17   | + 1,506        | + 16,484  | 45                        | 54            |
| Kreuzlingen . .   | 26,400    | 957     | 95     | 29,775    | 56,863    | 86,638    | 48,540         | 13   | - 1,368        | - 6,217   | 43                        | 42            |
| Konstanz . . .    | 72,889    | 4,566   | 801    | 421,686   | 218,673   | 640,359   | 211,241        | 14   | + 146          | + 19,793  | 17                        | 9             |
| Amrisweil . . .   | 64,688    | 1,965   | 6,773  | 55,472    | 171,515   | 226,987   | 100,557        | 72   | + 6,386        | - 8,205   | 22                        | 18            |
| Erlen . . .       | 26,414    | 492     | 1,821  | 29,620    | 40,120    | 69,740    | 36,833         | 49   | + 1,793        | - 14,961  | 42                        | 50            |
| Sulgen . . .      | 34,461    | 921     | 1,040  | 49,357    | 113,344   | 162,701   | 58,697         | 27   | - 523          | - 185,352 | 34                        | 27            |
| *Kradolf . . .    | 6,694     | 81      | 84     | 7,740     | 18,825    | 26,565    | 6,493          | 29   | + 6,694        | + 26,565  | .                         | .             |
| *Sitterthal . . . | 5,969     | 135     | 156    | 5,604     | 38,414    | 44,018    | 9,004          | 28   | + 5,969        | + 44,018  | .                         | .             |
| *Bischofszell . . | 24,528    | 850     | 433    | 23,706    | 63,111    | 86,817    | 29,246         | 66   | + 24,528       | + 86,817  | .                         | .             |
| *Hauptweil . . .  | 10,072    | 172     | 280    | 8,046     | 41,153    | 49,199    | 11,551         | 90   | + 10,072       | + 49,199  | .                         | .             |
| *Arnegg . . .     | 6,987     | 52      | 304    | 2,870     | 11,842    | 14,712    | 3,821          | 97   | + 6,987        | + 14,712  | .                         | .             |
| *Gossau . . .     | 16,769    | 285     | 192    | 3,599     | 14,139    | 17,738    | 10,860         | 74   | + 16,769       | + 17,738  | .                         | .             |
| Bürglen . . .     | 26,853    | 447     | 739    | 55,519    | 125,771   | 181,290   | 62,919         | 15   | + 256          | + 16,181  | 41                        | 25            |
| Weinfelden . . .  | 66,881    | 1,787   | 4,326  | 66,964    | 135,745   | 202,709   | 103,643        | 38   | + 3,911        | + 9,960   | 21                        | 22            |
| Märstetten . . .  | 22,750    | 428     | 1,896  | 45,499    | 78,648    | 124,147   | 42,009         | 82   | + 1,176        | - 1,802   | 49                        | 35            |
| Müllheim . . .    | 30,391    | 683     | 1,592  | 44,855    | 85,743    | 130,598   | 52,774         | 81   | + 160          | + 15,864  | 37                        | 31            |
| Felben . . .      | 22,462    | 200     | 716    | 34,929    | 50,719    | 85,648    | 23,814         | 55   | + 2,180        | - 4,635   | 51                        | 44            |
| Frauenfeld . . .  | 130,044   | 4,938   | 2,391  | 118,808   | 377,777   | 496,585   | 207,105        | 74   | + 8,260        | + 43,493  | 6                         | 11            |
| Islikon . . .     | 29,450    | 526     | 594    | 11,166    | 27,776    | 38,942    | 20,888         | 22   | + 2,411        | - 12,016  | 39                        | 59            |
| Wiesendangen . .  | 18,422    | 175     | 174    | 5,084     | 12,901    | 17,985    | 10,806         | 20   | - 1,077        | - 12,073  | 57                        | 67            |
| Winterthur . . .  | 422,915   | 15,537  | 9,183  | 1,059,830 | 1,722,983 | 2,782,813 | 911,309        | 60   | + 40,453       | + 71,714  | 2                         | 3             |
| Hettlingen . . .  | 19,891    | 286     | 157    | 5,024     | 8,914     | 13,938    | 8,969          | 31   | + 2,282        | - 7,592   | 56                        | 68            |
| Henggart . . .    | 23,878    | 785     | 872    | 10,610    | 19,424    | 30,034    | 18,490         | 13   | + 342          | - 7,122   | 48                        | 61            |
| Übertrag          | 1,484,000 | 48,981  | 51,107 | 5,139,692 | 5,352,175 |           | 3,760,369      | 06   |                |           |                           |               |

\* Vom 5. Juli bis 31. Dezember.

|                   | Personen   | Gepäck  | Vieh   | Güter     |            |            | Total-Einnahme |         | Gegenüber 1875 |            | Rangordnung der Stationen |        |
|-------------------|------------|---------|--------|-----------|------------|------------|----------------|---------|----------------|------------|---------------------------|--------|
|                   |            |         |        | Versandt  | Empfang    | Total      |                |         | Personen       | Güter      | nach                      |        |
|                   |            |         |        | Anzahl    | Zentner    | Stück      | Zentner        | Zentner | Zentner        | Fr.        | Cts.                      | Anzahl |
|                   |            |         |        |           |            |            |                |         |                | zahl       | gewicht                   |        |
| Übertrag          | 1,484,000  | 48,981  | 51,107 | 5,139,692 | 5,352,175  |            | 3,760,369      | 06      |                |            |                           |        |
| Andelfingen . .   | 43,327     | 2,011   | 1,304  | 46,341    | 82,939     | 129,280    | 46,250         | 08      | - 4,659        | - 39,408   | 29                        | 33     |
| Marthalen . . .   | 24,546     | 913     | 567    | 70,524    | 59,460     | 129,984    | 41,727         | 85      | + 3,710        | - 21,172   | 47                        | 32     |
| Dachsen .. .      | 27,774     | 1,074   | 94     | 14,642    | 8,722      | 23,364     | 24,673         | 65      | + 3,652        | - 5,561    | 40                        | 64     |
| Schaffhausen .    | 100,447    | 8,495   | 10,532 | 1,103,897 | 470,844    | 1,574,741  | 602,781        | 91      | + 1,201        | - 112,584  | 11                        | 4      |
| **Töss . . . . .  | 7,710      | 144     | 15     | 37,282    | 101,474    | 138,756    | 15,648         | 79      | + 7,710        | + 138,756  | .                         | .      |
| **Wülflingen . .  | 8,225      | 93      | 7      | 10,725    | 63,639     | 74,364     | 7,156          | 55      | + 8,225        | + 74,364   | .                         | .      |
| **Pfungen . . .   | 15,090     | 187     | 51     | 35,158    | 33,366     | 68,524     | 10,537         | 95      | + 15,090       | + 68,524   | .                         | .      |
| **Embrach . . .   | 23,841     | 457     | 66     | 13,648    | 54,991     | 68,639     | 13,032         | 40      | + 23,841       | + 68,639   | .                         | .      |
| **Bülach . . . .  | 23,223     | 510     | 222    | 30,316    | 22,391     | 52,707     | 16,728         | 63      | + 23,223       | + 52,707   | .                         | .      |
| **Glattfelden .   | 5,336      | 142     | 42     | 9,401     | 6,827      | 16,228     | 3,203          | 98      | + 5,336        | + 16,228   | .                         | .      |
| **Eglisau . . . . | 17,776     | 452     | 296    | 19,518    | 39,425     | 58,943     | 12,447         | 08      | + 17,776       | + 58,943   | .                         | .      |
| **Zweidlen . . .  | 3,494      | 48      | 25     | 7,236     | 11,956     | 19,192     | 3,970          | 91      | + 3,494        | + 19,192   | .                         | .      |
| **Weiach . . . .  | 10,169     | 348     | 173    | 6,953     | 7,896      | 14,849     | 7,574          | 39      | + 10,169       | + 14,849   | .                         | .      |
| **Rümikon . . .   | 2,469      | 38      | 36     | 13,328    | 2,212      | 15,540     | 2,345          | 54      | + 2,469        | + 15,540   | .                         | .      |
| **Reckingen . .   | 3,294      | 55      | 23     | 5,257     | 4,060      | 9,317      | 2,685          | 49      | + 3,294        | + 9,317    | .                         | .      |
| **Zurzach . . . . | 13,491     | 347     | 240    | 12,383    | 9,837      | 22,220     | 10,293         | 09      | + 13,491       | + 22,220   | .                         | .      |
| Koblenz . . . . . | 17,763     | 379     | 923    | 113,520   | 105,769    | 219,289    | 37,525         | 29      | + 5,866        | - 132,241  | 60                        | 19     |
| Kemptthal . . .   | 36,438     | 369     | 721    | 68,299    | 129,516    | 197,845    | 48,061         | 01      | + 3,277        | - 30,022   | 32                        | 24     |
| Effretikon . . .  | 76,355     | 623     | 5,147  | 33,495    | 180,721    | 214,216    | 56,705         | 72      | + 3,698        | + 50,590   | 15                        | 20     |
| Dietlikon . . . . | 40,069     | 760     | 183    | 47,813    | 38,492     | 86,305     | 26,364         | 68      | + 947          | + 24,993   | 31                        | 43     |
| Wallisellen . .   | 70,503     | 718     | 359    | 37,866    | 62,142     | 100,008    | 41,685         | 39      | + 6,530        | + 3,649    | 18                        | 39     |
| Oerlikon . . . .  | *167,983   | *1,039  | *286   | 29,385    | 114,740    | *144,125   | 54,122         | 81      | + 5,717        | + 15,904   | 4                         | 28     |
| Zürich . . . . .  | †1,163,492 | †55,740 | †4,516 | 1,693,152 | 5,952,009  | †7,645,161 | 3,118,319      | 33      | -100,447       | -1,192,760 | 1                         | 1      |
| Enge . . . . .    | 134,132    | 1,430   | 165    | 28,645    | 19,720     | 48,365     | 64,948         | 31      | + 95,576       | + 41,747   | 5                         | 56     |
| Wollishofen . .   | 35,258     | 283     | 97     | 24,332    | 78,588     | 102,920    | 21,058         | 88      | + 21,794       | + 87,977   | 33                        | 38     |
| Bendlikon . . . . | 59,031     | 664     | 88     | 15,202    | 25,089     | 40,291     | 24,280         | 82      | + 38,419       | + 31,004   | 24                        | 58     |
| Rüschlikon . . .  | 31,757     | 798     | 36     | .         | 4,010      | 4,010      | 12,753         | 74      | + 21,360       | + 3,094    | 36                        | 70     |
| Thalweil . . . .  | 70,270     | 1,361   | 151    | 41,404    | 245,594    | 286,998    | 68,494         | 47      | + 48,520       | + 244,420  | 19                        | 15     |
| Oberrieden . . .  | 25,093     | 313     | 45     | 22,601    | 26,708     | 49,309     | 21,596         | 99      | + 17,158       | + 24,011   | 46                        | 55     |
| Horgen . . . . .  | 102,324    | 2,022   | 244    | 115,250   | 185,770    | 301,020    | 117,302        | 59      | + 70,822       | + 285,717  | 10                        | 14     |
| Au . . . . .      | 12,797     | 141     | 45     | .         | 5,841      | 5,841      | 4,760          | 77      | + 12,531       | + 5,841    | 65                        | 69     |
| Wädenswil . . .   | 87,872     | 1,962   | 375    | 169,887   | 540,396    | 710,283    | 204,364        | 87      | + 72,651       | + 575,025  | 14                        | 7      |
| Uebertrag         | 3,945,349  | 132,897 | 78,181 | 9,017,152 | 14,047,349 |            | 8,503,773      | 02      |                |            |                           |        |

\*\*) Vom 1. August bis 31. December.

†) Exklusive Verkehr nach und von V. S. B. via Wallisellen. ‡) Exklusive Verkehr nach und von V. S. B. via Wallisellen u. Zürich-Zug-Luzern.

|   | Personen  | Gepäck  | Vieh    | Güter      |            |            | Total-     |      | Gegenüber 1875 |           | Rangordnung<br>der Stationen |        |
|---|-----------|---------|---------|------------|------------|------------|------------|------|----------------|-----------|------------------------------|--------|
|   |           |         |         | Versandt   | Empfang    | Total      | Einnahme   |      | Personen       | Güter     | nach                         |        |
|   |           |         |         |            |            |            | Fr.        | Cts. |                |           | Personen-                    | Güter- |
|   | Anzahl    | Zentner | Stück   | Zentner    | Zentner    | Zentner    | Fr.        | Cts. | Anzahl         | Zentner   | Personen-                    | Güter- |
| Übertrag  | 3,945,349 | 132,897 | 78,181  | 9,017,152  | 14,047,349 |            | 8,503,773  | 02   |                |           |                              |        |
| Richtersweil . . .  | 108,360   | 2,196   | 671     | 110,348    | 217,541    | 327,889    | 175,576    | 34   | + 88,000       | + 276,048 | 8                            | 12     |
| Pfäffikon . . .   | 29,641    | 305     | 266     | 92,577     | 46,392     | 138,969    | 30,336     | 20   | + 23,317       | + 133,217 | 38                           | 30     |
| Lachen . . .  | 52,642    | 1,064   | 935     | 28,864     | 76,904     | 105,768    | 40,033     | 12   | + 37,822       | + 76,799  | 27                           | 37     |
| Siebnen . . .   | 31,857    | 643     | 707     | 31,410     | 80,273     | 111,683    | 34,509     | 35   | + 22,947       | + 82,774  | 35                           | 36     |
| Reichenburg . . .   | 16,847    | 435     | 420     | 15,429     | 10,074     | 25,503     | 12,201     | —    | + 11,919       | + 11,472  | 61                           | 62     |
| Bilten . . .  | 8,717     | 170     | 241     | 5,991      | 13,573     | 19,564     | 6,322      | 37   | + 6,026        | + 12,200  | 69                           | 66     |
| Ziegelbrücke . . .  | 14,747    | 296     | 134     | 16,140     | 5,163      | 21,303     | 14,361     | 05   | + 10,781       | + 18,731  | 64                           | 65     |
| N.-O.-Urnen . . .   | 16,050    | 363     | 89      | 22,005     | 43,037     | 65,042     | 13,208     | 21   | + 11,964       | + 57,673  | 62                           | 52     |
| Näfels . . .  | 12,217    | 295     | 65      | 30,185     | 60,992     | 91,177     | 40,356     | 87   | + 9,079        | + 86,974  | 67                           | 41     |
| Netstall . . .  | 5,877     | 288     | 15      | 27,821     | 42,753     | 70,574     | 28,995     | 69   | + 4,703        | + 69,086  | 70                           | 49     |
| Glarus . . .  | 41,877    | 1,881   | 513     | 126,146    | 430,317    | 556,463    | 251,618    | 79   | + 34,357       | + 542,449 | 30                           | 10     |
| Altstetten . . .  | 103,369   | 695     | 125     | 43,362     | 135,766    | 179,128    | 48,579     | 45   | + 21,373       | + 50,170  | 9                            | 26     |
| Schlieren . . .   | 46,946    | 742     | 120     | 22,791     | 59,751     | 82,542     | 28,235     | 95   | + 7,611        | + 18,204  | 28                           | 45     |
| Dietikon . . .  | 67,035    | 1,968   | 257     | 39,855     | 86,554     | 126,409    | 54,985     | 13   | + 7,271        | - 30,192  | 20                           | 34     |
| Killwangen . . .  | 26,198    | 607     | 155     | 17,105     | 24,191     | 41,296     | 20,796     | 97   | + 3,771        | - 34,847  | 44                           | 57     |
| Baden . . .   | 195,916   | 9,695   | 1,123   | 171,943    | 483,117    | 655,060    | 272,087    | 43   | + 965          | - 28,022  | 3                            | 8      |
| Turgi . . .   | 60,948    | 1,151   | 692     | 62,287     | 76,903     | 139,190    | 63,406     | 07   | + 1,833        | + 11,371  | 23                           | 29     |
| Siggenthal . . .  | 17,903    | 504     | 112     | 150,937    | 50,568     | 201,505    | 34,838     | 68   | - 772          | - 2,197   | 59                           | 23     |
| Döttingen . . .   | 22,701    | 551     | 468     | 31,148     | 34,761     | 65,909     | 29,281     | 31   | - 143          | + 14,243  | 50                           | 51     |
| Brugg . . .   | 100,281   | 3,409   | 3,158   | 127,964    | 179,614    | 307,578    | 124,840    | 68   | - 7,142        | - 208,168 | 12                           | 13     |
| Schinznach . . .  | 22,092    | 973     | 149     | 67,642     | 12,838     | 80,480     | 22,681     | 12   | - 3,011        | - 62,295  | 52                           | 46     |
| Wildeggen . . .   | 54,008    | 1,181   | 763     | 144,610    | 86,933     | 231,543    | 72,826     | 03   | + 2,875        | + 45,339  | 26                           | 17     |
| Ruppersweil . . .   | 20,335    | 141     | 296     | 27,968     | 49,327     | 77,295     | 26,193     | 76   | + 2,485        | - 35,795  | 54                           | 47     |
| Aarau . . .   | 97,666    | 4,176   | 2,016   | 419,947    | 312,951    | 732,898    | 302,727    | 64   | + 978          | + 8,820   | 13                           | 6      |
| Zürich-Zug-Luzern,<br>Bülach-Regensberg,<br>Bötzbergbahn,<br>Effretikon-Hinwil<br>und fremde Bahnen | 545,369   | 54,590  | 28,444  | 9,950,561  | 4,134,546  | 14,085,107 | —          | —    | -198,090       | + 599,540 |                              |        |
| Transitverkehr  | 103,289   | 15,491  | 14,720  | 4,679,441  | 4,679,441  | 9,358,882  | 1,592,717  | 18   | + 3,662        | + 62,388  |                              |        |
| Mittelbare Be-<br>triebseinnahmen   | .         | .       | .       | .          | .          | .          | 2,591,012  | 58   |                |           |                              |        |
| <b>Total</b>  | 5,768,237 | 236,707 | 134,835 | 25,481,629 | 25,481,629 |            | 14,436,501 | 99   |                |           |                              |        |

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

|   | Von der Nordostbahn   |                  | Nach der Nordostbahn   |                  | Total            |                   | Differenz gegenüber 1875 |               |
|---|-----------------------|------------------|------------------------|------------------|------------------|-------------------|--------------------------|---------------|
|   | Personen              | Güter Zentner    | Personen               | Güter Zentner    | Personen         | Güter Zentner     | Personen                 | Güter Zentner |
| <b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>   |                       |                  |                        |                  |                  |                   |                          |               |
| Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen . . . . .  | 23,663                | 380,949          | 24,139                 | 189,723          | † 47,802         | † 570,672         | - 251,459                | - 372,376     |
| Bülach-Regensberg . . . . .   | 105,945               | 202,475          | 104,639                | 479,321          | 210,584          | 681,796           | - 5,206                  | + 100,585     |
| Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .   | 57,309                | 401,062          | 57,036                 | 3,756,689        | 114,345          | 4,157,751         | + 60,240                 | +2,575,799    |
| Effretikon - Hinweil . . . . .  | 21,163                | 54,997           | 21,826                 | 18,235           | 42,989           | 73,232            | + 42,989                 | + 73,232      |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen   | 155,140               | 1,545,959        | 153,129                | 978,739          | § 308,269        | §2,524,698        | - 240,125                | - 864,420     |
| Tössthalbahn . . . . .  | 10,621                | 119,924          | 11,305                 | 49,280           | 21,926           | 169,204           | + 5,921                  | + 115,158     |
| Nationalbahn . . . . .  | 15,185                | 27,543           | 17,803                 | 89,447           | 32,988           | 116,990           | + 28,054                 | + 116,990     |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .  | 90,208                | 1,101,672        | 92,637                 | 2,229,872        | 182,845          | 3,331,544         | - 45,834                 | -1,214,276    |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen  | 49,794                | 174,908          | 50,053                 | 1,176,323        | 99,847           | 1,351,231         | + 12,170                 | - 192,742     |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .  | 6,678                 | 35,931           | 6,444                  | 447,264          | * 13,122         | * 483,195         | + 447                    | + 69,010      |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen   | 10,465                | 89,126           | 6,358                  | 535,668          | * 16,823         | * 624,794         | - 892                    | + 192,580     |
| <b>Total</b>  | <b>546,171</b>        | <b>4,134,546</b> | <b>545,369</b>         | <b>9,950,561</b> | <b>1,091,540</b> | <b>14,085,107</b> |                          |               |
| † Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.   |                       |                  |                        |                  |                  |                   |                          |               |
| § Verkehr der Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. |                       |                  |                        |                  |                  |                   |                          |               |
| * Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.  |                       |                  |                        |                  |                  |                   |                          |               |
| <b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>   |                       |                  |                        |                  |                  |                   |                          |               |
|   | Von Zürich-Zug-Luzern |                  | Nach Zürich-Zug-Luzern |                  |                  |                   |                          |               |
| Bülach-Regensberg . . . . .   | 685                   | 4,543            | 703                    | 11,474           | 1,388            | 16,017            | - 623                    | + 6,787       |
| Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .   | 4,167                 | 32,793           | 4,060                  | 138,047          | 8,227            | 170,840           | + 7,784                  | + 100,800     |
| Effretikon - Hinweil . . . . .  | 115                   | 1,801            | 112                    | 1,534            | 227              | 3,335             | + 227                    | + 3,335       |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen   | 3,174                 | 33,725           | 2,355                  | 33,153           | ** 5,529         | ** 66,878         | - 2,842                  | - 78,338      |
| Tössthalbahn . . . . .  | —                     | 2,292            | —                      | 1,967            | —                | 4,259             | + —                      | + 3,430       |
| Nationalbahn . . . . .  | 24                    | 914              | 306                    | 3,162            | 330              | 4,076             | + 323                    | + 4,076       |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .  | 4,080                 | 5,558            | 4,097                  | 12,054           | 8,177            | 17,612            | + 1,540                  | - 5,818       |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen  | 3,628                 | 52,181           | 3,885                  | 156,107          | 7,513            | 208,288           | + 5,558                  | + 6,599       |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .  | 1,758                 | 3,259            | 1,767                  | 8,257            | 3,525            | 11,516            | - 2,919                  | - 2,092       |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen   | 2,839                 | 34,948           | 2,475                  | 31,075           | 5,364            | 66,023            | - 1,798                  | - 13,630      |
|   | Von Bülach-Regensberg |                  | Nach Bülach-Regensberg |                  |                  |                   |                          |               |
| Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .   | 72                    | 2,295            | 63                     | 59,561           | 135              | 61,856            | + 45                     | + 12,610      |
| Effretikon - Hinweil . . . . .  | 1                     | 4,624            | 1                      | 478              | 2                | 5,102             | + 2                      | + 5,102       |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen   | 7                     | 13,738           | 12                     | 23,375           | ** 19            | ** 37,113         | - 3,332                  | - 54,956      |
| Tössthalbahn . . . . .  | 21                    | 39,087           | 21                     | 244              | 42               | 39,331            | + 42                     | + 18,302      |
| Nationalbahn . . . . .  | —                     | 1,691            | —                      | 2,074            | —                | 3,765             | + —                      | + 3,765       |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .  | 93                    | 3,981            | 62                     | 44,878           | 155              | 48,859            | - 250                    | - 29,539      |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen  | —                     | 830              | —                      | 21,840           | —                | 22,670            | + —                      | + 318         |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .  | —                     | 74               | —                      | 3,529            | —                | 3,603             | + —                      | + 1,122       |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen   | —                     | 3,123            | —                      | 1,133            | —                | 4,256             | + —                      | + 356         |
| <b>Übertrag</b>   | <b>20,714</b>         | <b>241,457</b>   | <b>19,919</b>          | <b>553,942</b>   | <b>40,633</b>    | <b>795,399</b>    |                          |               |

\*\* Exclusive Verkehr nach und von der Glatthallinie und weiter.

| II. Transitverkehr über die Nordostbahn.         | Von der Bötzbahn und weiter                |               | Nach der Bötzbahn und weiter                |               | Total     |               | Differenz gegenüber 1875 |               |
|--|--|---------------|---|---------------|-----------|---------------|--------------------------|---------------|
|  | Personen                                   | Güter Zentner | Personen                                    | Güter Zentner | Personen  | Güter Zentner | Personen                 | Güter Zentner |
| Übertrag . . . . .                               | 20,714                                     | 241,457       | 19,919                                      | 553,942       | 40,633    | 795,399       |                          |               |
| Effretikon-Hinweil . . . . .                     | 1  | 5,078         | 1   | 742           | 2         | 5,820         | + 2                      | + 5,820       |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen    | 5,815                                      | 1,154,023     | 6,061                                       | 115,364       | 11,876    | 1,269,387     | + 6,563                  | + 691,764     |
| Tössthalbahn . . . . .                           | —  | 26,435        | —   | 1,094         | —         | 27,529        | —                        | + 21,528      |
| Nationalbahn . . . . .                           | 44   | 980           | 106   | 709           | 150       | 1,689         | + 121                    | + 1,689       |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . . | 4,479                                      | 23,114        | 4,389                                       | 6,453         | 8,868     | 29,567        | + 5,276                  | + 17,135      |
| Gr. Bad. Bahn . . . . .                          | 274  | 141           | 274   | 575           | 548       | 716           | + 548                    | + 24          |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .             | —  | 11,690        | —   | 9,705         | —         | 21,395        | —                        | + 15,950      |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen        | 379  | 87,775        | 243   | 290,698       | 622       | 378,473       | + 410                    | + 263,025     |
|  | Von Effretikon-Hinweil                     |               | Nach Effretikon-Hinweil                     |               |           |               |                          |               |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen    | 151  | 1,148         | 74  | 5,410         | 225       | 6,558         | + 225                    | + 6,558       |
| Tössthalbahn . . . . .                           | —  | 235           | —   | 385           | —         | 620           | —                        | + 620         |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . . | —  | 1,244         | —   | 4,942         | —         | 6,186         | —                        | + 6,186       |
| Gr. Bad. Bahn . . . . .                          | —  | 43            | —   | 2,740         | —         | 2,783         | —                        | + 2,783       |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .             | —  | —             | —   | 43            | —         | 43            | —                        | + 43          |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen        | —  | 30            | —   | 468           | —         | 498           | —                        | + 498         |
|  | Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter |               | Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter |               |           |               |                          |               |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .             | 8,211                                      | 24,489        | 8,330                                       | 14,229        | 16,541    | 38,718        | + 7,263                  | + 8,289       |
| Tössthalbahn . . . . .                           | —  | 10,927        | —   | 4,652         | —         | 15,579        | —                        | + 10,154      |
| Nationalbahn . . . . .                           | 613  | —             | 649   | —             | 1,262     | —             | + 1,213                  | —             |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . . | 6,088                                      | 156,903       | 5,346                                       | 811,460       | 11,434    | 968,363       | - 18,096                 | - 725,481     |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen         | 2,023                                      | 18,017        | 2,251                                       | 332,702       | 4,274     | 350,719       | - 3,828                  | - 215,808     |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .             | 407  | 18,466        | 407   | 13,054        | 814       | 31,520        | + 100                    | - 2,241       |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen        | 188  | 15,469        | 188   | 15,346        | 376       | 30,815        | + 376                    | - 804         |
|  | Von der Tössthalbahn                       |               | Nach der Tössthalbahn                       |               |           |               |                          |               |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . . | —  | 2,325         | —   | 16,877        | —         | 19,202        | —                        | + 17,407      |
| Gr. Bad. Bahn . . . . .                          | —  | 270           | —   | 2,305         | —         | 2,575         | —                        | + 2,561       |
|  | Von der Schweiz. Centralbahn und weiter    |               | Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter    |               |           |               |                          |               |
| Nationalbahn . . . . .                           | —  | 6,362         | —   | 4,338         | —         | 10,700        | —                        | + 10,700      |
| Gr. Bad. Bahn . . . . .                          | 1,052                                      | 434           | 1,407                                       | 7,180         | 2,459     | 7,614         | + 97                     | + 899         |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .             | 158  | 42,364        | 53  | 28,542        | 211       | 70,906        | + 7                      | - 37,181      |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen        | 1,545                                      | 159,355       | 1,449                                       | 426,712       | 2,994     | 586,067       | - 372                    | - 50,197      |
| <b>Total des Transitverkehrs</b>                 | 52,142                                     | 2,008,774     | 51,147                                      | 2,670,667     | 103,289   | 4,679,441     |                          |               |
| <b>Gesamt-Total</b>                              | 598,313                                    | 6,143,320     | 596,516                                     | 12,621,228    | 1,194,829 | 18,764,548    |                          |               |

### 7. Verkehr nach Entfernungen.

| Distanz                        |                | Personen  |           |                    |             | Gepäck  |         | Vieh    |         | Güter      |            |                   |             |
|--------------------------------|----------------|-----------|-----------|--------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|------------|------------|-------------------|-------------|
| Stun-<br>den                   | Kilo-<br>meter | Anzahl    |           | Personen-Kilometer |             | Zentner |         | Stück   |         | Zentner    |            | Zentner-Kilometer |             |
|                                |                | 1875      | 1876      | 1875               | 1876        | 1875    | 1876    | 1875    | 1876    | 1875       | 1876       | 1875              | 1876        |
| 0 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2.4            | 27,676    | 67,810    | 66,423             | 162,746     | 377     | 774     | 157     | 405     | 32,295     | 93,220     | 77,508            | 223,728     |
| 1                              | 4.8            | 1,215,367 | 1,149,360 | 5,833,762          | 5,516,928   | 41,206  | 15,227  | 5,117   | 3,484   | 1,242,094  | 778,859    | 5,962,051         | 3,738,523   |
| 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 7.2            | 512,242   | 702,232   | 3,688,143          | 5,056,070   | 7,909   | 11,221  | 5,301   | 8,793   | 334,138    | 448,796    | 2,405,794         | 3,231,331   |
| 2                              | 9.6            | 766,573   | 672,475   | 7,359,101          | 6,455,760   | 18,271  | 13,188  | 8,257   | 5,054   | 1,130,949  | 616,429    | 10,857,110        | 5,917,718   |
| 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 12.0           | 260,398   | 379,841   | 3,124,776          | 4,558,092   | 6,201   | 8,650   | 1,447   | 2,959   | 128,857    | 229,607    | 1,546,284         | 2,755,284   |
| 3                              | 14.4           | 226,604   | 357,635   | 3,263,098          | 5,149,944   | 9,276   | 9,568   | 5,403   | 8,075   | 384,378    | 1,062,077  | 5,535,043         | 15,293,909  |
| 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 16.8           | 175,988   | 193,632   | 2,956,598          | 3,253,018   | 6,081   | 6,560   | 4,083   | 4,277   | 791,776    | 323,987    | 13,301,837        | 5,442,982   |
| 4                              | 19.2           | 237,281   | 312,201   | 4,555,795          | 5,994,259   | 8,392   | 11,161  | 5,258   | 6,750   | 639,538    | 634,038    | 12,279,130        | 12,173,530  |
| 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 21.6           | 109,713   | 145,327   | 2,369,801          | 3,139,063   | 4,056   | 4,922   | 3,386   | 5,453   | 569,488    | 642,026    | 12,300,941        | 13,867,762  |
| 5                              | 24.0           | 156,033   | 206,652   | 3,744,792          | 4,959,648   | 8,254   | 9,215   | 2,059   | 3,015   | 282,217    | 325,647    | 6,773,208         | 7,815,528   |
| 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 26.4           | 366,061   | 432,754   | 9,664,010          | 11,424,706  | 19,650  | 24,625  | 10,932  | 14,834  | 830,456    | 1,205,266  | 21,924,038        | 31,819,022  |
| 6                              | 28.8           | 84,656    | 127,257   | 2,438,093          | 3,665,002   | 6,397   | 7,126   | 2,256   | 2,551   | 368,831    | 615,335    | 10,622,333        | 17,721,648  |
| 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 31.2           | 96,805    | 88,770    | 3,020,316          | 2,769,624   | 7,230   | 6,093   | 6,074   | 3,337   | 924,973    | 696,993    | 28,859,158        | 21,746,182  |
| 7                              | 33.6           | 102,324   | 174,274   | 3,438,086          | 5,855,606   | 9,042   | 20,871  | 3,963   | 8,100   | 1,312,511  | 3,405,444  | 44,100,370        | 114,422,918 |
| 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 36.0           | 67,670    | 44,237    | 2,436,120          | 1,592,532   | 5,929   | 3,061   | 3,109   | 2,371   | 631,582    | 100,847    | 22,736,952        | 3,630,492   |
| 8                              | 38.4           | 34,781    | 35,699    | 1,335,590          | 1,370,842   | 2,246   | 2,635   | 932     | 918     | 351,364    | 309,517    | 13,492,378        | 11,885,453  |
| 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 40.8           | 30,825    | 37,441    | 1,257,660          | 1,527,593   | 2,751   | 1,736   | 5,292   | 1,756   | 679,285    | 516,342    | 27,714,828        | 21,066,754  |
| 9                              | 43.2           | 41,131    | 49,787    | 1,776,859          | 2,150,798   | 2,721   | 3,538   | 2,514   | 2,381   | 256,293    | 237,792    | 11,071,858        | 10,272,614  |
| 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 45.6           | 43,675    | 45,137    | 1,991,580          | 2,058,247   | 5,186   | 4,294   | 659     | 1,121   | 791,512    | 875,042    | 36,092,947        | 39,901,915  |
| 10                             | 48.0           | 22,882    | 22,224    | 1,098,336          | 1,066,752   | 1,781   | 1,715   | 1,271   | 1,308   | 293,035    | 199,305    | 14,065,680        | 9,566,640   |
| 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 50.4           | 170,788   | 146,519   | 8,607,715          | 7,384,558   | 24,959  | 21,415  | 5,944   | 6,430   | 2,407,873  | 1,800,448  | 121,356,799       | 90,742,579  |
| 11                             | 52.8           | 15,486    | 20,938    | 817,661            | 1,105,526   | 995     | 1,102   | 1,406   | 1,857   | 506,223    | 146,751    | 26,728,574        | 7,748,453   |
| 11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 55.2           | 9,965     | 13,623    | 550,068            | 751,990     | 650     | 910     | 384     | 708     | 158,661    | 147,213    | 8,758,087         | 8,126,158   |
| 12                             | 57.6           | 86,099    | 104,771   | 4,959,302          | 6,034,809   | 9,944   | 14,140  | 7,779   | 7,853   | 681,281    | 833,440    | 39,241,786        | 48,006,144  |
| 12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 60.0           | 24,807    | 20,843    | 1,488,420          | 1,250,580   | 5,508   | 3,246   | 4,994   | 5,811   | 1,433,525  | 1,456,997  | 86,011,500        | 87,419,820  |
| 13                             | 62.4           | 8,310     | 8,590     | 518,544            | 536,016     | 2,141   | 375     | 774     | 798     | 146,150    | 106,428    | 9,119,760         | 6,641,107   |
| 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 64.8           | 3,657     | 9,132     | 236,974            | 591,754     | 278     | 405     | 462     | 422     | 53,279     | 83,693     | 3,452,479         | 5,747,306   |
| 14                             | 67.2           | 5,875     | 7,042     | 394,800            | 473,222     | 467     | 552     | 2,307   | 5,307   | 67,172     | 99,642     | 4,513,958         | 6,695,942   |
| 14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 69.6           | 5,030     | 26,259    | 350,088            | 1,827,626   | 298     | 2,220   | 78      | 343     | 79,138     | 178,475    | 5,508,005         | 12,421,860  |
| 15                             | 72.0           | 9,924     | 7,394     | 714,528            | 532,368     | 1,522   | 694     | 3,346   | 1,501   | 527,866    | 336,351    | 38,006,352        | 24,217,272  |
| 15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 74.4           | 2,652     | 5,909     | 197,309            | 439,630     | 204     | 295     | 171     | 342     | 158,816    | 190,602    | 11,815,910        | 14,180,789  |
| 16                             | 76.8           | 24,643    | 23,980    | 1,892,582          | 1,841,664   | 4,357   | 4,127   | 6,026   | 6,994   | 1,628,584  | 1,107,895  | 125,075,251       | 85,086,336  |
| 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 79.2           | 676       | 2,831     | 53,539             | 224,215     | 149     | 212     | 43      | 410     | 65,773     | 111,805    | 5,209,222         | 8,854,956   |
| 17                             | 81.6           | 2,339     | 2,280     | 190,862            | 186,048     | 232     | 335     | 325     | 201     | 31,659     | 41,719     | 2,583,374         | 3,404,270   |
| 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 84.0           | 44,353    | 45,535    | 3,725,652          | 3,824,940   | 6,666   | 7,798   | 635     | 951     | 700,018    | 966,096    | 58,801,512        | 81,152,064  |
| Ü bertrag                      |                | 4,993,289 | 5,690,391 | 90,116,983         | 104,732,176 | 231,326 | 224,006 | 112,144 | 126,870 | 20,621,590 | 20,929,124 | 847,902,017       | 842,938,989 |

## Verkehr nach Entfernungen.

| Distanz      |                | Personen  |           |                    |             | Gepäck  |         | Vieh    |         | Güter      |            |                   |               |
|--------------|----------------|-----------|-----------|--------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|------------|------------|-------------------|---------------|
| Stun-<br>den | Kilo-<br>meter | Anzahl    |           | Personen-Kilometer |             | Zentner |         | Stück   |         | Zentner    |            | Zentner-Kilometer |               |
|              |                | 1875      | 1876      | 1875               | 1876        | 1875    | 1876    | 1875    | 1876    | 1875       | 1876       | 1875              | 1876          |
| Übertrag     |                | 1,993,289 | 5,690,391 | 90,116,983         | 104,732,176 | 231,326 | 224,006 | 112,144 | 126,870 | 20,621,590 | 20,929,124 | 847,902,017       | 842,938,989   |
| 18           | 86.4           | 7,469     | 4,191     | 645,322            | 362,102     | 1,554   | 285     | 205     | 875     | 313,046    | 126,891    | 27,047,174        | 10,963,382    |
| 18½          | 88.8           | 1,336     | 1,675     | 118,637            | 148,740     | 146     | 351     | 123     | 761     | 94,776     | 184,050    | 8,416,109         | 16,343,640    |
| 19           | 91.2           | 2,124     | 4,901     | 193,709            | 446,971     | 170     | 1,592   | 46      | 282     | 34,725     | 55,893     | 3,166,920         | 5,097,442     |
| 19½          | 93.6           | 3,441     | 4,031     | 322,078            | 377,302     | 483     | 513     | 357     | 714     | 124,189    | 96,676     | 11,624,090        | 9,048,874     |
| 20           | 96.0           | 279       | 1,536     | 26,784             | 147,456     | 53      | 236     | 2       | 115     | 22,858     | 183,550    | 2,194,368         | 17,620,800    |
| 20½          | 98.4           | 21,060    | 25,886    | 2,072,304          | 2,547,182   | 962     | 1,169   | 61      | 161     | 268,930    | 374,300    | 26,462,712        | 36,831,120    |
| 21           | 100.8          | 1,210     | 1,274     | 121,968            | 128,419     | 203     | 239     | 13      | 162     | 13,365     | 56,020     | 1,347,192         | 5,646,816     |
| 21½          | 103.2          | 12,151    | 6,323     | 1,253,983          | 652,534     | 1,245   | 1,120   | 428     | 772     | 74,223     | 251,056    | 7,659,814         | 25,908,979    |
| 22           | 105.6          | 1,363     | 511       | 143,933            | 53,962      | 342     | 108     | 120     | 161     | 41,622     | 39,817     | 4,395,283         | 4,204,675     |
| 22½          | 108.0          | 8,203     | 7,468     | 885,924            | 806,544     | 3,735   | 1,761   | 613     | 1,201   | 359,663    | 290,926    | 38,843,604        | 31,420,008    |
| 23           | 110.4          | 518       | 693       | 57,187             | 76,507      | 61      | 84      | 611     | 392     | 38,446     | 70,655     | 4,244,438         | 7,800,312     |
| 23½          | 112.8          | 91        | 2,785     | 10,265             | 314,148     | 17      | 67      | .       | 17      | 3,760      | 47,549     | 424,128           | 5,363,527     |
| 24           | 115.2          | 684       | 1,979     | 78,797             | 227,980     | 215     | 327     | 1,320   | 334     | 244,930    | 829,737    | 28,215,936        | 95,585,702    |
| 24½          | 117.6          | 315       | 305       | 37,044             | 35,868      | 60      | 54      | 214     | 306     | 34,392     | 63,160     | 4,044,499         | 7,427,616     |
| 25           | 120.0          | 635       | 1,331     | 76,200             | 159,720     | 114     | 290     | 230     | 353     | 26,125     | 103,618    | 3,135,000         | 12,434,160    |
| 25½          | 122.4          | 36        | 142       | 4,406              | 17,381      | 6       | 21      | .       | 10      | 17,061     | 31,468     | 2,088,266         | 3,851,683     |
| 26           | 124.8          | 173       | 217       | 21,590             | 27,082      | 41      | 47      | 2       | 2       | 18,078     | 32,966     | 2,256,134         | 4,114,157     |
| 26½          | 127.2          | 312       | 665       | 39,686             | 84,588      | 84      | 106     | 1,279   | 885     | 66,066     | 67,290     | 8,403,595         | 8,559,288     |
| 27           | 129.6          | 631       | 824       | 81,778             | 106,790     | 174     | 218     | 3       | 19      | 38,947     | 166,425    | 5,047,531         | 21,568,680    |
| 27½          | 132.0          | 10,049    | 7,170     | 1,326,468          | 946,440     | 3,025   | 3,514   | 1,499   | 362     | 1,082,805  | 1,102,795  | 142,930,260       | 145,568,940   |
| 28           | 134.4          | 80        | 48        | 10,752             | 6,451       | 26      | 19      | .       | .       | 12,719     | 25,444     | 1,709,434         | 3,419,674     |
| 28½          | 136.8          | 19        | 83        | 2,599              | 11,354      | 2       | 12      | .       | 10      | 12,732     | 6,090      | 1,741,738         | 833,112       |
| 29           | 139.2          | 62        | 27        | 8,630              | 3,758       | 16      | 7       | .       | .       | 9,255      | 3,214      | 1,288,296         | 447,389       |
| 29½          | 141.6          | 126       | 90        | 17,842             | 12,744      | 24      | 33      | .       | 2       | 46,105     | 14,899     | 6,528,468         | 2,109,698     |
| 30           | 144.0          | 35        | 577       | 5,040              | 83,088      | 17      | 15      | .       | 65      | 5,309      | 21,307     | 764,496           | 3,068,208     |
| 30½          | 146.4          | 38        | 1,766     | 5,563              | 258,542     | 8       | 114     | .       | 1       | 4,725      | 270,286    | 691,740           | 39,569,870    |
| 31           | 148.8          | 1,759     | 673       | 261,739            | 100,142     | 331     | 166     | 276     | 3       | 237,603    | 294        | 35,355,326        | 43,747        |
| 31½          | 151.2          | 129       | 70        | 19,505             | 10,584      | 36      | 42      | .       | .       | 5,856      | 9,065      | 885,427           | 1,370,628     |
| 32           | 153.6          | 664       | 521       | 101,990            | 80,026      | 240     | 191     | 3       | .       | 26,485     | 27,023     | 4,068,096         | 4,150,733     |
| 33           | 158.4          | .         | .         | .                  | .           | .       | .       | .       | .       | .          | 25         | .                 | 3,960         |
| 33½          | 160.8          | 5         | 4         | 804                | 643         | .       | .       | .       | .       | .          | 16         | .                 | 2,573         |
| 34½          | 165.6          | .         | 3         | .                  | 497         | .       | .       | .       | .       | .          | .          | .                 | .             |
| 35           | 168.0          | 1         | 65        | 168                | 10,920      | .       | .       | .       | .       | .          | .          | .                 | .             |
| 35½          | 170.4          | .         | 9         | .                  | 1,534       | .       | .       | .       | .       | .          | .          | .                 | .             |
| 36           | 172.8          | .         | 3         | .                  | 518         | .       | .       | .       | .       | .          | .          | .                 | .             |
| Total        |                | 5,068,287 | 5,768,237 | 98,069,678         | 112,980,693 | 244,716 | 236,707 | 119,549 | 134,835 | 23,900,386 | 25,481,629 | 1,232,882,091     | 1,373,318,382 |

