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: 25.08.2025

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 Bötzbergbahn, 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 dermaligen 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 angestrengter 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 Subventionsdarleihens von Fr. 3,200,000 verpflichtete.

Für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen sind wir auch im Berichtsjahre mit einem weitern 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 Fussgängersteges 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 anf 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 Etzweilen-Schaffhausen, 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 Anleihensvertrag 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 Wädensweil-Einsiedeln 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 Spezialsystem 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 Spezialsystems 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 Eigenthumsverhältnisse 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 weitern 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 sämmtlichen 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 Frachtantheile, 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-Hinweil betheiligt 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. Hiebei 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 Bötzbergbahn, 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-Rapperswyl-Zürich durch fakultative Einbeziehung, neben den Dampfbooten, der Bahnstrecke Richtersweil-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-Etzweilen-Winterthur, Winterthur-Etzweilen-Constanz-Dampfboot-Schaffhausen-Winterthur, Winterthur-Etzweilen-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; Übernahmstarif der Zürichseedampfboote für den Gütertransport zwischen dem rechten Seeufer und der linksufrigen Zürichseebahn. *c.* Neue Tarife ab Waldshut und Basel, Badischer Bahnhof, nach sämmtlichen 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.* Transittarife 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, sämmtlich 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 sämmtlichen betheiligten 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 daherigen 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 ertheilt 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 Effre-„tikon-Wetzikon-Hinweil durch die herwärtige Gesellschaft einwillige, dass alle aus dem zwischen ihr und der Eisen-„bahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil abgeschlossenen Vertrage 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 unserseits, „dass „wir mit der Übernahme des Betriebes dieser Bahn alle ihr aus dem oben erwähnten Vertrage 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 Nordostbahn-„Gesellschaft ein, dass alle aus dem oben angeführten Vertrage 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 „Vertrage 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 Regulirung des Verwaltungs- und Betriebsdienstes auf dem gemeinschaftlichen Bahnhofe 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 Vertrage, 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 % 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
	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 Kilometer	1876 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
	1,918,733	2,383,749

Übersicht der fahrplanmässigen Bahnzüge im Jahre 1876.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Brugg	18.081	1.	Januar	31.	Mai	täglich	6	14	5	5	30	82,449
		1.	Juni	14.	October	"	6	16	3	6	31	76,229
		15.	October	31.	Decbr.	"	6	8	7	3	24	33,847
Brugg-Turgi	3.846	1.	Januar	31.	Mai	"	10	9	6	14	39	22,799
		1.	Juni	14.	October	"	10	10	6	14	40	20,922
		15.	October	31.	Decbr.	"	8	8	8	12	36	10,799
Waldshut-Turgi	17.015	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	4	2	16	41,380
		1.	Juni	14.	October	"	2	9	2	1	14	32,396
		15.	October	31.	Decbr.	"	—	6	4	—	10	13,271
Turgi-Zürich	28.005	1.	Januar	31.	Mai	"	12	8	6	14	40	170,270
		1.	Juni	14.	October	"	12	10	6	14	42	159,964
		15.	October	31.	Decbr.	"	8	8	6	14	36	78,638
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	12	—	2	16	36,713
		1.	Juni	14.	October	"	2	12	—	2	16	32,840
		15.	October	31.	Decbr.	"	2	12	—	2	16	18,834
Konstanz-Romanshorn	19.209	1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	—	2	14	40,876
		1.	Juni	14.	October	"	2	12	—	2	16	41,788
		15.	October	31.	Decbr.	"	2	10	—	2	14	20,976
Romanshorn-Winterthur	56.031	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	136,267
		1.	Juni	14.	October	"	4	6	4	4	18	137,163
		15.	October	31.	Decbr.	"	2	6	4	4	16	69,926
Schaffhausen-Winterthur	29.911	1.	Januar	31.	Mai	"	3	9	4	—	16	72,743
		1.	Juni	14.	October	"	4	9	3	—	16	65,086
		15.	October	31.	Decbr.	"	2	8	2	—	12	27,996
Winterthur-Zürich	26.151	1.	Januar	31.	Mai	"	4	17	4	15	40	158,998
		1.	Juni	14.	October	"	9	18	6	13	46	163,590
		15.	October	31.	Decbr.	"	3	16	4	11	34	69,253
Übertrag	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,836,013

Übersicht der fahrplanmässigen Bahnzüge im Jahre 1876.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	von Tag	von Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Übertrag	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,836,013
Zürich-Horgen	17.264	1.	Januar	31.	März	täglich	—	16	4	—	20	31,420
Zürich-Richtersweil . . .	27.444	1.	Februar	31.	März	„	—	—	—	2	2	3,392
		1.	April	31.	Mai	„	2	14	—	4	20	33,481
		1.	Juni	14.	October	„	2	14	—	4	20	74,647
						an Sonntagen	—	2	—	—	2	1,097
		15.	October	31.	Decbr.	täglich	2	12	2	4	20	42,802
Wädensweil-Richtersweil .	3.386	1.	Januar	31.	März	„	—	12	2	—	14	4,313
Richtersweil-Glarus . . .	41.265	1.	Januar	31.	März	„	—	10	2	—	12	45,061
		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 — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — 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. Oktober bis 31. Dezember noch täglich 5 und vom 1. Juni bis 14. Oktober 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. Oktober täglich mit 5 Zügen und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich mit 4 Zügen in jeder Richtung.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1875 (230 Kilometer)				1876 (312 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1875		Mindereinnahme gegenüber 1875	
Fr.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	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 Gesammtbetrag 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-Koblenz. 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 Gesammtnetz 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, Kilometer.	Unmittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer. Personen. Fr.	Güter. Fr.	Summe. 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, Kilometer.		Personen. Fr.		Güter. Fr.		Summa. Fr.
1876. 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-Koblenz	20		4,592		2,800		7,392
Total	312		15,151		21,565		36,716

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 Betheiligungskapitals 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 Bötzbergbahn rührt