### 8. Verkehr nach den Waarengattungen.

|  | 1875       | 1876       | Gegenüber 1875 |         |
|--|------------|------------|----------------|---------|
|  |            |            | mehr           | weniger |
|  |            |            | Zentner        | Zentner |
| Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle . . . . .         | 53,967     | 56,113     | 2,146          | —       |
| Haare, Borsten . . . . .                                 | 14,076     | 12,651     | —              | 1,425   |
| Hörner, Klauen, Knochen . . . . .                        | 37,653     | 32,725     | —              | 4,928   |
| Diverse . . . . .  | 66,844     | 62,632     | —              | 4,212   |
| Baumwolle: Rohe . . . . .                                | 397,665    | 442,604    | 44,939         | —       |
| Baumwollgarne . . . . .                                  | 281,090    | 292,365    | 11,275         | —       |
| Baumwollzeuge, rohe . . . . .                            | 179,012    | 163,102    | —              | 15,910  |
| Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte . . . . . | 301,624    | 274,619    | —              | 27,005  |
| Baumwollabfälle . . . . .                                | 113,802    | 87,401     | —              | 26,401  |
| Baumaterialien: Asphalt . . . . .                        | 50,603     | 21,665     | —              | 28,938  |
| Bausteine und Ziegel . . . . .                           | 558,580    | 738,766    | 180,186        | —       |
| Bauholz und Sägewaaren . . . . .                         | 1,710,962  | 2,258,188  | 547,226        | —       |
| Bausteine . . . . .                                      | 2,065,132  | 2,207,306  | 142,174        | —       |
| Cement und Cementfabrikate . . . . .                     | 400,611    | 528,492    | 127,881        | —       |
| Dachschiefer . . . . .                                   | 38,038     | 41,111     | 3,073          | —       |
| Kalk . . . . .   | 158,433    | 161,169    | 2,736          | —       |
| Parqueterie . . . . .                                    | 25,796     | 24,162     | —              | 1,634   |
| Steinhauerarbeiten . . . . .                             | 78,371     | 55,182     | —              | 23,189  |
| Thonröhren . . . . .                                     | 23,804     | 42,495     | 18,691         | —       |
| Diverse . . . . .  | 155,633    | 173,870    | 18,237         | —       |
| Brennmaterialien: Brennholz . . . . .                    | 582,968    | 708,990    | 126,022        | —       |
| Holzkohlen . . . . .                                     | 51,576     | 28,191     | —              | 23,385  |
| Steinkohlen und Coaks . . . . .                          | 3,755,616  | 4,270,514  | 514,898        | —       |
| Torf und Braunkohlen . . . . .                           | 153,968    | 187,682    | 33,714         | —       |
| Diverse . . . . .  | 3,244      | 1,698      | —              | 1,546   |
| Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . .        | 49,413     | 45,727     | —              | 3,686   |
| Chemische Producte: Alaun . . . . .                      | 7,425      | 6,083      | —              | 1,342   |
| Chlorkalk . . . . .                                      | 14,716     | 16,863     | 2,147          | —       |
| Potasche . . . . .                                       | 2,995      | 3,000      | 5              | —       |
| Säuren . . . . .   | 40,293     | 41,242     | 949            | —       |
| Soda . . . . .   | 50,074     | 44,170     | —              | 5,904   |
| Vitriol (Eisen-, Kupfer- und Zink-) . . . . .            | 14,635     | 16,186     | 1,551          | —       |
| Diverse . . . . .  | 38,114     | 43,968     | 10,854         | —       |
| Cichorien und Kaffeesurrogate . . . . .                  | 29,287     | 34,936     | 5,649          | —       |
| Colonialwaaren: Kaffee . . . . .                         | 77,739     | 65,578     | —              | 12,161  |
| Gewürze . . . . .  | 3,371      | 3,196      | —              | 175     |
| Zucker . . . . .   | 133,150    | 163,699    | 30,549         | —       |
| Diverse . . . . .  | 32,835     | 35,177     | 2,342          | —       |
| Dünger und Düngemittel, Düngesalz . . . . .              | 147,520    | 183,162    | 35,642         | —       |
| Übertrag   | 11,900,635 | 13,581,680 |                |         |

|   | 1875       |            | 1876    |         | Gegenüber 1875 |         |
|---|------------|------------|---------|---------|----------------|---------|
|   | Zentner    |            | Zentner |         | mehr           | weniger |
|   | Zentner    | Zentner    | Zentner | Zentner | Zentner        | Zentner |
| Übertrag . . . . .  | 11,900,635 | 13,581,580 |         |         |                |         |
| Droguerien, nicht besonders genannte . . . . .                      | 45,597     | 64,184     | 18,587  | —       |                |         |
| Eis . . . . .   | 98,849     | 10,743     | —       | 88,106  |                |         |
| Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne . . . . .                        | 506,546    | 417,044    | —       | 89,502  |                |         |
| Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guss) . . . . .       | 589,193    | 559,100    | —       | 30,093  |                |         |
| Eisenwaaren . . . . .   | 338,530    | 316,373    | —       | 21,157  |                |         |
| Eisenbahnschienen und Räder . . . . .                               | 763,241    | 433,934    | —       | 329,307 |                |         |
| Maschinentheile . . . . .   | 337,032    | 297,818    | —       | 39,214  |                |         |
| Maschinen, zusammengesetzte . . . . .                               | 55,128     | 44,464     | —       | 10,664  |                |         |
| Erden, nicht besonders genannte . . . . .                           | 91,515     | 100,746    | 9,231   | —       |                |         |
| Erze . . . . .  | 48,068     | 48,042     | —       | 26      |                |         |
| Fahrzeuge und aussergewöhnliche Gegenstände . . . . .               | 238,910    | 187,200    | —       | 51,710  |                |         |
| Farben und Farbwaaren: Bleiweiss, Zinkweiss . . . . .               | 12,303     | 14,660     | 2,357   | —       |                |         |
| Farbenerden . . . . .   | 25,565     | 29,044     | 3,479   | —       |                |         |
| Farbextrakt, Farbbeize . . . . .                                    | 11,841     | 14,051     | 2,210   | —       |                |         |
| Farbholz, roh und gemahlen . . . . .                                | 26,070     | 26,905     | 835     | —       |                |         |
| Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren . . . . .                      | 11,381     | 10,346     | —       | 1,035   |                |         |
| Krapp und Garanzin . . . . .  | 38,960     | 18,635     | —       | 20,325  |                |         |
| Diverse . . . . .   | 24,897     | 25,588     | 691     | —       |                |         |
| Felle und Häute . . . . .   | 75,266     | 76,261     | 995     | —       |                |         |
| Fett u. Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran etc. . . . . | 111,354    | 101,570    | —       | 9,784   |                |         |
| Garne, nicht besonders genannte . . . . .                           | 23,452     | 31,006     | 7,554   | —       |                |         |
| Gebinde, leere und Emballagen . . . . .                             | 331,489    | 332,584    | 1,095   | —       |                |         |
| Gerberrinde und Gerbestoffe . . . . .                               | 144,909    | 139,765    | —       | 5,144   |                |         |
| Getränke: Branntwein, Liqueur . . . . .                             | 43,676     | 49,030     | 5,354   | —       |                |         |
| Bier . . . . .  | 182,327    | 182,599    | 272     | —       |                |         |
| Essig . . . . .   | 16,383     | 14,902     | —       | 1,481   |                |         |
| Mineralwasser . . . . .   | 17,398     | 19,420     | 2,022   | —       |                |         |
| Wein und Most . . . . .   | 726,708    | 834,580    | 107,872 | —       |                |         |
| Glas und Glaswaaren . . . . .                                       | 98,004     | 97,367     | —       | 637     |                |         |
| Gyps, gemahlen, Gypssteine . . . . .                                | 190,323    | 181,927    | —       | 8,396   |                |         |
| Harz, Pech, Colophonium . . . . .                                   | 18,794     | 15,341     | —       | 3,453   |                |         |
| Hausrath, Effekten . . . . .  | 213,647    | 213,359    | —       | 288     |                |         |
| Holzwaaren, (auch Fässer und Küferwaaren) . . . . .                 | 136,957    | 172,305    | 35,348  | —       |                |         |
| Kriegswaffen und Munition . . . . .                                 | 13,528     | 12,179     | —       | 1,349   |                |         |
| Leder und Lederwaaren . . . . .                                     | 76,090     | 79,148     | 3,058   | —       |                |         |
| Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .                     | 60,685     | 56,276     | —       | 4,409   |                |         |
| Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .                                  | 427,614    | 522,978    | 95,364  | —       |                |         |
| Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe . . . . .    | 47,065     | 42,313     | —       | 4,752   |                |         |
| Mühl-, Schleif-, Wetz-, Lithographie-Steine . . . . .               | 28,265     | 23,517     | —       | 4,748   |                |         |
| Nutz- und Werkholz . . . . .  | 273,224    | 385,306    | 112,082 | —       |                |         |
| Übertrag . . . . .  | 18,421,419 | 19,784,290 |         |         |                |         |

|   | 1875              | 1876              | Gegenüber 1875 |         |
|---|-------------------|-------------------|----------------|---------|
|   | Zentner           | Zentner           | mehr           | weniger |
|   | Zentner           | Zentner           | Zentner        | Zentner |
| Übertrag . . . . .  | 18,421,419        | 19,784,290        |                |         |
| Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesam-Öl etc.) . . . . . | 183,338           | 163,193           | —              | 20,145  |
| Mineralisches (Ligroin, Petroleum, Solaröl etc.) . . . . .    | 181,078           | 162,065           | —              | 19,013  |
| Papier und Pappendeckel . . . . .                             | 118,170           | 108,851           | —              | 9,319   |
| Papiermasse . . . . .   | 17,925            | 12,770            | —              | 5,155   |
| Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht.                   |                   |                   |                |         |
| Lebensmittel: Baumfrüchte . . . . .                           | 168,840           | 122,290           | —              | 46,550  |
| Butter und Schmalz . . . . .                                  | 65,710            | 62,117            | —              | 3,593   |
| Eier . . . . .  | 22,122            | 32,416            | 10,294         | —       |
| Fleisch und Fleischwaaren . . . . .                           | 41,377            | 39,475            | —              | 1,902   |
| Gemüse . . . . .  | 29,873            | 38,875            | 9,002          | —       |
| Gespinntstoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg) . . . . .           | 35,732            | 24,596            | —              | 11,136  |
| Getreide aller Art . . . . .                                  | 2,645,870         | 3,033,789         | 387,919        | —       |
| Heu und Stroh . . . . .                                       | 80,767            | 17,438            | —              | 63,329  |
| Hopfen . . . . .  | 8,240             | 9,075             | 835            | —       |
| Hülsenfrüchte . . . . .                                       | 25,101            | 44,773            | 19,672         | —       |
| Käse . . . . .  | 193,361           | 218,727           | 25,366         | —       |
| Kartoffeln . . . . .  | 316,717           | 330,492           | 13,775         | —       |
| Milch, flüssig und condensirt . . . . .                       | 127,289           | 136,430           | 9,141          | —       |
| Rüben, nicht als Gemüse verwendbare . . . . .                 | 2,560             | 1,370             | —              | 1,190   |
| Sämereien . . . . .   | 44,989            | 40,678            | —              | 4,311   |
| Wildpret, Geflügel, Fische, Austern . . . . .                 | 12,589            | 13,081            | 492            | —       |
| Diverse . . . . .   | 57,159            | 56,714            | —              | 445     |
| Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien . . . . .      | 30,609            | 30,869            | 260            | —       |
| Salz (Bade-, Koch- und Viehsalz) . . . . .                    | 393,296           | 327,554           | —              | 65,742  |
| Schwefel . . . . .  | 4,144             | 3,319             | —              | 825     |
| Seegras . . . . .   | 18,724            | 20,036            | 1,312          | —       |
| Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle . . . . .                  | 144,995           | 118,622           | —              | 26,373  |
| Sprit . . . . .   | 86,092            | 106,996           | 20,904         | —       |
| Stärke und Stärkemehl . . . . .                               | 51,348            | 49,332            | —              | 2,016   |
| Strohwaaren . . . . .   | 7,423             | 5,761             | —              | 1,662   |
| Tabak: Roher . . . . .  | 16,558            | 14,012            | —              | 2,546   |
| Fabrizirter und Cigarren . . . . .                            | 47,785            | 50,743            | 2,958          | —       |
| Teigwaaren . . . . .  | 37,852            | 43,613            | 5,761          | —       |
| Töpferwaaren, Steingut und Porzellan . . . . .                | 58,429            | 53,838            | —              | 4,591   |
| Wolle: Rohe . . . . .   | 40,419            | 43,331            | 2,912          | —       |
| Kunstwolle . . . . .  | 1,518             | 1,467             | —              | 51      |
| Wollgarne . . . . .   | 19,718            | 17,610            | —              | 2,108   |
| Wollwaaren . . . . .  | 87,782            | 88,367            | 585            | —       |
| Verschiedene, nicht speziell genannte Artikel . . . . .       | 53,468            | 52,654            | —              | 814     |
| <b>Total . . . . .</b>  | <b>23,900,386</b> | <b>25,481,629</b> |                |         |

## 9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

|      | Durchschnittl.<br>Bahnlänge | Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen |         |           | Brutto-Einnahme per Kilometer |        |      |        |                               |        |
|------|-----------------------------|---|---------|-----------|-------------------------------|--------|------|--------|-------------------------------|--------|
|      |                             | Personen                                | Gepäck  | Güter     | Personen                      | Gepäck | Vieh | Güter  | Mittelbare Betriebs-Einnahmen | Total  |
|      | Kilometer                   | Anzahl                                  | Zentner | Zentner   | Fr.                           | Fr.    | Fr.  | Fr.    | Fr.                           | Fr.    |
| 1855 | 60                          | 113,000                                 | —       | 580,000   | 6,239                         | 501    | 60   | 4,625  | 147                           | 11,572 |
| 1856 | 106                         | 130,000                                 | —       | 680,000   | 7,860                         | 521    | 159  | 5,640  | 364                           | 14,544 |
| 1857 | 134.4                       | 174,568                                 | —       | 1,160,263 | 8,776                         | 614    | 198  | 7,724  | 956                           | 18,268 |
| 1858 | 156.5                       | 186,339                                 | —       | 992,060   | 9,458                         | 653    | 294  | 7,277  | 779                           | 18,461 |
| 1859 | 168.1                       | 198,093                                 | —       | 1,249,027 | 10,305                        | 606    | 371  | 9,526  | 964                           | 21,772 |
| 1860 | 178                         | 192,862                                 | —       | 1,747,055 | 10,265                        | 617    | 542  | 12,720 | 2,483                         | 26,627 |
| 1861 | 178                         | 220,056                                 | —       | 2,688,655 | 11,433                        | 651    | 404  | 17,364 | 2,559                         | 32,411 |
| 1862 | 178                         | 237,963                                 | —       | 2,789,730 | 12,129                        | 680    | 479  | 17,268 | 2,666                         | 33,222 |
| 1863 | 178                         | 247,411                                 | 27,793  | 2,484,315 | 12,802                        | 682    | 503  | 15,994 | 2,926                         | 32,907 |
| 1864 | 178                         | 247,176                                 | 26,257  | 2,394,332 | 12,603                        | 665    | 521  | 14,690 | 3,164                         | 31,643 |
| 1865 | 178                         | 275,700                                 | 27,878  | 2,955,804 | 13,567                        | 685    | 574  | 16,633 | 2,869                         | 34,328 |
| 1866 | 178                         | 251,166                                 | 26,644  | 3,582,262 | 12,424                        | 652    | 660  | 19,480 | 2,436                         | 35,652 |
| 1867 | 178                         | 252,347                                 | 28,136  | 3,610,056 | 12,408                        | 712    | 671  | 21,039 | 2,926                         | 37,756 |
| 1868 | 178                         | 280,449                                 | 29,817  | 4,690,941 | 13,534                        | 744    | 601  | 24,008 | 4,335                         | 43,222 |
| 1869 | 181.1                       | 294,430                                 | 29,708  | 3,817,708 | 13,738                        | 746    | 571  | 21,016 | 4,445                         | 40,516 |
| 1870 | 193                         | 275,163                                 | 34,180  | 3,959,560 | 12,988                        | 822    | 599  | 21,408 | 3,119                         | 38,936 |
| 1871 | 203                         | 343,017                                 | 29,581  | 5,231,331 | 15,018                        | 761    | 875  | 27,315 | 4,371                         | 48,340 |
| 1872 | 213                         | 631,429                                 | 31,899  | 4,681,953 | 16,010                        | 849    | 641  | 23,520 | 5,436                         | 46,580 |
| 1873 | 213                         | 385,046                                 | 35,806  | 5,018,599 | 17,092                        | 954    | 622  | 25,030 | 7,588                         | 51,305 |
| 1874 | 213                         | 409,295                                 | 36,661  | 5,414,662 | 17,857                        | 954    | 620  | 26,385 | 11,086                        | 56,904 |
| 1875 | 230                         | 426,390                                 | 35,951  | 5,360,357 | 18,247                        | 923    | 765  | 26,745 | 15,595                        | 62,130 |
| 1876 | 312                         | 362,118                                 | 27,529  | 4,401,661 | 15,150                        | 732    | 519  | 21,565 | 8,305                         | 46,271 |

## C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung, sowie die Statistik über den Betriebsdienst umfassen sowohl das eigentliche Nordostbahnnetz, welches mit der am 1. August erfolgten Eröffnung der 51 Kilometer langen Linie Winterthur-Koblentz auf 333 Kilometer angewachsen ist, als auch die Linie Sulgen-Gossau mit 22 Kilometer (eröffnet von Sulgen bis Bischofszell am 1. Februar und von da bis Gossau am 5. Juli), die Linie Effretikon-Hinweil mit 22 Kilometer (eröffnet am 17. August), sowie die drei schon früher im Betrieb der Nordostbahn gestandenen Linien Zürich-Zug-Luzern mit einer Länge von 66 Kilometer, Bülach-Regensberg mit einer Länge von 20 Kilometer und Brugg-Basel mit einer solchen von 57 Kilometer. Die Gesamtlänge des am Jahresschlusse durch die Nordostbahn betriebenen Netzes betrug demnach 520 Kilometer, die durchschnittlich während des ganzen Berichtsjahres betriebene Bahnlänge dagegen 467 Kilometer (gegen 340 im Vorjahre).

**1. Ausgaben.**

| 1875   |      |          | 1876   |                |             |          |
|--|------|----------|--|----------------|-------------|----------|
| Durchschnittlich betriebene<br>Bahnlänge 340 Kilometer |      |          | Durchschnittlich betriebene<br>Bahnlänge 467 Kilometer |                |             |          |
| Fr.  | Cts. | Prozente |  | Fr.            | Cts.        | Prozente |
| 363,681  | 13   | 4.21     | I. Zentralverwaltung . . . . .                         | 411,085        | 22          | 3.90     |
| 1,592,853  | 73   | 18.42    | II. Unterhaltungskosten . . . . .                      | 2,384,669      | 14          | 22.62    |
| 1,972,516  | 99   | 22.82    | III. Expeditionsdienst . . . . .                       | 2,281,429      | 46          | 21.61    |
| 4,516,759  | 47   | 52.25    | IV. Transportdienst . . . . .                          | 5,198,634      | 40          | 49.31    |
| 38,398   | 38   | 0.44     | V. Bahntelegraphie . . . . .                           | 44,315         | 81          | 0.42     |
| 160,777  | 51   | 1.86     | VI. Verschiedenes . . . . .                            | 222,517        | 89          | 2.11     |
| 8,644,987  | 24   | 100      | . . . . . Totalausgaben . . . . .                      | 10,542,651     | 92          | 100      |
|  |      |          | abzüglich:   |                |             |          |
|  |      |          | Auf die Rechnung über den Ausbau des Stamm-            |                |             |          |
|  |      |          | netzes fallende Quote der Kosten der Zentral-          |                |             |          |
|  |      |          | verwaltung und des technischen Personals .             | Fr. 33,586. 85 |             |          |
|  |      |          | Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien             |                |             |          |
|  |      |          | fallende Quote der Kosten der Centralver-              |                |             |          |
|  |      |          | waltung . . . . .                                      | „ 193,657. 75  |             |          |
|  |      |          | Auf die Rechnung über das Transportmaterial            |                |             |          |
|  |      |          | und die Werkstätten fallende Quote der Kosten          |                |             |          |
|  |      |          | der Centralverwaltung und des technischen              |                |             |          |
|  |      |          | Personals . . . . .                                    | „ 80,984. 91   |             |          |
|  |      |          | Die Entschädigung für die Leitung des Baues            |                |             |          |
|  |      |          | der Bötzberrgbahn . . . . .                            | „ 16,003. 57   |             |          |
|  |      |          | Die Entschädigung für die Leitung des Baues            |                |             |          |
|  |      |          | der Linie Koblenz-Stein . . . . .                      | „ 467. 07      |             |          |
|  |      |          | Die Entschädigung für die Leitung des Baues            |                |             |          |
|  |      |          | der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . .              | „ 35,383. 82   |             |          |
|  |      |          | Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote            |                |             |          |
|  |      |          | der Kosten der Zentralverwaltung und der               |                |             |          |
|  |      |          | technischen Leitung:                                   |                |             |          |
|  |      |          | a. Dampfbootbetrieb auf dem                            |                |             |          |
|  |      |          | Bodensee . . . . .                                     | Fr. 10,000     |             |          |
|  |      |          | b. Dampfbootbetrieb auf dem                            |                |             |          |
|  |      |          | Zürichsee . . . . .                                    | „ 15,000       | „ 25,000. — |          |
| 464,458  | 52   |          |  | 385,283        | 97          |          |
| 8,180,528  | 72   |          | . . . . . Verbleiben als Betriebsausgaben . . . . .    | 10,157,367     | 95          |          |

Über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baurechnungen etc. zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, fasst der besondere Bericht über die gegenwärtige Finanzlage der Unternehmung die in früheren Geschäftsberichten gegebenen Aufschlüsse neuerdings zusammen.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesamten Betrieb der Jahre 1875 und 1876 ergibt zu Lasten des letztern Jahres eine Mehrausgabe von Fr. 1,976,839. 23 Cts. Diese Mehrausgabe ist eine Folge des Umstandes, dass die in der zweiten Hälfte des Jahres 1875 eröffneten neuen Linien nunmehr während des ganzen Jahres 1876 in Betrieb standen, sodann eine Folge der im Berichtsjahre stattgehabten Eröffnung der oben einzeln aufgeführten Bahnen, indem während des Jahres 1876 durchschnittlich 127 Bahnkilometer mehr als im Vorjahre im Betriebe sich befanden und eine entsprechend grössere Fahrleistung (die im Fahrdienst verwendeten Locomotiven legten 787,148 Kilometer mehr zurück als im Jahre 1875) ausgeführt wurde.

I. „Centralverwaltung“. Dieser Titel erzielt eine Mehrausgabe von Fr. 47,404. 09 Cts., gegenüber dem Vorjahre, wovon der grösste Theil, nämlich ein Betrag von Fr. 40,085. 16 Cts. auf die Gehalte beziehungsweise auf Personalvermehrungen fällt.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden.“ Dieser ganze Titel weist gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 791,815. 41 Cts. auf. Hievon fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals allein ein Betrag von Fr. 390,945. 59 Cts., zum grössten Theil herrührend von der Anstellung des Bahnaufsichtspersonals der im Berichtsjahre dem Betriebe übergebenen neuen Linien Winterthur-Koblentz, Sulgen-Gossau und Effretikon-Wetzikon-Hinweil, sowie von der Vermehrung des Wärterpersonals auf den Anschlussbahnhöfen und Stationen des alten Netzes (Brugg, Koblenz, Zürich, Effretikon, Winterthur, Bülach und Sulgen), in Folge Einführung der neuen Linien in dieselben, endlich von dem Umstande, dass die Entschädigung der Nordostbahn an die Centralbahn für Mitbenutzung der Strecke Pratteln-Basel und des Bahnhofes Basel, von welcher auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals eine entsprechende Quote gebucht wird, im Berichtsjahre viel bedeutender war als im Vorjahre, wo die Bötzbahn bloss während einiger Monate sich im Betriebe befunden hatte. — Hinwiederum haben sich in Folge Beschränkung und theilweiser Sistirung der Vorarbeiten für Bahnhoferverweiterungen und für Ausbau der im Betrieb befindlichen Linien die Kosten für Bureaubedürfnisse gegenüber dem Vorjahre wesentlich vermindert. — Die Mehrausgabe von Fr. 17,450. 33 Cts. für die Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals ist eine natürliche Folge der bereits erwähnten Vermehrung des Wärterpersonals durch die Eröffnung der neuen Linien. Die Unterhaltung des Bahnkörpers erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 135,907. 34 Cts. Die verhältnissmässig sehr bedeutenden Kosten auf diesem Kapitel wurden grösstentheils für Instandstellung derjenigen Bahnobjekte und Bahnstrecken verursacht, die durch die Hochwasser vom Juni oder in Folge von Rutschungen beschädigt worden waren. Grössere Ausgaben erforderten hauptsächlich die Verlegung des zweispurigen Bahnkörpers in der sogen. Dammsau bei Wettingen in Folge von Rutschungen im Frühjahr, sodann die Wiederherstellung der durch Hochwasser und Rutschungen im Juni beschädigten Bahnobjekte (namentlich die Wiederherstellungsarbeiten und Uferschutzbauten des durch die Töss angegriffenen Bahndammes zwischen Tössbrücke und Lampergrain; die Instandstellung des abgerutschten Bahndammes oberhalb Islikon, des durch die Murg und den Langdorfer Bach durchbrochenen Bahnkörpers bei Frauenfeld, des von den Hochwassern der Thur angegriffenen Bahndammes bei Müllheim und Märstetten, und der durch Wellenschlag und Überschwemmung auf längere Strecken gefährdet und beschädigt gewesenen Linie Romanshorn-Rorschach). Die ausserordentlichen Kosten für Instandstellung des durch Hochwasser und Rutschungen etc. beschädigten Unterbaues auf den verschiedenen von der Nordostbahn betriebenen Linien, mit Ausnahme der Luzerner Linie, belaufen sich auf circa Fr. 92,000 und wurden vollständig der Rechnung des Berichtsjahres belastet. Die durch Wasserschaden hervorgerufenen Kosten an der Luzerner Linie im Betrage von circa Fr. 31,000 wurden mit Zustimmung des Comite der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern theils dem Reservefond derselben, theils, soweit sie für Neubauten zum Zwecke besserer Sicherung der Bahn erliefen, dem Bauconto in Rechnung gebracht. — Ferner mussten nicht unbedeutende Beträge für umfassende Entwässerungsarbeiten, Anlagen von Sickerdohlen und Senkschächten in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn verausgabt werden.

Der Unterhalt der Kunstbauten erheischte einen Mehraufwand von Fr. 23,384. 59 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Die Hauptausgaben auf dieser Rubrik entstanden durch den Bau einer provisorischen hölzernen Brücke über die Murg bei Frauenfeld, an Stelle des durch das Hochwasser durchbrochenen Bahnkörpers zwischen dem linksseitigen Widerlager der Murgbrücke und dem Murgkanal, durch Erstellung eines Nothsteges bei der Tössbrücke an Stelle

des durch das Hochwasser angegriffenen Bahnkörpers u. s. w. Grössere Ausgaben wurden ferner noch durch umfassende Reparaturen am Holzbelag der Rheinbrücke bei Koblenz, durch Reparaturen des Belages der Sihlbrücke im Bahnhof Zürich und durch den nothwendig gewordenen Neuanstrich der Limmatbrücke und der Thurbrücke bei Andelfingen hervorgerufen.

Der Unterhalt und die Erneuerung des Oberbaues erforderte im Berichtsjahre eine Gesamtsumme von Fr. 1,222,175. 79 Cts., von welcher Fr. 415,277. 46 Cts. der Betriebsrechnung und Fr. 806,868. 33 Cts. dem Oberbau-Erneuerungsfond belastet worden sind. Im Jahre 1875 betrug der Aufwand für den Oberbau Fr. 1,122,598. 57 Cts., wovon Fr. 243,936. 39 Cts. der Betriebsrechnung belastet und Fr. 878,662. 18 Cts. dem Oberbau-Erneuerungsfond entnommen wurden. Der streckenweise vorgenommene Geleiseumbau mit Schienen des neuen Profils (V) zur Gewinnung mittelguten Ersatzmaterials der älteren Profile (II und III) — die Auswechslung einzelner Schienen und Schwellen etc. nicht inbegriffen — bezog sich im Berichtsjahre auf 22.860 Kilometer (20.592 Kilometer auf dem Stammnetz und 2.268 Kilometer auf der Luzerner Linie) gegen 60.696 Kilometer im Vorjahre; es kamen hiebei theils Eisenschienen (Profil V), theils Bessemerstahlschienen zur Verwendung.

Auf dem Gesamtbetriebsnetz der Nordostbahn wurden ausgewechselt: 64,202 laufende Meter Schienen und 39,572 Stück Schwellen, gegen 89,857 lfd. Meter Schienen und 52,962 Stück Schwellen im Vorjahre. Seit Beginn des Betriebes bis Ende 1876 erreicht die Schienen- und Schwellenauswechslung folgenden Umfang: 1) Auf dem Stammnetz (excl. neuere Linien): Schienen 457,998 lfd. Meter oder 62,70<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Schwellen 326,938 Stück oder 76,92<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; 2) auf der Bülacher Linie: Schienen 15,350 lfd. Meter oder 34,25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Schwellen 15,986 Stück oder 68,79<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; 3) auf der Luzerner Linie: Schienen 33,216 lfd. Meter oder 23,95<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; Schwellen 37,396 Stück oder 46,62<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; 4) auf den neuen Linien: Schienen 6298 lfd. Meter oder 2,76<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; Schwellen 5607 Stück oder 4,31<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; 5) auf der Bötzbirgbahn (Brugg-Pratteln): Schienen 1884 lfd. Meter oder 1,61<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; Schwellen keine.

Bis Ende des Jahres 1876 waren folgende Geleiselängen mit Schienen des neuen Profils (V) umgebaut:

|   |       |   |                     |
|---|-------|---|---------------------|
| Altes Stammnetz:  | . . . | 156,803 lfd. Meter oder 51.89 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | } der Hauptgeleise. |
| Bülacher Linie:   | . . . | 3,360 " " " 16.84 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>             |                     |
| Luzerner Linie:   | . . . | 9,690 " " " 16.32 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>             |                     |
| Total 169,853 lfd. Meter oder 44.53 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> der Hauptgeleise. |       |   |                     |

Die linksufrige Zürichseebahn, die Bötzbirgbahn und die Linie Winterthur-Koblenz sind ausschliesslich mit Schienen des neuen Profils (V), die Linien Sulgen-Gossau und Effretikon-Wetzikon-Hinweil dagegen mit Schienen von kleinerem Profil (für Nebenlinien) erstellt.

Auf den Unterhalt der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe mussten Fr. 12,278. 44 Cts. mehr verausgabt werden als im Vorjahre. Auch der Unterhalt der Gebäude erforderte einen Mehraufwand; in diesem Titel bilden, wie früher, die Brandassekuranzgebühren und die Kosten des Wasserverbrauchs der Bahnhöfe Zürich und Winterthur, das Reinigen der Gebäude etc. die Hauptausgabeposten. Die verhältnissmässig sehr bedeutenden Kosten für den Unterhalt des Arbeitsgeschirres der Wärter etc. von Fr. 63,440. 21 Cts. (im Vorjahre Fr. 43,356. 78 Cts.) wurden ausser durch den gewöhnlichen Bahnunterhalt hauptsächlich durch Anschaffung und Reparatur des Arbeitsgeschirres hervorgerufen, das bei Wiederherstellung der durch das Hochwasser beschädigten Baubjekte verwendet wurde.

III. „Expeditionsdienst“. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 308,912. 45 Cts. entstanden, einerseits veranlasst durch den Umstand, dass das Personal der im Jahre 1875 eröffneten neuen Linien nunmehr während des ganzen Jahres 1876 im Dienste gestanden, andererseits durch die Anstellung des Stationspersonals für die im Berichtsjahre eröffneten Linien, durch Vermehrung des Personals der Betriebskontrolle, sowie durch die in Folge des im Berichtsjahre im Bahnhofe Romanshorn eingetretenen starken Getreideverkehrs nothwendig gewordene Einstellung von Güterarbeitern.

IV. „Transportdienst.“ Auf diesem Titel ist in Folge der bereits oben erwähnten grösseren Transportleistung im Berichtsjahre eine Mehrausgabe von Fr. 681,874. 93 Cts. erwachsen, wovon auf den Fahrdienst ein Betrag von Fr. 272,251. 51 Cts. und auf die Zugkraftskosten ein solcher von Fr. 369,625. 14 Cts. fällt.

Unter den Kosten des Fahrdienstes erscheint gemäss dem bisherigen Rechnungsschema der gesammte Betrag der Vergütung für die Benutzung fremder Wagen mit Fr. 435,975. 87 Cts., ohne Abrechnung des dieser Ausgabe gegenüberstehenden Einnahmepostens von Fr. 295,600. 99 Cts. unter den „Mittelbaren Betriebseinnahmen“. Zur Erläuterung ist hier zu bemerken, dass in jener Summe nicht allein die Ausgaben auf dem Wagenaustausch im Berichtsjahre enthalten sind, sondern dass dieselben zum Theil von der Liquidation der noch immer nicht vollständig bereinigten Wagenmiethe-Abrechnungen der Jahre 1870—1874 herrühren. Bei andern Bahnen wird blos die Differenz zwischen den Einnahmen und Ausgaben aus dem Wagenaustausch als Einnahme, beziehungsweise als Ausgabe verrechnet. Würde dieser Modus hier ebenfalls angewendet und demgemäss als Ausgabe für Wagenmiethe nur die Differenz von Fr. 140,374. 88 Cts. angenommen, so verblieben als Kosten des Fahrdienstes noch Fr. 1,984,241. 48 Cts.

In den unter dem Titel „Zugkraftskosten“ (IV. 3) erscheinenden Ausgaben sind einige Faktoren mitenthalten, welche nicht zu den „Kosten für die Zugkraft“ im eigentlichen Sinne des Wortes gehören und daher bei Vergleichung der letztern zu irrigen Schlüssen Anlass geben könnten. Hieher gehören: 1) ein Antheil an den durch die Baurechnungen, den Dampfbootbetrieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn und Centralbahn und die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil zu vergütenden Quoten der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals von Fr. 385,283. 97 Cts., mit Fr. 125,819. 78 Cts.; 2) Fr. 50,706. als ungefährer Betrag der Selbstkosten der auf Rechnung von Bauconti und verschiedenen Bauunternehmern ausgeführten sogenannten Material- oder Schottertransporte, wofür der Vertragspreis mit circa Fr. 76,059 den „Mittelbaren Einnahmen“ gutgeschrieben worden ist; und 3) die Kosten des Rangirdienstes auf verschiedenen Bahnhöfen mit Fr. 200,379. — Zieht man diese Beträge von obigen Fr. 2,727,340. 47 Cts. ab, so verbleiben Fr. 2,350,435. 69 Cts. als wirkliche Kosten des Zugkraftdienstes im Transportverkehr und ergeben sich dannzumal auf dieser Rubrik folgende Durchschnittszahlen:

|      | pr. Lok.-Kilom.: | pr. Wagenachs. Kilom.: |
|------|------------------|------------------------|
| 1876 | 69.2 Cts.        | 2.49 Cts.              |
| 1875 | 78.6 „           | 2.54 „                 |

V. „Bahntelegraphie.“ Die Mehrausgabe auf diesem Titel gegenüber dem Vorjahre beträgt Fr. 5917. 43 Cts. und findet ihre Begründung in nachstehenden Angaben: Das Telegraphennetz der Nordostbahn hat im Jahr 1876 mit der Erstellung der neuen Linien Sulgen-Bischofszell-Gossau, Winterthur-Bülach-Koblentz und Effretikon-Wetzikon-Hinweil abermals eine etwelche Erweiterung erfahren. Auf der Linie Sulgen-Bischofszell-Gossau wurden eröffnet:

die Stationen Kradolf, Sitterthal und Bischofszell am 1. Februar, Hauptweil und Arnegg am 5. Juli mit je 1 Apparat; für diese Linie sind ferner auf der V. S. B.-Station Gossau, sowie in Sulgen besondere Apparate aufgestellt worden. Auf der Linie Winterthur-Bülach-Koblenz, eröffnet am 1. August, die Stationen: Töss, Wülflingen, Pfungen, Embrach, Glattfelden, Eglisau, Zweidlen, Weiach, Rümikon, Reekingen und Zurzach mit je 1 Apparat; Winterthur und Koblenz wurden für diese Linie ebenfalls mit je 1 weiteren Apparat versehen; die Station Bülach, bisher einfache Endstation auf der Linie Zürich-Bülach, besitzt nunmehr 3 Apparate mit Translations-Vorrichtung. Auf der Linie Effretikon - Wetzikon - Hinweil, eröffnet am 17. August, wurden folgende neue Bureaux errichtet: Illnau, Fehraltorf, Päfikon, Kempton-Oberwetzikon und Hinweil; die Station Effretikon erhielt einen zweiten Apparat, ebenso Wetzikon (V. S. B.)

Zufolge Verlegung der Betriebs-Controle in's Venedigli beim Bahnhof Enge ergab sich die Nothwendigkeit der Erstellung einer telegraphischen Verbindung zwischen dem Verwaltungsgebäude Bleicherweg und der Betriebs-Controle. Am 2. September erfolgte die Eröffnung des Telegraphen-Bureau „Betriebs-Controle“ vorläufig als Zwischenstation auf der Bahntelegraphenleitung Zürich-Thalweil (linksufrige Zürichseebahn); am 11. November wurde dasselbe auf die inzwischen erstellte Leitung Bleicherweg-Venedigli verlegt und im Telegraphenbureau Bleicherweg ein dritter Apparat aufgestellt.

Mit Inbegriff der Gemeinschaftsstationen bestanden am Schlusse des Berichtsjahres auf dem Bahnnetz der Nordostbahn 132 Bahntelegraphenbureaux mit 174 Morse-Apparaten (gegenüber 108 Bureaux mit 144 Apparaten im Vorjahr), die von 236 Telegraphisten, beziehungsweise des Telegraphirens kundigen Angestellten, bedient werden, wobei die Beamten fremder Verwaltungen nicht mitgezählt sind.

Die Zahl der beförderten Bahndienstdepeschen beträgt 130,368 (pro 1875 84,226).

Dem öffentlichen Telegraphendienst sind noch 13 Stationen mit besondern Apparaten als Telegraphenbureaux und 7 Stationen als Aufgabebureaux geöffnet, nachdem derselbe auf den Stationen Altstetten, Dietikon, Mettmestetten und Gisikon im Laufe des Berichtsjahres abgelöst und in Sulgen ein Aufgabebureau errichtet worden ist. Die daherige Einnahme betrug im Berichtjahre Fr. 9159. 50. Cts.

Der Titel VI. „**Verschiedenes**“ zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 61,740. 35 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Wir haben den Betrag von Fr. 50,000 „Einlage in den Versicherungsfond gegen Transportgefahren für Lokomotiven und Wagen“ statt, wie bisher, auf die Kapitel IV 2 c und 3 h „Unterhalt und Erneuerung von Wagen und Lokomotiven“, zum ersten Mal auf dem Kapitel VI „Verschiedenes“ verrechnen lassen, weil uns diese Rubrizierung gerechtfertigter erscheint als die früher angewendete. Im Fernern kam aus der im letztjährigen Geschäftsbericht Seite 66 erwähnten Versicherung der Gesellschaft gegen die Folgen des eidgen. Haftpflichtgesetzes betreffend Verletzungen und Tödtungen von Angestellten zum ersten Male die vertragsgemässe Prämie an die Versicherungsgeberin (Transport- und Unfallversicherungs-Gesellschaft „Zürich“) zur Ausbezahlung.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials finden sich wie früher dem Berichte in tabellarischer Form als Beilagen angeschlossen. Auch folgen die aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen in einer besondern Zusammenstellung. Wir können daher unsere statistischen Angaben über den Betriebsdienst auf wenige Punkte beschränken.

## a. Fahrmaterial.

## Bestand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

**Lokomotiven.** Bestand. Zu Ende des Jahres 1876 war der Bestand der Lokomotiven . . . 148 Stück

**Leistungen.** Im Durchschnitt wurden während des ganzen Jahres 111 Lokomotiven im eigentlichen Fahrdienst (inclusive Materialtransport und Vorspann) verwendet und haben dieselben in regelmässigen und ausserordentlichen Fahrten zurückgelegt:

|  | Kilometer |           |
|--|-----------|-----------|
|  | 1875      | 1876      |
| Auf der eigentlichen Nordostbahn . . . . . | 2,025,221 | 2,469,602 |
| „ „ Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .      | 284,733   | 289,177   |
| „ „ „ Bülach-Regensberg . . . . .          | 82,586    | 85,737    |
| „ „ Bötzbahn . . . . .                     | 216,443   | 473,064   |
| „ „ Linie Sulgen-Gossau . . . . .          | —         | 49,115    |
| „ „ „ Effretikon-Wetzikon-Hinwil . . . . . | —         | 29,436    |
| Zusammen                                   | 2,608,983 | 3,396,131 |

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

|                              |                 |               |
|------------------------------|-----------------|---------------|
| für das ganze Jahr . . . . . | 1875 = 7,673.48 | 1876 = 7241.2 |
| „ jeden Tag . . . . .        | „ 21.023        | „ 19.785      |

Die Verminderung dieser Durchschnittszahl rührt davon her, dass die neu eröffneten Linien mit weniger Zügen befahren wurden.

In der beiliegenden Tabelle N<sup>o</sup> 1 sind die Leistungen der Lokomotiven serienweise aufgeführt.

Die im eigentlichen Fahrdienst verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsenkilometerzahl befördert:

|                                  | Achsenkilometer |         |            |         |
|----------------------------------|-----------------|---------|------------|---------|
|                                  | 1875            |         | 1876       |         |
|                                  | im Ganzen       | per Zug | im Ganzen  | per Zug |
| Von den Lokomotiven der Klasse A | 25,385,030      | 22.61   | 31,734,449 | 20.37   |
| „ „ „ „ „ B                      | 8,495,132       | 22.74   | 6,431,091  | 20.63   |
| „ „ „ „ „ C                      | 40,432,980      | 50.47   | 48,077,446 | 45.86   |
| „ „ „ „ „ D                      | 6,265,062       | 20.12   | 8,071,463  | 18.04   |
| Zusammen                         | 80,578,204      | 30.88   | 94,314,449 | 28.06   |

Auf die Zahlen der Lokomotivkilometer sowie der beförderten Wagenachsenkilometer haben die Hochwasser im Juni ungünstig gewirkt.

Aus Tabelle N<sup>o</sup> 1 ist ersichtlich, wie sich die beförderten Wagenachsenkilometer auf die verschiedenen Zugsarten vertheilen.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven stellte sich im Berichtsjahre auf 1,781.407 Kubikmeter Tannenholz und 27,909.7 Tonnen Steinkohlen (gegenüber 1,380.294 Kubikmeter Tannenholz und 21,801.3 Tonnen Steinkohlen im Vorjahre). In Steinkohlen-tonnen reduziert, beträgt — der Kubikmeter Tannenholz zu 185 Kilos Kohlen gerechnet — der gesammte Verbrauch an Brennmaterial im Berichtsjahre 28,239.4 Tonnen = 8.3152 Kilos pro Lokomotivkilometer gegen 22,056.7 Tonnen = 8.4541 Kilos pro Lokomotivkilometer im Vorjahre.

Dafür wurden verausgabt:

|              | <b>1875</b>     | <b>1876</b>     |
|--------------|-----------------|-----------------|
| im Ganzen    | Fr. 757,388. 88 | Fr. 905,725. 54 |
| für 50 Kilos | „ 1. 71.69      | „ 1. 60.36      |

In Tabelle N<sup>o</sup> 1 sind die nähern Angaben über den Kohlenverbrauch der einzelnen Lokomotiv-Serien, sowie die dafür erlaufenen Kosten enthalten.

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 73,693.5 Kilos (1875 : 54,934 Kilos) mit einem Kostenaufwand von Fr. 65,642. 63 Cts. (1875 Fr. 49,529. 43 Cts.). Es kostete demnach ein Kilo Schmiere im Durchschnitt 89.0752 Cts., im Vorjahre dagegen 90.1617 Centimes.

Auch über die Kosten und den Verbrauch des Schmiermaterials nach den einzelnen Lokomotiv-Serien gibt die Tabelle N<sup>o</sup> 1 nähere Auskunft und ist dabei wie früher unter der nämlichen Rubrik der Putzmaterialverbrauch verrechnet.

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die im Fahrdienst gestandenen Lokomotiven (also Rangirlokomotiven ausgenommen) beliefen sich auf Fr. 550,287. 30 Cts. einschliesslich der Provisionszuschläge der Werkstätte, gegenüber Fr. 611,447. 67 Cts. im Vorjahre. Die Provisionszuschläge repräsentiren einen Werth von Fr. 67,315. 20 Cts. In diesen Zahlen sind die dem Erneuerungsfond belasteten Kosten für die Hauptreparaturen von 3 Lokomotiven im Betrage von Fr. 102,048. 58 Cts. nicht inbegriffen.

Der Betrag für Hauptreparaturen vertheilt sich auf die drei betreffenden Lokomotiven, die mit neuen Kesseln versehen worden sind, wie folgt:

|                 |                |
|-----------------|----------------|
| Lokomotive B 13 | Fr. 29,503. 68 |
| „ C 25          | „ 36,054. 89   |
| „ B 27          | „ 36,490. 01   |

In Tabelle N<sup>o</sup> 1 sind ferner die Angaben enthalten, wie sich die Reparaturkosten auf die einzelnen Lokomotiv-Serien vertheilen.

Die zum Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich, Romanshorn, Winterthur, Schaffhausen, Brugg und Aarau verwendeten Lokomotiven weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

|  | <b>1875</b> | <b>1876</b> |
|--|-------------|-------------|
| Zurückgelegte Weglänge in Kilometern . . . . | 433,373     | 548,143     |
| Verbrauch an Brennmaterial in Kilos . . . .  | 2,300,300   | 2,954,105   |
| „ an Schmiere „ „ . . . .                    | 7,606       | 12,620      |

|   | <b>1875</b>    | <b>1876</b>                                  |
|---|----------------|--|
| Kosten des Brennmaterials . . . . .                                   | Fr. 78,988. 32 | 94,747.42                                    |
| „ der Schmiere . . . . .  | „ 6,857. 70    | 11,241. 25                                   |
| „ des Putzmaterials . . . . .   | „ 778. 77      | 122. 67                                      |
| „ der Reparaturen<br>(inclusive Provisionszuschläge der Werkstätte) „ | 46,094. 96     | 94,268. 04*                                  |
| (exclusive „ „ „ ) „  |                | 82,763. 26                                   |
| Durchschnittliche Ausgaben per Kilometer . . . . .                    | Cts. 30.6248   | } 36. 56 incl. Provision<br>} 36. 29 excl. „ |

**Wagen.** Am Jahresschlusse waren an Personenwagen vorhanden: **547** Stück mit 1234 Achsen und 22,161 Sitzplätzen (1875 dagegen 416 Stück mit 972 Achsen und 16,112 Sitzplätzen); an Gepäck- und Güterwagen: **2416** Stück mit 4864 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,064.5 Tonnen (gegenüber 1969 Stück mit 3976 Achsen und einer Tragfähigkeit von 20,983.5 Tonnen im Vorjahre). Die Zahl der Sitzplätze zeigt deshalb eine verhältnissmässig so grosse Vermehrung, weil die Sitzplatzreihe in einem Theil der neu gelieferten Wagen zu 5 Plätzen und nicht mehr zu 4 Plätzen gerechnet ist. Das Nähere über den Bestand von 2 und 4 achsigen Wagen, über die Vertheilung der Sitzplätze etc. geben die beigelegten Tabellen No. 2<sup>a</sup> und 3<sup>a</sup> an.

| Leistungen. Es wurden zurückgelegt von den  | Achsenkilometer: |             |
|---|------------------|-------------|
|   | <b>1875</b>      | <b>1876</b> |
| <b>Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnliniën:</b>  |                  |             |
| Personenwagen . . . . .   | 24,271,486       | 26,379,336  |
| Güterwagen . . . . .  | 25,137,518       | 32,397,206  |
| Total   | 49,409,004       | 58,776,542  |
| <b>Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:</b>   |                  |             |
| Personenwagen . . . . .   | 2,727,632        | 2,907,360   |
| Güterwagen . . . . .  | 16,017,542       | 17,373,528  |
| Total   | 18,745,174       | 20,280,888  |
| Gesamtleistung der Nordostbahnwagen . . . . .   | 68,154,178       | 79,057,430  |
| <b>Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:</b>                                      |                  |             |
| Personenwagen . . . . .   | 2,811,198        | 2,449,566   |
| Güterwagen . . . . .  | 26,515,422       | 30,658,427  |
| Eidgenössische Bahnpostwagen . . . . .  | 1,842,580        | 2,429,914   |
| Total   | 31,169,200       | 35,537,907  |
| <b>Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen</b><br>auf der Nordostbahn . . . . . | 80,578,204       | 94,314,449  |

Nähere Angaben findet man ebenfalls in den Tabellen No. 2<sup>a</sup> und 3<sup>a</sup> der Beilage I.

\* In der Summe von Fr. 94,268. 04 Cts. ist das dem Cap. IV. 3 h belastete Betreffniss der Antheile der Nordostbahn an den Rangirkosten der gemeinschaftlichen Bahnhöfe Basel und Rorschach nicht inbegriffen.

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich auf 17,778 Kilos, wofür Fr. 14,577. 55 Cts. verausgabt wurden (12,515 Kilos mit einer Auslage von Fr. 10,921. 37 Cts. im Vorjahre). Mit 1 Kilo Schmiere wurden 5305.3 Achsenkilometer, im Jahre 1875 dagegen 6438.4 Achsenkilometer zurückgelegt.

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich mit Einschluss der Provisionszuschläge der Werkstätte auf Fr. 620,015. 71 Cts. gegenüber Fr. 526,017. 99 Cts. im Vorjahre, die Provisionszuschläge erreichen die Höhe von Fr. 78,819. 98. Cts. — (Darin ist ein Posten für Ersatz von Achsen aus Schmiedeeisen durch Gusstahlachsen und für den Ersatz von Puddelstahlbandagen durch Krupp'sche Gusstahlbandagen im Betrage von Fr. 31,343. 54 Cts., welcher als Werthvermehrung dem Bauconto belastet wurde, nicht inbegriffen.) Von dem Gesamtbetrage fallen auf Hauptreparaturen an Güterwagen Fr. 9321. 91 Cts., auf Ersatz von 213 Stück ausgenutzter eiserner Achsen Fr. 17,708. 40 Cts., auf 438 Stück Wagenradbandagen Fr. 28,607. 09 Cts., auf anderweitige Ersatzstücke Fr. 21,313. 11 Cts. Endlich treffen auf laufende Reparaturen Fr. 543,065. 19 Cts., was ein Total von Fr. 620,015. 70 Cts. ergibt. Weitere Angaben über die Vertheilung der Leistungen und Reparatur-Kosten der Personen- und Güterwagen finden sich in den Tabellen Nr. 2<sup>a</sup> und 3<sup>a</sup> der Beilage I.

## b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

| (Länge des Netzes am Jahresschluss: 520 Kilometer,<br>durchschnittlich betriebene Länge: 467 Kilometer.)  |  | 1874       | 1875       | 1876       |
|---|--|------------|------------|------------|
| <b>I. Ausgaben.</b>   |  |            |            |            |
| Gesamt-Betriebsausgaben . . . per Bahn-Kilometer . . . Franken  |  | 21,636.12* | 24,060.38* | 21,750.25* |
| „ „ „ „ Lokomotiv-Kilometer . . . „   |  | 3.02*      | 3.14*      | 2.99*      |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer. Centimes   |  | 9.88*      | 10.15*     | 10.77*     |
| Centralverwaltung . . . „ Bahn-Kilometer . . . Franken  |  | 549.29*    | 562.60*    | 579.96*    |
| Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt „ „ . . . „   |  | 4,257.62*  | 4,326.77*  | 4,954.74*  |
| Expeditionsdienst . . . „ „ . . . „   |  | 4,976.52*  | 5,676.34*  | 4,781.62*  |
| Transportdienst:  |  |            |            |            |
| Im Ganzen . . . „ „ . . . „   |  | 11,391.39* | 12,908.86* | 10,862.56* |
| „ „ „ „ Lokomotiv-Kilometer . . . „   |  | 1.59.20*   | 1.68.23*   | 1.49.37*   |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer. Centimes   |  | 5.20*      | 5.45*      | 5.38*      |
| Allgemeine Kosten . . . „ Lokomotiv-Kilometer . . . „   |  | 5.93       | 5.81       | 5.64       |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer „   |  | 0.19       | 0.19       | 0.20       |
| Fahrdienst . . . „ Lokomotiv-Kilometer . . . „  |  | 65.25      | 76.95      | 67.13      |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer „   |  | 2.13       | 2.49       | 2.42       |
| Zugkraft . . . „ Lokomotiv-Kilometer . . . „  |  | 88.02*     | 85.47*     | 76.60*     |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer „   |  | 2.88*      | 2.77*      | 2.76*      |
| „ „ „ „ Bahn-Kilometer . . . Franken  |  | 6,574.99*  | 6,558.73*  | 5,570.71*  |
| Bahnteleggraphie. . . „ „ . . . „   |  | 95.52      | 112.94     | 94.89      |
| Verschiedenes . . . „ „ . . . „   |  | 365.78     | 472.87     | 476.48     |
| <b>II. Fahr-Material.</b>   |  |            |            |            |
| a) Den Bestand desselben betreffend:  |  |            |            |            |
| Auf jede Lokomotive kommen . . . . . Bahn-Kilometer   |  | 3.3977     | 3.6638     | 3.6880     |
| „ „ „ „ „ . . . . . Personenwagenachsen   |  | 7.682      | 8.5690     | 8.7518     |
| „ „ „ „ „ . . . . . Güterwagenachsen  |  | 39.091     | 34.276     | 34.497     |
| „ „ „ „ „ im Ganzen . . . . . Wagenachsen   |  | 46.773     | 42.845     | 43.248     |
| „ „ „ „ „ . . . . . Sitzplätze  |  | 126.74     | 141.43     | 157.17     |
| „ „ „ „ „ . . . . . Zentner Tragkraft   |  | 4,055.34   | 3,617.84   | 3,697.10   |
| Auf jeden Bahn-Kilometer kommen . . . . . Lokomotiven   |  | 0.294      | 0.273      | 0.271      |
| „ „ „ „ „ . . . . . Personenwagenachsen   |  | 2.261      | 2.339      | 2.373      |
| „ „ „ „ „ . . . . . Güterwagenachsen  |  | 11.505     | 9.355      | 9.353      |
| „ „ „ „ „ im Ganzen . . . . . Wagenachsen   |  | 13.766     | 11.694     | 11.727     |
| „ „ „ „ „ . . . . . Sitzplätze  |  | 37.30      | 38.60      | 42.617     |
| „ „ „ „ „ . . . . . Zentner Tragkraft   |  | 1,193.54   | 987.46     | 1,002.483  |
| Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . . Sitzplätze   |  | 16.50      | 16.50      | 17.16      |
| „ „ Güterwagenachse „ . . . . . Zentner Tragkraft   |  | 103.74     | 105.55     | 107.1720   |
| Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen, den Dampfbootbetrieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn und Centralbahn und die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabebetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht. |  |            |            |            |

|   | 1874     | 1875     | 1876    |
|---|----------|----------|---------|
| b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:                |          |          |         |
| Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . . Kilometer | 180.2    | 199.7    | 169.6   |
| „ „ „ „ „ „ „ Winterdienst . . . „  | 165.5    | 171.1    | 157.4   |
| „ „ „ „ zurückgelegt im Ganzen . . . „  | 29,308   | 28,988   | 30,596  |
| Durchschnittliche Achsenzahl per Zug . . . . .                                      | 30.62    | 30.88    | 28.66   |
| Reparaturkosten d. Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes               | 21.6751  | 23.4362  | 16.23   |
| „ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer „   | 0.708    | 0.759    | 0.583   |
| Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotiv-Kilometer . . . Kilos                          | 8.5882   | 8.4541   | 8.3152  |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer . . . „   | 0.2805   | 0.2737   | 0.2994  |
| „ „ „ „ Schmiermaterial* „ Lokomotiv-Kilometer . . . „                              | 0.0211   | 0.0211   | 0.0217  |
| „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer . . . „   | 0.0007   | 0.0007   | 0.0007  |
| Kosten des Brennmaterials „ Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes                      | 33.4383  | 29.0300  | 26.6693 |
| „ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer „   | 1.092    | 0.940    | 0.9603  |
| „ „ „ „ Schmiermaterial* „ Lokomotiv-Kilometer . . . „                              | 1.965    | 1.8984   | 1.9382  |
| Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:                        |          |          |         |
| per Bahn-Kilometer . . . . . Franken  | 4,141.31 | 4,229.77 | 3335.21 |
| „ Lokomotiv-Kilometer . . . . . „   | 57.876   | 55.122   | 45.89   |
| „ beförderten Wagenachsen-Kilometer „   | 1.890    | 1.784    | 1.65    |
| c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:                     |          |          |         |
| Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . . Kilometer             | 13,596   | 13,713   | 13,234  |
| und zwar jede Personenwagenachse . . . „  | 29,763   | 27,162   | 26,289  |
| „ Güterwagenachse . . . „   | 10,419   | 10,351   | 11,095  |
| Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen               | 178.88   | 218.23   | 185.68  |
| „ Güterwagenachsen . . . . .  | 421.38   | 431.07   | 366.12  |
| „ Personen- u. Güterwagenachsen   | 600.26   | 649.30   | 551.80  |
| Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen             |          |          |         |
| auf Nordostbahnwagen . . . . . Procente   | 56.57    | 61.32    | 62.32   |
| „ fremde Wagen . . . . . „  | 43.43    | 38.68    | 37.68   |
| Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer . . . Centimes                | 0.0154   | 0.0135   | 0.0154  |
| Reparaturkosten per Bahn-Kilometer (467 Kilometer) . . . Franken                    | 1,830.79 | 1547.11  | 1327.44 |
| „ „ Wagenachse und Jahr . . . . . „   | 132.99   | 105.84   | 101.67  |
| „ „ Wagenachsen-Kilometer . . . . . Centimes  | 0.978    | 0.772    | 0.784   |
| d) Ausnutzung der Wagen:  |          |          |         |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen                        |          |          |         |
| Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Procente                             | 32.442   | 26.836   | 27.578  |
| Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . „                     | 30.514   | 31.079   | 31.49   |
| * Putzmaterial nicht gerechnet.   |          |          |         |

## c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| Betriebsjahr | Durchschnittlich<br>betrieb. Bahnlänge | Ausgabe per Kilometer       |                               |                             |                      |                  |                         |              | Ausgaben-Betreffniss          |                                    | Erneuerung<br>des Ober-<br>baues und<br>Transport-<br>materials<br>(aus dem<br>Erneuerungs-<br>fonds be-<br>stritten)<br>per Kilometer |
|--------------|--|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------|------------------|-------------------------|--------------|-------------------------------|------------------------------------|--|
|              |  | Zentral-<br>ver-<br>waltung | Unter-<br>haltungs-<br>kosten | Expedi-<br>tions-<br>dienst | Transport-<br>dienst | Tele-<br>graphie | Ver-<br>schie-<br>denes | Im<br>Ganzen | per<br>Lokomot.-<br>Kilometer | per Wagen-<br>achsen-<br>Kilometer |  |
|              | Kilom.                                 | Fr.                         | Fr.                           | Fr.                         | Fr.                  | Fr.              | Fr.                     | Fr.          | Fr.                           | Cts.                               | Fr.  |
| 1855         | 60                                     | 395                         | 1,377                         | 1,689                       | 1,719                | —                | —                       | 5,181        | 2.26                          | 14.06                              | —  |
| 1856         | 106                                    | 342                         | 1,932                         | 1,837                       | 2,072                | —                | —                       | 6,183        | 1.89                          | 9.63                               | —  |
| 1857         | 134.4                                  | 426                         | 1,835                         | 2,666                       | 2,333                | —                | —                       | 7,260        | 1.85                          | 8.63                               | —  |
| 1858         | 156.5                                  | 460                         | 2,244                         | 2,591                       | 2,760                | 29               | —                       | 8,087        | 2.14                          | 10.05                              | —  |
| 1859         | 168.1                                  | 491                         | 1,821                         | 3,408                       | 2,829                | 38               | —                       | 8,585        | 2.28                          | 8.64                               | —  |
| 1860         | 178                                    | 480                         | 1,886                         | 2,419                       | 4,659                | 47               | 121                     | 9,613        | 2.38                          | 8.93                               | —  |
| 1861         | 178                                    | 581                         | 2,163                         | 3,061                       | 6,094                | 60               | 247                     | 12,207       | 2.43                          | 8.88                               | 283  |
| 1862         | 178                                    | 638                         | 2,267                         | 3,138                       | 6,575                | 55               | 177                     | 12,851       | 2.44                          | 8.62                               | 664  |
| 1863         | 178                                    | 783                         | 2,422                         | 3,257                       | 6,853                | 61               | 235                     | 13,609       | 2.62                          | 9.23                               | —  |
| 1864         | 216.5                                  | 707                         | 2,300                         | 2,951                       | 5,403                | 54               | 148                     | 11,564       | 2.36                          | 8.59                               | —  |
| 1865         | 257.3                                  | 616                         | 2,380                         | 2,827                       | 4,847                | 63               | 192                     | 10,926       | 2.25                          | 8.51                               | 67   |
| 1866         | 264                                    | 435                         | 2,998                         | 3,233                       | 5,507                | 63               | 153                     | 12,389       | 2.38                          | 8.75                               | —  |
| 1867         | 264                                    | 465                         | 2,696                         | 3,847                       | 5,838                | 68               | 195                     | 13,109       | 2.27                          | 8.37                               | 829  |
| 1868         | 264                                    | 444                         | 2,696                         | 4,279                       | 6,812                | 78               | 222                     | 14,531       | 2.37                          | 8.46                               | 840  |
| 1869         | 267.1                                  | 417                         | 2,554                         | 3,837                       | 6,922                | 11               | 119                     | 13,984       | 2.42                          | 8.49                               | 822  |
| 1870         | 279                                    | 467                         | 2,963                         | 3,678                       | 7,354                | 68               | 158                     | 14,688       | 2.57                          | 9.01                               | 1,600  |
| 1871         | 289                                    | 418                         | 3,016                         | 4,216                       | 8,229                | 68               | 226                     | 16,173       | 2.52                          | 8.67                               | 1,923  |
| 1872         | 299                                    | 672                         | 3,583                         | 4,138                       | 9,616                | 78               | 328                     | 18,415       | 2.79                          | 9.62                               | 1,867  |
| 1873         | 299                                    | 536                         | 3,787                         | 4,719                       | 10,605               | 94               | 321                     | 20,062       | 2.83                          | 9.43                               | 2,983  |
| 1874         | 299                                    | 549                         | 4,258                         | 4,977                       | 11,391               | 95               | 366                     | 21,636       | 3.02                          | 9.88                               | 3,115  |
| 1875         | 340                                    | 562                         | 4,327                         | 5,676                       | 12,909               | 113              | 473                     | 24,060       | 3.14                          | 10.15                              | 3,349  |
| 1876         | 467                                    | 580                         | 4,955                         | 4,782                       | 10,862               | 95               | 476                     | 21,750       | 2.99                          | 10.77                              | 3,010  |

## D. Finanzergebniss und Aktiendividende.

Im letztjährigen Geschäftsbericht hatten wir angerathen, bei den Folgerungen, welche aus dem abermals erzielten günstigen Jahresergebniss für folgende Jahre abgeleitet werden, mit Vorsicht zu verfahren. Es wurde damals auf die verschiedenen Momente hingewiesen, welche die kommenden Ergebnisse in bedeutendem Grade ungünstig zu beeinflussen geeignet seien, und erwähnt, dass eine namhafte Ersparniss auf den sehr angewachsenen Betriebsausgaben als rathsam erscheine, um die nun beginnende kritische Übergangszeit leichter und rascher zu überwinden. Damit hatten wir in kaum misszuverstehender Weise auf den bevorstehenden Rückgang der Aktiendividende hingewiesen. Leider ist derselbe nunmehr, und zwar in einem, unsere damalige Voraussetzung bedeutend

übersteigenden Masse eingetreten, indem die Dividende der Stammaktien von 8 auf 3 Prozent reduziert und auch hiefür noch der letztjährige Saldovortrag von Fr. 302,999 aufgezehrt, sowie der Reservefond mit Fr. 114,000 in Mitleidenschaft gezogen werden musste; das Jahreserträgniss selbst hätte also nicht einmal völlig für eine Dividendenzahlung von 2 Prozent ausgereicht. Die Ursachen dieser bedauerlichen Erscheinung und die durch dieselbe veranlassten Massnahmen, um einer weiteren Verschlechterung der Finanzlage vorzubeugen und die allmähliche Wiedererstarkung der Unternehmung anzubahnen, werden in unserm besonderen Berichte an die Generalversammlung über die gegenwärtige Finanzlage eingehend besprochen, wesshalb wir an dieser Stelle von sachbezüglichen Bemerkungen Umgang nehmen.

Der Erneuerungsfond zeigt abermals einen Rückschlag, im Betrage von Fr. 520,781. 78 Cts., und ist dadurch auf Fr. 943,943. 05 Cts. herabgesunken. Die Umstände, welche die successive Verminderung des Fonds in der dermaligen Betriebsperiode herbeiführen, sind schon in frühern Berichten hervorgehoben worden; sie liegen namentlich darin, dass, um den Oberbau auf dem ganzen Netz und ebenso das Transportmaterial durchgängig in befriedigendem Zustande zu erhalten, in den letzten Jahren Ersatzbauten und Ersatzanschaffungen in grossem Umfange stattfanden. Von einer Verminderung der Einlage aus der Betriebsrechnung, welche seit 1873 ununterbrochen auf Fr. 3000 per Bahnkilometer gehalten worden ist, wird daher einstweilen kaum die Rede sein können. Dagegen dürfte dieselbe, falls sie einige Zeit fortgesetzt und auch für die neu in Betrieb gekommenen Bahnkilometer bewilligt wird, ausreichen, um nicht nur der gänzlichen Aufzehrung des Erneuerungsfonds vorzubeugen, sondern auch die Wiederöffnung desselben auf eine den kommenden Bedürfnissen entsprechende Höhe herbeizuführen.

Der Reservefond trat das Berichtsjahr an mit einem Saldo von . . . . . Fr. 2,073,543. 39

Hiezu kamen statutengemäss folgende Jahres-Einnahmen:

|  |                     |                   |
|--|---------------------|-------------------|
| 1. Zinsvergütung von 5 0/0 auf dem Saldo des Vorjahres . . . . .   | Fr. 103,677. 16     |                   |
| 2. Antheil an den auf die Baurechnungen fallenden Zinsen für die im Bau neuer Linien engagirten Kapitalien . . . . .   | „ 127,382. 17       |                   |
| 3. Zinsgewinn auf dem Subventionsdarleihen der rechtufrigen Zürichseebahn . . . . .  | „ 46,750. —         |                   |
| 4. Verschiedenes . . . . .   | „ 4,250. —          |                   |
|  |                     | „ 282,059. 33     |
| Ausserdem wurde gemäss Beschluss des Verwaltungsrathes vom 14. Juni der Rest der Agioerlöse auf den früheren Aktienemissionen in den Reservefond eingelegt mit . . . . . |                     | „ 433,382. 47     |
|  | Summe der Einnahmen | Fr. 2,788,985. 19 |

Dagegen wurden folgende Ausgaben dem Reservefond belastet:

|  |                                |                   |
|--|--------------------------------|-------------------|
| 1. Zuschuss an die Betriebsrechnung . . . . .                                    | Fr. 114,000. —                 |                   |
| 2. Deckung des Verlustes auf dem Verkaufe von Werthschriften . . . . .           | „ 62,169. 80                   |                   |
| 3. Herabwerthung der übrigen Werthschriften auf den jetzigen Tageskurs . . . . . | „ 413,500. —                   |                   |
|  | Summe der Ausgaben             | „ 589,669. 80     |
|  | Saldovortrag auf das Jahr 1877 | Fr. 2,199,315. 39 |

## E. Verschiedenes.

## 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Schweizerischen Nordostbahn auf dem Bodensee haben im Jahre 1876 regelmässige Fahrten ausgeführt auf den Routen:

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

## Verkehr und Einnahmen.

|                                      | Transportquantitäten |           |          |           | Einnahmen |          |          |          |          |          |       |
|--------------------------------------|----------------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
|                                      | 1875                 |           | 1876     |           | 1875      |          |          | 1876     |          |          |       |
|                                      | Personen             | Prozente  | Personen | Prozente  | Fr.       | Cts.     | Prozente | Fr.      | Cts.     | Prozente |       |
| <b>I. Personentransport.</b>         |                      |           |          |           |           |          |          |          |          |          |       |
| Einfache Fahrt                       | I. Platz . .         | 29,192    | 25.64    | 28,292    | 26.07     | 51,018.  | 32       | 53,099.  | 95       |          |       |
| " "                                  | II. " . .            | 35,124    | 30.85    | 33,219    | 30.61     | 32,949.  | 69       | 34,887.  | 33       |          |       |
| Hin- und Rückfahrt                   | I. " . .             | 7,538     | 6.62     | 9,594     | 8.84      | 7,186.   | 27       | 8,798.   | 92       |          |       |
| " "                                  | II. " . .            | 20,754    | 18.23    | 18,650    | 17.19     | 10,190.  | 61       | 9,214.   | 11       |          |       |
| Abonnementsbillete                   | I. " . .             | 2,701     | 2.37     | 2,938     | 2.71      | 1,899.   | 26       | 1,692.   | 53       |          |       |
| " "                                  | II. " . .            | 6,386     | 5.61     | 6,620     | 6.10      | 3,789.   | 58       | 3,699.   | 11       |          |       |
| Lustfahrtbillete                     | I. " . .             | 5,461     | 4.80     | 4,781     | 4.41      | 1,743.   | 60       | 1,822.   | 13       |          |       |
| " "                                  | II. " . .            | 6,699     | 5.88     | 4,415     | 4.07      | 3,080.   | 22       | 2,561.   | 12       |          |       |
|                                      | Total . .            | 113,855   | 100      | 108,509   | 100       | 111,857. | 55       | 28.28    | 115,775. | 20       | 27.21 |
| <b>II. Gepäcktransport . . . . .</b> |                      |           |          |           |           |          |          |          |          |          |       |
|                                      |                      | Zentner   |          | Zentner   |           | 5,317.   | 58       | 1.34     | 6,095.   | 64       | 1.43  |
| <b>III. Viehtransport.</b>           |                      |           |          |           |           |          |          |          |          |          |       |
| Klasse a, Pferde . . . . .           |                      | 40        | 1.00     | 76        | 2.63      | 6,324.   | 40       | 5,613.   | 25       | 1.32     |       |
| " b, schweres Vieh . . . . .         |                      | 1,744     | 43.61    | 1,125     | 38.90     |          |          |          |          |          |       |
| " c, leichtes " . . . . .            |                      | 751       | 18.78    | 595       | 20.57     |          |          |          |          |          |       |
| " d, Schweine . . . . .              |                      | 81        | 2.02     | 69        | 2.39      |          |          |          |          |          |       |
| " e, Kälber, Schafe und Ziegen       |                      | 1,062     | 26.56    | 717       | 24.79     |          |          |          |          |          |       |
| Hunde . . . . .                      |                      | 321       | 8.03     | 310       | 10.72     |          |          |          |          |          |       |
|                                      | Total . .            | 3,999     | 100      | 2,892     | 100       | 6,324.   | 40       | 1.60     | 5,613.   | 25       | 1.32  |
| <b>IV. Gütertransport.</b>           |                      |           |          |           |           |          |          |          |          |          |       |
| Eilgut . . . . .                     |                      | 30,188    | 1.63     | 25,456    | 1.15      | 269,444. | —        | 297,646. | 51       | 69.96    |       |
| Gewöhnliches Gut . . . . .           |                      | 300,457   | 16.26    | 302,983   | 13.70     |          |          |          |          |          |       |
| Güter der Ausnahmsklasse I à 14 Cts. |                      | 1,138,075 | 61.60    | 1,184,848 | 53.55     |          |          |          |          |          |       |
| " " " II à 7 Cts.                    |                      | 378,947   | 20.51    | 699,213   | 31.60     |          |          |          |          |          |       |
|                                      | Total . .            | 1,847,667 | 100      | 2,212,500 | 100       | 269,444. | —        | 68.12    | 297,646. | 51       | 69.96 |
| <b>V. Verschiedenes.</b>             |                      |           |          |           |           |          |          |          |          |          |       |
|                                      |                      | .         | .        | .         | .         | 2,594.   | 95       | 0.66     | 313.     | 49       | 0.08  |
|                                      | Gesamt - Total . .   | .         | .        | .         | .         | 395,538. | 48       | 100      | 425,444. | 09       | 100   |

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

|                | Personen |         |      | Gepäck  |       |      | Vieh  |       |      | Güter     |         |      | Ver-<br>schiedenes |      | Total-<br>Einnahme |      |
|----------------|----------|---------|------|---------|-------|------|-------|-------|------|-----------|---------|------|--------------------|------|--------------------|------|
|                | Anzahl   | Fr.     | Cts. | Zentner | Fr.   | Cts. | Stück | Fr.   | Cts. | Zentner   | Fr.     | Cts. | Fr.                | Cts. | Fr.                | Cts. |
| <b>1876</b>    | 108,509  | 115,775 | 20   | 11,981  | 6,095 | 64   | 2,892 | 5,613 | 25   | 2,212,500 | 297,646 | 51   | 313                | 49   | 425,444            | 09   |
| gegenüber 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   |
| mehr . . .     |          | 3,917   | 65   | 528     | 778   | 06   |       |       |      | 364,833   | 28,202  | 51   |                    |      | 29,905             | 61   |
| weniger . . .  | 5,346    |         |      |         |       |      | 1,107 | 711   | 15   |           |         |      | 2,281              | 46   |                    |      |

Durchschnittseinnahmen.

|                     |                                    | <b>1875</b> | <b>1876</b> |
|---------------------|------------------------------------|-------------|-------------|
| Einnahmebetreffniss | per Reisenden . . . . . Franken    | 0.98        | 1.67        |
| "                   | " Zentner Gepäck . . . . . "       | 0.46        | 0.51        |
| "                   | " Stück Vieh . . . . . "           | 1.58        | 1.91        |
| "                   | " Zentner Güter . . . . . Centimes | 14.58       | 13.15       |

Der Personenverkehr zeigt trotz eines namhaften Ausfalles in der Zahl der beförderten Personen eine höhere Einnahme als im Vorjahre, von der Taxerhöhung herrührend, welche im Juni 1875 in's Leben getreten ist.

Der Gepäcktransport, in Quantität nur vom Jahrgang 1873 übertroffen, weist eine Einnahme nach, wie sie vorher auf diesem Titel niemals erreicht worden.

Der Viehtransport, zeitweilig durch sanitäre Massnahmen unterbrochen oder beschränkt, erlitt eine weitere Einbusse durch Rückgang im Umsatze mit Schwervieh.

Im Güterverkehr ist eine wesentliche Besserung hauptsächlich durch Zunahme des ungarisch-österreichisch-schweizerischen Verkehrs in der zweiten Jahreshälfte eingetreten; die erzielte Einnahme war die höchste in den letzten 5 Jahren. Dass der Durchschnittsertrag per Zentner sich vermindert hat, erklärt sich daraus, dass die Bemühungen für Vermehrung des über Romanshorn gehenden Transitverkehrs zwar auch im Berichtsjahre gute Erfolge aufzuweisen hatten, aber in Folge der Konkurrenz der süddeutschen und der oberitalienischen Route die Einräumung sehr ermässiger Taxen für den betreffenden Verkehr bedingen.

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

| 1875    |      |          |         | 1876 |       |          | Gegenüber 1875 |       |               |      |
|---------|------|----------|---------|------|-------|----------|----------------|-------|---------------|------|
| Fr.     | Cts. | Prozente |         | Fr.  | Cts.  | Prozente | Mehrausgabe    |       | Minderausgabe |      |
|         |      |          |         |      |       |          | Fr.            | Cts.  | Fr.           | Cts. |
| 10,000  | —    | 2.48     | 10,000  | —    | 2.48  | —        | —              | —     | —             |      |
| 18,729  | 60   | 4.65     | 18,944  | 10   | 4.70  | 214      | 50             | —     | —             |      |
| 127,118 | 08   | 31.54    | 125,692 | 31   | 31.16 | —        | —              | 1,425 | 77            |      |
| 3,390   | 74   | 0.84     | 3,365   | 03   | 0.83  | —        | —              | 25    | 71            |      |
| 1,595   | 20   | 0.39     | 1,184   | 06   | 0.29  | —        | —              | 411   | 14            |      |
| 39,412  | 50   | 9.78     | 45,962  | 31   | 11.39 | 6,549    | 81             | —     | —             |      |
| 143,387 | 77   | 35.58    | 134,230 | 66   | 33.27 | —        | —              | 9,157 | 11            |      |
| 38,148  | 43   | 9.47     | 40,009  | 71   | 9.92  | 1,861    | 28             | —     | —             |      |
| 7,161   | 50   | 1.78     | 8,022   | 60   | 1.99  | 861      | 10             | —     | —             |      |
| 14,054  | 59   | 3.49     | 16,029  | 47   | 3.97  | 1,974    | 88             | —     | —             |      |
| 402,998 | 41   | 100      | 403,440 | 25   | 100   | 441      | 84             | —     | —             |      |

## Finanzergebniss.

|                      | 1875    |      |                    |      |                                  | 1876    |      |                    |      |                                  |
|----------------------|---------|------|--------------------|------|----------------------------------|---------|------|--------------------|------|----------------------------------|
|                      | 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 . . . . .  | 395,538 | 48   | 5                  | 07   | —                                | 425,444 | 09   | 5                  | 52   | —                                |
| Ausgaben . . . . .   | 402,998 | 41   | 5                  | 16   | 101.88                           | 403,440 | 25   | 5                  | 23   | 94.83                            |
| Vorschlag . . . . .  | —       | —    | —                  | —    | —                                | 22,003  | 84   | —                  | 28.5 | 5.17                             |
| Rückschlag . . . . . | 7,459   | 93   | —                  | 09.5 | 1.88                             | —       | —    | —                  | —    | —                                |

Die früher ausgesprochene Erwartung, dass sich die finanziellen Erfolge des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee wieder heben würden, hat durch vorstehendes Finanzergebniss wiederholte Bestätigung gefunden. Es wurde im Berichtsjahre mit den nahezu gleichen Ausgaben des Vorjahres eine Mehreinnahme um nahezu Fr. 30,000 gegenüber 1875 erzielt. In Folge weiterer Personal-Reduktionen und sonstiger Ersparnisse steht für das laufende Jahr eine fernere Beschränkung der Ausgaben in gewisser Aussicht.

**Betriebsmaterial.**

Dasselbe bestand 1876 aus:

- 6 Dampfschiffen,
- 4 Schleppschiffen,
- 1 Dampffähre, gemeinschaftlich mit Württemberg,
- 1 " " " Bayern,
- 1 Schleppkahn, " " "

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

|   | <b>1875</b>           | <b>1876</b>           |
|---|-----------------------|-----------------------|
| <b>a. Leistungen der Schiffe:</b>   |                       |                       |
| Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . . Kilometer  | 78,122                | 77,096                |
| und zwar in . . . . . Zeitstunden   | 4,263                 | 4,105                 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer  | 18. <sup>32</sup>     | 18. <sup>78</sup>     |
| Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . "  | 25,124                | 23,174                |
| <b>b. Verbrauch an Brennmaterial:</b>   |                       |                       |
| Holz . . . . . Kubikfuss  | 1,890                 | 1,410                 |
| Steinkohlen . . . . . Zentner   | 40,065                | 40,597                |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuss Holz = 10 Pfund Kohlen) . . . . . Zentner | 40,254                | 40,738                |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . Pfund  | 51. <sup>53</sup>     | 52. <sup>84</sup>     |
| " Zeitstunde . . . . . "  | 944. <sup>26</sup>    | 992. <sup>40</sup>    |
| Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken  | 80,788. <sup>84</sup> | 68,220. <sup>36</sup> |
| per Kilometer . . . . . Centimes  | 103.41                | 88.49                 |
| " Zeitstunde . . . . . Franken  | 18.95                 | 16.62                 |
| <b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b>   |                       |                       |
| Öl und Talg im Ganzen . . . . . Pfund   | 8,119                 | 8,205                 |
| " " " per Kilometer . . . . . "   | 0.10                  | 0.11                  |
| " " " " Zeitstunde . . . . . "  | 1.90                  | 2.00                  |
| Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken  | 4,071. <sup>50</sup>  | 4,385. <sup>27</sup>  |
| per Kilometer . . . . . Centimes  | 5.21                  | 5.69                  |
| " Zeitstunde . . . . . "  | 95.51                 | 106.83                |
| <b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b>   |                       |                       |
| im Ganzen . . . . . Franken   | 38,148.43             | 40,009.71             |
| per Kilometer . . . . . Centimes  | 48.83                 | 51.90                 |

## 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Die Zürichseedampfboote hatten im ersten Vierteljahr, während dessen die Personenzüge der linksufrigen Zürichseebahn zwischen Horgen und Wädensweil noch eingestellt blieben, neben Erfüllung ihrer regelmässigen Aufgabe noch die Verbindung zwischen den beiden Theilstücken der genannten Linie herzustellen. In welcher Weise sie den beiden Aufgaben entsprachen, ergibt die nachstehende Tabelle:

Verbindungen der einzelnen Dampfboot-Stationen mit Zürich und Rapperswyl.

| Stationen             | Nach Zürich          |                       |                      |                       | Von Zürich           |                       |                      |                       | Nach Rapperswyl      |                       |                      |                       | Von Rapperswyl       |                       |                      |                       |
|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|                       | Vom<br>1. Jan.<br>an | Vom<br>1. April<br>an | Vom<br>1. Juni<br>an | Vom<br>15. Okt.<br>an | Vom<br>1. Jan.<br>an | Vom<br>1. April<br>an | Vom<br>1. Juni<br>an | Vom<br>15. Okt.<br>an | Vom<br>1. Jan.<br>an | Vom<br>1. April<br>an | Vom<br>1. Juni<br>an | Vom<br>15. Okt.<br>an | Vom<br>1. Jan.<br>an | Vom<br>1. April<br>an | Vom<br>1. Juni<br>an | Vom<br>15. Okt.<br>an |
| Linkes Ufer:          |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |
| Zürich . . . . .      | —                    | —                     | —                    | —                     | —                    | —                     | —                    | —                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Wollishofen . . . .   | 1                    | 4                     | 5                    | 3                     | 1                    | 4                     | 4                    | 2                     | 1                    | 3                     | 3                    | 2                     | —                    | 1                     | 2                    | 1                     |
| Bendlikon . . . . .   | 1                    | 7                     | 7                    | 5                     | 1                    | 6                     | 5                    | 4                     | 1                    | 3                     | 3                    | 2                     | —                    | 4                     | 4                    | 2                     |
| Rüschlikon . . . . .  | 1                    | 6                     | 6                    | 4                     | 1                    | 6                     | 6                    | 5                     | 1                    | 3                     | 3                    | 2                     | —                    | 3                     | 3                    | 1                     |
| Ludretikon . . . . .  | —                    | 4                     | 5                    | 3                     | —                    | 5                     | 6                    | 3                     | —                    | 3                     | 3                    | 2                     | —                    | 2                     | 2                    | 1                     |
| Thalweil . . . . .    | 1                    | 5                     | 6                    | 3                     | 1                    | 5                     | 6                    | 4                     | 1                    | 3                     | 3                    | 2                     | —                    | 3                     | 3                    | 1                     |
| Oberrieden . . . . .  | 1                    | 5                     | 6                    | 3                     | 1                    | 5                     | 5                    | 4                     | 1                    | 3                     | 3                    | 2                     | —                    | 3                     | 3                    | 1                     |
| Horgen . . . . .      | 6                    | 9                     | 10                   | 8                     | 9                    | 7                     | 8                    | 7                     | 4                    | 8                     | 7                    | 5                     | 6                    | 6                     | 6                    | 5                     |
| Au . . . . .          | 1                    | 3                     | 4                    | 1                     | 1                    | 4                     | 3                    | 1                     | 1                    | 1                     | 2                    | 1                     | —                    | 1                     | 1                    | —                     |
| Wädensweil . . . . .  | 6                    | 9                     | 10                   | 7                     | 7                    | 8                     | 9                    | 7                     | 4                    | 6                     | 6                    | 5                     | 6                    | 6                     | 6                    | 6                     |
| Richtersweil . . . .  | 8                    | 11                    | 11                   | 9                     | 7                    | 9                     | 10                   | 7                     | 4                    | 6                     | 6                    | 4                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Rechtes Ufer:         |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |
| Neumünster . . . . .  | 9                    | 12                    | 12                   | 10                    | 8                    | 11                    | 11                   | 10                    | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Zollikon . . . . .    | 8                    | 8                     | 8                    | 7                     | 8                    | 9                     | 9                    | 7                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Küssnacht . . . . .   | 8                    | 9                     | 9                    | 8                     | 8                    | 10                    | 10                   | 9                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Erlenbach . . . . .   | 8                    | 8                     | 8                    | 7                     | 8                    | 8                     | 8                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Herrliberg . . . . .  | 8                    | 8                     | 8                    | 7                     | 8                    | 8                     | 9                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Meilen . . . . .      | 9                    | 8                     | 9                    | 9                     | 8                    | 9                     | 11                   | 7                     | 6                    | 8                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Obermeilen . . . . .  | 9                    | 8                     | 9                    | 9                     | 7                    | 8                     | 10                   | 6                     | 6                    | 8                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Ütikon . . . . .      | 9                    | 8                     | 9                    | 9                     | 7                    | 8                     | 10                   | 6                     | 6                    | 8                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Männedorf . . . . .   | 9                    | 8                     | 9                    | 9                     | 8                    | 9                     | 11                   | 7                     | 6                    | 8                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Stäfa . . . . .       | 9                    | 8                     | 9                    | 9                     | 7                    | 10                    | 11                   | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Kehlhof . . . . .     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 6                     | 6                    | 5                     | 6                    | 6                     | 6                    | 5                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Üriikon . . . . .     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Schirmensee . . . . . | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     |
| Rappersweil . . . . . | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | 6                    | 7                     | 7                    | 6                     | —                    | —                     | —                    | —                     | —                    | —                     | —                    | —                     |
| Obersee:              |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |                      |                       |
| Altendorf . . . . .   | —                    | 4                     | 4                    | —                     | —                    | 4                     | 4                    | —                     | —                    | 4                     | 4                    | —                     | —                    | 4                     | 4                    | —                     |
| Lachen . . . . .      | —                    | 4                     | 4                    | —                     | —                    | 4                     | 4                    | —                     | —                    | 4                     | 4                    | —                     | —                    | 4                     | 4                    | —                     |
| Nuolen . . . . .      | —                    | —                     | 2                    | —                     | —                    | —                     | 2                    | —                     | —                    | —                     | 2                    | —                     | —                    | —                     | 2                    | —                     |

Verkehr und Einnahmen der Zürichseedampfboote.

|  | Transportquantitäten |          |           |          | Einnahmen  |      |          |          |      |          |
|--|----------------------|----------|-----------|----------|------------|------|----------|----------|------|----------|
|  | 1875                 |          | 1876      |          | 1875       |      |          | 1876     |      |          |
|  | Personen             | Prozente | Personen  | Prozente | Fr.        | Cts. | Prozente | Fr.      | Cts. | Prozente |
| <b>I. Personentransport.</b>                     |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
| Einfache Fahrt . . . I. Platz                    | 76,910               | 5.19     | 49,525    | 4.35     | 83,060.    | 20   | .        | 47,245.  | 85   | 9.21     |
| " " . . . II. "                                  | 360,277              | 24.33    | 216,053   | 18.99    | 231,323.   | 10   | .        | 120,230. | 35   | 23.44    |
| Hin- und Rückfahrt . I. "                        | 180,194              | 12.17    | 146,380   | 12.56    | 146,349.   | 70   | .        | 93,788.  | 50   | 18.28    |
| " " . . . II. "                                  | 470,696              | 31.79    | 448,550   | 39.12    | 224,179.   | 25   | .        | 184,563. | 75   | 35.98    |
| Spätfahrtbillete . . I. "                        | 597                  | 0.04     | .         | .        | 642.       | 55   | .        | .        | .    | .        |
| " " . . . II. "                                  | 2,684                | 0.18     | .         | .        | 1,766.     | 75   | .        | .        | .    | .        |
| Abonnementsbillete . I. "                        | 193,931              | 13.09    | 134,561   | 11.83    | 50,811.    | 61   | .        | 27,607.  | 05   | 5.38     |
| " " . . . II. "                                  | 181,609              | 12.26    | 127,451   | 11.20    | 44,466.    | 92   | .        | 28,740.  | 40   | 5.60     |
| Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. " |                      |          | 5,701     | 0.50     | 9,087.     | 30   | .        | 6,306.   | 75   | 1.23     |
| " " . . . II. "                                  |                      |          | 9,652     | 0.85     |            |      | .        | 4,482.   | 95   | 0.88     |
| Total . . . . .                                  | 1,480,977            | 100      | 1,137,873 | 100      | 791,687.   | 38   | .        | 512,965. | 60   | 100      |
| Rekapitulation nach Plätzen:                     |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
| I. Platz . . . . .                               | 455,711              | 30.77    | 336,167   | 29.54    | 283,951.   | 36   | 35.87    | 174,948. | 15   | 34.11    |
| II. „ . . . . .                                  | 1,025,266            | 69.23    | 801,706   | 70.46    | 507,736.   | 02   | 64.13    | 338,017. | 45   | 65.89    |
| Total . . . . .                                  | 1,480,977            | 100      | 1,137,873 | 100      | 791,687.   | 38   | 100      | 512,965. | 60   | 100      |
| II. Gepäcktransport . . . . .                    |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
|  | .                    | .        | 19,429    | .        | .          | .    | .        | 6,801.   | 50   | .        |
| III. Viehtransport.                              |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
| a. Pferde . . . . .                              |                      |          | 41        | 0.71     | 16,275.    | —    | .        | 4,343.   | 75   | .        |
| b. Schweres Vieh . . . . .                       |                      |          | 1,440     | 24.97    |            |      |          |          |      |          |
| c. Leichtes Vieh . . . . .                       |                      |          | 143       | 2.48     |            |      |          |          |      |          |
| d. Schweine . . . . .                            |                      |          | 383       | 6.64     |            |      |          |          |      |          |
| e. Kälber . . . . .                              |                      |          | 735       | 12.75    |            |      |          |          |      |          |
| f. Hunde . . . . .                               |                      |          | 3,024     | 52.45    |            |      |          |          |      |          |
| Total . . . . .                                  | .                    | .        | 5,766     | 100      | 16,275.    | —    | .        | 4,343.   | 75   | .        |
| IV. Gütertransport.                              |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
| Eilgut . . . . .                                 |                      |          | 82,307    | 7.67     | 232,454.   | 42   | .        | 150,996. | —    | .        |
| Stückgut . . . . .                               |                      |          | 351,858   | 32.77    |            |      |          |          |      |          |
| Wagenladungen . . . . .                          | 1,704,997            | .        | 2,421     | 0.23     |            |      |          |          |      |          |
| Schiffsladungen . . . . .                        |                      |          | 598,278   | 55.72    |            |      |          |          |      |          |
| Ausnahme-Güter . . . . .                         |                      |          | 38,787    | 3.61     |            |      |          |          |      |          |
| Total . . . . .                                  | 1,704,997            | .        | 1,973,651 | 100      | 232,454.   | 42   | .        | 150,996. | —    | .        |
| Lokalspesen . . . . .                            | .                    | .        | .         | .        | 72,741.    | 18   | .        | 29,636.  | 71   | .        |
| Total . . . . .                                  | .                    | .        | .         | .        | 305,195.   | 60   | .        | 180,232. | 71   | .        |
| V. Verschiedenes . . . . .                       |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
|  | .                    | .        | .         | .        | 9,169.     | 02   | .        | 26,363.  | 48   | .        |
| Gesamt-Total . . . . .                           | .                    | .        | .         | .        | 1,122,327. | —    | .        | 730,707. | 04   | .        |
| Rekapitulation der Einnahmen:                    |                      |          |           |          |            |      |          |          |      |          |
| 1) Personentransport . . . . .                   | .                    | .        | .         | .        | 791,687.   | 38   | 70.54    | 512,965. | 60   | 70.20    |
| 2) Gepäcktransport . . . . .                     | .                    | .        | .         | .        |            |      |          | 6,801.   | 50   | 0.93     |
| 3) Viehtransport . . . . .                       | .                    | .        | .         | .        | 16,275.    | —    | 1.45     | 4,343.   | 75   | 0.59     |
| 4) Gütertransport . . . . .                      | .                    | .        | .         | .        | 305,195.   | 60   | 27.19    | 180,232. | 71   | 24.67    |
| 5) Verschiedenes . . . . .                       | .                    | .        | .         | .        | 9,169.     | 02   | 0.82     | 26,363.  | 48   | 3.61     |
| Total . . . . .                                  | .                    | .        | .         | .        | 1,122,327. | —    | 100      | 730,707. | 04   | 100      |

Die starke Verminderung des Verkehrs und der Einnahmen, welche die umstehende Tabelle zeigt, war die nothwendige Folge der Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn; indessen blieb den Dampfbooten immerhin noch ein ganz ansehnlicher Verkehr, welcher die Berechtigung und Nothwendigkeit ihres ferneren Fortbestandes beweist. Es wird Aufgabe der Verwaltung sein, deren Betrieb in solcher Weise einzurichten, dass er auch für sie befriedigende Ergebnisse liefert. Hiefür geben die vorstehenden Durchschnittsziffern beachtenswerthe Anhaltspunkte betreffend Gestaltung sowohl der Fahrtenpläne als der Tarife. In letzterer Beziehung wurde letztes Neujahr eine Änderung dadurch in's Werk gesetzt, dass die Preise der Personenbillete auf den Dampfbooten zwischen Zürich und den linksufrigen Stationen denjenigen der Bahnbillete ab und nach Zürich (statt, wie bisher, denen ab Enge) gleichgestellt, sowie die erhöhten Bahnabonnementspreise auch auf den Dampfbootverkehr zwischen den genannten Stationen übergetragen wurden.

Dampfbootverkehr auf dem Zürichsee nach Monaten und Gattungen.

|                 | Transportquantitäten |         |       |           | Einnahmen |      |         |      |        |      |          |      |               |      |            |      |
|-----------------|----------------------|---------|-------|-----------|-----------|------|---------|------|--------|------|----------|------|---------------|------|------------|------|
|                 | Personen             | Gepäck  | Vieh  | Güter     | Personen  |      | Gepäck  |      | Vieh   |      | Güter    |      | Verschiedenes |      | Total      |      |
|                 | Zahl                 | Zentner | Stück | Zentner   | Fr.       | Cts. | Fr.     | Cts. | Fr.    | Cts. | Fr.      | Cts. | Fr.           | Cts. | Fr.        | Cts. |
| Januar . . .    | 131,203              | 1,395   | 456   | 52,787    | 39,290.   | 70   | 585.    | 60   | 344.   | 65   | 12,942.  | 42   | 14.           | 40   | 53,177.    | 77   |
| Februar . . .   | 51,632               | 1,718   | 435   | 60,350    | 25,218.   | 10   | 535.    | 85   | 335.   | 25   | 11,878.  | 40   | 66.           | 40   | 38,034.    | —    |
| März . . .      | 54,924               | 2,024   | 437   | 76,361    | 27,718.   | 30   | 745.    | 45   | 393.   | 60   | 14,272.  | 03   | 902.          | 95   | 44,032.    | 33   |
| April . . .     | 88,836               | 1,358   | 615   | 86,393    | 40,850.   | 45   | 518.    | 80   | 397.   | 65   | 15,367.  | 60   | 250.          | —    | 57,384.    | 50   |
| Mai . . .       | 102,243              | 1,564   | 553   | 104,539   | 43,274.   | 50   | 564.    | 40   | 429.   | 90   | 16,203.  | 65   | 4.            | —    | 60,476.    | 45   |
| Juni . . .      | 99,196               | 1,241   | 423   | 166,016   | 51,452.   | 55   | 433.    | 70   | 280.   | 55   | 18,523.  | 91   | 20,323.       | 37   | 91,014.    | 08   |
| Juli . . .      | 181,497              | 1,684   | 455   | 192,288   | 70,908.   | 15   | 609.    | 20   | 322.   | 90   | 20,174.  | 15   | 8.            | 65   | 92,023.    | 05   |
| August . . .    | 111,547              | 1,907   | 612   | 74,993    | 60,432.   | 70   | 697.    | 25   | 445.   | 50   | 14,347.  | 70   | —             | —    | 75,923.    | 15   |
| September . . . | 98,666               | 1,762   | 498   | 82,773    | 49,336.   | —    | 593.    | 65   | 390.   | 60   | 15,288.  | 60   | 1,742.        | 06   | 67,350.    | 91   |
| Oktober . . .   | 98,120               | 1,981   | 451   | 73,930    | 47,850.   | 15   | 617.    | —    | 307.   | —    | 16,339.  | —    | 260.          | 45   | 65,373.    | 60   |
| November . . .  | 63,644               | 1,649   | 421   | 55,128    | 29,576.   | 80   | 537.    | 35   | 362.   | 45   | 12,871.  | 10   | 90.           | —    | 43,437.    | 70   |
| Dezember . . .  | 56,365               | 1,146   | 410   | 48,093    | 27,057.   | 20   | 363.    | 25   | 333.   | 70   | 12,024.  | 15   | 2,701.        | 20   | 42,479.    | 50   |
| Total . . .     | 1,137,873            | 19,429  | 5,766 | 1,073,651 | 512,965.  | 60   | 6,801.  | 50   | 4,343. | 75   | 180,232. | 71   | 26,363.       | 48   | 730,707.   | 04   |
| gegenüber 1875: | 1,480,977            | .       | .     | 1,704,997 | 791,687.  | 38   | 16,275. | —    | .      | .    | 305,195. | 60   | 9,169.        | 02   | 1,122,327. | —    |
| mehr . . .      | .                    | .       | .     | .         | .         | .    | .       | .    | .      | .    | .        | .    | 17,194.       | 46   | .          | .    |
| weniger . . .   | 343,104              | .       | .     | 631,346   | 278,721.  | 78   | 5,129.  | 75   | .      | .    | 124,962. | 89   | .             | .    | 391,619.   | 96   |

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

| 1875   |     |                |     |                  |     |            |     |              |   | 1876       |  |            |                |           |                  |            |       |       |              |     |                |     |         |  |
|--|-----|----------------|-----|------------------|-----|------------|-----|--------------|---|------------|--|------------|----------------|-----------|------------------|------------|-------|-------|--------------|-----|----------------|-----|---------|--|
| Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport |     | Gütertransport |     | Kaufhaus-Verkehr |     | Total      |     | in Prozenten |   |            | Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport |            | Gütertransport |           | Kaufhaus-Verkehr |            | Total |       | in Prozenten |     | Gegenüber 1875 |     |         |  |
|  |     |                |     |                  |     |            |     |              |   |            |  |            |                |           |                  |            |       |       |              |     | Mehr-          |     | Minder- |  |
| Fr.  | Cs. | Fr.            | Cs. | Fr.              | Cs. | Fr.        | Cs. | 0/0          | Fr.   |            | Cs.  | Fr.        | Cs.            | Fr.       | Cs.              | Fr.        | Cs.   | 0/0   | Fr.          | Cs. | Fr.            | Cs. |         |  |
| 7,500  | —   | 2,500          | —   | —                | —   | 10,000     | —   | 1.12         | 1. Auf den Dampfbootbetrieb d. Zürichsees fallende Quote d. Kosten der Centralverwaltung und der techn. Leitung . | 11,250     | —  | 3,750      | —              | —         | —                | 15,000     | —     | 1.91  | 5,000        | —   | —              | —   |         |  |
| 22,615 92  | —   | 8,272 40       | —   | —                | —   | 30,888 32  | —   | 3.45         | 2. Besoldungen d. Administrationspersonals . . . .  | 15,954     | —  | 5,729 20   | —              | —         | —                | 21,683 20  | —     | 2.50  | —            | —   | 9,205 12       | —   |         |  |
| 219,299 45                                       | —   | 106,322 96     | —   | 14,935 66        | —   | 340,558 07 | —   | 38.11        | 3. Besoldungen u. Löhne d. Schiffpersonals . . . .  | 228,813 21 | —  | 87,615 65  | —              | 15,396 15 | —                | 331,825 01 | —     | 42.93 | —            | —   | 8,733 06       | —   |         |  |
| 2,946 93   | —   | 316 26         | —   | —                | —   | 3,263 19   | —   | 0.36         | 4. Bekleidung desselben . . . . .   | 6,546 59   | —  | 594 57     | —              | 30        | —                | 7,171 16   | —     | 0.92  | 3,907 97     | —   | —              | —   |         |  |
| 22,649 01  | —   | 6,693 22       | —   | 1,369 50         | —   | 30,711 73  | —   | 3.44         | 5. Bureaubedürfnisse u. Unterhalt des Mobiliars . .   | 12,648 29  | —  | 4,256 22   | —              | 851 82    | —                | 17,756 33  | —     | 2.29  | —            | —   | 12,955 40      | —   |         |  |
| 2,085 03   | —   | 1,850 71       | —   | 3,293 62         | —   | 7,229 36   | —   | 0.81         | 6. Miethzinse, Beleuchtung u. Heizung d. Bureaux  | 1,881 79   | —  | 2,008 03   | —              | 4,643 49  | —                | 8,533 31   | —     | 1.10  | 1,303 95     | —   | —              | —   |         |  |
| 264,493 07                                       | —   | 15,405 91      | —   | —                | —   | 279,898 98 | —   | 31.32        | 7. Brennmaterial für die Schiffe . .  | 210,206 34 | —  | 10,238 72  | —              | —         | —                | 220,445 06 | —     | 28.52 | —            | —   | 59,453 92      | —   |         |  |
| 34,280 86  | —   | 4,015 71       | —   | —                | —   | 38,296 57  | —   | 4.28         | 8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung u. Heizung d. Schiffe .   | 34,074 99  | —  | 2,904 44   | —              | —         | —                | 36,979 43  | —     | 4.78  | —            | —   | 1,317 14       | —   |         |  |
| 70,938 67  | —   | 16,546 44      | —   | 489 20           | —   | 87,974 31  | —   | 9.84         | 9. Reparatur der Schiffe u. deren Ausrüstungsgegenstände . .  | 79,076 63  | —  | 18,795 67  | —              | 357 60    | —                | 98,229 90  | —     | 12.71 | 10,255 59    | —   | —              | —   |         |  |
| 4,244 52   | —   | 3,367 30       | —   | 1,817 05         | —   | 9,428 87   | —   | 1.06         | 10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren . . . .  | 4,428 71   | —  | 1,708 95   | —              | 592 57    | —                | 6,730 23   | —     | 0.87  | —            | —   | 2,698 64       | —   |         |  |
| 71 55  | —   | 1,758 70       | —   | 58 80            | —   | 1,889 05   | —   | 0.21         | 11. Ersatzleistungen . . .  | 521 10     | —  | 1,668 83   | —              | 590 81    | —                | 2,780 74   | —     | 0.36  | 891 69       | —   | —              | —   |         |  |
| 4,177 58   | —   | 2,741 04       | —   | 21,543 57        | —   | 28,462 19  | —   | 3.19         | 12. Verschiedenes   | 2,301 91   | —  | 1,320 75   | —              | 2,170 82  | —                | 5,793 48   | —     | 0.78  | —            | —   | 22,668 71      | —   |         |  |
| 22,500   | —   | 2,500          | —   | —                | —   | 25,000     | —   | 2.30         | 13. Vergütung an d. Versicherungs-fond gegen Transportgefahren . .  | —          | —  | —          | —              | —         | —                | —          | —     | —     | —            | —   | 25,000         | —   |         |  |
| 677,802 59                                       | —   | 172,290 65     | —   | 43,507 40        | —   | 893,600 64 | —   | 100          |   | 607,703 56 | —  | 140,591 03 | —              | 24,633 26 | —                | 772,927 85 | —     | 100   | 21,359 20    | —   | 142,031 99     | —   |         |  |

\*) Inclusive Fr. 18,156. 85 Cs. für Camionnage in den Monaten Januar bis Juli.

## Personenfrequenz der Dampfboot-

| Stationen        | Nach:   |             |           |            |          |            |        |       |            |              |           |        |        |            |
|------------------|---------|-------------|-----------|------------|----------|------------|--------|-------|------------|--------------|-----------|--------|--------|------------|
|                  | Zürich  | Wollishofen | Bendlikon | Rüschlikon | Thalweil | Oberrieden | Horgen | Au    | Wädensweil | Richtersweil | Altendorf | Lachen | Nuolen | Rapperswyl |
| Zürich . . .     | —       | 12,584      | 19,610    | 11,199     | 13,038   | 2,905      | 22,139 | 2,248 | 8,871      | 17,021       | 14        | 116    | 2      | 15,954     |
| Wollishofen .    | 12,574  | —           | 450       | 303        | 382      | 136        | 303    | 38    | 102        | 108          | —         | —      | —      | 18         |
| Bendlikon . .    | 20,462  | 422         | —         | 390        | 772      | 286        | 705    | 40    | 153        | 82           | —         | 3      | —      | 241        |
| Rüschlikon . .   | 11,279  | 318         | 422       | —          | 548      | 346        | 813    | 47    | 313        | 126          | —         | 1      | —      | 47         |
| Thalweil . . .   | 13,535  | 351         | 799       | 492        | —        | 573        | 2,155  | 113   | 442        | 286          | —         | 1      | —      | 206        |
| Oberrieden . .   | 2,942   | 97          | 272       | 311        | 494      | —          | 1,659  | 149   | 446        | 186          | —         | 1      | —      | 92         |
| Horgen . . . .   | 21,638  | 245         | 651       | 759        | 2,022    | 1,505      | —      | 749   | 6,695      | 2,653        | 1         | 12     | —      | 2,474      |
| Au . . . . .     | 2,258   | 39          | 40        | 50         | 106      | 139        | 841    | —     | 815        | 209          | —         | —      | —      | 36         |
| Wädensweil . .   | 9,037   | 94          | 182       | 306        | 460      | 490        | 6,379  | 772   | —          | 5,798        | 2         | 17     | 2      | 4,883      |
| Richtersweil .   | 12,751  | 85          | 65        | 118        | 232      | 192        | 2,314  | 195   | 5,333      | —            | 6         | 39     | —      | 9,696      |
| Altendorf . . .  | 8       | —           | —         | —          | —        | —          | 1      | —     | 7          | 13           | —         | 100    | 12     | 1,035      |
| Lachen . . . .   | 104     | —           | 3         | 1          | —        | —          | 12     | 4     | 17         | 106          | 91        | —      | 151    | 7,580      |
| Nuolen . . . .   | —       | —           | 1         | —          | —        | —          | 1      | —     | 1          | —            | 16        | 204    | —      | 117        |
| Rapperswyl . .   | 16,585  | 15          | 268       | 44         | 199      | 92         | 2,666  | 31    | 4,946      | 10,033       | 1,132     | 7,725  | 101    | —          |
| Schirmensee . .  | 7,463   | 3           | 16        | 10         | 48       | 12         | 979    | 11    | 1,304      | 1,321        | 8         | 93     | 2      | 1,864      |
| Üriikon . . . .  | 3,376   | 3           | 13        | 14         | 26       | 35         | 601    | 1     | 792        | 1,707        | 32        | 125    | 2      | 2,301      |
| Kehlhof . . . .  | 2,172   | 3           | 3         | 7          | 14       | 16         | 439    | 11    | 833        | 857          | 12        | 110    | 5      | 1,169      |
| Stäfa . . . . .  | 17,301  | 30          | 94        | 72         | 1,336    | 152        | 4,185  | 17    | 7,911      | 14,400       | 172       | 368    | 13     | 8,925      |
| Männedorf . . .  | 19,646  | 32          | 112       | 106        | 355      | 138        | 6,434  | —     | 11,015     | 4,403        | 8         | 72     | 6      | 3,268      |
| Ütikon . . . . . | 8,164   | 5           | 59        | 32         | 71       | 80         | 3,329  | —     | 1,965      | 1,112        | 3         | 34     | —      | 928        |
| Obermeilen . .   | 6,629   | 5           | 61        | 64         | 79       | 33         | 2,452  | —     | 1,161      | 779          | 1         | 4      | —      | 609        |
| Meilen . . . . . | 24,393  | 35          | 113       | 118        | 472      | 192        | 8,920  | —     | 3,141      | 1,780        | 8         | 32     | —      | 1,462      |
| Herrliberg . . . | 16,374  | —           | 20        | 1          | 11       | —          | 4,187  | 18    | 563        | 466          | —         | 9      | —      | 493        |
| Erlenbach . . .  | 18,960  | 1           | 47        | —          | —        | 7          | 1,344  | 2     | 413        | 270          | —         | 5      | —      | 301        |
| Küssnacht . . .  | 70,453  | 45          | 622       | 488        | 371      | 35         | 3,166  | 70    | 721        | 468          | —         | 7      | —      | 541        |
| Zollikon . . . . | 29,348  | —           | 35        | 90         | 29       | —          | 544    | 34    | 306        | 199          | —         | 10     | —      | 237        |
| Neumünster . .   | 3,903   | —           | —         | —          | —        | —          | 10     | 243   | —          | —            | —         | —      | —      | —          |
| Total            | 351,355 | 14,412      | 23,958    | 14,975     | 21,065   | 7,364      | 76,578 | 4,793 | 58,266     | 64,383       | 1,506     | 9,088  | 296    | 64,477     |

Stationen des Zürichsee's unter sich.

| Schirmensee. | Üriikon | Kehlhof | Stäfa  | Männedorf | Ütikon | Obermeilen | Meilen | Herrliberg | Erlenbach | Küssnacht | Zollikon | Neumünster | Total     | Rangordnung nach der Prs.-Zahl |
|--------------|---------|---------|--------|-----------|--------|------------|--------|------------|-----------|-----------|----------|------------|-----------|--------------------------------|
| 7,493        | 3,359   | 2,087   | 17,389 | 19,763    | 8,113  | 6,517      | 24,227 | 16,369     | 18,827    | 69,768    | 29,622   | 4,328      | 353,563   | 1                              |
| 3            | 3       | 2       | 29     | 30        | 6      | 7          | 28     | —          | —         | —         | —        | 1          | 14,523    | 19                             |
| 13           | 12      | 3       | 101    | 97        | 48     | 58         | 114    | 6          | 11        | 548       | 125      | —          | 24,692    | 13                             |
| 11           | 9       | 6       | 88     | 105       | 36     | 58         | 140    | 23         | —         | 428       | 13       | —          | 15,177    | 18                             |
| 51           | 31      | 6       | 1,365  | 351       | 80     | 75         | 457    | 110        | —         | 440       | 7        | —          | 21,926    | 14                             |
| 21           | 25      | 14      | 144    | 144       | 83     | 31         | 199    | —          | 3         | 47        | —        | —          | 7,360     | 23                             |
| 981          | 560     | 414     | 4,317  | 6,289     | 3,301  | 2,368      | 8,700  | 4,077      | 1,267     | 3,067     | 478      | 10         | 75,233    | 3                              |
| 11           | 1       | 11      | 25     | —         | —      | —          | 1      | 15         | 3         | 69        | 34       | 243        | 4,946     | 24                             |
| 1,268        | 814     | 834     | 7,811  | 1,666     | 2,043  | 1,181      | 3,270  | 558        | 409       | 737       | 285      | —          | 59,298    | 6                              |
| 1,440        | 1,766   | 829     | 4,644  | 14,344    | 1,104  | 725        | 1,760  | 482        | 243       | 435       | 191      | —          | 58,989    | 7                              |
| 12           | 32      | 7       | 1 188  | 13        | 1      | 3          | 8      | —          | —         | —         | —        | —          | 1,440     | 26                             |
| 95           | 122     | 98      | 365    | 86        | 32     | 4          | 37     | 7          | 5         | 18        | 9        | —          | 8,947     | 21                             |
| 1            | 1       | 3       | 16     | 7         | —      | —          | —      | —          | —         | —         | 1        | —          | 369       | 27                             |
| 1,917        | 2,263   | 1,703   | 8,847  | 3,058     | 954    | 552        | 1,415  | 467        | 258       | 543       | 229      | —          | 66,043    | 5                              |
| —            | 60      | 223     | 1,497  | 1,244     | 207    | 82         | 484    | 188        | 59        | 172       | 60       | —          | 17,410    | 16                             |
| 172          | —       | 50      | 1,075  | 672       | 184    | 78         | 447    | 460        | 72        | 207       | 61       | —          | 12,506    | 20                             |
| 248          | 85      | —       | 336    | 364       | 111    | 124        | 301    | 82         | 56        | 79        | 66       | 1          | 7,504     | 22                             |
| 1,832        | 1,412   | 390     | —      | 1,726     | 930    | 1,195      | 2,187  | 465        | 409       | 695       | 265      | —          | 66,482    | 4                              |
| 1,286        | 745     | 406     | 2,117  | —         | 155    | 776        | 2,180  | 721        | 563       | 874       | 301      | —          | 55,719    | 8                              |
| 185          | 204     | 121     | 1,031  | 252       | —      | 140        | 668    | 599        | 312       | 760       | 164      | —          | 20,218    | 15                             |
| 92           | 90      | 124     | 1,220  | 834       | 166    | —          | 276    | 311        | 438       | 978       | 245      | —          | 16,651    | 17                             |
| 497          | 446     | 287     | 2,228  | 2,245     | 706    | 372        | —      | 699        | 819       | 2,035     | 477      | —          | 51,477    | 9                              |
| 176          | 472     | 79      | 486    | 756       | 596    | 320        | 697    | —          | 391       | 1,532     | 470      | —          | 28,117    | 11                             |
| 64           | 79      | 51      | 418    | 583       | 318    | 434        | 793    | 390        | —         | 471       | 406      | —          | 25,357    | 12                             |
| 175          | 204     | 75      | 734    | 896       | 742    | 960        | 1,948  | 1,440      | 382       | —         | 810      | 10         | 85,363    | 2                              |
| 52           | 56      | 61      | 281    | 307       | 176    | 245        | 440    | 439        | 470       | 1,038     | —        | —          | 34,397    | 10                             |
| —            | —       | —       | —      | —         | —      | —          | —      | —          | —         | 10        | —        | —          | 4,166     | 25                             |
| 18,096       | 12,851  | 7,884   | 66,752 | 55,832    | 20,092 | 16,305     | 50,777 | 27,908     | 24,997    | 84,951    | 34,319   | 4,593      | 1,137,873 |                                |

## Güterfrequenz der Dampfboot-

| Stationen    | Nach:   | Zürich | Wollis-<br>hofen | Bendli-<br>kon | Rüschli-<br>ken | Ludreti-<br>kon | Thalweil | Ober-<br>rieden | Horgen | Au     | Wädens-<br>weil | Richters-<br>weil | Allen-<br>dorf | Lachen | Nuolen | Rappers-<br>wyl |
|--------------|---------|--------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|----------|-----------------|--------|--------|-----------------|-------------------|----------------|--------|--------|-----------------|
|              |         | 0/0    | 0/0              | 0/0            | 0/0             | 0/0             | 0/0      | 0/0             | 0/0    | 0/0    | 0/0             | 0/0               | 0/0            | 0/0    | 0/0    | 0/0             |
| Zürich       | —       | 184    | 140              | 349            | 133             | 4,351           | 2,297    | 17,418          | 64     | 17,967 | 19,416          | 15                | 46             | —      | —      | 19,507          |
| Wollishofen  | 281     | —      | —                | 1              | —               | 2               | —        | 6               | —      | 2      | 5               | —                 | —              | —      | —      | 10              |
| Bendlikon    | 117     | 1      | —                | 1              | —               | 7               | —        | 131             | 1      | 25     | 19              | —                 | —              | —      | —      | 198             |
| Rüschlikon   | 86      | —      | 1                | —              | —               | 67              | 3        | 80              | 1      | 176    | 40              | —                 | —              | —      | —      | 298             |
| Ludretikon   | 34      | —      | —                | —              | —               | —               | —        | 9               | —      | 86     | —               | —                 | —              | —      | —      | 872             |
| Thalweil     | 4,014   | —      | 52               | 16             | —               | —               | 1        | 324             | —      | 12,490 | 387             | —                 | —              | —      | —      | 706             |
| Oberrieden   | 2,278   | —      | 8                | 4              | —               | 26              | —        | 86              | 1      | 74     | 311             | —                 | —              | —      | —      | 1,107           |
| Horgen       | 15,705  | 249    | 353              | 57             | —               | 228             | 10       | —               | 1      | 182    | 521             | —                 | —              | —      | —      | 1,116           |
| *Käpfnach    | —       | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | —               |
| Au           | 68      | —      | 6                | 4              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | 9               | —                 | —              | —      | —      | 13              |
| Wädensweil   | 18,517  | 14     | 34               | 126            | 66              | 506             | 289      | 451             | 3      | —      | 76              | 3                 | 861            | —      | —      | 10,707          |
| Richtersweil | 42,673  | 2      | 134              | 544            | —               | 49              | 396      | 1,754           | 26     | 348    | —               | 557               | —              | —      | —      | 5,911           |
| *Bäch        | 177,190 | —      | —                | —              | —               | 1,200           | —        | 600             | —      | 400    | 600             | —                 | —              | —      | —      | 1,700           |
| *Freienbach  | 24,600  | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | —               |
| Altendorf    | 23      | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | 1      | 28              | —                 | 1              | —      | —      | 6               |
| Lachen       | 30      | —      | —                | —              | —               | 300             | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | 114             |
| Nuolen       | 2,400   | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | —               |
| *Buchberg    | 8,000   | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | 178,150         |
| *Schmerikon  | 3,000   | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | —               |
| *Bollingen   | 12,200  | —      | —                | —              | —               | —               | —        | —               | —      | —      | —               | —                 | —              | —      | —      | 1,000           |
| Rapperswyl   | 70,613  | 821    | 22               | 333            | 703             | 10,323          | 1,031    | 6,998           | 7      | 11,586 | 9,403           | 66                | 587            | —      | —      | —               |
| Schirmensee  | 13,727  | —      | 7                | 17             | —               | 3,494           | 13       | 600             | —      | 3,620  | 2,828           | 107               | 450            | —      | —      | 2,617           |
| Ürikon       | 650     | 9      | 16               | 1              | —               | 41              | —        | 326             | —      | 156    | 712             | 28                | 90             | —      | —      | 1,129           |
| Kehlhof      | 6,866   | —      | 2                | —              | —               | 82              | 14       | 506             | —      | 3,966  | 2,830           | 40                | 113            | —      | —      | 5,354           |
| Stäfa        | 8,457   | 1      | 94               | 155            | 20              | 286             | 56       | 752             | 4      | 4,128  | 3,493           | 29                | 357            | —      | —      | 2,612           |
| Männedorf    | 11,400  | 20     | 16               | 21             | 1,424           | 641             | 7        | 5,901           | —      | 248    | 1,554           | 84                | 196            | —      | —      | 1,822           |
| Ütikon       | 1,438   | 6      | 7                | 1              | —               | 104             | 37       | 233             | —      | 127    | 77              | —                 | 40             | —      | —      | 156             |
| Obermeilen   | 5,686   | —      | 4                | 1              | —               | 26              | —        | 254             | —      | 216    | 275             | —                 | 32             | —      | —      | 131             |
| Meilen       | 13,733  | 21     | 18               | 162            | —               | 760             | 26       | 16,217          | —      | 2,471  | 5,366           | —                 | 15             | —      | —      | 3,309           |
| Herrliberg   | 2,636   | 15     | —                | 18             | —               | 83              | —        | 255             | —      | 380    | 877             | —                 | 50             | —      | —      | 443             |
| Erlenbach    | 1,945   | —      | 2                | —              | —               | —               | 1        | 55              | —      | 256    | 179             | —                 | 6              | —      | —      | 334             |
| Küssnacht    | 1,401   | 303    | 6                | —              | —               | 11              | 2        | 257             | —      | 173    | 503             | —                 | 5              | —      | —      | 326             |
| Zollikon     | 197     | 1      | —                | —              | —               | 4               | 2        | 59              | —      | 104    | 56              | —                 | —              | —      | —      | 166             |
| Neumünster   | 5       | 39     | 21               | 57             | 35              | 163             | 31       | 514             | —      | 438    | 181             | 1                 | 4              | —      | —      | 92              |
| Total        | 452,970 | 1,686  | 943              | 1,868          | 2,381           | 22,754          | 4,216    | 53,786          | 108    | 59,620 | 49,746          | 930               | 2,853          | —      | —      | 239,906         |

Stationen des Zürichsee's unter sich.

| Schirmensee | Üriikon | Kehlhof | Stäfa  | Männedorf | Ütikon | Obermilen | Meilen | Herrliberg | Erlenbach | Küssnacht | Zollikon | Neumünster | Total     | Rangordn. n. d. Zentner-Zahl |
|-------------|---------|---------|--------|-----------|--------|-----------|--------|------------|-----------|-----------|----------|------------|-----------|------------------------------|
| 0/0         | 0/0     | 0/0     | 0/0    | 0/0       | 0/0    | 0/0       | 0/0    | 0/0        | 0/0       | 0/0       | 0/0      | 0/0        | 0/0       |                              |
| 8,398       | 733     | 5,044   | 10,596 | 8,109     | 865    | 287       | 21,223 | 705        | 1,434     | 1,241     | 328      | 22         | 140,872   | 3                            |
| 4           | 1       | —       | 4      | 20        | 3      | 1         | 6      | 5          | —         | 2         | —        | 49         | 402       | 31                           |
| 5           | 4       | 1       | 33     | 22        | 22     | 3         | 18     | 1          | 4         | 3         | 2        | 33         | 651       | 30                           |
| 3           | 14      | —       | 4      | 36        | 3      | 2         | 18     | 10         | —         | 2         | —        | 38         | 882       | 27                           |
| —           | —       | —       | 3      | 1,355     | —      | —         | —      | —          | —         | 1         | —        | 39         | 2,390     | 26                           |
| 250         | 9       | 212     | 420    | 670       | 90     | 53        | 678    | 39         | 3         | 15        | 9        | 57         | 20,495    | 13                           |
| 9           | —       | 90      | 121    | 78        | 7      | —         | 102    | 2          | 47        | 17        | —        | 66         | 4,434     | 18                           |
| 523         | 9       | 366     | 1,242  | 21,646    | 364    | 416       | 21,882 | 189        | 634       | 199       | 1,719    | 1,251      | 68,862    | 5                            |
| —           | —       | 150     | —      | —         | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 159       | 32                           |
| —           | —       | —       | —      | —         | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 100       | 34                           |
| 3,042       | 2,579   | 5,474   | 7,757  | 757       | 354    | 152       | 1,932  | 371        | 153       | 419       | 49       | 729        | 55,421    | 7                            |
| 542         | 410     | 803     | 1,803  | 1,368     | 87     | 656       | 1,980  | 111        | 528       | 1,231     | 38       | 687        | 62,638    | 6                            |
| —           | —       | —       | —      | 1,400     | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 183,090   | 2                            |
| —           | —       | —       | —      | —         | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 24,600    | 11                           |
| 42          | 12      | 11      | 6      | 15        | 3      | 1         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 149       | 33                           |
| 114         | 31      | 11      | 71     | 48        | 9      | 5         | 4      | 6          | 2         | —         | 1        | —          | 746       | 29                           |
| —           | —       | —       | —      | —         | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 2,409     | 24                           |
| —           | —       | —       | —      | —         | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 186,150   | 1                            |
| —           | —       | —       | —      | —         | —      | —         | —      | —          | —         | —         | —        | —          | 3,000     | 22                           |
| —           | —       | —       | —      | —         | —      | —         | 690    | —          | —         | —         | —        | —          | 13,800    | 15                           |
| 1,592       | 1,217   | 2,959   | 3,007  | 1,878     | 113    | 57        | 1,022  | 759        | 407       | 462       | 987      | 717        | 127,670   | 4                            |
| —           | 5       | 47      | 119    | 93        | 18     | 32        | 96     | 22         | 2         | 38        | 1        | 261        | 28,214    | 9                            |
| 1           | —       | 2       | 31     | 51        | 14     | 3         | 112    | 1          | 2         | 6         | 4        | 18         | 3,403     | 21                           |
| 40          | 30      | —       | 232    | 28        | 4      | 9         | 6      | 13         | 6         | 10        | 1        | 287        | 20,439    | 14                           |
| 193         | 30      | 291     | —      | 304       | 92     | 19        | 129    | 7          | 20        | 108       | 256      | 282        | 22,175    | 12                           |
| 29          | 25      | 45      | 78     | —         | 2      | 13        | 117    | 33         | 33        | 55        | 77       | 665        | 27,506    | 10                           |
| 11          | 3       | 12      | 69     | 8         | —      | —         | 77     | 1          | 31        | 7         | 14       | 257        | 2,716     | 23                           |
| 1           | —       | 8       | 11     | 25        | —      | —         | 131    | 4          | 1         | 27        | 2        | 142        | 6,977     | 16                           |
| 97          | 170     | 2       | 221    | 303       | 36     | 2         | —      | 364        | 20        | 46        | 28       | 3,918      | 47,305    | 8                            |
| 20          | 12      | 1       | 24     | 22        | 5      | 1         | 110    | —          | 24        | 66        | 2        | 482        | 5,526     | 17                           |
| 6           | 8       | —       | 41     | 39        | 16     | 2         | 84     | 15         | —         | —         | 17       | 247        | 3,253     | 20                           |
| 34          | 127     | 11      | 83     | 187       | 4      | 16        | 41     | 30         | 2         | —         | —        | 205        | 3,727     | 19                           |
| 4           | 1       | 11      | 55     | 95        | 13     | 5         | 9      | 3          | 6         | 9         | —        | 30         | 830       | 28                           |
| 81          | 10      | 39      | 173    | 158       | 38     | 28        | 284    | 109        | 75        | 73        | 29       | —          | 2,678     | 24                           |
| 15,041      | 5,440   | 15,590  | 26,204 | 38,715    | 2,162  | 1,763     | 50,661 | 2,800      | 3,434     | 4,037     | 3,564    | 10,473     | 1,073,651 |                              |

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee, nach Fahr-Kilometern

|   | 1875   | 1876   | Gegenüber 1875 |                 |
|---|--------|--------|----------------|-----------------|
|   | Cts.   | Cts.   | mehr<br>Cts.   | weniger<br>Cts. |
| 1. Auf den Dampfbootbetrieb des Zürichsees fallende Quote der Centralverwaltung und der technischen Leitung . . . . . | 2,68   | 4,19   | 1,51           | .               |
| 2. Besoldungen des Administrationspersonals . . . . .   | 8,28   | 6,07   | .              | 2,21            |
| 3. Besoldungen und Löhne des Schiffpersonals . . . . .  | 91,26  | 92,88  | 1,62           | .               |
| 4. Bekleidung desselben . . . . .   | 0,88   | 2,07   | 1,19           | .               |
| 5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Mobiliars . . . . .  | 8,23   | 4,97   | .              | 3,26            |
| 6. Miethzinse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .  | 1,93   | 2,39   | 0,46           | .               |
| 7. Brennmaterial für die Schiffe . . . . .  | 75,00  | 61,70  | .              | 13,30           |
| 8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Heizung der Schiffe . . . . .   | 10,26  | 10,35  | 0,09           | .               |
| 9. Reparatur der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände . . . . .   | 23,58  | 27,49  | 3,91           | .               |
| 10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren . . . . .  | 2,53   | 1,88   | .              | 0,65            |
| 11. Ersatzleistungen . . . . .  | 0,51   | 0,77   | 0,26           | .               |
| 12. Verschiedenes . . . . .   | 7,62   | 1,62   | .              | 6,00            |
| 13. Vergütung an den Versicherungsfond gegen Transportgefahren . . . . .  | 6,69   | .      | .              | 6,69            |
| Total . . . . .   | 239,45 | 216,38 | .              | 23,07           |

## Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

|                        | 1875         |                        |                                       | 1876        |                        |                                       |
|------------------------|--------------|------------------------|---------------------------------------|-------------|------------------------|---------------------------------------|
|                        | Total        | Per Fahr-<br>kilometer | In Prozent<br>der Brutto-<br>Einnahme | Total       | Per Fahr-<br>kilometer | In Prozent<br>der Brutto-<br>Einnahme |
|                        | Fr.          | Cts.                   |                                       | Fr.         | Cts.                   |                                       |
| Einnahmen . . . . .    | 1,122,327. — | 300.72                 |                                       | 730,707. 04 | 204.52                 |                                       |
| Ausgaben . . . . .     | 893,600. 64  | 239.15                 | 79.62                                 | 772,927. 85 | 216.38                 | 105.47                                |
| Reineinnahme . . . . . | 228,736. 36  | 61.27                  | 20.38                                 | —42,220. 81 | —11.86                 | —5.47                                 |

Das Ergebniss, welches aus den vorstehenden Tabellen erhellt, beweist die Nothwendigkeit von Modifikationen im Dampfbootbetrieb, um die Ausgaben mit den verminderten Einnahmen wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Die Verwaltung hat nicht ermangelt, diesem Punkte ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und erwartet vom laufenden Jahre, trotz der Ungunst der Zeiten, ein wesentlich besseres Ergebniss.

## Betriebsmaterial.

Das Betriebsmaterial der Zürichseedampfboote behielt den letztjährigen Bestand:

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



Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

|                            | <b>1875</b>       | <b>1876</b>       |
|----------------------------|-------------------|-------------------|
| an Einnahmen               | Fr. 2,133,213. 79 | Fr. 1,928,635. 78 |
| an Ausgaben                | „ 1,910,122. 49   | „ 1,775,772. 25   |
| und einen Netto-Ertrag von | Fr. 223,091. 30   | Fr. 152,863. 53   |

Dieses Resultat ist fast ausschliesslich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung erzielt worden. Zur richtigen Würdigung desselben wird beigefügt, dass in den Ausgaben ein Ansatz für Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals der Werkstätte, im Betrage von Fr. 2,007,280, nicht komparirt.

#### 4. Unfälle.

Unfälle, welche den Tod von Menschenleben zur Folge hatten, sind im Berichtsjahre 19 vorgekommen. Dieselben betrafen 10 Bahnangestellte und 9 dem Betriebe und der Bahn fremde Personen. Das Nähere ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

##### A. Unfälle bei fahrenden Zügen:

###### a. Reisende:

Durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge . . . . . 2

###### b. Bahnangestellte:

Durch Unvorsichtigkeit bei der Handhabung des Dienstes . . . . . 3

##### B. Unfälle auf der Bahn (auf den Stationen und auf der Linie):

###### a. Dem Bahndienste fremde Personen:

Durch unbefugtes Betreten der Bahn . . . . . 8

###### b. Bahnangestellte:

Durch Unvorsichtigkeit beim Wagenverschieben, Rangir- und Stationsdienst . . . . . 3

Durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Überschreiten der Geleise . . . . . 3

Zusammen 19

(im Jahre 1875: 16).

#### 5. Versicherungen:

Zu Ende des Jahres 1876 bestanden folgende Versicherungen:

##### A. Gegen Feuerschaden:

###### I. Gebäude:

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| 1. im Kanton Zürich . . . . . | Fr. 7,317,350  |
| 2. „ „ Thurgau . . . . .      | „ 1,612,750    |
| 3. „ „ St. Gallen . . . . .   | „ 18,000       |
| 4. „ „ Schaffhausen . . . . . | „ 496,350      |
| 5. „ „ Aargau . . . . .       | „ 1,504,500    |
| 6. „ „ Zug . . . . .          | „ 164,200      |
| 7. „ „ Luzern . . . . .       | „ 39,300       |
| 8. „ „ Schwyz . . . . .       | „ 152,628      |
| 9. „ „ Glarus . . . . .       | „ 52,400       |
| 10. „ „ Baselland . . . . .   | „ 1,800        |
| Übertrag . . . . .            | Fr. 11,359,278 |

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| II. Mobilien:  | Übertrag ... .. Fr. 11,359,278 |
| 1. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobilien (excl. 2 und 3) . . . . .     | Fr. 20,105,000                 |
| 2. Inventar der Imprägniranstalt . . . . .   | „ 60,000                       |
| 3. In der Werkstätte Zürich befindliches Transportmaterial und Inventar . . . . .                | „ 1,700,000                    |
| 4. Güter in den Schuppen und im Lagerhaus Zürich . . . . .                                       | „ 7,125,000                    |
| 5. Güter im Lagerhaus und Getreidelager in Romanshorn . . . . .                                  | „ 4,500,000                    |
| 6. Güter im Kaufhaus Zürich und auf den Zürichsee-Dampfbootstationen . . . . .                   | „ 900,000                      |
| 7. Dampfboote auf der Werfte und Mobilien der Dampfboot-Unternehmung auf dem Zürichsee . . . . . | „ 286,500                      |
|  | „ 34,676,500                   |

**B. Gegen die Gefahren des Wassertransportes:**

|   |                                |                |
|---|--------------------------------|----------------|
| I. Für die zwischen Romanshorn und Lindau beziehungsweise Friedrichshafen trajektirten Güterwagen . . . . . | Fr. 64,000                     |                |
| II. Für die Transportgüter auf dem Bodensee . . . . .   | „ 210,000                      |                |
| III. Transportgüter auf dem Zürichsee . . . . .   | „ 240,000                      | „ 514,000      |
|   | Gesamtsumme der Versicherungen | Fr. 46,549,778 |

**6. Personaletat.**

Abgeschlossen auf Ende des Jahres 1876.

**A. Bahnbetrieb.**

|  |            |  |             |
|--|------------|--|-------------|
| <b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>                                     |            | Übertrag   | 12          |
| Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .                       | 27         | Geometer und Zeichner . . . . .                          | 9           |
| Hauptkassier und Gehülften . . . . .                                 | 5          | Bureau des Betriebsoberingenieurs . . . . .              | 16          |
| Rechnungs-Revisor, Buchhalter und Gehülften . . . . .                | 21         | Werkführer der Bauwerkstätte . . . . .                   | 1           |
| Betriebs-Kontrolleur und Gehülften . . . . .                         | 68         | Gasmonteur . . . . .                                     | 1           |
| Chef des Tarifbureau und Gehülften . . . . .                         | 7          | Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .              | 30          |
| Chef des statistischen Bureau und Gehülften . . . . .                | 16         | Weichen- und Bahnwärter . . . . .                        | 987         |
| Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .                                    | 8          |  | <b>1056</b> |
| Abwärts der Centralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung . . . . . | 7          | <b>III. Expeditions- und Fahrdienst.</b>                 |             |
|  | <b>159</b> | <b>1. Abtheilung.</b>                                    |             |
| <b>II. Bahn-Unterhalt.</b>   |            | Betriebsdirektor . . . . .                               | 1           |
| Betriebsoberingenieur und Adjunkten . . . . .                        | 3          | Betriebsinspektor und Adjunkten . . . . .                | 4           |
| Bauführer . . . . .  | 9          | Inspektor für den Gütertransport und Gehülften . . . . . | 3           |
| Übertrag . . . . .   | 12         | Telegraphen-Inspektor und Gehülfe . . . . .              | 2           |
|  |            | Übertrag   | 10          |

|  |          |      |  |          |             |
|--|----------|------|--|----------|-------------|
|  | Übertrag | 10   |  | Übertrag | 1756        |
| Bureau des Betriebsdirektors und Wagenkontrolle  |          | 30   | Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen)                                       |          | 17          |
| Bahnhofvorstände und Gehülfen . . . . .  |          | 30   | Billetdrucker . . . . .  |          | 3           |
| Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .   |          | 176  |  |          | <u>1776</u> |
| Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen . . . . .  |          | 46   |  |          |             |
| Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen,<br>Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezügler . . . . . |          | 199  | 2. Abtheilung.   |          |             |
| Telegraphisten . . . . .   |          | 13   | Oberingenieur für das Maschinenwesen . . . . .                             |          | 1           |
| Portiers, Abwarte und Nachtwächter . . . . .   |          | 46   | Maschinenmeister . . . . .   |          | 2           |
| Gepäckträger . . . . .   |          | 32   | Werkführer . . . . .   |          | 4           |
| Arbeiter für Güterverladung und Camionneure ein-<br>schliesslich Eilgutarbeiter . . . . .                |          | 719  | Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen<br>nebst Abwart . . . . . |          | 22          |
| Oberzugführer und Gehülfen, Zugführer, Konduk-<br>teure und Bremsen . . . . .                            |          | 312  | Oberlokomotivführer und Lokomotivführer . . . . .                          |          | 111         |
| Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und<br>Wagenvisiteure . . . . .                               |          | 143  | Lokomotivheizer . . . . .  |          | 94          |
|  | Übertrag | 1756 | Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenver-<br>lader . . . . .           |          | 149         |
|  |          |      |  |          | <u>383</u>  |
| Total <b>3374</b> (gegen 3169 im Vorjahre).  |          |      |  |          |             |

Die im Berichtsjahre erfolgte Eröffnung des Betriebes auf den neuen Linien Sulgen-Gossau (1. Februar resp. 5. Juli), Winterthur-Koblentz-Waldshut (1. August) und Effretikon-Wetzikon-Hinweil (17. August) mit zusammen 95 Kilometer Bahnlänge hatte selbstverständlich eine etwelche Vermehrung des Personals zur Folge. Auch die Zahl der Arbeiter für Güterverladung war am Schlusse des Berichtsjahres gegenüber derjenigen am Schlusse des Vorjahres um ca. 40 gewachsen; diese Umrechnung fällt ausschliesslich auf die Getreideschuppen in Romanshorn, wo im verflossenen Winter eine grössere Geschäftsthätigkeit herrschte als in den Vorjahren. — Ungeachtet die Bewachung und der Unterhalt der oben erwähnten neuen Linien nebst den Stationen die Anstellung von 107 Bahn- und Weichenwärtern erheischten, betrug gleichwohl im Berichtsjahre in Vergleichung mit dem Vorjahre auf dem gesammten Bahnnetze die Vermehrung des Weichen- und Bahnwärterpersonals nur 25 Mann, indem hinwiederum ca. 80 Wärterposten aufgehoben worden sind.

Im Ganzen kommen auf einen Kilometer Bahnlänge 6,48 Angestellte (gegen 7,45 im Vorjahre).

## B. Dampfschiffahrt.

### I. Auf dem Bodensee.

|  |   |   |    |
|--|---|---|----|
| Verwalter . . . . .                              | 1 | Maschinisten . . . . .                              | 4  |
| Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart | 7 | Heizer . . . . .                                    | 8  |
| Kapitäne und Schiffsführer . . . . .             | 5 | Matrosen, Hilfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . . | 25 |
| Steuerleute und Schleppschiffsführer . . . . .   | 9 | Güter- und Kohlenverlader . . . . .                 | 4  |

Zusammen **63** Angestellte (im Vorjahre 67).

**II. Auf dem Zürichsee.**

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| Abtheilungs-Chefs . . . . .                      | 2  | Maschinisten . . . . .                             | 15 |
| Buchhalter, Bureaugehülften und Abwart . . . . . | 9  | Heizer . . . . .                                   | 22 |
| Stationsvorstände und Gehülften . . . . .        | 31 | Matrosen, Hilfsmatrosen u. Schleppschiffmannschaft | 39 |
| Kapitäne und Schiffsführer . . . . .             | 9  | Anbinder . . . . .                                 | 6  |
| Steuermänner und Untersteuermänner . . . . .     | 19 | Güter- und Kohlenverlader . . . . .                | 21 |
| Einzüger . . . . .                               | 8  | Werftpersonal . . . . .                            | 20 |

Zusammen **201** Angestellte (im Vorjahre 196).

**C. Werkstätte.**

Werkstattarbeiter: **535** (im Vorjahre 565.)

**D. Agenturen.**

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| Chef der Agentur im Güterbahnhof Zürich für<br>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 1875 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 827,448. 67

Im Jahre 1876 kamen an Einnahmen hinzu:

|  |               |
|--|---------------|
| Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .    | Fr. 20,000. — |
| Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . . | „ 140,031. 71 |
| Kapitalzinse, Bussen, Geschenke . . . . .        | „ 52,924. 36  |
|  | „ 212,956. 07 |

Gesamteinnahme Fr. 1,040,404. 74

Die Ausgaben bestehen aus:

|   |               |
|---|---------------|
| Rückerstattungen von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .    | Fr. 565. 83   |
| Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . . . .                     | „ 2,868. 25   |
| Entschädigung für Verzicht auf die Unterstützungsberechtigung . . . . . | „ 1,200. —    |
| Regelmässige Unterstützungen . . . . .                                  | „ 62,154. 74  |
| Verschiedenes . . . . .   | „ 759. 39     |
| Abschreibungen auf den Werthpapieren . . . . .                          | „ 266,762. 50 |
|   | „ 334,310. 71 |

Bestand am 31. Dezember 1876 Fr. 706,094. 03

In Folge der eingetretenen allgemeinen Entwerthung der Werthpapiere sah sich die Kommission der Unterstützungskasse veranlasst, eine neue Taxirung aller der letztern gehörenden Titel vorzunehmen. Daraus ergab sich ein Ausgabeposten „Abschreibung auf den Werthpapieren“ von Fr. 266,762. 50 Cts. Davon rühren Fr. 158,962. 50 Cts. von der Abschreibung auf Nordostbahnaktien her, wovon die Unterstützungskasse 440 Stück (90 Prioritäts- und 350 Stammaktien) besitzt; Fr. 62,500 wurden auf 90 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Gotthardbahnobligationen abgeschrieben; der Rest fällt theils auf Obligationen der Nordostbahn, theils auf solche dritter Unternehmungen und auf Kreditanstaltaktien. Der Werthschriftenbestand mit 31. Dezember 1876 wurde dadurch folgender:

|     |  |                |                                   |       |         |     |             |
|-----|--|----------------|-----------------------------------|-------|---------|-----|-------------|
| 45  | Stück Nordostbahn Stammaktien I.   | Emission d. d. | 31. Aug. 1855                     | à Fr. | 90. —   | Fr. | 4,050       |
| 235 | „ „ „ II.  | „ „            | 8. Januar 1873/<br>1. Januar 1876 | „ „   | 90. —   | „   | 21,150      |
| 70  | „ „ „ III.   | „ „            | 1. Jan. 1875                      | „ „   | 90. —   | „   | 6,300       |
| 90  | „ „ Prioritätsaktien   | „              | 15. Nov. 1876                     | „ „   | 200. —  | „   | 18,000      |
| 55  | „ Kreditanstaltaktien  | „              | 30. Nov. 1857                     | „ „   | 400. —  | „   | 22,000      |
| 143 | „ 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligationen                                      | „              | 1. Okt. 1860                      | „ „   | 400. —  | „   | 57,200      |
| 20  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „                                | „              | 26. Sept. 1865                    | „ „   | 900. —  | „   | 18,000      |
| 12  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „                                | „              | 3. Nov. 1865                      | „ „   | 900. —  | „   | 10,800      |
| 4   | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „                                | „              | 28. Okt. 1867                     | „ „   | 450. —  | „   | 1,800       |
| 22  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „                                | „              | 3. April 1871                     | „ „   | 900. —  | „   | 19,800      |
| 60  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „                                | „              | 30. Nov. 1871                     | „ „   | 900. —  | „   | 54,000      |
| 10  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Centralbahnobligationen          | „              | Sept. 1857                        | „ „   | 450. —  | „   | 4,500       |
| 20  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „                                | „              | 5. Juli 1870                      | „ „   | 900. —  | „   | 18,000      |
| 90  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Centralb.- und Nordostbahn-Olig. | „              | 1. April 1874                     | „ „   | 900. —  | „   | 81,000      |
| 61  | „ 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Westbahnobligationen   | „              | 15. Juli 1861                     | „ „   | 400. —  | „   | 24,400      |
| 30  | „ 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Freiburger-Obligationen                                      | „              | 18. Juli 1866                     | „ „   | 1000. — | „   | 30,000      |
| 70  | „ 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Gotthardbahnobligationen                                     | „              | 1. Jan. 1872                      | „ „   | 750. —  | „   | 52,500      |
| 20  | „ 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „  | „              | 1. Jan. 1873                      | „ „   | 500. —  | „   | 10,000      |
| 80  | „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Kreditanstaltobligationen        | „              | 1. Nov. 1863                      | „ „   | 970. —  | „   | 77,600      |
|     |  |                |                                   |       |         |     | Fr. 531,100 |

Zur Berichtigung irriger Anschauungen, welche starke Verbreitung gefunden haben, wird hier erinnert, dass die Unterstützungskasse nach ihren Statuten völlig selbstständig durch eine besondere, von den Beteiligten gewählte Verwaltungskommission verwaltet wird, ohne jede andere Mitwirkung von unserer Seite, als dass das Präsidium genannter Kommission einem unserer Mitglieder zusteht. Diese Kommission hat jeweilen auch über die Geldanlagen entschieden, ohne dass die Direktion dabei im Mindesten thätig war, und auch obige Herabwerthung der Nordostbahnaktien ist von der gleichen Kommission vorgenommen worden. Es mag auch bemerkt werden, dass die ersten Anschaffungen von Nordostbahnaktien durch die Kommission der Unterstützungskasse schon im Jahre 1859 stattgefunden haben, und dass daher ein namhafter Theil obigen Ausfalls durch den Mehrertrag ausgeglichen wird, welcher der Unterstützungskasse bisher von den genannten Papieren gegenüber einem Placement in 4 oder 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> Obligationen zufloss. Immerhin behält sich die Verwaltung je nach dem weiteren Verlaufe der Dinge vor, in nähere Erwägung zu ziehen, ob und eventuell in welcher Weise es für die Unternehmung angezeigt sei, zur rascheren Ausgleichung des für die Unterstützungskasse auf dem Werthschriftenbestand eingetretenen Verlustes beizutragen.

— Das nicht fest placirte Guthaben der Unterstützungskasse, welches bisher bei der Nordostbahn in Contocorrent verzinslich angelegt war, ist seit dem Rechnungsabschluss bei zwei zürcherischen Bankinstituten angelegt worden, um jeder Beunruhigung der Betheiligten vorzubeugen, wie unserm Berichte über die gegenwärtige Finanzlage zu entnehmen ist.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2700 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b) Krankenkasse.

|  |                     |            |
|--|---------------------|------------|
| Am 31. Dezember 1875 betrug der Aktivalsaldo derselben . . . . .           | Fr.                 | 25,798. 42 |
| im Jahre 1876 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bussen) hinzu . . . . . | „                   | 33,299. 67 |
|  | Gesamteinnahmen Fr. | 59,098. 09 |

|   |   |            |
|---|---|------------|
| Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc.<br>ziehen sich davon ab mit . . . . . | „ | 24,520. 59 |
|---|---|------------|

Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung Fr. 34,577. 50

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1536.

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien :

a. Während des Berichtsjahres vollendet, beziehungsweise eröffnet:

|  |                |
|--|----------------|
| 1. Winterthur-Koblentz . . . . .                                     | 48.4 Kilometer |
| 2. Effretikon-Wetzikon-Hinweil (selbständige Unternehmung) . . . . . | 22.5 Kilometer |
| Total der vollendeten, beziehungsweise eröffneten Linien . . . . .   | 70.9 Kilometer |

b. Im Bau begriffen:

|  |                |
|--|----------------|
| 3. Niederglatt-Baden . . . . .                                 | 21.9 Kilometer |
| 4. Rechtsufrige Zürichseebahn . . . . .                        | 32.3 „         |
| 5. Glarus-Lintthal . . . . .                                   | 16.2 „         |
| 6. Wädensweil-Einsiedeln (selbständige Unternehmung) . . . . . | 16.6 „         |
| Total der im Bau begriffenen Linien . . . . .                  | 87.0 Kilometer |

c. Im Stadium der Vorarbeiten begriffen:

|  |                      |
|--|----------------------|
| 7. Eglisau-Schaffhausen . . . . .                                | 19.7 Kilometer       |
| 8. Dielsdorf-Niederweningen . . . . .                            | 7.5 „ 27.2 Kilometer |
| 9. Koblenz-Stein (gemeinschaftlich mit der S. C. B.) . . . . .   | 26.2 Kilometer       |
| 10. Etzweilen-Schaffhausen (selbständige Unternehmung) . . . . . | 17.0 „ 43.2 „        |
| Total der in Vorbereitung befindlichen Linien . . . . .          | 70.4 „               |
| Total Bau neuer Linien . . . . .                                 | 228.3 Kilometer      |

Hiefür waren zu Anfang des Berichtsjahres 157 Techniker beschäftigt. Neu eingetreten sind im Laufe des Berichtsjahres 23, dagegen ausgetreten 37. Der Stand des technischen Personals zu Ende des Jahres war also 143. Dasselbe vertheilte sich auf die einzelnen Linien wie folgt:

|                                | Anfang des Jahres. | Ende.      | Durchschnittlich. |
|--------------------------------|--------------------|------------|-------------------|
| 1. Centralbureau               | 22                 | 30         | 27                |
| 2. Linksufrige Zürichseebahn   | 36                 | 3          | 11                |
| 3. Bötzberrgbahn               | 19                 | 9          | 15                |
| 4. Winterthur-Koblenz          | 22                 | 26         | 25                |
| 5. Effretikon-Wetzikon-Hinweil | 12                 | 8          | 10                |
| 6. Niederglatt-Baden           | 14                 | 15         | 15                |
| 7. Rechtsufrige Zürichseebahn  | 6                  | 21         | 17                |
| 8. Glarus-Lintthal             | 8                  | 11         | 10                |
| 9. Wädensweil-Einsiedeln       | 10                 | 14         | 12                |
| 10. Dielsdorf-Niederweningen   | —                  | 2          | —                 |
| 11. Koblenz-Stein              | 3                  | 4          | 3                 |
| 12. Eetzweilen-Schaffhausen    | 5                  | —          | 1                 |
| <b>Total</b>                   | <b>157</b>         | <b>143</b> | <b>146</b>        |

#### 1. Centralbureau.

Die Arbeiten, die den verschiedenen Abtheilungen des technischen Centralbureau oblagen, bestanden ausser der Kontrolirung der von den Sektionen zur Vorlage gebrachten Projekte, Abschlagszahlungsberechnungen, Endabrechnungen u. s. w. vorzugsweise in Anfertigung der für die im Bau begriffenen Linien erforderlichen Pläne über eiserne Brücken, Geleiseanlagen, Oberbauegegenstände, Hochbauten, mechanische Stationsausrüstungen u. s. w. und in Überwachung der Lieferung und Montirung des eisernen Brückenüberbaues und der Stationsausrüstungen.

Von den über Oberbau- und Stationsausrüstungsgegenstände abgeschlossenen Verträgen erwähnen wir als bemerkenswertheste diejenigen mit folgenden Firmen über die jeweils benannten Objekte: Labhardt, Rahm & Cie. in Esseg (15. März) 12,000 Eichenschwellen für das Wetli-System auf der Linie Wädensweil-Einsiedeln; Phönix in Laar (18. März) Schienen, Laschen, Platten und Façonisen (zusammen circa 1700 Tonnen) für das Wetli-System; Bühler in Aarau (1. März) 86,000 Holzschrauben (circa 25 Tonnen) für das Wetli-System; Cambier in Morlanwelz (8. April) 14,000 Laschenbolzen (circa 6.5 Tonnen) für das Wetli-System; Bannwart & Wildbolz in Zürich (8. April) 60,000 Schienennägeln (circa 15 Tonnen) für das Wetli-System; J. Vögele in Mannheim (18. März) Zusammensetzen der Wetli'schen Dreiecke; v. Roll'sche Eisenwerke in Solothurn Barrieren und Bahnzeichen für die Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Winterthur-Koblenz, Niederglatt-Baden; Wolf & Weiss in Zürich (15. April) Drahtzugbarrieren für die Linien Winterthur-Koblenz, Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Wädensweil-Einsiedeln und Niederglatt-Baden; Schnabel & Henning in Bruchsal (8. Febr.) Distanzsignale für die Linie Winterthur-Koblenz, ferner Drehkrahnen für die Linien Winterthur-Koblenz und Effretikon-Wetzikon-Hinweil; Gebr. Koch in Zürich (19. Februar) Drehkrahnen für die Linie Wädensweil-Einsiedeln; Schenk, Mohr & Elsässer Mannheim (8. Febr.) Brückenwaagen für die Linien Winterthur-Koblenz, Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Wädensweil-Einsiedeln; J. Vögele in Mannheim (15. Okt.) 105 Weichen für die Linien Niederglatt-Baden und Glarus-Lintthal; Grafenberger Gusstahlfabrik in Grafenberg (30. Okt.) 68 Gusstahlkreuzungen für die Linie Niederglatt-Baden; Escher, Wyss & Cie. in Zürich (25. April) Wasserstationseinrichtungen für die Stationen Bülach, Hinweil, Wädensweil, Schindellegi und Einsiedeln.

Von der Imprägniranstalt wurde in 1118 Kesselfüllungen folgendes Material imprägnirt:

|                            | Bahnhof- u. Brückenhölzer   |       |         |       | Total   |        |
|----------------------------|-----------------------------|-------|---------|-------|---------|--------|
|                            | Schwellen und Verschiedenes |       |         |       |         |        |
|                            | Stück                       | Kubm. | Stück   | Kubm. | Stück   | Kubm.  |
| I. Bahnbau                 | 84,864                      | 7,715 | 139,094 | 4,177 | 223,958 | 11,892 |
| II. Bahnbetrieb            | 3,680                       | 335   | 8,714   | 830   | 12,394  | 1,165  |
| III. Fremde Gesellschaften | 12,950                      | 1,199 | 1,190   | 140   | 14,140  | 1,339  |
| IV. Private                | —                           | —     | 21,844  | 433   | 21,844  | 433    |
| Total                      | 101,494                     | 9,249 | 170,842 | 5,580 | 272,336 | 14,829 |

Hiebei wurden verbraucht: 286,250 Kilogr. Steinkohlen, 1,650 Kilogr. Schmieröl, 550 Kilogr. Talg, 66,950 Kilogramm oder 41,200 Liter Chlorzink, und ausser 1 Maschinist und 1 Heizer waren im Durchschnitt 27 Arbeiter täglich beschäftigt.

Zu erwähnen ist noch, dass nach Auflösung der Sektionen der linksufrigen Zürichsee- und der Bötzbahn die Ausführung der noch restirenden Arbeiten, namentlich die Anfertigung der Grundbücher und der definitiven Längenprofile und Katasterpläne vom Centralbureau besorgt wurde.

Was die Berichterstattung über die einzelnen Linien anbelangt, so wird bezüglich des Baues der Bahnen Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Wädenswil-Einsiedeln auf die von den betreffenden Gesellschaften publizirten Geschäftsberichte verwiesen; die Mittheilungen über die Bötzbahn und die Linie Koblenz-Stein finden sich am Schlusse in den bezüglichen Berichten an das Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen aufgeführt.

## 2. Winterthur-Koblenz.

Die Linie Winterthur-Koblenz konnte am 1. August 1876 eröffnet und dem Betrieb übergeben werden. Ungeachtet einer Verzögerung von 3 Monaten gegenüber dem in Aussicht gestellten Eröffnungstermin erscheint bei Berücksichtigung der theilweise sehr bedeutenden Arbeiten die Bauzeit als eine verhältnissmässig kurze. Jene Verzögerung findet ihren Grund hauptsächlich in den ganz abnormalen Witterungsverhältnissen des Frühjahrs 1876, ferner in dem Eintreten grösserer Rutschungen in Einschnitten und Dammanschüttungen längs des Rheins, namentlich unterhalb Eglisau, endlich theilweise in der Expropriation im Dorfe Töss, die sich ohne Verschulden der Bauverwaltung über Erwarten in die Länge zog.

Am Schlusse des Berichtes finden sich der Situationsplan und das Längenprofil der Linie beigelegt. Unter Verweisung auf diese Pläne lassen wir noch folgende Beschreibung derselben folgen:

Trace. Die Bahn durchzieht das Gebiet der Kantone Zürich (von Winterthur bis Weiach) und Aargau (von Kaiserstuhl bis Koblenz). Sie verlässt die Station Winterthur an deren südlichem Ende und wendet sich sofort mit Gefäll gegen Westen, um die ganz nahe gelegene Station Töss zu erreichen. Dicht hinter der genannten Station geht sie mitten durch das Dorf Töss, überschreitet den Tössfluss und folgt dem Lauf desselben bis zur Station Wülflingen. Dann zieht sie, immer fallend, in langen Geraden durch das Wülflinger Hard und erreicht auf dem Plateau der Station Pfungen mit 414.12 Meter ihren tiefsten Punkt im Tössthal. Bald hinter der Station beginnt die Bahn wieder zu steigen, überschreitet dicht bei Pfungen das sogenannte Bachtobel, nachdem das alte Schloss Pfungen, das ihr den Weg versperrte, hat weichen müssen, und gewinnt, der Töss sich nochmals nähernd, die Ebene des Embracher Hards und die dort angelegte Station Embrach-Rorbas.

Unmittelbar nach der Station Embrach wird der Wildbach auf 29 Meter hoher Brücke überschritten und die Bahn tritt in den 1800 Meter langen Dettenberg-Tunnel ein, der die Wasserscheide zwischen Töss und Glatt

durchbricht, und erreicht bald nach Verlassen desselben die neue Station Bülach. Die Bahn wendet sich gegen die Glatt und verfolgt deren Lauf in nördlicher Richtung mit  $7\frac{1}{2}$  ‰ Gefäll bis zur Station Glattfelden, durchschneidet in tiefem Einschnitte die Ebene der Kreuzstrasse mit Gefäll von 8 ‰ und gelangt, gegen Westen umbiegend, bei Eglisau in das Rheinthal, an dessen linksseitigen Terrassen und Hängen sie, fast beständig fallend, bis zur Einmündung in die Station Koblenz bleibt.

Die durch die Hauptbahn bedingte Verlegung der Station Bülach in die Richtung Winterthur-Koblenz hat auch den Umbau und die Verlängerung eines Theils der Linie Niederglatt-Bülach zur Folge gehabt.

In geologischer Beziehung ist zu erwähnen, dass die Bahn fast durchweg in Alluvial- und nur an wenigen Stellen in Moränebildungen sich bewegt; der Dettenbergtunnel dagegen und der Einschnitt vor der Glattbrücke befinden sich beinahe ganz in der Molasse. Bei Rümikon und Zurzach wurden der weisse, beziehungsweise braune Jurakalk, bei Riethem Keuperschichten (bunter Mergel und Gyps) und bei Koblenz der Muschelkalk in seinen obern Schichten angeschnitten.

Die Länge der Bahn vom Empfangsgebäude Winterthur bis Mitte Aufnahmsgebäude Koblenz beträgt

|            |        |                      |
|------------|--------|----------------------|
|            | 48,374 | Meter, hievon liegen |
| in Geraden | 32,557 | „ oder 67.3 ‰        |
| in Kurven  | 15,817 | „ „ 32.7 ‰.          |

Unter den Kurvenradien findet sich der Radius von 280 Meter auf kurze Strecke einmal, der von 300 Meter nur dreimal, und diese vier engsten Kurven liegen sämmtlich in nächster Nähe von Stationen. Im Übrigen ist in freier Bahn der Minimalradius von 400 Meter durchgeführt; der mittlere Krümmungshalbmesser beträgt 1617 Meter. Die Maximalsteigung beträgt 8 ‰, die Summe von Steigen und Fallen 158.58 Meter und die mittlere Steigung 3.27 ‰. Die Verbindungsbahn in Bülach (Anschluss der Linie Zürich-Bülach auf der neuen Station) misst, mit Einschluss des für den Verkehr Zürich-Bülach getrennt ausgeführten, westlich vom Aufnahmsgebäude gelegenen Theils der Station 2508.87 Meter. Hievon liegen in Geraden 1,628 Meter oder 64.90 ‰, in Kurven 880 Meter oder 35.10 ‰. Sie erreicht mit einer Steigung von 6 ‰ die neue Station Bülach.

Die Zahl der Stationen beträgt vierzehn; Höhenlage und Entfernungen derselben sind folgende:

| Name.              | Höhe über Meer. | Entfernung von Winterthur. | Entfernung unter sich. |
|--------------------|-----------------|----------------------------|------------------------|
|                    | Meter           | Kilometer                  | Kilometer              |
| Winterthur         | 440.52          | —                          | —                      |
| Töss               | 436.92          | 1.663                      | 1.663                  |
| Wülflingen         | 423.82          | 4.724                      | 3.061                  |
| Pfungen            | 414.12          | 7.544                      | 2.820                  |
| Embrach-Rorbas     | 425.12          | 12.269                     | 4.725                  |
| Bülach             | 429.40          | 16.215                     | 3.946                  |
| Glattfelden        | 411.55          | 19.396                     | 3.181                  |
| Eglisau            | 392.00          | 22.249                     | 2.853                  |
| Zweidlen           | 370.00          | 26.161                     | 3.912                  |
| Weiach-Kaiserstuhl | 370.00          | 29.623                     | 3.462                  |
| Rümikon-Mellikon   | 353.00          | 35.330                     | 5.707                  |
| Reckingen          | 340.00          | 38.041                     | 2.711                  |
| Zurzach            | 340.60          | 41.397                     | 3.356                  |
| Koblenz            | 322.30          | 48.374                     | 6.977                  |

Unterbau. Der Unterbau der Bahn von Winterthur bis Bülach und von Eglisau bis Koblenz ist ein-spurig, dagegen das zwischenliegende Stück Bülach-Eglisau als Theilstück der künftigen Linie Bülach-Schaffhausen doppelspurig angelegt, ebenso der Unterbau der Verbindungsbahn in Bülach. Die eingleisige Bahn hat 4 Meter, die doppelspurige 7.5 Meter Kronenbreite.

Der Grunderwerb für die Linie hat in der Nähe von Winterthur und bei Durchschneidung des Dorfes Töss, wo zudem mehrere Gebäude abgetragen werden mussten, den Ankauf werthvollen Landes nöthig gemacht, erforderte aber im Übrigen zum grossen Theil bloss Wald- und sonstigen weniger kostspieligen Boden. Für die Gesamt-anlage mit Einschluss der Stationen, Wege, Abschnitte u. s. w. wurden nöthig:

| Winterthur-Koblenz   |                   | Verbindungsbahn    |                   | Total                                      |                   |
|----------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--|-------------------|
| 429                  | Juchart 35,555 □' | 24                 | Juchart 33,849 □' | 454  | Juchart 29,404 □' |
| oder 154.76 Hektaren |                   | 8.94 Hektaren      |                   | 163.70 Hektaren                            |                   |
| oder per Kilometer   | 3.2 „             | 3.57 „             | „                 | woraus sich die verglichene Bahnbreite von |                   |
|                      | 32 Meter          | 35.7 Meter ergibt. |                   |  |                   |

Ausser dem Schloss Pfungen mussten im Ganzen noch 24 andere Gebäulichkeiten erworben werden. Anstände in der Expropriation lagen Ende 1876 nicht mehr vor; nur die Rutschungen unterhalb Eglisau erfordern noch nachträglich Erwerbungen, die jedoch in vorstehenden Zahlen bereits inbegriffen sind.

Die Herstellung des Erdkörpers der Bahnanlage mit Einschluss der Stationen, Wege u. s. w. machte eine Massenbewegung nöthig für

| Winterthur-Koblenz       |               | Verbindungsbahn    |   | Total                              |  |
|--------------------------|---------------|--------------------|---|------------------------------------|--|
| von 1,445,800 Kubikmeter |               | 177,400 Kubikmeter |   | 1,623,200 Kubikmeter               |  |
| oder per Kilometer       | 29,900 „      | 70,700 „           | „ | mit einer mittleren Transportweite |  |
|                          | von 375 Meter | 1,086 Meter.       |   |                                    |  |

Die Grundpreise für das Einschnittsmaterial, das in der Hauptsache aus Lehm und Kies, zum kleineren Theile aus Molasse, Jura- und Muschelkalkfels, Gyps und Keupermergel bestand, variirten zwischen 60 Cts. und Fr. 3 per Kubikmeter; einzig für Aushub unter Wasser mit Einschluss von Wasserschöpfen, Spriessen u. s. w. kamen höhere Beträge in Berechnung. Die bedeutenderen Erdarbeiten bildeten die folgenden Auffüllungen und Einschnitte, deren Masse 50,000 Kubikmeter überschreitet:

|  |                 |                  |                   |
|--|-----------------|------------------|-------------------|
| Auffüllung vor der Station Bülach            | 950 Meter lang, | 6—10 Meter hoch, | 82,500 Kubikmeter |
| „ zwischen Bülach und Glattfelden            | 244 „ „         | 13—15 „ „        | 96,210 „          |
| „ „ „ „                                      | 274 „ „         | 16—18 „ „        | 125,690 „         |
| „ der Station Glattfelden                    | 430 „ „         | 18—20 „ „        | 285,800 „         |
| „ vor der Station Zweidlen                   | 460 „ „         | 9—11 „ „         | 70,000 „          |
| „ der Verbindungsbahn Bülach                 | 1800 „ „        | 10—12 „ „        | 169,200 „         |
| Einschnitt auf der Westseite des Dettenbergs | 320 „ „         | 20 „ „           | 90,200 „          |
| „ Station Bülach, Ostseite                   | 370 „ „         | 3.5—5.9 „ „      | 59,500 „          |
| „ „ „ „ Westseite                            | 370 „ „         | 3.5—5.9 „ „      | 126,470 „         |
| „ am Glattthaldeinrain                       | 452 „ „         | 11—13 „ „        | 93,300 „          |
| „ bei der alten Burg                         | 523 „ „         | 14—15 „ „        | 164,560 „         |
| „ „ „ Kreuzstrasse                           | 970 „ „         | 10—12 „ „        | 270,300 „         |
| „ der Station Eglisau                        | 410 „ „         | 7 „ „            | 50,000 „          |
| „ vor der Glattbrücke                        | 445 „ „         | 13 „ „           | 61,000 „          |

Die Böschungen der Dämme und Einschnitte sind, mit Ausnahme einiger Felseinschnitte,  $1\frac{1}{2}$  füssig angelegt, mit Humus bedeckt und angesät. Die hohen Dämme im Glattthal wurden ausserdem noch durch Flechtwerk und Anpflanzung von Akazien und Weiden gesichert.

Besondere Schwierigkeiten und Verzögerungen im Bau brachten die ganz erheblichen Rutschungen mit sich welche auf der Strecke Eglisau-Zweidlen, theilweise veranlasst durch die nasse Witterung im Herbst 1875 und Frühjahr 1876, sich bildeten. Beim Anschneiden in Einschnitten und Belasten durch Anschüttungen der über der Molasse längs des Rheins gelagerten Alluvialbildungen wurde das Gleichgewicht gestört, und es traten erhebliche Bewegungen in verschiedenen Einschnitten und Dämmen nahezu auf der ganzen Länge der oben genannten Rheinhalde ein. — Die Untersuchungen ergaben, dass die Molasse- und Mergelschichten, obgleich gegen Süden oder den Berg einfallend, dennoch in verschiedenen Schichten Wasser als sogenannte Überfallquellen austreten liessen, die über den Felsabtreppungen, unter der meist mergeligen und lehmigen Auflagerung gegen den Rhein fliegend, sehr zahlreiche und grosse Rutschungen herbeigeführt hatten. Durch umfassende Entwässerung mittels Schlitzten, Stollen und Aufbrüchen wurden die wasserführenden Schichten durchschnitten, der Wasserspiegel tiefer gelegt und so der Austritt von Überfallquellen ganz verhindert, sowie das auf die Felsoberfläche gelangende Tagewasser abgefangen. Hierzu waren gegen 2000 lfd. Meter Stollen und Aufbrüche nöthig, welche nach den seitherigen Beobachtungen ihren Zweck vollständig erfüllt haben.

Auch an vielen anderen Stellen waren die Lehnen des tief eingeschnittenen Rheines sehr wasserreich und gaben zu umfassenden Entwässerungsarbeiten Anlass, die in der Mehrzahl und mit sehr gutem Erfolg vor Beginn des eigentlichen Bahnbaues zur Ausführung gebracht wurden.

Von besonderer Bedeutung war eine Rutschung bei Riethem. Als der an sich ganz unbedeutende Einschnitt hinter dem Dorfe Riethem nahezu vollständig ausgehoben war, zeigten sich an der zwar von jeher rutschigen Berglehne Bewegungen der bedenklichsten Art. Ungeachtet sofort getroffener eingreifender Vorkehrungen nahmen diese Bewegungen, begünstigt durch die nasse Witterung zu Ende 1875, solche Dimensionen an, dass eine Verschiebung der Linie in einer Längenausdehnung von 400 Meter unter Beseitigung mehrerer Gebäude unausweichlich wurde. Nachdem mit vollständiger Entwässerung des in Bewegung befindlichen Gebietes vermittels Stollen und Sickerschlitzten ein Stillstand nicht bewirkt werden konnte, wurde längs der in Bewegung befindlichen Halde eine Anschüttung aus Kiesmaterial von 4.8 Meter Höhe gemacht, welche endlich die Rutschung gänzlich aufzuhalten vermochte.

**Stützmauern.** Stützmauern kamen nur in untergeordnetem Belang zur Ausführung, u. A. da, wo es zu Ersparnissen an den Expropriationsentschädigungen diene, wie im Dorf Töss und vor der Station Wülflingen; ausserdem musste längs der Töss im Schlosshofwald eine Stützmauer von 125 Meter Länge und 3.7 Meter Höhe mit 718 Kubikmeter Mauerwerk ausgeführt werden, da eine Korrektion der Töss hier nicht möglich war.

**Tunnel.** Das bedeutendste Objekt der Linie bildet der 1800 Meter lange Dettenbergtunnel. Die Arbeiten waren, um keine Zeit zu verlieren, im September 1873 in Regie begonnen und im März 1874 nach erfolgter Konkurrenzausschreibung auf Grund der inzwischen ausgearbeiteten Pläne und der Voranschläge im Akkord weiter geführt worden. Der Durchschlag des Richtungsstollens erfolgte am 23. Oktober 1875 und es konnte der letzte Schlussstein des Gewölbes am 28. Februar 1876, also vier Monate nach erfolgtem Durchschlag eingefügt werden. Der Ausbau ist von beiden Mündungen mit Sohlenstollen eröffnet, der Einbau nach englischem System ausgeführt worden, und die Mauerung hat die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Dimensionen erhalten:

|                    | Länge     | Fundamenttiefe | Widerlager | Kämpfer   | Scheitel   |
|--------------------|-----------|----------------|------------|-----------|------------|
| Profil I im Schutt | 337 Meter | 1.30 Meter     | 0.8 Meter  | 0.7 Meter | 0.55 Meter |
| „ II „ Felsen      | 1463 „    | 1.20 „         | 0.6 „      | 0.55 „    | 0.45 „     |

Zur Mauerung ist hauptsächlich Kalkstein aus den Steinbrüchen bei Dielsdorf verwendet. Der Fortschritt des Baues war folgender:

| Jahr | Sohlenstollen<br>lfd. Meter | Ausbruch<br>lfd. Meter | Mauerung<br>lfd. Meter |
|------|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| 1873 | 5.3                         | —                      | —                      |
| 1874 | 768.5                       | 159.1                  | 113.0                  |
| 1875 | 1026.2                      | 1531.9                 | 1527.0                 |
| 1876 | —                           | 109.0                  | 160.0                  |

Kunstbauten. Die Zahl der Kunstbauten beläuft sich auf 247 kleinere und grössere Objekte, wozu noch für die Verbindungsbahn in Bülach 9 Objekte kommen, welche letzteren theilweise in einer Verlängerung von bereits vorhandenen Durchlässen bestanden. Die Objekte vertheilen sich wie folgt:

|                          |                                  | Winterthur-Koblentz Verbindungsbahn | Total |     |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-------|-----|
| Cementdolen              | von 0.15— 0.60 Meter Durchmesser | 97                                  | 3     | 100 |
| Deckeldolen              | „ 0.20— 1.20 „ Weite             | 83                                  | 3     | 86  |
| Offene Dolen             | „ 0.60— 1.00 „ „                 | 12                                  | —     | 12  |
| Böschungsrinnen          |                                  | 14                                  | —     | 14  |
| Offene Durchlässe        | „ 2.0 und 2.5 „ „                | 4                                   | —     | 4   |
| Gewölbte „               | „ 1.0 — 5.4 „ „                  | 14                                  | —     | 14  |
| Offene Durchfahrten      | „ 3.0 — 10.0 „ „                 | 14                                  | 2     | 16  |
| Gewölbte „               | „ 5.0 — 5.4 „ „                  | 2                                   | 1     | 3   |
| Offene Überfahrtsbrücken | „ 3.5 — 5.0 „ „                  | 3                                   | —     | 3   |
| Grosse Brücken           |                                  | 4                                   | —     | 4   |

Die bedeutenderen Objekte sind: die gewölbte Überfahrtsbrücke bei der Kreuzstrasse, welche mit einem Bogen von 19 Meter Weite den 12 Meter tiefen Einschnitt überspannt; ferner die Tössbrücke, als kontinuierlicher Fachträger mit 2 Öffnungen von je 26 Meter Weite konstruirt, mit schiefer Stellung der Pfeiler; die Wildbachbrücke bei Embrach mit 3 Öffnungen von 28, 34 und 28 Meter Weite, in einer Höhe von 29.2 Meter über dem Spiegel des Wildbaches; die Glattbrücke bei Rheinsfelden mit 3 Öffnungen von 33.5, 40.7 und 33.5 Meter Weite und in einer Höhe von 32.5 Meter über der Glatt. Die beiden letzteren Brücken sind ebenfalls durch kontinuierliche Fachwerkträger gebildet und bei allen dreien liegt die Fahrbahn auf den obern Gurten.

Erwähnung verdienen noch die offene Bahndurchfahrt unter der Linie Turgi-Waldshut und die offene Strassendurchfahrt unter derselben Linie am Ende der Station Koblenz, welche beide während des Betriebes unter schwierigen Verhältnissen auszuführen waren. — Für die Kunstbauten sind vorzugsweise Kalksteine von Schaffhausen, Dielsdorf, Würenlingen, Lauffohr und Bühl bei Hüntwangen, ferner auch Sandsteine von Rorschach, Wichs Kt. Schaffhausen, und Zweidlen, und als Aufgquader Muschelsandsteine von Othmarsingen verwendet worden.

Wegbauten. Die durchgehende Bahn wird von 99 Wegen, die Verbindungsbahn von 5 Wegen gekreuzt; bei der letztern hat nur theilweise eine Veränderung der schon bestehenden Übergänge stattgefunden. Von den Wegkreuzungen sind ausgeführt:

|                                 | Winterthur-Koblentz | Verbindungsbahn | Total |
|---------------------------------|---------------------|-----------------|-------|
| Auf gleicher Höhe mit der Bahn  | 73                  | 2               | 75    |
| Unter der Bahn als Durchfahrten | 22                  | 3               | 25    |
| Über der Bahn als Wegbrücken    | 4                   | —               | 4     |

Die Wegbauten, Zufahrtsstrassen, Parallelwege u. s. w. haben 30,500 Kubikmeter Material für Chaussirung und Bekiesung erfordert. Die Wegbauten der Verbindungsbahn hatten 484 Kubikmeter nöthig.

Uferbauten. Uferbauten sind an der Glatt nöthig geworden und bestehen in einem Steinwurf von 2500 Kubikmeter mit abgepflasterter Gesichtsfläche bis über Hochwasserhöhe; ferner am Rhein bei Riethem; auch sind Bachpflasterungen in grösserem Umfange zur Ausführung gekommen.

Bettung. Die Bettung erforderte 155,000 Kubikmeter Kies, der theils aus den Bahneinschnitten und theils aus in der Nähe der Bahn befindlichen Kiesgruben gewonnen ist. Die Verbindungsbahn erforderte 11,470 Kubikmeter Kies, der dem Bahnhofschnitt Bülach entnommen wurde.

Oberbau. Der Oberbau ist nach den Normen ausgeführt, welche für die Bötzbahn und die linksufrige Zürichseebahn aufgestellt wurden. Auf der Strecke Embrach-Eglisau und auf der Verbindungsbahn, mit Ausschluss der Station Bülach, sind Schienen aus Bessemer-Stahl zur Verwendung gekommen. Es ergibt sich für die Länge der Geleise auf den Strecken:

|   | Winterthur-Koblentz | Verbindungsbahn | Total           |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|
| Bestehendes Geleis auf der Station Winterthur | 1,026.00 Meter      | — Meter         | 1,026.00 Meter, |
| Neues Geleis aus Eisenschienen                | 49,127.00 „         | 3,340.00 „      | 52,467.00 „     |
| „ „ „ Stahlschienen                           | 9,480.00 „          | 1,718.00 „      | 11,198.00 „     |
| Zusammen                                      | 59,633.00 Meter     | 5,058.00 Meter  | 64,691.00 Meter |

Das Verhältniss des durchlaufenden Geleises zu den Nebengeleisen ist im Folgenden erwähnt:

|                       | Winterthur-Koblentz        | Verbindungsbahn | Total        |
|-----------------------|----------------------------|-----------------|--------------|
| Durchgehendes Geleise | 48,000 Meter oder 80.5 0/0 | 2,535 Meter     | 50,535 Meter |
| Nebengeleise          | 11,633 „ „ 19.5 0/0        | 2,523 „         | 14,156 „     |
| Zusammen              | 59,633 Meter               | 5,058 Meter     | 64,691 Meter |

Die Wegübergänge erforderten 770 lfd. Meter alte Schienen. Der Gesamtbedarf an Oberbaumaterial war folgender:

|                  | Winterthur-Koblentz | Verbindungsbahn | Total        |
|------------------|---------------------|-----------------|--------------|
| Eisenschienen    | 3,477 Tonnen        | 227 Tonnen      | 3,704 Tonnen |
| Stahlschienen    | 692 „               | 124 „           | 816 „        |
| Laschen          | 218 „               | 18 „            | 236 „        |
| Laschenbolzen    | 36 „                | 3 „             | 39 „         |
| Unterlagsplatten | 83 „                | 6 „             | 89 „         |
| Schienennägel    | 64 „                | 10 „            | 74 „         |

|                            | Winterthur-Koblentz | Verbindungsbahn | Total          |
|----------------------------|---------------------|-----------------|----------------|
| Weichen mit Kreuzungen 1:8 | 30 Stück            | 5 Stück         | 35 Stück       |
| „ „ „ 1:9                  | 23 „                | 7 „             | 30 „           |
| „ „ „ 1:11                 | 22 „                | 1 „             | 23 „           |
| Weichenhölzer (Hartholz)   | 227 Kubikmeter      | 39 Kubikmeter   | 266 Kubikmeter |
| „ (Weichholz)              | 114 „               | 18 „            | 132 „          |
| Hartholzschwellen          | 28,440 Stück        | 1,190 Stück     | 29,630 Stück   |
| Weichholzschwellen         | 37,000 „            | 1,560 „         | 38,560 „       |

Einfriedigungen. Die Einfriedigungen sind fast durchgehends, mit Ausnahme kurzer Strecken auf einigen Stationen, welche mit Staketenzaun zur Ausführung kamen, als Latthag von imprägnirtem Rundholz ausgeführt; als Abschrankung von Strassen wurden ca. 800 lfd. Meter Einfriedigungen mit Wehrsteinen und Siederöhren erstellt.

Barrieren. Zum Abschluss der Wegübergänge sind in Dörfern Rollbarrieren, im Übrigen Drehbarrieren, Schiebebarrieren und Drahtzugbarrieren angewendet. Die Zahl der Barrieren beträgt: 9 Rollbarrieren, 6 Drehbarrieren, 35 Schiebebarrieren und 9 Drahtzugbarrieren.

Bahnzeichen. Kontrolstöcke, Gradientenzeiger und Verbottafeln sind den Normalplänen entsprechend aus Eisen hergestellt, die Längeneintheilung ist durch Kilometersteine und Hektometerpflocke bezeichnet.

Stationen. Die betriebstechnische Ausrüstung der Stationen ergibt sich aus folgender Tabelle:

| N a m e:                   | Aufnahme-<br>gebäude.<br>Klasse. | Güter-<br>schuppen.<br>Klasse. | Abtritt.<br>Klasse. | Brunnen. | Geleisanlage:              |                                      |         | Distanz-<br>signale. | Dreh-<br>krahnen. | Brücken-<br>waagen. | Lokomotiv-<br>Remisen. | Wagen-<br>schuppen. | Dreh-<br>scheiben-<br>stationen. | Wasser-<br>stationen. |
|----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------|----------------------------|--------------------------------------|---------|----------------------|-------------------|---------------------|------------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------|
|                            |                                  |                                |                     |          | Aus-<br>weich-<br>geleise. | Stumpen-<br>geleis mit<br>Kopframpe. | Weichen |                      |                   |                     |                        |                     |                                  |                       |
| 1. Winterthur              | —                                | —                              | —                   | —        | —                          | —                                    | —       | —                    | —                 | —                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 2. Töss                    | V                                | —                              | V                   | 1        | 2                          | 1                                    | 7       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 3. Wülflingen              | V                                | —                              | V                   | 1        | 1                          | 1                                    | 4       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 4. Pfungen                 | V                                | —                              | V                   | 1        | 1                          | 1                                    | 4       | 2                    | 1                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 5. Embrach-Rorbas          | V                                | —                              | V                   | 1        | 2                          | 1                                    | 6       | 2                    | 1                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 6. Bülach (Ostseite) Prov. | II                               | Prov.                          | Prov.               | 1        | 3                          | 1                                    | 20      | 2                    | 1                 | 1                   | 1                      | 1                   | 1                                | 1                     |
| „ (Westseite) abnorm.      | abnorm.                          | abnormal                       | abnormal            | —        | 3                          | —                                    | 13      | 1                    | —                 | —                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 7. Glattfelden             | V                                | —                              | V                   | 1        | 1                          | 1                                    | 4       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 8. Eglisau                 | III <sup>B</sup>                 | II                             | III                 | 1        | 2                          | 1                                    | 6       | 2                    | 1                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 9. Zweisimmen              | V                                | —                              | V                   | 1        | 1                          | 1                                    | 4       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 10. Weiach-Kaiserst.       | V                                | —                              | V                   | 1        | 2                          | 1                                    | 6       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 11. Rümikon-Mellikon       | V                                | —                              | V                   | 1        | 1                          | 1                                    | 4       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 12. Reckingen              | V                                | —                              | V                   | 1        | 1                          | 1                                    | 4       | 2                    | —                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 13. Zurzach                | III <sup>A</sup>                 | II                             | II                  | 1        | 2                          | 1                                    | 6       | 2                    | 1                 | 1                   | —                      | —                   | —                                | —                     |
| 14. Koblenz                | —                                | —                              | —                   | —        | —                          | —                                    | —       | —                    | —                 | —                   | 1                      | 1                   | 1                                | 1                     |

Das Wasser für die Wasserstation Bülach wurde, da für solches aus dem Dettenbergtunnel kein genügendes Gefäll vorhanden war, durch einen 17 Meter hohen Aufbruch vom Tunnel aus mit Sammelstollen gewonnen.

Das Aufnahmsgebäude Bülach ist als Provisorium in der Art gebaut, dass es später zum Bau eines Güterschuppens I. Kl. verwendet werden kann. In den Aufnahmsgebäuden V. Kl. ist der Personen- und Güterdienst vereinigt. Die Grösse der Räume ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

| Gebäude            | Wartsäle                 |                     | Vorhalle<br>□ Meter | Bureaux<br>□ Meter | Wohnungen  |                 |          |        |   |
|--------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--|-----------------|----------|--------|---|
|                    | I. u. II. Kl.<br>□ Meter | III. Kl.<br>□ Meter |                     |                    | Anzahl derselben.  | Zahl d. Zimmer. | Kammern. | Küchen |   |
| III A              | 42                       | 42                  | 33                  | 39                 | 1  | 2               | 1        | 1      |   |
| III B              | 36                       | 44                  | 22                  | 39                 | 1  | 4               | 1        | 1      |   |
| V.                 | 16                       | 22                  | —                   | 16                 | 2  | 4               | 2        | 2      |   |
| Provisorium Bülach | 74                       | 83                  | —                   | 40                 | $\frac{27}{13}$ $\frac{m^2}{m^2}$ Bureaux<br>Vorstandsz. | 2               | 5        | 3      | 2 |

Die drei Güterschuppen II. Klasse haben je 2 Schiebethore und bei 8 Meter Breite eine Länge von 18 Meter, also 144 □ Meter Fläche. Der Güterraum in den Gebäuden V. Klasse misst 65 □ Meter. — Die Empfangsgebäude in Eglisau und Zurzach sind auf der Bahnseite mit einem eisernen freitragenden Vordach versehen. — Auf jeder Station befindet sich eine grosse Uhr mit 2 Zifferblättern, auf der Station Bülach eine solche mit Uhrtafeln auf der Ost- und Westseite des Gebäudes; ausserdem je eine Stationsglocke und an jedem Ende der Station je eine Wärterbude. — Die Endweichen tragen Bender'sche Signallaternen. — Die Bahnwartbuden sind heizbar, von Holz auf Steinsockel erstellt und mit Ziegeln gedeckt. Die Gesamtzahl der Buden auf freier Bahn und auf Stationen beträgt zusammen 65 Stück. Doppelwartbuden, welche ein Magazin und Zimmer für den Bahnaufseher enthalten, stehen auf den Stationen Bülach und Zurzach, wogegen auf der Station Embrach für denselben Zweck eine für Bauzwecke errichtete Bauhütte eingerichtet wurde. Auf die Verbindungsbahn und die Ostseite des Bahnhofs Bülach entfallen 7 Bahnwartbuden.

**Telegraphenleitung.** Die Einrichtung der Telegraphenleitung einschliesslich Lieferung der nöthigen Materialien (Stangen, Draht, Träger, Isolatoren und Kabel für den Tunnel) ist durch die eidgenössische Telegraphenverwaltung besorgt worden. — Alle Stationen sind mit Telegraphenapparaten ausgerüstet.

### 3. Niederglatt-Baden.

a. **Technische Vorarbeiten.** Die öffentliche Auflage sämtlicher Pläne erfolgte bereits im Vorjahr; kleinere Projektänderungen für Weganlagen machten in einigen Gemeinden indessen eine Neuauflage einzelner Particen nothwendig, welchen die bundesrätliche Genehmigung im Januar 1877 erteilt wurde.

b. **Expropriation.** Die Expropriation wurde mit Ausnahme einiger Fälle in den Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Buchs und Oberhasli auf gütlichem Wege beendet.

c. **Unterbau.** Mit Beginn des Jahres waren die Erdarbeiten auf der ganzen Linie in Angriff genommen, die Maurer- und Steinhauerarbeiten dagegen erst auf dem 1., 4. und 5. Loos.

Die ungünstige, nasse Witterung in den letzten drei Monaten des Jahres 1875 und den ersten vier Monaten des Berichtsjahres hatte einen anhaltend hohen Wasserstand der Limmat zur Folge, welcher auf die Fundirungsarbeiten der Mittelpfeiler der beiden Limmatbrücken in hohem Masse verzögernd einwirkte. Trotz erheblicher Schwierigkeiten bei der Fundation des zweiten Mittelpfeilers wurde indessen die obere Limmatbrücke den 23. Oktober bis auf Höhe der Auflager fertig. Die Fundamentgrube des linksseitigen Widerlagers der unteren Limmatbrücke, dessen ungewöhnlich schwieriger Bau schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt worden ist, musste bis auf die Quote 354.3 Meter über Meer, d. i. 0.9 Meter unter Niederwasser der Limmat, 20.5 Meter unter das Terrain und

34.2 Meter unter das Bahniveau abgegraben werden. Zu Anfang August wurde der 9600 Kubikmeter umfassende Aushub vollendet, sofort mit den Maurerarbeiten begonnen und von diesen bis Anfang Dezember, um welche Zeit die Arbeiten des Frostes wegen eingestellt werden mussten, circa  $\frac{2}{3}$  d. i. 3540 Kubikmeter der ganzen ungefähr 5200 Kubikmeter enthaltenden Pfeilermasse erstellt. Die Entwässerungsstollen zur Sicherung dieses Landpfeilers gegen Erdschub wurden am 15. September fertig ausgebeugt; nach ihrer Vollendung zeigten sich in der Fundamentgrube keinerlei Wasserausflüsse mehr, so dass die Anlage als vollständig gelungen bezeichnet werden darf; die Stollenlänge beträgt 305 Meter. — Erwähnenswerth ist auch die schiefe Überfahrtsbrücke für das Geleise der Nationalbahn bei Kilom. 1.065; ihre Richtung bildet mit der neuen Nordostbahnlinie einen Winkel von  $21^{\circ}$  und sie erforderte bei normaler lichter Höhe circa 1870 Kubikmeter Mauerwerk. Die Mauerung begann im Juni und wurde noch vor Schluss des Jahres beendet. — Der Umbau der einspurigen Glattbrücke bei Niederglatt in eine zweispurige wurde Anfangs Juni begonnen und konnte, obgleich ein plötzlich eingetretenes ungewöhnliches Hochwasser der Glatt nicht unerhebliche Störungen verursachte und die Fundirung auch sonst mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden war, schon im September beendet werden.

Auf der Strecke von Otelfingen bis Niederglatt ist das Terrain ein sehr wasserreiches; sobald ein Einschnitt ausgehoben war, mussten die Böschungen sofort durch Entwässerungen vor Abrutschen gesichert werden. An einigen Stellen, so vorzugsweise zwischen Otelfingen und Buchs, war auch der Untergrund für die Dammanlagen durch Entwässerungen von erheblichem Umfange zu befestigen. Der Kubikinhalt der auf der Strecke zwischen Otelfingen und Niederglatt zu Sicherungen verwendeten Steine betrug Ende des Jahres 4200 Kubikmeter. Trotz der schlechten Beschaffenheit der für die Dämme zur Verfügung stehenden Füllmaterialien hielten sich diese im Allgemeinen gut; nur am Damm über den Gaisgraben bei Kilom. 3.7 fand am 12./13. Dezember eine tiefer gehende Abrutschung statt, deren Bewältigung erst im Laufe des Jahres 1877 vorgenommen werden konnte.

Im Allgemeinen schritten sämtliche Arbeiten auf der ganzen Linie in befriedigender Weise vor. Die gänzliche Vollendung des Unterbaues auf Ende des Jahres wurde deshalb nicht angestrebt, weil vorauszusehen war, es werde die Eröffnung der Bahn in Folge der bedeutenden, bei der unteren Limmatbrücke zu überwindenden Schwierigkeiten jedenfalls nicht vor Mitte des gegenwärtigen Jahres erfolgen können.

In den verschiedenen Bauarbeiten waren bis zum Schluss des Jahres nachstehende Fortschritte erzielt:

| Loos | Erdarbeiten         | Maurer- u. Steinbauerarbeiten |
|------|---------------------|-------------------------------|
| 1    | 69.8 $\frac{0}{10}$ | 95.4 $\frac{0}{10}$           |
| 2    | 96.7 „              | 94.2 „                        |
| 3    | 96.0 „              | 100.0 „                       |
| 4    | 100.0 „             | 100.0 „                       |
| 5    | 98.4 „              | 100.0 „                       |

Die Lieferung und Montirung sämtlicher eiserner Brücken ist der Gesellschaft „Union“ in Dortmund übertragen; im Laufe des Monats Oktober wurde der grössere Theil der kleinern Brücken aufgestellt und im Dezember die Montirung der obern Limmatbrücke begonnen.

Das Bahnbeschotterungsmaterial wird für das 1., 2. und 3. Loos von Wettingen und für das 4. und 5. Loos von Bülach bezogen; gänzlich eingeschottert war am Ende des Jahres das 2. Loos und theilweise das 1. und 5.; die Leistung betrug 20.8  $\frac{0}{10}$  der Gesamtsumme.

d. Oberbau. Bis Ende Oktober waren nahezu sämtliche Oberbaumaterialien auf die Stationen Baden und Niederglatt geliefert und bis zu Ende des Jahres in 2 Abtheilungen 9.4 Kilom. Geleise erstellt.

e. **Hochbau.** Mit der Fundirung der Stationsgebäude III. Klasse Wettingen und V. Klasse Würenlos, Otelfingen und Buchs, sowie des Güterschuppens II. Klasse Wettingen ist in den Monaten August, September und Oktober begonnen worden und wurde die Arbeit so gefördert, dass die genannten Gebäude im Monate Dezember aufgeschlagen und provisorisch eingedeckt werden konnten. Der innere Ausbau, sowie die Anlage der Lokomotiv- und Wagenremisen in Wettingen und aller Nebengebäude schritt gleichfalls in befriedigender Weise vor.

#### 4. Glarus-Lintthal.

a. **Technische Vorarbeiten.** Nachdem die noch im Jahr 1875 begonnene Absteckung des definitiven Trace und die erforderlichen Detailaufnahmen entsprechend vorgeschritten waren, wurde mit Ausarbeitung der Detailprojekte begonnen. Bis Ende Juli konnten die Katasterpläne, Längenprofile und Grunderwerbungs-berechnungen der Strecke Glarus-Luchsingen vollendet und den Behörden vorgelegt werden. Die Vorlage der Pläne für das Stück Luchsingen-Lintthal war dagegen erst im Oktober möglich, weil die sehr schwierigen Terrainverhältnisse dieser Strecke die Bearbeitung mehrerer Varianten nothwendig machten.

Die von Seite der Glarner Behörden gegen die vorgelegten Pläne (hauptsächlich die gewählte Situation der Station Schwanden) erhobenen Einsprachen führten zu längeren Unterhandlungen. Nachdem diese gegen Ende November ihren Abschluss gefunden hatten, musste für die Strecke Mitlödi-Luchsingen ein neues Projekt ausgearbeitet werden, dessen Vollendung erst im laufenden Jahr stattfand.

b. **Expropriation.** Nach Ablauf der gesetzlichen Fristen für Anmeldung der Forderungen Seitens der Eigenthümer wurde Anfangs November in der Gemeinde Mitlödi der Versuch zur Erwerbung des abzutretenden Bodens auf gütlichem Wege gemacht, jedoch mit so ungünstigem Erfolg, dass beinahe in allen Fällen der Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission angerufen werden musste.

Mit Ende des Jahres waren daher nur wenige Objekte definitiv erworben, und es musste, um mit dem Bau beginnen zu können, die Einwilligung der Expropriaten zur Inangriffnahme ihres Landes eingeholt werden, die in den meisten Fällen anstandslos ertheilt wurde.

c. **Unterbau.** Nach Vollendung der Kostenvoranschläge und Baupläne erfolgte die Ausschreibung der Unterbauarbeiten des I. Looses im September, die der übrigen 4 Loose im November.

Das erstere wurde Herrn E. Giongo aus Trient mit einem Abgebot von 6 0/0 zur Ausführung übertragen. Derselbe begann Anfangs Dezember mit den Arbeiten, ging jedoch schon am 17. desselben Monats mit Tod ab, worauf dieselben von seinen Rechtsnachfolgern bisanhin fortgesetzt wurden.

Die übrigen vier Loose konnten in Folge der bereits erwähnten Traccänderungen zwischen Schwanden und Luchsingen im Berichtsjahr nicht definitiv vergeben werden.

#### 5. Rechtsufrige Zürichseebahn.

a. **Technische Vorarbeiten.** Für die Bahnstrecke Tiefenbrunnen-Rapperswyl wurde, abweichend von den früheren Projekten, ein mehr bergwärts geschobenes Trace zuerst der generellen Bearbeitung unterzogen und alsdann in der Detailprojektirung soweit gefördert, dass am Schlusse des Berichtsjahres ein grosser Theil der zur öffentlichen Auflage erforderlichen Pläne vollendet war.

b. Expropriation. Die Grunderwerbsverhandlungen für die Strecke Rämistrasse-Tiefenbrunnen sind, mit Ausnahme einiger bei den Gerichten anhängiger Fälle, im Laufe des Jahres vollständig durchgeführt worden, während dieselben für den Theil vom Bahnhof Zürich bis Rämistrasse erst nach der im September erfolgten bundesrätlichen Genehmigung der betreffenden, schon im Jahr 1875 öffentlich aufgelegten Pläne eingeleitet werden konnten.

c. Unterbau. Die Arbeiten auf der im Bau befindlichen Strecke Limmat-Tiefenbrunnen erlitten in Folge eigenmächtiger Einstellung der Bauten Seitens der Unternehmer eine nahezu 2 $\frac{1}{2}$  Monate anhaltende Unterbrechung; im Übrigen wurde folgender Baufortschritt erzielt:

|                           | Züricher Tunnel. | Riesbacher Tunnel. | Zusammen.  |
|---------------------------|------------------|--------------------|------------|
| Richtungsstollen . . . .  | 106 Meter.       | 198 Meter.         | 304 Meter. |
| Gewölbekappe . . . . .    | 35.6 „           | 54.6 „             | 90.2 „     |
| Fertiger Tunnel . . . . . | 13.5 „           | 14.1 „             | 27.6 „     |

Im Ganzen sind circa 5 $\frac{1}{2}$  0/0 der Tunnelarbeiten vollendet. Nicht mitgerechnet sind hierbei 75 und 128 Meter Stollen in den Voreinschnitten des Züricher und Riesbacher Tunnels in Stadelhofen; von letzteren waren im Jahr 1875 bereits 30.5 Meter ausgeführt, und es beträgt daher der Gesamt-Stollenfortschritt im Berichtsjahre an den zwei Angriffsstellen 476.5 Meter. Das in beiden Tunneln aufgeschlossene Gebirge war durchwegs Moräneschutt, der je nach dem Vorkommen von mehr oder weniger Wasser und dem Auftreten zahlreicher grosser Findlinge, sowie feinen Sandes von wechselnder Bauschwierigkeit war. Senkungen des Terrains über den im Bau befindlichen Tunnelstrecken, obschon an und für sich von geringem Umfange, gaben doch in Folge ihres Erscheinens in Mitte von Gebäuden, Gärten, Strassen, Gas- und Wasserleitungen u. s. w. zu vielfachen Befürchtungen und Beschwerden Anlass; die Regulirung des durch diese Senkungen zerstörten Terrains und die Ersatzleistung für die mit im Zusammenhang stehende Beschädigungen fällt übrigens vertragsmässig den Bauunternehmern zu. Von der 13 Meter hohen und 122 Meter langen, zum Theil bergmännisch ausgeführten Stützmauer neben der zukünftigen Station Stadelhofen waren in einer Länge von 93 Meter über 44 0/0 der Mauerung ausgeführt. Von den Erdarbeiten sind 40.8 0/0 vollendet, nämlich:

|   |                    |
|---|--------------------|
| 780 Kubikmeter des Tunnelvoreinschnitts | beim Schlachthaus, |
| 17,400 „ „ „                            | bei Stadelhofen,   |
| 50,800 „ „ „                            | „ Riesbach.        |

#### 6. Dielsdorf-Niederweningen.

Während der letzten Monate des Jahres wurde das nach den topographischen Studien ermittelte Trace auf das Terrain übertragen und alsdann mit den Detailhöhenaufnahmen und den Grundvermessungen begonnen.

#### 7. Eglisau-Schaffhausen.

Die für diese Linie während des Berichtsjahres geleisteten technischen Arbeiten betrafen einige generelle Traceuntersuchungen und die Vorstudien für den Rheinbrückenbau bei Eglisau.

#### 8. Etzweilen-Schaffhausen.

Die Arbeiten für diese Linie wurden schon Anfangs des Berichtsjahres, nachdem die im Vorjahre gemachten Höhen- und Katasteraufnahmen aufgetragen waren, gänzlich eingestellt.

**B. Ausbau der alten Linien.**

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

|   |          |          |            |
|---|----------|----------|------------|
| 1. Station Sulgen. Bauten in Folge Einnündung von Sulgen-Gossau:  |          |          |            |
| Erweiterung des Areal und der Geleiseanlagen . . . . .  | Fr.      | 2,563.   | 53         |
| Erstellung einer Kohlenrampe . . . . .  | „        | 180.     | 78         |
| Anschaffung von Inventargegenständen (worunter auch die Ausrüstung<br>der Bahnwärter auf der Linie Sulgen-Gossau) . . . . . | „        | 6,641.   | 36         |
| Erstellung transportabler Wärterbuden . . . . .   | „        | 1,183.   | —          |
|   | Fr.      | 10,568.  | 67         |
| 2. Station Henggart. Erweiterung des Areal und der Geleiseanlagen „   |          | 784.     | 20         |
| Erstellung eines Passagierabtrittes . . . . .   | „        | 1,867.   | 62         |
|   | „        | 2,651.   | 82         |
| 3. Station Hettlingen. Erstellung eines Passagierabtrittes . . . . .  |          | „        | 1,976. 90  |
| 4. Bahnhof Winterthur. Bahnhoferverweiterung zu Gemeinschafts-<br>zwecken der den Bahnhof benutzenden vier Verwaltungen:    |          |          |            |
| Geleiseanlagen u. dgl. . . . .  | Fr.      | 44,129.  | 12         |
| Expropriation . . . . .   | „        | 171,876. | 38         |
| Signalvorrichtungen . . . . .   | „        | 10,454.  | 33         |
|   | „        | 226,459. | 83         |
| Erstellung einer Drehscheibe . . . . .  | „        | 1,939.   | 25         |
| „ von Joehbrücken über die Eulach . . . . .   | „        | 3,049.   | 85         |
| Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und der Einsteighalle . . . . .   | „        | 107,288. | 64         |
| Wasserableitung aus dem Haldengut . . . . .   | „        | 1,652.   | —          |
| Erstellung einer Schiebepöhne . . . . .   | „        | 3,287.   | 95         |
| „ „ Passerelle im Güterbahnhof . . . . .  | „        | 5,318.   | 66         |
|   | „        | 348,996. | 18         |
| 5. Station Effretikon. Bauten in Folge Einnündung der Linie<br>Effretikon-Wetzikon-Hinweil:                                 |          |          |            |
| Erweiterung des Areal und der Geleiseanlagen, incl. Expropriation „   | 127,839. | 26       |            |
| Erstellung einer Drehscheibe . . . . .  | „        | 4,392.   | 67         |
| „ eines provisorischen Wartlokals . . . . .   | „        | 4,509.   | 87         |
| „ einer Lokomotiv- und Wagenremise . . . . .  | „        | 21,308.  | 94         |
|   | „        | 158,050. | 74         |
| 6. Bahnhof Zürich. Provisor. Erweiterung der Eilguthalle . . . . .  |          | „        | 10,824. 17 |
| Erweiterung des Rangirbahnhofes . . . . .   | „        | 11,816.  | 92         |
| Erstellung eines Getreideschuppens . . . . .  | „        | 39,706.  | 85         |
| „ einer Drehscheibe . . . . .   | „        | 7,715.   | 37         |
| Kleinere Bauten . . . . .   | „        | 6,026.   | 78         |
|   | Fr.      | 76,090.  | 09         |
| Übertrag  | „        | 522,244. | 31         |

|   |                    |                |                  |
|---|--------------------|----------------|------------------|
|   | Übertrag           | Fr. 76,090, 09 | 522,244, 31      |
| Dagegen wurde der Baukonto des Bahnhofes Zürich entlastet:  |                    |                |                  |
| a) durch Übertragung verfügbarer Landabschnitte etc. auf den<br>Liegenschaftsconto . . . . .  | Fr. 71,476. 55     |                |                  |
| b) durch Übertragung einer für die Werkstätte<br>ausgeführten Baute auf Conto der letzteren . . . . .   | „ 4,536. 60        |                |                  |
| c) durch Verwerthung von diversem Abbruch-<br>material . . . . .  | „ 1,519. 31        |                |                  |
|   |                    | „ 77,532. 46   |                  |
|   |                    |                | <b>1,442. 37</b> |
| 7. Station Killwangen. Neues Stationsgebäude . . . . .  | „ 27,747. 87       |                |                  |
| Passagierabtritt . . . . .  | „ 1,310. 53        |                |                  |
| Erweiterung der Station . . . . .   | „ 3,185. 63        |                |                  |
|   |                    |                | „ 32,244. 03     |
| 8. Bahnhof Baden. Erweiterung der Station . . . . .   | „ 41,818. 80       |                |                  |
| Elektrische Signalscheibe . . . . .   | „ 3,339. —         |                |                  |
|   |                    |                | „ 45,157. 80     |
| 9. Bahnhof Brugg. Erweiterung der Station in Folge Einmündung<br>der Bötzbahn . . . . .   | „ 129,334. 81      |                |                  |
| Lokomotivremise . . . . .   | „ 7,330. 16        |                |                  |
| Verladrampe für Kriegsmaterial . . . . .  | „ 5,940. 12        |                |                  |
| Neuer Stationsbrunnen . . . . .   | „ 854. 85          |                |                  |
| Bauliche Veränderungen im Bahnhofgebiet . . . . .   | „ 4,704. 26        |                |                  |
| Kleinere Bauten . . . . .   | „ 1,968. 97        |                |                  |
|   |                    |                | „ 150,133. 17    |
| 10. Bahnhof Aarau. Elektrische Signalscheibe . . . . .  |                    |                | „ 2,569. 43      |
| 11. Offene Linie. Verlegung der Linie Zürich-Baden, resp. Ein-<br>führung derselben in die Station Wettingen . . . . .  | „ 9,302. 71        |                |                  |
| Erlös aus entbehrlichen Landabschnitten . . . . .   | „ <b>1,782. 26</b> |                |                  |
|   |                    |                | „ 7,520. 45      |
| Ferner:   |                    |                |                  |
| 12. Erstellung von mech. Signalscheiben und Weichensignalen in Folge<br>Einführung der neuen eidgen. Signalordnung auf sämtlichen<br>Stationen . . . . .  |                    |                | „ 32,790. 81     |
| 13. Erstellung von Stationsuhren auf den Stationen Kessweil, Sulgen, Bürglen,<br>Märstetten, Felben, Islikon, Wiesendangen, Kempththal, Schlieren,<br>Schinznach, Koblenz, Döttingen, Siggenthal, Rappersweil . . . . . |                    |                | „ 5,696. —       |
| 14. Anschlussgeleise für die Nationalbahn in Konstanz . . . . .   |                    |                | „ 22,824. 61     |
| 15. Inventaranschaffungen für die Centralverwaltung, diverse Stationen und<br>in Reserve . . . . .  |                    |                | „ 17,598. 43     |
| 16. Preisdifferenz zwischen Schienen Profil V gegen II/IV . . . . .   |                    |                | „ 42,357. 50     |
| 17. Verschiedenes . . . . .   |                    |                | „ 43,875. 15     |
|   |                    | Übertrag       | Fr. 923,569. 32  |

Übertrag Fr. 923,569. 32

Hievon ab:

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Auf Rechnung der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau ausgeführte |                            |
| Arbeiten und Materialien . . . . .                               | „ 50,311. 23               |
|  | <hr/>                      |
|  | Restbetrag Fr. 873,258. 09 |

Über einzelne der in vorstehender Aufstellung erscheinenden Bauten geben wir nachstehend noch einige erläuternde Mittheilungen:

Die Arbeiten für Erweiterung der Station Sulgen gelangten bereits im Spätjahr 1875 zum Abschluss, so dass der Inbetriebsetzung der Bischofszellerbahn unsererseits kein Hinderniss im Wege stand. Die Eröffnung der Strecke Sulgen-Bischofszell konnte jedoch wegen Rutschungen des Bahnkörpers zwischen Kradolf und Sitterthal in dem sogenannten Tellen erst auf 1. Februar, und auf der Strecke Bischofszell-Gossau hauptsächlich durch Verzögerung der Bauten etc. am Sorenthal-Damm erst mit 5. Juli stattfinden.

Nachdem der im April 1875 für die definitive Erweiterung des Bahnhofes Winterthur den Behörden vorgelegte Plan in der Weise modifizirt worden war, dass die Unterführung der Zürcher-Strasse unter den Bahngeleisen durch eine Überführung über die Bahn ersetzt wurde, hat dieses neue Projekt unterm 30. Mai 1876 die Genehmigung von Seite der Bundesbehörden erhalten und es wurde der revidirte Plan für die Bahnhof-Erweiterung in der Gemeinde Winterthur am 9. Dezember neuerdings aufgelegt. — Mit der Expropriation des für die definitive Bahnhofserweiterung benötigten Areales wurde inzwischen fortgeföhren und namentlich die Grundeinlösung derjenigen Parzellen von der Gemeindegrenze Winterthur-Oberwinterthur bis zum sogenannten Bahnhof-Dreieck in der Hauptsache durchgeführt, welche für Anlage des vierspurigen Bahnkörpers resp. Einführung der Ostlinien erforderlich und für die provisorische Einführung der Schweizerischen Nationalbahn bereits im Jahr 1875 theilweise in Anspruch genommen worden war. Überdies wurden für Erweiterung des innern Bahnhofes, sowie für Unterführung der Schaffhauserstrasse mehrere Grundstücke erworben. — Die Bauten im Personenbahnhof wurden fortgesetzt, namentlich der Ausbau resp. die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes entsprechend den definitiven Plänen durchgeführt und nahezu vollendet. Durch Anbauten an die beiden Flügel wurden die Wartlokalitäten von 271.80 auf 411.76 □ Meter, das Gepäckbureau von 45.81 auf 97.11 □ Meter erweitert, und überdies im Entresol neue Räumlichkeiten geschaffen. — Nachdem bereits im Jahr 1875 im Personenbahnhof nach Beseitigung der Lokomotiv- und Wagenremisen vier durchgehende neue Geleise erstellt worden waren, wurde das zunächst am Aufnahmsgebäude befindliche Geleise entfernt, das Trottoir von 4.5 auf 8.1 Meter erbreitert und gleichzeitig von 105 Meter auf 163 Meter verlängert. Ferner wurden zum Aufstellen von Reservewagen südöstlich vom Aufnahmsgebäude drei Geleise angelegt, der Eulach-Canal für diese Geleise provisorisch überbrückt, und letztere mittels einer Schiebebühne verbunden. Die früher zwischen der Lokomotivremise und Wagenremise im Personenbahnhof plazirt gewesene Drehscheibe wurde in das äusserste Stumpengeleise längs der Rudolfsstrasse versetzt und die Geleiseverbindung zur Drehscheibe derart erstellt, dass Maschinen im Personenbahnhof auf die Drehscheibe gelangen können, ohne die Zürcherstrasse befahren zu müssen. An Letzterer selbst wurde, um Verkehrshemmungen möglichst zu begegnen, gemäss Weisung der Bundesbehörde eine hölzerne Passerelle über die vier Bahngeleise erstellt. Für die Ein- und Ausfahrt der Winterthur-Koblenerbahn, die am Ende des Güterbahnhofes in der Richtung gegen Töss abzweigt, wurde ein besonderes Geleise bis zur Zürcherstrasse erstellt. Die Rangirgeleise am Ende des Güterbahnhofes wurden verlängert, ein sogenanntes Ausziehgeleise gelegt und das Winterthur-Koblener-Geleise in direkte Verbindung mit den Güter- und Rangirgeleisen gebracht. — Wie für die übrigen Linien wird auch für die Winterthur-Koblenerlinie die Ein-

fahrt der Züge durch eine elektrische Signalscheibe, die durch die Bahnhofinspektion gehandhabt wird, regulirt. — Endlich ist noch zu erwähnen, dass für Regulirung der Ein- und Ausfahrt der von Osten einmündenden Bahnen ausser elektrischen Signalscheiben noch elektrische Zeigerapparate aufgestellt worden sind, mittels derer der Bahnhofinspektion die Ankunft der Züge durch einen Wärter im sogenannten Bahnhofs-dreieck angezeigt werden soll. —

In Folge Einmündung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil in die Station Effretikon und mit Rücksicht auf die in Aussicht stehende Benutzung dieser Station durch die Nationalbahn konnte eine erhebliche Vergrösserung der Station Effretikon nicht umgangen werden. Da diese Station nur auf eine Länge von 210 Meter horizontal gelegen ist, und die Bahn beidseitig mit 12 ‰ fällt, war, um eine Verlängerung der Horizontalen bis auf circa 500 Meter zu erzielen, eine Tieferlegung des ganzen Stationsplanums um circa zwei Meter vorgesehen. Eine solche Tieferlegung der Station wäre aber mit so bedeutenden Kosten verbunden gewesen, dass wir auf dieses Project nicht eintraten, sondern uns lediglich darauf beschränkten, unter Beibehaltung der ursprünglichen Höhenlage die Station zu erbreitern und zu verlängern. Für die Aufstellung und Manipulation der Züge der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil wurden vier durchgehende Geleise angelegt, eine kleine Lokomotiv- und Wagen-Remise errichtet und eine Drehscheibe aufgestellt. Überdies ist ein besonderes Wartlokal mit Wartzimmern II. und III. Klasse errichtet worden, nachdem sich der bisherige Wartraum im Güterschuppen für die auf dieser Station umsteigenden Passagiere als viel zu klein erwiesen hatte.

Mit der Eröffnung der Linie Winterthur-Koblentz am 1. August 1876 wurde die alte Station Bülach verlassen, die Geleiseanlagen, Drehscheibe und Hochbauten, sowie ein Geleise offener Linie von ca. 1230 Meter Länge wurden abgebrochen und es soll das Abbruchmaterial anderwärts beim Bau neuer Linien verwendet werden. — Auf der Strecke Bülach-Niederglatt musste das bestehende Geleise der Bülacher-Linie in Folge des Baues der doppelspurigen Bahnanlage Bülach-Niederglatt auf längere Strecken verlegt, auf der Strecke Niederglatt-Oberglatt, wegen Vergrösserung der Station Niederglatt, sowie in Folge des Baues der Linie Niederglatt-Baden mehrfach verschoben und theilweise tiefer gelegt werden.

Im Bahnhof Zürich wurden die Geleiseanlagen im Rangirbahnhof noch ergänzt; im Rohmaterialbahnhof wurden 2 Drehkrane von je 80 ‰ Tragkraft aufgestellt; im Güterbahnhof wurde ein provisorischer Getreideschuppen von 85 Meter Länge und 12 Meter Breite, der eine Lagerfläche von 920 □ Meter bietet, in Holz-Konstruktion errichtet und endlich im Holzschuppen beim Materialverwaltungsgebäude ein Wassermotor aufgestellt.

Im Bahnhof Brugg sind die Geleiseanlagen gemäss dem genehmigten Plane vollendet, eine grössere Rampe zum Verlad von Kriegsfuhrwerken erstellt und der Perron vor dem Aufnahmsgebäude cementirt und beidseitig verlängert worden.

Die Station Killwangen ermangelte bisanhin eines eigentlichen Stationsgebäudes sowie der nöthigen Räumlichkeiten zur Unterbringung von Gütern u. s. w. Im Berichtsjahre wurde nun daselbst ein einfaches Aufnahmsgebäude mit Güterschuppenanbau erstellt. Das Erdgeschoss im Aufnahmsgebäude enthält Wartlokale II. und III. Klasse, Bureau und Geschirrkammer; im ersten Stock ist eine Wohnung für den Stationsvorstand eingerichtet; der angebaute Güterschuppen bietet eine Lagerfläche von 44.85 □ Meter. Im Fernern ist auf der Station Killwangen noch ein Passagierabtritt erstellt worden.

Zur Regulirung der Einfahrt der Züge in der Richtung von Rapperswil in den Bahnhof Aarau wurde am östlichen Ende des Güter- und Rangirbahnhofes eine elektrische Signalscheibe aufgestellt, so dass das Öffnen und Schliessen des Einfahrtsgeleises direkt von der Bahnhofinspektion besorgt werden kann,

Die Einmündung der Winterthurer Linie in die Station Koblenz erforderte eine bedeutende Vergrößerung dieser Station. Die Zahl der durchgehenden Geleise wurde von 3 auf 5 vermehrt, eine Lokomotivremise für zwei Maschinen mit Wassereinrichtung und Unterkunftslokal für das Maschinenpersonal erstellt, eine Wagenremise mit zwei Geleisen von zusammen 72 Meter Länge errichtet und eine Drehscheibe von 12 Meter Durchmesser aufgestellt. Am bestehenden Stationsgebäude wurde ein Wartlokal II. Klasse angebaut, ferner mussten in Folge Änderung der Geleiseanlagen, der Güterschuppen sammt Rampe, das Abtrittgebäude, die Brückenwaage und der Krane versetzt werden. Die Arbeiten für Vergrößerung des Stationsplanums wurden durch den Bahnbau vorgenommen, die Geleiseanlagen und Hochbauarbeiten dagegen vom Bahnbetriebspersonal besorgt.

Während früher ausschliesslich nur die grössern Stationen und Bahnhöfe mit mechanischen oder elektrischen Signalscheiben ausgestattet waren, sind im Interesse der Betriebssicherheit und in Vollziehung einer diesfälligen Bestimmung der Vorschriften der Schweizerischen Signal-Ordnung nachträglich auf sämtlichen kleinern Stationen mechanische Signal- oder Wendescheiben aufgestellt worden.

Ferner wurden aus gleicher Ursache die Weichen in Hauptgeleisen, gegen deren Spitzen mit fahrplanmässigen Zügen gefahren werden muss, mit Weichensignalen resp. Wendescheiben versehen. Auf den ältern Linien der Nordostbahn wurden im Berichtsjahre 62 mechanische Signalscheiben und 81 Weichensignale aufgestellt.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass auf den Stationen Altnau, Egnach, Horn, Effretikon, Dietlikon, Hettlingen, Henggart, Marthalen, Daehsen, Killwangen, Stations-Uhren aufgestellt und nun sämtliche Stationen des Nordostbahnnetzes mit Uhren ausgestattet sind.

Zu den neuen Linien übergehend, ist zu bemerken, dass der Bahnunterhalt der linksufrigen Zürichseebahn vom 20. September 1876 und der Bötzbahn vom 2. Februar 1876 an von der Betriebsverwaltung übernommen wurde.

An der linksufrigen Zürichseebahn wurden umfassende Entwässerungs- und Konsolidations-Arbeiten des Bahnkörpers bei Wollishofen, Bendlikon, sowie namentlich zwischen Thalweil und Oberrieden auf Baurechnung ausgeführt. Auf der Station Wollishofen wurde eine Brückenwaage eingelegt. Bei Reichenburg ist eine Wasserleitung zum Stationsbrunnen erstellt und bei Ziegelbrücke das sogenannte Linthescherhaus einer gründlichen Reparatur unterworfen worden. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass in Wädensweil die Instandstellung der durch Entgleisung der Wetli'schen Maschine am 30. November 1876 zerstörten Geleiseanlage auf Rechnung der Wädensweil-Einsiedler Bahn ausgeführt wurde.

### C. Transportmaterial und Werkstätten.

Im Berichtsjahre traten im Bestande der Lokomotiven folgende Änderungen ein: es wurden 4 Personenzugs- und 2 Güterzugslokomotiven ausrangirt; dagegen kamen zur Ablieferung 38 Lokomotiven, die theils als Ersatz für ausrangirte Maschinen, theils für den Betrieb der neuen Linien bestimmt waren, nämlich 15 Personenzugs-, 10 Güterzugs- und 13 Tender-Lokomotiven (inclusive 3 für den Betrieb der Linie Wädensweil-Einsiedeln in Aussicht genommene Tender-Lokomotiven nach dem Wetli-System). Der Gesamtbestand der Lokomotiven für den Betrieb des ganzen Nordostbahnnetzes sammt Filialbahnen betrug somit am 31. Dezember 1876 148 Stück; in dieser Zahl sind 2 Personenzugslokomotiven inbegriffen, welche nach Vertrag erst im Frühjahr 1877 zu liefern gewesen wären, auf den Wunsch des betreffenden Etablissements aber schon gegen Ende des Berichtsjahres zur Ablieferung, aus ersterem Grunde dagegen erst im März laufenden Jahres zur Verrechnung kamen.

Von Wagen gelangten die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten 131 Personen- und 454 Gepäck- und Güterwagen zur Ablieferung. In Abgang kamen dagegen 3 ausrangirte vierachsige Gepäck-, 3 ausrangirte gedeckte

Güter- und 1 bei einem Zusammenstoss demolirter offener Güterwagen, zusammen 7 Stück. Der Bestand des gesammten Wagenparkes der Nordostbahn war somit am 31. Dezember 1876 folgender: Personenwagen 547 Stück, Gepäck- und Güterwagen 2416 Stück, Total 2963 Stück.

In den übrigen Transportmitteln ist im Laufe des Berichtsjahres keine Mutation eingetreten.

Der leitende Ausschuss der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil hat uns vor Eröffnung des Betriebes auf dieser Linie um Zustellung einer Vorlage betreffend das für Rechnung jenes Unternehmens zu beschaffende Transportmaterial angegangen. Dem im Bau-Budget dieser Linie enthaltenen Beträge entsprechend, schlugen wir der genannten Verwaltung vor, ihr von unserm Park 3 Lokomotiven, 2 Gepäckwagen, 3 Personenwagen II. Klasse, 7 III. Klasse, 25 offene und 20 gedeckte Güterwagen zum Gesamtkostenpreise von Fr. 393,500 zu überlassen, und es ist dieses Anerbieten von Seite des leitenden Ausschusses angenommen worden. Obiger Betrag wurde sodann an den Ausgaben unserer Unternehmung für Transportmaterial im Berichtsjahre in Abzug gebracht.

Am 31. Dezember 1876 betrug der Inventarwerth des auf Rechnung der Nordostbahn angeschafften gesammten Transportmaterials (ausschliesslich Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg u. Effretikon-Hinweil) Fr. 26,407,743. 04 Cts.

Das Anlagekapital der Werkstätten in Zürich und Romanshorn, einschliesslich der Imprägniranstalt in Zürich betrug Ende 1875 Fr. 2,145,484. 45 Cts. Dazu kamen im Laufe des Berichtsjahres für Neubauten und Vermehrung des Inventars Fr. 27,154. 08 Cts., womit dasselbe am 31. Dezember 1876 den Betrag von Fr. 2,172,638. 53 Cts. erreichte.

## VI. Gesellschaftsbehörden.

Während des Berichtsjahres sind im Bestande der Gesellschaftsbehörden, ausser den schon im vorjährigen Berichte angeführten, nachfolgend erwähnte Veränderungen eingetreten.

An die durch Tod der Herren Regierungsrath Weiersmüller, Professor Dr. Rüttimann, alt Stadtrath Biedermann, J. C. Pfister-Spleiss und alt Regierungsrath Hüni erledigten Stellen wählte die Generalversammlung unterm 29. Juni 1876 zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes die Herren Landammann Frei in Aarau, Sulzer-Steiner in Winterthur, welcher jedoch die Wahl nachher ablehnte, Stadtrathspräsident Rauschenbach in Schaffhausen, Gemeindevorstand J. Stapfer in Horgen und Oberstlt. Cramer-Wyss in Aussersihl.

Der Verwaltungsrath hat in 7 Sitzungen 34 Beschlüsse, die Direktion in 167 Sitzungen 8400 Beschlüsse gefasst.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1876 angelangt, versichern wir Sie, Tit. unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 16. Juni 1877.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,**

In Verhinderung des Präsidenten,

Der Vice-Präsident:

**Dr. E. Escher.**

# Rechnungen

der

## Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1876.

---

- I. Betriebs-Rechnung.
  - II. Generalbaurechnung nebst Beilagen.
  - III. Bilanz nebst Beilagen.
  - IV. Rechnung über den Erneuerungsfond.
  - V. Rechnung über den Reservefond.
-

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

|  | Fr.       | Cts. | Fr.        | Cts. | Fr.               | Cts.      |
|--|-----------|------|------------|------|-------------------|-----------|
| <b>Einnahmen.</b>  |           |      |            |      |                   |           |
| <b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>  |           |      |            |      |                   |           |
| I. Personentransport . . . . .   | 4,726,961 | 95   |            |      |                   |           |
| II. Gepäcktransport . . . . .  | 228,441   | 57   |            |      |                   |           |
| III. Pferde- und Viehtransport . . . . .   | 161,784   | —    |            |      |                   |           |
| IV. Gütertransport . . . . .   | 6,728,301 | 89   |            |      |                   |           |
|  |           |      | 11,845,489 | 41   |                   |           |
| <b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>  |           |      |            |      |                   |           |
| I. Pacht- und Miethzinse . . . . .   | 201,236   | 83   |            |      |                   |           |
| II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen . . . . .              | 295,600   | 99   |            |      |                   |           |
| III. Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . . .   | 896,951   | 72   |            |      |                   |           |
| IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn . . . . .  | 348,000   | —    |            |      |                   |           |
| V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn . . . . .   | 49,865    | 60   |            |      |                   |           |
| VI. Hälfziger Antheil an dem Reinertrage der Bötzbahn . . . . .                                | 339,678   | 21   |            |      |                   |           |
| VII. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Linie Effretikon-Hinwil . . . . . | 10,358    | 88   |            |      |                   |           |
| VIII. Nettoertrag des Werkstättebetriebes . . . . .  | 152,863   | 53   |            |      |                   |           |
| IX. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee . . . . .                              | 22,003    | 84   |            |      |                   |           |
| X. Verschiedenes . . . . .   | 202,673   | 79   |            |      |                   |           |
| XI. Zuschuss des Reservefonds der Nordostbahn . . . . .  | 114,000   | —    |            |      |                   |           |
| Hievon ab:   | 2,633,233 | 39   |            |      |                   |           |
| XII. Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee . . . . .                             | 42,220    | 81   |            |      |                   |           |
|  |           |      | 2,591,012  | 58   | 14,436,501        | 99        |
| Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1875 . . . . .                                    | .         | .    | .          | .    | 302,999           | 04        |
| <b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>   | .         | .    | .          | .    | <b>14,739,501</b> | <b>03</b> |

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1876.

|   | Fr.     | Cts. | Fr.       | Cts. | Fr.       | Cts. |
|---|---------|------|-----------|------|-----------|------|
| <b>Ausgaben.</b>  |         |      |           |      |           |      |
| <b>A. Eisenbahnbetrieb.</b>   |         |      |           |      |           |      |
| <b>I. Zentralverwaltung.</b>  |         |      |           |      |           |      |
| 1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung . . . . .   | .       | .    | 269,354   | 24   |           |      |
| 2. Reiseauslagen . . . . .  | .       | .    | 4,116     | 30   |           |      |
| 3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureauokale . . . . .  | .       | .    | 27,529    | 10   |           |      |
| 4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .   | .       | .    | 81,890    | 47   |           |      |
| 5. Porti und Kommissionskosten . . . . .  | .       | .    | 22,345    | 36   |           |      |
| 6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars. . . . .   | .       | .    | 5,849     | 75   | 411,085   | 22   |
| <b>II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.</b>  |         |      |           |      |           |      |
| 1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter) . . . . .  | .       | .    | 1,374,514 | 18   |           |      |
| 2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .   | .       | .    | 18,607    | 38   |           |      |
| 3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .  | .       | .    | 49,926    | 85   |           |      |
| 4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .   | .       | .    | 211,775   | 86   |           |      |
| 5. „ der Kunstbauten . . . . .  | .       | .    | 38,080    | 43   |           |      |
| 6. „ des Oberbaues . . . . .  | .       | .    | 415,277   | 46   |           |      |
| 7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .  | .       | .    | 17,155    | 09   |           |      |
| 8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .   | .       | .    | 24,209    | —    |           |      |
| 9. „ der Gebäude . . . . .  | .       | .    | 149,674   | 72   |           |      |
| 10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . . . .   | .       | .    | 63,440    | 21   |           |      |
| 11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .  | .       | .    | 22,007    | 96   | 2,384,669 | 14   |
| <b>III. Expeditionsdienst.</b>  |         |      |           |      |           |      |
| <b>1. Allgemeine Kosten.</b>  |         |      |           |      |           |      |
| a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter . . . . . | 492,614 | 51   |           |      |           |      |
| b) Bekleidung derselben . . . . .   | 11,970  | 44   |           |      |           |      |
| c) Bureaukosten . . . . .   | 46,220  | 31   |           |      |           |      |
| d) Beleuchtung und Heizung der Bureaux . . . . .  | 93,264  | 65   |           |      |           |      |
| e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars . . . . .  | 52,479  | 56   |           |      |           |      |
|   |         |      | 696,549   | 47   |           |      |
| Übertrag . . . . .  | .       | .    | 696,549   | 47   | 2,795,754 | 36   |

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

|  | Fr.       | Cts. | Fr.       | Cts. | Fr.       | Cts. |
|--|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
| <b>Ausgaben.</b>   |           |      |           |      |           |      |
| Übertrag .   | .         | .    | 696,549   | 47   | 2,795,754 | 36   |
| <b>2. Personendienst.</b>  |           |      |           |      |           |      |
| <i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Einnnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger . . . . .             | 249,074   | 67   |           |      |           |      |
| <i>b)</i> Bekleidung derselben . . . . .   | 4,289     | 61   |           |      |           |      |
| <i>c)</i> Druckkosten . . . . .  | 37,604    | 49   |           |      |           |      |
| <i>d)</i> Ersatzleistungen . . . . .   | 1,303     | 10   | 292,271   | 87   |           |      |
| <b>3. Güterdienst.</b>   |           |      |           |      |           |      |
| <i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter etc. . . . . | 1,178,833 | 15   |           |      |           |      |
| <i>b)</i> Bekleidung derselben . . . . .   | 4,967     | 18   |           |      |           |      |
| <i>c)</i> Druckkosten . . . . .  | 63,126    | 28   |           |      |           |      |
| <i>d)</i> Ersatzleistungen . . . . .   | 18,870    | 86   |           |      |           |      |
| <i>e)</i> Assekuranz der Güter . . . . .   | 26,810    | 65   | 1,292,608 | 12   | 2,281,429 | 46   |
| <b>IV. Transportdienst.</b>  |           |      |           |      |           |      |
| <b>1. Allgemeine Kosten.</b>   |           |      |           |      |           |      |
| <i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .            | 34,244    | 19   |           |      |           |      |
| <i>b)</i> Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .  | 21,984    | 34   |           |      |           |      |
| <i>c)</i> Assekuranz der Materialvorräthe . . . . .  | 569       | 99   |           |      |           |      |
| <i>d)</i> Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .   | 134,652   | 94   | 191,451   | 46   |           |      |
| <b>2. Kosten des Fahrdienstes.</b>   |           |      |           |      |           |      |
| <i>a)</i> Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter . . . . .          | 1,103,977 | 13   |           |      |           |      |
| <i>b)</i> Bekleidung derselben . . . . .   | 45,090    | 38   |           |      |           |      |
| <i>c)</i> Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . .                     | 620,015   | 71   |           |      |           |      |
| <i>d)</i> Oel und Schmiere für die Wagen . . . . .   | 16,401    | 49   |           |      |           |      |
| <i>e)</i> Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .  | 50,781    | 72   |           |      |           |      |
| <i>f)</i> Assekuranz der Wagen . . . . .   | 7,600     | 17   |           |      |           |      |
| <i>g)</i> Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . . . .  | 435,975   | 87   | 2,279,842 | 47   |           |      |
| Übertrag .   | .         | .    | 2,471,293 | 93   | 5,077,183 | 82   |

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1876.

| <b>Ausgaben.</b>  | Fr.       | Cts. | Fr.       | Cts. | Fr.               | Cts.      |
|---|-----------|------|-----------|------|-------------------|-----------|
| Übertrag . . . . .  | .         | .    | 2,471,293 | 93   | 5,077,183         | 82        |
| <b>3. Zugkraftskosten.</b>  |           |      |           |      |                   |           |
| a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien<br>des Maschinenpersonals . . . . .   | 917,992   | 44   |           |      |                   |           |
| b) Bekleidung desselben . . . . .   | 3,978     | 68   |           |      |                   |           |
| c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .  | 4,321     | 12   |           |      |                   |           |
| d) Brennmaterial . . . . .  | 1,000,472 | 96   |           |      |                   |           |
| e) Schmiermaterial . . . . .  | 79,370    | 45   |           |      |                   |           |
| f) Putzmaterial . . . . .   | 33,522    | 32   |           |      |                   |           |
| g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . . . .  | 16,150    | 62   |           |      |                   |           |
| h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Aus-<br>rüstung und Reservestücken . . . . .  | 666,667   | 94   |           |      |                   |           |
| i) Assekuranz der Lokomotiven . . . . .   | 4,863     | 94   | 2,727,340 | 47   | 5,198,634         | 40        |
| <b>V. Bahntelegaphie</b> . . . . .  | .         | .    | .         | .    | 44,315            | 81        |
| <b>VI. Verschiedenes</b> . . . . .  | .         | .    | .         | .    | 222,517           | 89        |
| <b>Summa</b> . . . . .  | .         | .    | .         | .    | 10,542,651        | 92        |
| Hievon ab:  |           |      |           |      |                   |           |
| 1. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten<br>der Zentralverwaltung und des technischen Personals . . . . .                | .         | .    | 33,586    | 85   |                   |           |
| 2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der<br>Zentralverwaltung . . . . .  | .         | .    | 193,657   | 75   |                   |           |
| 3. Auf die Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten fallende<br>Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals . . . . . | .         | .    | 80,984    | 91   |                   |           |
| 4. Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbahn . . . . .   | .         | .    | 16,203    | 57   |                   |           |
| 5. Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein . . . . .  | .         | .    | 467       | 07   |                   |           |
| 6. Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil<br>und der technischen Leitung:  |           |      | 35,383    | 82   |                   |           |
| a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .  | 10,000    | —    |           |      |                   |           |
| b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .   | 15,000    | —    | 25,000    | —    |                   |           |
| 8. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:  |           |      |           |      |                   |           |
| a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .  | 620,000   | —    |           |      |                   |           |
| b) auf der Linie Bülach-Regensberg . . . . .  | 106,269   | 50   |           |      |                   |           |
| c) auf der Bötzbahn . . . . .   | 1,263,797 | 10   |           |      |                   |           |
| d) auf der Linie Sulgen-Bischofszell (bis 4. Juli 1876) . . . . .   | 33,190    | —    |           |      |                   |           |
| e) auf der Linie Effretikon-Hinweil . . . . .   | 51,003    | 50   | 2,074,260 | 10   | 2,459,544         | 07        |
| <b>Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes</b> . . . . .   | .         | .    | .         | .    | 8,083,107         | 85        |
| <b>B. Verzinsung der Anleihen</b> . . . . .   | .         | .    | .         | .    | 4,695,002         | 83        |
| <b>C. Einlage in den Erneuerungsfond</b> . . . . .  | .         | .    | .         | .    | 708,000           | —         |
| <b>D. Dividende für die Aktien</b> . . . . .  | .         | .    | .         | .    | 1,252,500         | —         |
| Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1877 . . . . .  | .         | .    | .         | .    | 890               | 35        |
| <b>Total gleich der Einnahme</b> . . . . .  | .         | .    | .         | .    | <b>14,739,501</b> | <b>03</b> |

## II. General-Baurechnung der Schweizerischen

|  | Fr. | Cts. | Fr.               | Cts.      |
|--|-----|------|-------------------|-----------|
| <b>Einnahmen.</b>  |     |      |                   |           |
| —————  |     |      |                   |           |
| I. Saldo der Baurechnung vom Jahre 1875 . . . . .  | .   | .    | 3,304,056         | 55        |
| II. Aktien.  |     |      |                   |           |
| Einzahlungen auf das Prioritäts-Aktienkapital von 11 Millionen Franken . . . . .   | .   | .    | 11,000,000        | —         |
| III. Obligationen.   |     |      |                   |           |
| Vorschüsse des Comptoir d'Escompte in Paris auf das 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Anleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. November 1876 . . . . . | .   | .    | 22,380,829        | 35        |
| <b>Summa</b> . . . . .   | .   | .    | <b>36,684,885</b> | <b>90</b> |

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1876.

|   | Fr.        | Cts. | Fr.               | Cts.      |
|---|------------|------|-------------------|-----------|
| <b>Ausgaben.</b>  |            |      |                   |           |
| <b>I. Nordostbahnlinien.</b>  |            |      |                   |           |
| a) Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1876 . . . . .  | 873,258    | 09   |                   |           |
| b) Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1876 . . . . .  | 10,158,817 | 54   | 11,032,075        | 63        |
| <b>II. Transportmaterial und Werkstätten.</b>   |            |      |                   |           |
| Ausgaben im Jahre 1876 . . . . .  | .          | .    | 4,130,230         | 64        |
| <b>III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.</b>  |            |      |                   |           |
| a) Einlösung der auf Ende Dezember 1876 gekündigten Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . . . .  | 2,826,000  | —    |                   |           |
| b) Einlösung der auf Ende Dezember 1876 gekündigten Obligationen der Eisenbahnunternehmung Bülaeh-Regensberg . . . . . Fr. 1,200,000. —   |            |      |                   |           |
| Hievon ab: Reduktion der frühern Zuschusseinzahlungen der Nordostbahn über ihre anfängliche Beitragsquote von Fr. 600,000 hinaus durch die Nettoeinnahme der Baurechnung pro 1876 im Betrage von . . . . . „ 13,968. 73 | 1,186,031  | 27   |                   |           |
| c) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bötzbachbahn im Jahre 1876  | 350,000    | —    |                   |           |
| d) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1876  | 575,000    | —    |                   |           |
| e) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Baukapital der Linie Koblenz-Stein im Jahre 1876 . . . . .   | 200,000    | —    |                   |           |
| f) Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Baukapital Wohlen-Bremgarten im Jahre 1876 . . . . .   | 297,000    | —    |                   |           |
| g) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil im Jahre 1876:  |            |      |                   |           |
| 1) auf das Aktienkapital . . . . . Fr. 100,000. —   |            |      |                   |           |
| 2) „ „ Obligationenkapital . . . . . „ 850,000. —   | 950,000    | —    | 6,384,031         | 27        |
| <b>IV. Gotthardbahn-Subvention.</b>   |            |      |                   |           |
| Vierte Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1876 . . . . .   | .          | .    | 369,884           | 14        |
| <b>V. Anleihen auf kürzere Dauer, zu verschiedenem Zinsfusse.</b>   |            |      |                   |           |
| Rückzahlungen . . . . .   | .          | .    | 6,572,744         | 70        |
| <b>VI. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1877.</b>   |            |      |                   |           |
| a) Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1876 . . . . .   | 2,114,029  | 47   |                   |           |
| b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1876 . . . . .  | 6,081,890  | 05   | 8,195,919         | 52        |
| <b>Summa</b> . . . . .  | .          | .    | <b>36,684,885</b> | <b>90</b> |

## Beilagen zur General-Baurechnung.

- A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes.
- B. Rechnung über den Bau neuer Linien.
- C. Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten.



## A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

|  | Fr.    | Cts. | Fr.     | Cts. | Fr.     | Cts. |
|--|--------|------|---------|------|---------|------|
| <b>Ausgaben.</b>   |        |      |         |      |         |      |
| <b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>   |        |      |         |      |         |      |
| A. Herstellung der Aktien und Obligationen . . . . .   | .      | .    | —       | —    |         |      |
| B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste . . . . .  | .      | .    | —       | —    |         |      |
| C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung u. des technischen Personals . . . . . | .      | .    | 33,586  | 85   | 33,586  | 85   |
| <b>II. Expropriation.</b>  |        |      |         |      |         |      |
| A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .  | .      | .    | 307     | 35   |         |      |
| B. Entschädigungen . . . . .   | .      | .    | 156,870 | 69   |         |      |
| C. Schatzungs- und Gerichtskosten . . . . .  | .      | .    | 11,123  | 28   |         |      |
| D. Verschiedenes . . . . .   | .      | .    | 11      | 25   | 168,312 | 57   |
| <b>III. Bahnbau.</b>   |        |      |         |      |         |      |
| <b>A. Unterbau:</b>  |        |      |         |      |         |      |
| a. Erdarbeiten . . . . .   | 68,394 | 86   |         |      |         |      |
| b. Stützmauern . . . . .   | —      | —    |         |      |         |      |
| c. Tunnels . . . . .   | —      | —    |         |      |         |      |
| d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .  | 61,014 | 90   |         |      |         |      |
| e. Wegbauten . . . . .   | 18,801 | 12   |         |      |         |      |
| f. Uferbauten . . . . .  | —      | —    |         |      |         |      |
| g. Bettung . . . . .   | 51,855 | 18   |         |      |         |      |
| h. Verschiedenes . . . . .   | 73     | 51   |         |      |         |      |
|  |        |      | 200,139 | 57   |         |      |
| Übertrag . . . . .   | .      | .    | 200,139 | 57   | 201,899 | 42   |

# der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1876.

|   | Fr.     | Cts. | Fr.     | Cts. | Fr.            | Cts.      |
|---|---------|------|---------|------|----------------|-----------|
| <b>Ausgaben.</b>  |         |      |         |      |                |           |
| Übertrag .  | .       | .    | 200,139 | 57   | 201,899        | 42        |
| <b>B. Oberbau:</b>  |         |      |         |      |                |           |
| <i>a.</i> Schwellen . . . . .   | 12,068  | 41   |         |      |                |           |
| <i>b.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .                 | 59,226  | 50   |         |      |                |           |
| <i>c.</i> Wegübergänge . . . . .  | —       | —    |         |      |                |           |
| <i>d.</i> Legen des Oberbaues . . . . .                                   | 46,884  | 40   |         |      |                |           |
| <i>e.</i> Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. | 4,313   | 51   |         |      |                |           |
| <i>f.</i> Verschiedenes . . . . .   | —       | —    |         |      |                |           |
|   |         |      | 122,492 | 82   |                |           |
| <b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>                                    |         |      |         |      |                |           |
| <i>a.</i> Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen      | 234,327 | 82   |         |      |                |           |
| <i>b.</i> Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. .          | 65,620  | 55   |         |      |                |           |
| <i>c.</i> Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc. . .       | 5,156   | 61   |         |      |                |           |
| <i>d.</i> Hebkrahnen und Brückenwaagen . . . . .                          | 521     | 60   |         |      |                |           |
| <i>e.</i> Verschiedenes . . . . .   | —       | —    |         |      |                |           |
|   |         |      | 305,626 | 58   | 628,258        | 97        |
| <b>IV. Mobilien und Betriebsgeräthschaften.</b>                           |         |      |         |      |                |           |
| A. Bureaux der Zentralverwaltung und Kontrolle . . . . .                  | .       | .    | 7,237   | 45   |                |           |
| B. Materialverwaltung . . . . .   | .       | .    | 4,327   | 46   |                |           |
| C. Bahnhofverwaltungen . . . . .  | .       | .    | 22,786  | 89   |                |           |
| D. Bahnaufsichtsdienst . . . . .  | .       | .    | 8,747   | 90   | 43,099         | 70        |
|   |         |      |         |      |                |           |
| <b>Total der Ausgaben .</b>   | .       | .    | .       | .    | <b>873,258</b> | <b>09</b> |

## B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

| Ausgaben.  | Winterthur-Koblentz |     |           |     | Linksufrige Zürichseebahn |     |           |     | Rechtasufrige Zürichseeb. |     |           |     |
|--|---------------------|-----|-----------|-----|---------------------------|-----|-----------|-----|---------------------------|-----|-----------|-----|
|  | Fr.                 | Ct. | Fr.       | Ct. | Fr.                       | Ct. | Fr.       | Ct. | Fr.                       | Ct. | Fr.       | Ct. |
| <b>I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste</b> | .                   | .   | —         | —   | .                         | .   | —         | —   | .                         | .   | —         | —   |
| <b>II. Allgemeine Verwaltung.</b>  |                     |     |           |     |                           |     |           |     |                           |     |           |     |
| A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen   | .                   | .   | 4,138     | 80  | .                         | .   | —         | —   | .                         | .   | —         | —   |
| B. Administrative Leitung des Baues  | .                   | .   | 79,512    | 76  | .                         | .   | 47,372    | 29  | .                         | .   | 24,228    | 78  |
| C. Technisches Personal:   |                     |     |           |     |                           |     |           |     |                           |     |           |     |
| <i>a.</i> Gehalte, Reiseauslagen und Löhne   | 142,500             | 54  |           |     | 104,928                   | 11  |           |     | 75,674                    | 78  |           |     |
| <i>b.</i> Materialien für Profiliren, Vermessungen etc.  | 1,049               | 45  |           |     | 1,324                     | 02  |           |     | 832                       | 52  |           |     |
| <i>c.</i> Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.)  | 1,983               | 38  |           |     | 5,438                     | 89  |           |     | 1,505                     | 92  |           |     |
| <i>d.</i> Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux  | 5,612               | 28  |           |     | 3,919                     | 96  |           |     | 2,913                     | 61  |           |     |
| <i>e.</i> Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti                                  | 5,696               | 54  |           |     | 11,998                    | 79  |           |     | 4,943                     | 45  |           |     |
| <i>f.</i> Verschiedenes  | 67                  | 50  |           |     | 32                        | 10  |           |     | 716                       | 55  |           |     |
|  |                     |     | 156,909   | 69  |                           |     | 127,641   | 87  |                           |     | 86,586    | 83  |
| <b>III. Expropriation.</b>   |                     |     |           |     |                           |     |           |     |                           |     |           |     |
| A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne  | .                   | .   | 911       | 65  | .                         | .   | 7,876     | 05  | .                         | .   | 1,038     | 55  |
| B. Entschädigungen   | .                   | .   | 72,705    | 03  | .                         | .   | 397,387   | 28  | .                         | .   | 501,218   | 21  |
| C. Schatzungs- und Gerichtskosten  | .                   | .   | 2,990     | 38  | .                         | .   | 20,248    | 12  | .                         | .   | 18,237    | 12  |
| D. Verschiedenes   | .                   | .   | 105       | 20  | .                         | .   | 1,526     | 60  | .                         | .   | 8,703     | 25  |
| <b>IV. Bahnbau.</b>  |                     |     |           |     |                           |     |           |     |                           |     |           |     |
| A. Unterbau:   |                     |     |           |     |                           |     |           |     |                           |     |           |     |
| <i>a.</i> Erdarbeiten  | 817,333             | 13  |           |     | 346,464                   | 79  |           |     | 100,890                   | —   |           |     |
| <i>b.</i> Stützmauern  | 3,919               | 91  |           |     | 9,985                     | 75  |           |     | 162,800                   | —   |           |     |
| <i>c.</i> Tunnels  | 227,794             | 25  |           |     | 23,950                    | 31  |           |     | 211,585                   | 96  |           |     |
| <i>d.</i> Brücken, Durchlässe und Kanäle   | 304,917             | 64  |           |     | 179,770                   | 87  |           |     | 51,900                    | —   |           |     |
| <i>e.</i> Wegbauten  | 27,964              | 84  |           |     | 36,544                    | 29  |           |     | 600                       | —   |           |     |
| <i>f.</i> Uferbauten   | 5,525               | 55  |           |     | 139,917                   | 51  |           |     | 10,400                    | —   |           |     |
| <i>g.</i> Bettung  | 211,009             | 89  |           |     | 159,898                   | 85  |           |     | —                         | —   |           |     |
| <i>h.</i> Verschiedenes  | 2,316               | 62  |           |     | 15,977                    | 96  |           |     | 23                        | 05  |           |     |
|  |                     |     | 1,600,781 | 83  |                           |     | 912,510   | 33  |                           |     | 538,199   | 01  |
| Übertrag   | .                   | .   | 1,918,055 | 34  | .                         | .   | 1,514,562 | 54  | .                         | .   | 1,178,211 | 75  |

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1876.

| Baden - Niederglatt |     |           |     | Bülach - Schaffhausen |     |       |     | Glarus-Linthal |     |        |     | Dielsdorf-Niederweningen |     |       |     | Zusammenzüge |     |           |     |         |     |           |    |
|---------------------|-----|-----------|-----|-----------------------|-----|-------|-----|----------------|-----|--------|-----|--------------------------|-----|-------|-----|--------------|-----|-----------|-----|---------|-----|-----------|----|
| Fr.                 | Ct. | Fr.       | Ct. | Fr.                   | Ct. | Fr.   | Ct. | Fr.            | Ct. | Fr.    | Ct. | Fr.                      | Ct. | Fr.   | Ct. | Fr.          | Ct. | Fr.       | Ct. | Fr.     | Ct. |           |    |
| .                   | .   | —         | —   | .                     | .   | —     | —   | .              | .   | —      | —   | .                        | .   | —     | —   | .            | .   | .         | .   | 276,272 | 05  |           |    |
| .                   | .   | —         | —   | .                     | .   | —     | —   | .              | .   | 11,940 | —   | .                        | .   | 152   | 50  | 16,231       | 30  | .         | .   | .       | .   | .         | .  |
| .                   | .   | 40,405    | 37  | .                     | .   | 66    | 43  | .              | .   | 1,989  | 04  | .                        | .   | 83    | 08  | 193,657      | 75  | .         | .   | .       | .   | .         | .  |
| 73,057              | 51  |           |     | 1,740                 | 08  |       |     | 69,057         | 45  |        |     | 3,289                    | 27  |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 319                 | 19  |           |     | 34                    | 40  |       |     | 1,993          | 83  |        |     | 192                      | 76  |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 845                 | 78  |           |     | 30                    | 17  |       |     | 2,130          | 84  |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 3,317               | 05  |           |     | 32                    | 12  |       |     | 3,297          | 70  |        |     | 90                       | 01  |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 3,482               | 26  |           |     | 83                    | 41  |       |     | 5,362          | 14  |        |     | 386                      | 19  |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 55                  | —   |           |     | 38                    | 36  |       |     | 184            | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
|                     |     | 81,076    | 79  |                       |     | 1,958 | 54  |                |     | 82,025 | 96  |                          |     | 3,958 | 23  | 540,157      | 91  |           |     |         |     | 750,046   | 96 |
| .                   | .   | 235       | 19  | .                     | .   | —     | —   | .              | .   | 169    | 70  | .                        | .   | —     | —   | 10,231       | 14  |           |     |         |     |           |    |
| .                   | .   | 107,726   | 72  | .                     | .   | —     | —   | .              | .   | 5      | —   | .                        | .   | —     | —   | 1,079,042    | 24  |           |     |         |     |           |    |
| .                   | .   | 4,759     | 58  | .                     | .   | —     | —   | .              | .   | 715    | 55  | .                        | .   | —     | —   | 46,950       | 75  |           |     |         |     |           |    |
| .                   | .   | 5         | 50  | .                     | .   | —     | —   | .              | .   | 35     | —   | .                        | .   | —     | —   | 10,375       | 55  |           |     |         |     | 1,146,599 | 68 |
| 640,241             | 31  |           |     | —                     | —   |       |     | 633            | 31  |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 4,200               | —   |           |     | —                     | —   |       |     | —              | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| —                   | —   |           |     | —                     | —   |       |     | —              | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 605,320             | 66  |           |     | —                     | —   |       |     | —              | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 13,830              | —   |           |     | —                     | —   |       |     | —              | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| —                   | —   |           |     | —                     | —   |       |     | —              | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 38,436              | 55  |           |     | —                     | —   |       |     | —              | —   |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
| 3                   | 50  |           |     | —                     | —   |       |     | 202            | 71  |        |     | —                        | —   |       |     |              |     |           |     |         |     |           |    |
|                     |     | 1,302,032 | 02  |                       |     | —     | —   |                |     | 836    | 02  |                          |     | —     | —   | 4,354,359    | 21  |           |     |         |     |           |    |
| .                   | .   | 1,536,241 | 17  | .                     | .   | 2,024 | 97  | .              | .   | 97,716 | 27  | .                        | .   | 4,193 | 81  | 4,354,359    | 21  | 1,896,646 | 64  | 276,272 | 05  |           |    |

## B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

| Ausgaben.   | Winterthur - Koblenz |     |           |     | Linksufrige Zürichseebahn |           |           |     | Rechtsufrige Zürichseeb. |     |           |     |
|---|----------------------|-----|-----------|-----|---------------------------|-----------|-----------|-----|--------------------------|-----|-----------|-----|
|   | Fr.                  | Ct. | Fr.       | Ct. | Fr.                       | Ct.       | Fr.       | Ct. | Fr.                      | Ct. | Fr.       | Ct. |
| Übertrag . . . . .  | .                    | .   | 1,918,055 | 34  | .                         | .         | 1,514,562 | 54  | .                        | .   | 1,178,211 | 75  |
| <b>B. Oberbau:</b>  |                      |     |           |     |                           |           |           |     |                          |     |           |     |
| a. Schwellen . . . . .  | 160,886              | 70  |           |     | <b>5,608</b>              | <b>26</b> |           |     | —                        | —   |           |     |
| b. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .  | 380,088              | 78  |           |     | <b>14,356</b>             | <b>01</b> |           |     | —                        | —   |           |     |
| c. Wegübergänge . . . . .   | 3,504                | 95  |           |     | 476                       | 40        |           |     | —                        | —   |           |     |
| d. Legen des Oberbaues . . . . .  | 149,691              | 94  |           |     | 99,161                    | 45        |           |     | —                        | —   |           |     |
| e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. . . . .                    | 144,864              | 90  |           |     | 89,463                    | 63        |           |     | 122                      | —   |           |     |
| f. Verschiedenes . . . . .  | 1,621                | 25  |           |     | <b>672</b>                | <b>83</b> |           |     | —                        | —   |           |     |
|   |                      |     | 840 658   | 52  |                           |           | 168,464   | 38  |                          |     | 122       | —   |
| <b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>  |                      |     |           |     |                           |           |           |     |                          |     |           |     |
| a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen . . . . .                  | 620,077              | 59  |           |     | 341,324                   | 57        |           |     | —                        | —   |           |     |
| b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schieb-<br>bühnen etc. . . . .                          | 207,910              | 08  |           |     | 21,198                    | 99        |           |     | —                        | —   |           |     |
| c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasser-<br>leitungen und Wasserkrahnen . . . . .          | 29,518               | 32  |           |     | 1,681                     | 93        |           |     | —                        | —   |           |     |
| d. Hebkrahnen und Brückenwaagen . . . . .   | 51,949               | 68  |           |     | 18,253                    | 66        |           |     | —                        | —   |           |     |
| e. Verschiedenes . . . . .  | 49                   | 36  |           |     | —                         | —         |           |     | —                        | —   |           |     |
|   |                      |     | 909,505   | 03  |                           |           | 382,459   | 15  |                          |     | —         | —   |
| <b>D. Baugeräthschaften . . . . .</b>   |                      |     | 282       | 85  |                           |           | 4,049     | —   |                          |     | —         | —   |
| <b>V. Mobilien und Betriebsgeräthschaften:</b>  |                      |     |           |     |                           |           |           |     |                          |     |           |     |
| A. Für die Bahnhofverwaltungen . . . . .  |                      |     | 52,393    | 25  |                           |           | 6,966     | 52  |                          |     | —         | —   |
| B. Für den Bahnaufsichtsdienst . . . . .  |                      |     | 33,418    | 17  |                           |           | 20,397    | 53  |                          |     | —         | —   |
| <b>VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit . . . . .</b> |                      |     | 306,837   | 73  |                           |           | 319,087   | 57  |                          |     | 57,333    | 87  |
|   |                      |     | 4,061,150 | 89  |                           |           | 2,415,986 | 69  |                          |     | 1,235,667 | 62  |

NB. Die bei der linksufrigen Zürichseebahn unter dem Titel „B. Oberbau“ mit fetten Lettern gedruckten Zahlen repräsentiren Einnahmen für übrig gebliebene Oberbaumaterialien.

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1876.

| Baden - Niederglatt         |     |           |     | Bülach - Schaffhausen |     |       |     | Glarus - Linthal |     |         |     | Dielsdorf - Niederweningen |     |       |     | Zusammenzüge |     |           |                   |           |     |
|-----------------------------|-----|-----------|-----|-----------------------|-----|-------|-----|------------------|-----|---------|-----|----------------------------|-----|-------|-----|--------------|-----|-----------|-------------------|-----------|-----|
| Fr.                         | Ct. | Fr.       | Ct. | Fr.                   | Ct. | Fr.   | Ct. | Fr.              | Ct. | Fr.     | Ct. | Fr.                        | Ct. | Fr.   | Ct. | Fr.          | Ct. | Fr.       | Ct.               | Fr.       | Ct. |
| .                           | .   | 1,536,241 | 17  | .                     | .   | 2,024 | 97  | .                | .   | 97,716  | 27  | .                          | .   | 4,193 | 81  | 4,354,359    | 21  | 1,896,646 | 64                | 276,272   | 05  |
| 210,246                     | 02  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 163,170                     | 02  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 1,256                       | 65  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 15,775                      | 96  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 851                         | 47  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 155                         | 87  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
|                             |     | 391,455   | 99  |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     | 1,400,700    | 89  |           |                   |           |     |
| 33,232                      | 94  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 30,338                      | 69  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| —                           | —   |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| —                           | —   |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
| 47                          | 25  |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           |                   |           |     |
|                             |     | 63,618    | 88  |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     | 1,355,583    | 06  |           |                   |           |     |
| .                           | .   | 3         | 10  | .                     | .   | —     | —   | .                | .   | —       | —   | .                          | .   | —     | —   | 4,334        | 95  | 7,114,978 | 11                |           |     |
| .                           | .   | —         | —   | .                     | .   | —     | —   | .                | .   | —       | —   | .                          | .   | —     | —   | 59,359       | 77  |           |                   |           |     |
| .                           | .   | —         | —   | .                     | .   | —     | —   | .                | .   | —       | —   | .                          | .   | —     | —   | 53,815       | 70  | 113,175   | 47                |           |     |
| .                           | .   | 69,354    | 85  | .                     | .   | 1,363 | —   | .                | .   | 3,724   | 86  | .                          | .   | 43    | 39  |              |     | 757,745   | 27                |           |     |
|                             |     | 2,060,673 | 99  |                       |     | 3,387 | 97  |                  |     | 101,441 | 13  |                            |     | 4,237 | 20  |              |     |           |                   | 9,882,545 | 49  |
| <b>Total der Ausgaben .</b> |     |           |     |                       |     |       |     |                  |     |         |     |                            |     |       |     |              |     |           | <b>10,158,817</b> | <b>54</b> |     |

## C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten

|   | Fr. | Cts. | Fr.       | Cts. | Fr.       | Cts. |
|---|-----|------|-----------|------|-----------|------|
| <b>Ausgaben.</b>  |     |      |           |      |           |      |
| <b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>  |     |      |           |      |           |      |
| A. Herstellung der Aktien und Obligationen . . . . .                                      | .   | .    | —         | —    |           |      |
| B. Provisionen und Kursvergütungen . . . . .  | .   | .    | —         | —    |           |      |
| C. Antheil an den Kosten der Zentralverwaltung<br>und des technischen Personals . . . . . | .   | .    | 80,984    | 91   |           |      |
| D. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial<br>engagierten Kapitals . . . . .          | .   | .    | 72,723    | 62   | 153,708   | 53   |
| <b>II. Vermehrung des Transportmaterials.</b>   |     |      |           |      |           |      |
| A. Lokomotiven und Tender . . . . .   | .   | .    | 1,358,226 | 21   |           |      |
| B. Wagen . . . . .  | .   | .    | 2,591,582 | 25   |           |      |
| C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . . . .                                     | .   | .    | —         | —    |           |      |
| D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . .                                    | .   | .    | 92        | —    | 3,949,900 | 46   |
| <b>III. Werkstätten.</b>  |     |      |           |      |           |      |
| <b>1. Expropriation.</b>  |     |      |           |      |           |      |
| A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .   | —   | —    |           |      |           |      |
| B. Entschädigungen . . . . .  | —   | —    |           |      |           |      |
| C. Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .   | 28  | 50   |           |      |           |      |
| D. Verschiedenes . . . . .  | —   | —    | 28        | 50   |           |      |
| <b>2. Bahnbau.</b>  |     |      |           |      |           |      |
| <b>A. Unterbau:</b>   |     |      |           |      |           |      |
| a. Erdarbeiten . . . . .  | 137 | 35   |           |      |           |      |
| b. Stützmauern . . . . .  | —   | —    |           |      |           |      |
| Übertrag . . . . .  | 137 | 35   | 28        | 50   | 4,103,608 | 99   |

# der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1876.

| Ausgaben.                                      |   | Fr.    | Cts. | Fr.    | Cts. | Fr.              | Cts.      |
|--|---|--------|------|--------|------|------------------|-----------|
|  |   |        |      |        |      |                  |           |
|  | Übertrag . . . . .  | 137    | 35   | 28     | 50   | 4,103,608        | 99        |
| c.   | Tunnels . . . . .   | —      | —    |        |      |                  |           |
| d.   | Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .                                | —      | —    |        |      |                  |           |
| e.   | Wegbauten . . . . .   | —      | —    |        |      |                  |           |
| f.   | Uferbauten . . . . .  | —      | —    |        |      |                  |           |
| g.   | Bettung . . . . .   | —      | —    |        |      |                  |           |
| h.   | Verschiedenes . . . . .   | —      | —    | 137    | 35   |                  |           |
| <b>B. Oberbau:</b>                             |   |        |      |        |      |                  |           |
| a.   | Schwellen . . . . .   | —      | —    |        |      |                  |           |
| b.   | Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .                         | 7,578  | 90   |        |      |                  |           |
| c.   | Wegübergänge . . . . .  | —      | —    |        |      |                  |           |
| d.   | Legen des Oberbaues . . . . .   | —      | —    |        |      |                  |           |
| e.   | Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. . . . . | —      | —    |        |      |                  |           |
| f.   | Verschiedenes . . . . .   | —      | —    | 7,578  | 90   |                  |           |
| <b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>         |   |        |      |        |      |                  |           |
| a.   | Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen . . . . .    | 12,457 | 69   |        |      |                  |           |
| b.   | Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . . . .            | —      | —    |        |      |                  |           |
| c.   | Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc. . . . .           | 5,743  | 68   |        |      |                  |           |
| d.   | Hebkrahn und Brückenwaagen . . . . .                                    | —      | —    |        |      |                  |           |
| e.   | Technische Einrichtung der Werkstätten . . . . .                        | 24     | —    |        |      |                  |           |
| f.   | Verschiedenes . . . . .   | —      | —    | 18,225 | 37   |                  |           |
| <b>3. Mobilien und Betriebsgeräthschaften:</b> |   |        |      |        |      |                  |           |
| a.   | Werkzeuge und Requisite . . . . .                                       | 9,390  | 07   |        |      |                  |           |
| b.   | Mobilien . . . . .  | 1,123  | —    |        |      |                  |           |
|  | Hievon ab:  | 10,513 | 07   |        |      |                  |           |
|  | 10% Abschreibung auf den Maschinen der Imprägniranstalt:                |        |      |        |      |                  |           |
| a.   | Stehende Dampfmaschinen . . . . . Fr. 8,964. 81                         |        |      |        |      |                  |           |
| b.   | Werkzeugmaschinen . . . . . „ 896. 73                                   | 9,861  | 54   | 651    | 53   | 26,621           | 65        |
| <b>Total der Ausgaben . . . . .</b>            |   |        |      |        |      | <b>4,130,230</b> | <b>64</b> |

### III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

| Debitoren.  | Fr.        | Cts. | Fr.        | Cts. | Fr.                | Cts. |
|---|------------|------|------------|------|--------------------|------|
| <b>A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.</b>                                      |            |      |            |      |                    |      |
| <b>I. Nordostbahnlirien</b>   |            |      |            |      |                    |      |
| <i>a.</i> Stammnetz:  |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .                        | 62,534,875 | 31   |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1876 laut vorstehender Rechnung . . . . .      | 873,258    | 09   | 63,408,133 | 40   |                    |      |
| <i>b.</i> Neue Linien:  |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .                        | 30,592,207 | 15   |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1876 laut vorstehender Rechnung . . . . .      | 10,158,817 | 54   | 40,751,024 | 69   | 104,159,158        | 09   |
| <b>II. Transportmaterial und Werkstätten.</b>                                    |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .                        | .          | .    | 24,450,150 | 93   |                    |      |
| 2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1876 laut vorstehender Rechnung . . . . .      | .          | .    | 4,130,230  | 64   | 28,580,381         | 57   |
| <b>III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.</b>                            |            |      |            |      |                    |      |
| <i>a.</i> Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:                                      |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Einbezahltes Beteiligungs-Kapital der Nordostbahn . . .                        | 6,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| 2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung . . . . .                            | 800,000    | —    |            |      |                    |      |
| 3. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . . .                             | 2,826,000  | —    | 9,626,000  | —    |                    |      |
| <i>b.</i> Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:                                      |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen                    | 946,513    | 82   |            |      |                    |      |
| 2. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . . .                             | 1,200,000  | —    |            |      |                    |      |
| Hievon ab:  | 2,146,513  | 82   |            |      |                    |      |
| Netto-Einnahme auf dem Bau der Bülach-Regensbergerbahn pro 1876 . . .            | 13,968     | 73   | 2,132,545  | 09   |                    |      |
| <i>c.</i> Bötzbergbahn:  |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen                    | 11,850,000 | —    |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . . .                    | 350,000    | —    | 12,200,000 | —    |                    |      |
| <i>d.</i> Aargauische Südbahn:   |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen                    | 2,975,000  | —    |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . . .                    | 575,000    | —    | 3,550,000  | —    |                    |      |
| <i>e.</i> Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:   |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen                    | 100,000    | —    |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . . .                    | 200,000    | —    | 300,000    | —    |                    |      |
| <i>f.</i> Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:                                       |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen                    | 135,000    | —    |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . . .                    | 297,000    | —    | 432,000    | —    |                    |      |
| <i>g.</i> Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:                             |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der per Ende 1875 geleist. Einzahlungen auf d. Aktienkapital            | 400,000    | —    |            |      |                    |      |
| 2. Betrag der 1876 geleisteten Einzahlungen auf d. Aktienkapital                  | 100,000    | —    |            |      |                    |      |
| 3. Betrag der 1876 geleist. Einzahlungen auf d. Obligationenkapital               | 850,000    | —    | 1,350,000  | —    |                    |      |
| <i>h.</i> Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:                              |            |      |            |      |                    |      |
| Einbezahltes Beteiligungs-kapital der Nordostbahn . . . . .                       | .          | .    | 300,000    | —    | 29,890,545         | 09   |
| <b>IV. Gotthardbahn-Subvention.</b>   |            |      |            |      |                    |      |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen                    | .          | .    | 779,131    | 59   |                    |      |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . . . .                  | .          | .    | 369,884    | 14   | 1,149,015          | 73   |
|   |            |      |            |      | 163,779,100        | 48   |
| <b>B. Liquidations-Rechnungen</b> laut umstehendem Ausweis A . . . . .            | .          | .    | .          | .    | 2,114,029          | 47   |
| <b>C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien</b> lt. umstehendem Ausweis B . . . . . | .          | .    | .          | .    | 6,081,890          | 05   |
| <b>Summa</b> . . . . .  | .          | .    | .          | .    | <b>171,975,020</b> | —    |

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1876.

| <b>Kreditoren.</b>   | Fr.        | Cts. | Fr.        | Cts. | Fr.                | Cts. |
|--|------------|------|------------|------|--------------------|------|
| <b>A. Aktienkapital:</b>   |            |      |            |      |                    |      |
| 1. 78,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500 . . . . .   | .          | .    | 39,000,000 | —    |                    |      |
| 2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien à Fr. 500 . . . . .  | .          | .    | 11,000,000 | —    | 50,000,000         | —    |
| <u>100,000</u>   |            |      |            |      |                    |      |
| <b>B. Obligationen:</b>  |            |      |            |      |                    |      |
| 1. mit einem Zinsfusse von 4 0/0:  |            |      |            |      |                    |      |
| a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 . . . . .  | 7,100,000  | —    |            |      |                    |      |
| b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . . . . .   | 5,000,000  | —    | 12,100,000 | —    |                    |      |
| 2. mit einem Zinsfusse von 4 1/2 0/0:  |            |      |            |      |                    |      |
| a. Anleihen vom 1. Februar 1859 . . . . .  | 3,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| b. Anleihen vom 3. November 1863 . . . . .   | 5,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| c. Anleihen vom 26. September 1865 . . . . .   | 3,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| d. Anleihen vom 28. Oktober 1867 . . . . .   | 5,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| e. Anleihen vom 1. Juli 1868 . . . . .   | 10,000,000 | —    |            |      |                    |      |
| f. Anleihen vom 7. Juni 1869 . . . . .   | 5,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| g. Anleihen vom 3. April 1871 . . . . .  | 5,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| h. Anleihen vom 30. November 1871 . . . . .  | 5,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| i. Anleihen vom 16. April 1873 . . . . .   | 6,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| k. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der<br>Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874,<br>hälftiger Antheil der Nordostbahn . . . . . | 20,000,000 | —    | 67,000,000 | —    | 79,100,000         | —    |
| <b>C. Subventions-Darleihen:</b>   |            |      |            |      |                    |      |
| 1. mit einem Zinsfusse von 2 0/0:  |            |      |            |      |                    |      |
| Rechtsufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 11. November 1874 . . . . .  | .          | .    | 3,740,000  | —    |                    |      |
| 2. mit einem Zinsfusse von 2 1/2 0/0:  |            |      |            |      |                    |      |
| Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal<br>lt. Vertrag vom 30. August 1873, antizipirte Einzahlungen . . . . .                              | .          | .    | 3,200,000  | —    |                    |      |
| 3. mit einem Zinsfusse von 3 0/0:  |            |      |            |      |                    |      |
| Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 . . . . .   | .          | .    | 5,000,000  | —    |                    |      |
| 4. mit einem Zinsfusse von 3 1/4 0/0:  |            |      |            |      |                    |      |
| a. Bötzbeargbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870 . . . . .  | 1,000,000  | —    |            |      |                    |      |
| b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . . . . .  | 750,000    | —    | 1,750,000  | —    | 13,690,000         | —    |
| <b>D. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte in Paris:</b>   |            |      |            |      |                    |      |
| auf das 5 0/0 Anleihen von 50 Millionen Fr. d. d. 1. Nov. 1876 . . . . .   | .          | .    | .          | .    | 22,380,829         | 35   |
| <b>E. Anleihen auf kürzere Dauer:</b>  |            |      |            |      |                    |      |
| zu verschiedenem Zinsfusse . . . . .   | .          | .    | .          | .    | 6,804,190          | 65   |
| <b>Summa</b>   | .          | .    | .          | .    | <b>171,975,020</b> | —    |

## Ausweis über die Liquidations-Rechnungen.

|  | Fr. | Cts. | Fr.     | Cts. | Fr.              | Cts.      |
|--|-----|------|---------|------|------------------|-----------|
| <b>A. Debitoren.</b>   |     |      |         |      |                  |           |
| I. Konversionskosten des ehem. 5% Anleihe von 10 Millionen Franken, 10. und letzte auf das Jahr 1877 fallende Rate zu Lasten der „Verzinsung der Anleihen“ . . . . . | .   | .    | .       | .    | 20,844           | 51        |
| II. Amortisation der Kursverluste auf das gemeinsch. 4½% Anleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, I. Serie:  |     |      |         |      |                  |           |
| Betrag der Kursverluste per 31. Dezember 1874 . . . . .  | .   | .    | 771,093 | 75   |                  |           |
| Hievon ab: 1. und 2. Rate von je Fr. 42,838. 54 pro 1875 und 1876 . . . . .  | .   | .    | 85,677  | 08   |                  |           |
| Restbetrag, in 16 Jahresraten zu Lasten des Titels „Verzinsung der Anleihen“ zu amortisiren . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 685,416          | 67        |
| III. Amortisation der Kursverluste auf das gemeinsch. 4½% Anleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, II. Serie:  |     |      |         |      |                  |           |
| Betrag der Kursverluste per 31. Dezember 1875 . . . . .  | .   | .    | 246,198 | 44   |                  |           |
| Hievon ab: 1. Rate pro 1876 . . . . .  | .   | .    | 13,677  | 69   |                  |           |
| Restbetrag, in 17 Jahresraten von je Fr. 13,677. 69 zu Lasten des Titels „Verzinsung der Anleihen“ zu amortisiren . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 232,520          | 75        |
| IV. Amortisation der Kosten für antizipirten Geleiseumbau zum Zwecke der Gewinnung von Schienen zu Stationserweiterungen:  |     |      |         |      |                  |           |
| Betrag der Kosten per 31. Dezember 1875 . . . . .  | .   | .    | 750,000 | —    |                  |           |
| Hievon ab: 1. Rate pro 1876 . . . . .  | .   | .    | 150,000 | —    |                  |           |
| Restbetrag, in Jahresraten zu Lasten des Erneuerungsfonds der Nordostbahn zu tilgen . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 600,000          | —         |
| V. Amortisation der Kosten für Ersatz von Lokomotiven u. Wagen:  |     |      |         |      |                  |           |
| Betrag der Kosten per 31. Dezember 1876 . . . . .  | .   | .    | 478,838 | 05   |                  |           |
| Hievon ab: 1. Rate pro 1876 . . . . .  | .   | .    | 200,000 | —    |                  |           |
| Restbetrag, in Jahresraten zu Lasten des Erneuerungsfonds der Nordostbahn zu tilgen . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 278,838          | 05        |
| VI. Auf das Jahr 1877 fallende Zinsrate aus dem durch J. Dreyfus Söhne in Basel vermittelten zweijährigen Anleihen:  |     |      |         |      |                  |           |
| Zu Lasten des Titels „Verzinsung der Anleihen“ pro 1877 zu tilgen . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 202,500          | —         |
| VII. Pendente Abrechnungen über die Wagenbenützigungen während der Kriegsperiode 1870/1871:  |     |      |         |      |                  |           |
| Zu Lasten der Betriebsausgaben, Kap. IV 2 g, pro 1877 zu tilgen . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 100,000          | —         |
|  |     |      |         |      | 2,120,119        | 98        |
| <b>B. Kreditoren.</b>  |     |      |         |      |                  |           |
| Conto pro Diversi . . . . .  | .   | .    | .       | .    | 6,090            | 51        |
| <b>Saldo-Vortrag auf das Jahr 1877</b> . . . . .   | .   | .    | .       | .    | <b>2,114,029</b> | <b>47</b> |

## Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1876.

|  | Fr.       | Cts. | Fr.       | Cts. | Fr.              | Cts.      |
|--|-----------|------|-----------|------|------------------|-----------|
| <b>A. Aktiven.</b>   |           |      |           |      |                  |           |
| 1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti . . . . .   | .         | .    | 3,295,864 | 92   |                  |           |
| 2. Werthpapiere . . . . .  | .         | .    | 623,850   | —    |                  |           |
| 3. Liegenschaften-Conto (incl. Villenquartier in Enge) . . . . .   | .         | .    | 2,758,864 | 51   |                  |           |
| 4. Material-Vorräthe:  |           |      |           |      |                  |           |
| <i>a.</i> Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) . . . . .  | 899,397   | 60   |           |      |                  |           |
| <i>b.</i> Material-Rechnung des Obergeringieurs für den Betrieb<br>(Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.) . . . . .                      | 2,705,100 | 22   |           |      |                  |           |
| <i>c.</i> Material-Rechnung des Obergeringieurs für den Bahnbau<br>(Vorräthe an Rollbahnmaterialeien, Lokomotiven, Eisen etc.) . . . . . | 662,660   | 35   |           |      |                  |           |
| <i>d.</i> Werkstätte-Konto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) . . . . .  | 822,364   | 20   | 5,089,522 | 37   |                  |           |
| 5. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .   | .         | .    | 1,297,852 | 44   | 13,065,954       | 24        |
| <b>B. Passiven.</b>  |           |      |           |      |                  |           |
| 1. Erneuerungsfonds:   |           |      |           |      |                  |           |
| <i>a.</i> Erneuerungsfond der Nordostbahn . . . . .  | 943,943   | 05   |           |      |                  |           |
| <i>b.</i> Erneuerungsfond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .  | 6,468     | 75   | 950,411   | 80   |                  |           |
| 2. Reservefonds:   |           |      |           |      |                  |           |
| <i>a.</i> Reservefond der Nordostbahn . . . . .  | 2,199,315 | 39   |           |      |                  |           |
| <i>b.</i> Reservefond der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .  | 242,004   | 99   |           |      |                  |           |
| <i>c.</i> Reservefond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .  | 87,440    | 35   | 2,528,760 | 73   |                  |           |
| 3. Aktiv-Saldi der Betriebsrechnungen:   |           |      |           |      |                  |           |
| <i>a.</i> Betriebsrechnung der Nordostbahn . . . . .   | 890       | 35   |           |      |                  |           |
| <i>b.</i> Betriebsrechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .   | 50,004    | 27   | 50,894    | 62   |                  |           |
| 4. Aktiv-Saldi der Baurechnungen:  |           |      |           |      |                  |           |
| <i>a.</i> Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .  | 544,198   | 34   |           |      |                  |           |
| <i>b.</i> Baurechnung der Bötzberrgbahn . . . . .  | 133,474   | 15   |           |      |                  |           |
| <i>c.</i> Baurechnung der Linie Koblenz-Stein . . . . .  | 193,517   | 41   |           |      |                  |           |
| <i>d.</i> Baurechnung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .  | 6,615     | 66   | 877,805   | 56   |                  |           |
| 5. Diverse Conti:  |           |      |           |      |                  |           |
| <i>a.</i> Versicherungsfond gegen Transportgefahren . . . . .  | 161,482   | 14   |           |      |                  |           |
| <i>b.</i> Domänen-Verwaltung des Kantons Zürich (Hypothek auf<br>Liegenschaften) . . . . .   | 200,000   | —    | 361,482   | 14   |                  |           |
| 6. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .  | .         | .    | 2,214,709 | 34   | 6,984,064        | 19        |
| <b>Aktiv-Saldo-Vortrag auf das Jahr 1877 . . . . .</b>   | .         | .    | .         | .    | <b>6,081,890</b> | <b>05</b> |

## IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1876.

|   | Fr.              | Cts.      |
|---|------------------|-----------|
| <b>Einnahmen.</b>   |                  |           |
| Saldo vom 31. Dezember 1875 . . . . .   | 1,464,724        | 83        |
| Einlage im Jahre 1876 aus der Betriebsrechnung der Nordostbahn:   |                  |           |
| <i>a)</i> für das Stammnetz 213 Kilometer à Fr. 3000 . . . . . Fr. 639,000. —   |                  |           |
| <i>b)</i> für die linksufrige Zürichseebahn 69 Kilometer à Fr. 1000 . . . . . „ 69,000. —   | 708,000          | —         |
| Uebertrag des Saldo des Reservefonds der Bülach-Regensbergerbahn<br>per 31. Dezember 1876 lt. Art. 17 Ziffer 2 des Vertrages vom 6. Juni 1863 . . . . . | 46,553           | 44        |
| <b>Summa . . . . .</b>  | <b>2,219,278</b> | <b>27</b> |
| <b>Ausgaben.</b>  |                  |           |
| Erneuerung des Oberbaues . . . . .  | 956,868          | 33        |
| Ersatz von ausrangirten Lokomotiven . . . . .   | 200,000          | —         |
| Hauptreparaturen an Lokomotiven . . . . .   | 102,048          | 58        |
| Ersatz von ausrangirten Güterwagen . . . . .  | 16,418           | 31        |
| Saldo auf neue Rechnung . . . . .   | 943,943          | 05        |
| <b>Summa . . . . .</b>  | <b>2,219,278</b> | <b>27</b> |

## V. Rechnung über den Reservefond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1876.

|  | Fr.              | Cts.      |
|--|------------------|-----------|
| <b>Einnahmen.</b>  |                  |           |
| Saldo vom 31. Dezember 1875 . . . . .                              | 2,073,543        | 39        |
| Statutarischer Zins für den Saldo des Jahres 1875 (à 5%) . . . . . | 103,677          | 16        |
| Einnahmen im Jahre 1876 . . . . .                                  | 611,764          | 64        |
| <b>Summa .</b>   | <b>2,788,985</b> | <b>19</b> |
| <br><b>Ausgaben.</b>   |                  |           |
| Ausgaben im Jahre 1876 . . . . .                                   | 589,669          | 80        |
| Saldo auf neue Rechnung . . . . .                                  | 2,199,315        | 39        |
| <b>Summa .</b>   | <b>2,788,985</b> | <b>19</b> |

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

---

## Zur „Statistik des Betriebsdienstes“.

- 1) Übersicht über Stand, Leistung und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.
- 2) Übersicht über Stand, Leistung und Unterhaltungskosten der Personenwagen.
- 3) Übersicht über Stand, Leistung und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.

# I. Stand und Leistung der Lokomotiven

## a. Stand und

| Bezeichnung<br>der<br>Lokomotiven     | Gesamtzahl der Lokomotiven |           | Zahl der Anheizungen | Zurückgelegte    |                   |                |                      |                   |         |
|---------------------------------------|----------------------------|-----------|----------------------|------------------|-------------------|----------------|----------------------|-------------------|---------|
|                                       | Davon im Fahrdienst        | Kilometer |                      | mit Schnellzügen | mit Personenzügen | mit Güterzügen | im Materialtransport | im Vorspanndienst | leer    |
|                                       |                            |           |                      |                  |                   |                |                      |                   |         |
| <b>Fahrdienst.</b>                    |                            |           |                      |                  |                   |                |                      |                   |         |
| Personenzugs - Lokomotiven (Klasse A) | 55                         | 50        | 9,667                | 528,545          | 975,744           | —              | 10,615               | 39,940            | 13,389  |
| Personenzugs - Lokomotiven ( „ B)     | 16                         | 10        | 2,398                | 49,064           | 245,422           | —              | 16,328               | 13,528            | 3,293   |
| Güterzugs - Lokomotiven ( „ C)        | 41                         | 36        | 8,221                | —                | —                 | 1,020,388      | 7,277                | 15,162            | 9,123   |
| Tender - Lokomotiven ( „ D)           | 18                         | 15        | 3,655                | 22,792           | 387,944           | 25,039         | 617                  | 9,297             | 2,624   |
| „ „ (System Wetli) (Klasse E)         | 3                          | —         | —                    | —                | —                 | —              | —                    | —                 | —       |
| Total 1876                            | 133                        | 111       | 23,941               | 600,401          | 1,609,110         | 1,045,427      | 34,837               | 77,927            | 28,429  |
| Im Vorjahre (1875)                    | 104                        | —         | 18,102               | 428,708          | 1,294,282         | 803,674        | 42,490               | 13,217            | 26,612  |
| <b>Rangirdienst.</b>                  |                            |           |                      |                  |                   |                |                      |                   |         |
| Tender - Lokomotiven (Klasse D)       | 15                         | 15        | 5,299                | —                | —                 | —              | —                    | —                 | 548,143 |
| Im Vorjahre (1875)                    | 12                         | —         | 3,837                | —                | —                 | —              | —                    | —                 | 433,373 |

## b. Unterhaltungs-

| Bezeichnung<br>der<br>Lokomotiven     | Brennmaterial |                    |            |                    | Schmier- und |                    |
|---------------------------------------|---------------|--------------------|------------|--------------------|--------------|--------------------|
|                                       | Verbrauch     |                    | Kosten     |                    | Verbrauch    |                    |
|                                       | im Ganzen     | per Lok.-Kilometer | im Ganzen  | per Lok.-Kilometer | im Ganzen    | per Lok.-Kilometer |
|                                       | Kilos         | Kilos              | Franken    | Centimes           | Kilos        | Kilos              |
| <b>Fahrdienst.</b>                    |               |                    |            |                    |              |                    |
| Personenzugs - Lokomotiven (Klasse A) | 11,140,265    | 7.1037             | 357,302.94 | 22.7774            | 34,805.5     | 0.0222             |
| Personenzugs - Lokomotiven ( „ B)     | 2,345,495     | 7.1589             | 75,227.32  | 22.9607            | 10,044.0     | 0.0307             |
| Güterzugs - Lokomotiven ( „ C)        | 11,846,790    | 11.2617            | 379,963.39 | 36.1199            | 29,720.0     | 0.0282             |
| Tender - Lokomotiven ( „ D)           | 2,906,855     | 6.4840             | 93,231.89  | 20.7966            | 8,802.0      | 0.0196             |
| „ „ (System Wetli) (Kl. E)            | —             | —                  | —          | —                  | —            | —                  |
| Total 1876                            | 28,239,405    | 8.3152             | 905,725.54 | 26.6693            | 83,371.5     | 0.0245             |
| Im Vorjahre (1875)                    | 22,056,700    | 8.4541             | 757,388.88 | 29.0300            | 62,393.0     | 0.0239             |
| <b>Rangirdienst.</b>                  |               |                    |            |                    |              |                    |
| Tender - Lokomotiven (Klasse D)       | 2,954,105     | —                  | 94,747.42  | —                  | 12,783       | —                  |
| Im Vorjahre (1875)                    | 2,300,300     | —                  | 78,988.32  | —                  | 7,900        | —                  |

## und deren Unterhaltungskosten.

### Leistung.

| Wegstrecke                         |   |                   | Anzahl<br>der zurückgelegten<br>Lokomotivkilometer |                | Durchschnittliche Stärke der |              |           |  | Beförderte<br>Wagenachsen-Kilometer |
|------------------------------------|---|-------------------|--|----------------|------------------------------|--------------|-----------|--|-------------------------------------|
| im täglichen<br>Gesamtdurchschnitt | Täglicher Durchschnitt<br>per im Dienst<br>befindliche Lokomotive |                   | im Ganzen  | per Lokomotive | Schnellzüge                  | Personenzüge | Güterzüge | Züge auf den Linien<br>1) Romanshorn-Rorschach-Kon-<br>stanz, Sulgen-Gossau, Effren-<br>kon-Hinweil, u. linksuferige<br>Feebahn<br>2) Büllach-Regensberg |                                     |
|                                    | Sommer-<br>dienst   | Winter-<br>dienst |  |                |                              |              |           |  |                                     |
| Kilometer                          |   |                   |  |                |                              |              |           |  |                                     |
| 4,296.0                            | 217.8   | 187.3             | 1,568,233  | 30596          | 15.97                        | 23.87        | —         | —  | 31,734,449                          |
| 897.6                              | 184.0   | 160.5             | 327,635  |                | 16.39                        | 22.93        | —         | —  | 6,431,091                           |
| 2,882.1                            | 136.0   | 137.4             | 1,051,950  |                | —                            | —            | 47.12     | —  | 48,077,446                          |
| 1,228.3                            | 127.4   | 131.9             | 448,313  |                | —                            | —            | —         | 1)18.21 2)19.79  | 8,071,463                           |
| —                                  | —   | —                 | —  | —              | —                            | —            | —         | —  | —                                   |
| 9,304.5                            | 169.6   | 157.4             | 3,396,131  | —              | —                            | 28.06        |           | —  | 94,314,449                          |
| 7,147.9                            | 199.7   | 171.1             | 2,608,983  | —              | —                            | 30.88        |           | —  | 80,578,204                          |
| 1,501.8                            | —   | —                 | —  | —              | —                            | —            | —         | —  | —                                   |
| 1,187.3                            | —   | —                 | —  | —              | —                            | —            | —         | —  | —                                   |

### Kosten.

| Putzmaterial |                       | Erneuerungs- u. Reparaturkosten<br>der<br>Lokomotiven und Tender<br>(einschliessl. Provisionszuschläge) |                       | Gesamtkosten<br>für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial,<br>sowie für Reparaturen |                          |                         |
|--------------|-----------------------|---|-----------------------|---|--------------------------|-------------------------|
| Kosten       |                       |   |                       |   |                          |                         |
| im Ganzen    | per<br>Lok.-Kilometer | im Ganzen   | per<br>Lok.-Kilometer | im Ganzen   | per Lok.-Kilom.          | per<br>Achsen-Kilometer |
| Franken      | Centimes              | Franken   | Centimes              | Franken   | Centimes                 | Centimes                |
| 42,247.21    | 2.69                  | 198,312.99  | 12.64                 | 597,863.14  | 38.10                    | 1.88                    |
| 12,265.46    | 3.74                  | 86,572.26   | 26.42                 | 174,065.04  | 53.12                    | 2.70                    |
| 36,252.49    | 3.44                  | 226,147.02  | 21.49                 | 642,363.50  | 61.05                    | 1.34                    |
| 10,763.69    | 2.40                  | 39,254.43   | 8.75                  | 143,250.01  | 31.95                    | 1.77                    |
| —            | —                     | —   | —                     | —   | —                        | —                       |
| 101,528.85   | 2.99                  | 550,287.30  | 16.28                 | 1,557,541.69  | 45.89                    | 1.65                    |
| 69,287.55    | 2.65                  | 611,447.67  | 23.44                 | 1,438,124.10  | 55.12                    | 1.78                    |
| 11,363.92    | —                     | 94,268.04   | —                     | 200,379.38  | für jeden Tag Fr. 548.98 |                         |
| 7,636.47     | —                     | 46,094.96   | —                     | 132,719.75  | " " " " 363.61           |                         |

## 2. Stand und Leistung der Personenwagen

### a. Stand und

| Betriebsjahr | Anzahl der Wagen |            | Anzahl der Achsen | Sitzplätze der Wagen |               |                |           | Achsen-Kilometer wurden durchlaufen                                    |                    |            |  |
|--------------|------------------|------------|-------------------|----------------------|---------------|----------------|-----------|--|--------------------|------------|--|
|              | achträdige       | vierrädige |                   | im Einzelnen         |               |                | im Ganzen | auf der Nordostbahn<br>in Schnell-, Personen- und<br>gemischten Zügen. | auf fremden Bahnen | im Ganzen  | von fremden Wagen<br>auf der Nordostbahn |
|              |                  |            |                   | I.<br>Klasse         | II.<br>Klasse | III.<br>Klasse |           |  |                    |            |  |
| 1876         | 70               | 477        | 1234              | 1,199                | 6,904         | 14,058         | 22,161    | 26,379,336   | 2,207,360          | 29,286,694 | 2,449,566                                |
| 1875         | 70               | 357        | 994               | 1,130                | 5,352         | 9,924          | 16,406    | 24,271,486   | 2,727,632          | 26,999,118 | 2,811,198                                |

### b. Unterhaltungs-

| Betriebsjahr | Reparaturkosten                |                             |                                 | Kosten des |       |         |   |
|--------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------|-------|---------|---|
|              | im Ganzen<br>(incl. Zuschläge) | per<br>Achsen-<br>Kilometer | in Prozenten<br>der<br>Einnahme | Material   |       |         | Totalausgabe<br>für<br>Schmiermaterial*)<br>und<br>Arbeitslöhne |
|              |                                |                             |                                 | Schmiere   | Öel   | Total   |   |
| Franken      | Centimes                       |                             | Kilos                           |            |       | Franken |   |
| 1876         | 259,471.82                     | 0.885                       | 5.489                           | —          | 5,434 | 5,434   | 6,271.54  |
| 1875         | 243,166.00                     | 0.901                       | 5.794                           | —          | 4,206 | 4,206   | 5,707.52  |

\* Die Kosten des Schmiermaterials betragen für alle Wagen Fr. 16,401. 49 Cts.

und deren Unterhaltungskosten.

**Leistung.**

| Jede Achse hat<br>im Durchschnitt zurückgelegt | Auf die Länge eines Kilometers reducirt, wurden befördert   |                              |             |                                  |                         | Von den vorhandenen<br>Sitzplätzen wurden durch-<br>schnittlich benutzt | Die Einnahme aus dem<br>Personenverkehr (exclusive<br>Gepäck) betrug |
|--|---|------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------------------|---|--|
|  | an Personengewicht<br>(die Person zu<br>75 Kilos gerechnet) | an Eigengewicht der<br>Wagen | Bruttolast  |                                  |                         |   |  |
|  |   |                              | im Ganzen   | für jeden Kilometer<br>Bahnlänge | per<br>Achsen-Kilometer |   |  |
| Kilometer                                      | Tonnen - Kilometer  |                              |             |                                  |                         | in Prozenten  | Franken  |
| 26,289   | 10,573,289  | 116,038,662                  | 126,608,951 | 271,111.2                        | 4.39                    | 27,578  | 4,726,961.95   |
| 27,162   | 9,309,606   | 99,088,111                   | 108,397,718 | 318,816.8                        | 4.002                   | 26.836  | 4,196,672.12   |

**Kosten.**

| Schmiermaterials     |         | Putzen    |       |                                |   |
|----------------------|---------|-----------|-------|--------------------------------|---|
| per Achsen-Kilometer |         | Material  |       | Ausgaben<br>für<br>Arbeitslohn | Kostenbetrofniss<br>per<br>Achsen-Kilometer |
| Schmiere             | Kosten  | Putzwolle | Seife |                                |   |
| Gramme               | Centime | Kilos     |       | Franken                        | Centime                                     |
| 0.18849              | 0.02175 | 2,207     | 272   | 43,298.60                      | 0.14784                                     |
| 0.15531              | 0.02107 | 1,437     | 175   | 26,096.85                      | 0.0964                                      |

### 3. Stand und Leistung der Gepäck- und

#### a. Stand und

| Betriebsjahr | Anzahl           |            |                 |            |              |               | Tragkraft der sämtlichen<br>Gepäck- und Güterwagen | Eigengewicht der Wagen<br>per Achse | Maximaltragkraft per Achse | Achsen-Kilometer wurden befördert |                 |              |                             |                 |              |
|--------------|------------------|------------|-----------------|------------|--------------|---------------|--|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------|-----------------------------|-----------------|--------------|
|              | Gepäck-<br>wagen |            | Güter-<br>wagen |            | Totalzahl    |               |  |                                     |                            | auf der Nordostbahn               |                 |              | auf fremden Bahnen          |                 |              |
|              | achträdige       | vierrädige | achträdige      | vierrädige | der<br>Wagen | der<br>Achsen |  |                                     |                            | von den<br>Gepäck-<br>Wagen       | Güter-<br>Wagen | im<br>Ganzen | von den<br>Gepäck-<br>Wagen | Güter-<br>Wagen | im<br>Ganzen |
|              |                  |            |                 |            |              |               |  |                                     |                            |                                   |                 |              |                             |                 |              |
| 1876         | 16               | 59         | —               | 2,341      | 2,416        | 4,864         | 26,064.5   | 2.8363                              | 10.0                       | 5,580,178                         | 26,817,028      | 32,397,206   | 590,484                     | 16,783,044      | 17,373,528   |
| 1875         | 19               | 41         | —               | 1,909      | 1,969        | 3,976         | 20,983.5   | 2.8095                              | 7.5                        | 4,454,122                         | 20,683,396      | 25,137,518   | 800,124                     | 15,217,418      | 16,017,542   |

#### b. Unterhaltungs-

| Betriebs-<br>jahr | Reparaturkosten                |                      |                                 | Kosten des |        |
|-------------------|--------------------------------|----------------------|---------------------------------|------------|--------|
|                   | im Ganzen<br>(incl. Zuschläge) | per Achsen-Kilometer | in Prozenten<br>der<br>Einnahme | Schmiere   | Oel    |
|                   |                                |                      |                                 | Kilos      |        |
| Franken           | Centime                        |                      |                                 |            |        |
| 1876              | 360,543.88                     | 0.724                | 5.205                           | —          | 12,344 |
| 1875              | 282,851.99                     | 0.687                | 4.347                           | —          | 8,309  |

# Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

## Leistung.

| Fremde<br>Gepäck- und<br>Güter-Wagen<br>haben auf der<br>Nordostbahn<br>zurückgelegt | Jede Achse hat<br>durchschnittlich zurückgelegt | Auf die Länge eines Kilometers reduziert,<br>wurden befördert |                              |             |                                     |                          | In Prozenten<br>der Maximaltragfähigkeit beträgt<br>die beförderte Nutzlast | Die Wagen<br>haben |            | Die Einnahme<br>aus dem Gepäck-,<br>Güter- und Viehverkehr<br>betrug |
|--|---|---|------------------------------|-------------|-------------------------------------|--------------------------|---|--------------------|------------|--|
|  |   | Gepäck, Güter,<br>Equipagen und Vieh                          | an Eigengewicht der<br>Wagen | Bruttolast  |                                     |                          |   | leer               | beladen    |  |
|  |   |   |                              | im Ganzen   | für jeden<br>Kilometer<br>Bahnlänge | per Achsen-<br>Kilometer |   | zurückgelegt       |            |  |
| Achsen-Kilometer   | Kilom.  | Tonnen-Kilometer  |                              |             |                                     |                          | Achsen-Kilometer  |                    | Franken    |  |
| 33,088,341   | 11,095  | 94,413,061  | 187,185,690                  | 281,598,751 | 602,995                             | 4.46                     | 31.49   | 17,465,247         | 48,020,300 | 7,118,527.46   |
| 26,515,422   | 10,351  | 75,581,722  | 149,997,007                  | 225,578,730 | 663,466                             | 4.36                     | 31.79   | 15,088,468         | 36,564,472 | 6,511,218.75   |

## Kosten.

| Schmiermaterials  |                                  |          | Putzen                         |  |
|---|----------------------------------|----------|--------------------------------|--|
| Ausgabe<br>für<br>Schmiermaterial<br>und<br>Arbeitslohn | Betreffniss per Achsen-Kilometer |          | Ausgaben<br>für<br>Arbeitslohn | Kostenbetheffniss<br>per<br>Achsen-Kilometer |
|   | Schmiere                         | Ausgaben |                                |  |
| Franken   | Gramme                           | Centime  | Franken                        | Centime                                      |
| 14,246.01   | 0.18849                          | 0.02175  | 4,810.95                       | 0.00735                                      |
| 11,273.85   | 0.15531                          | 0.02107  | 2,899.66                       | 0.00542                                      |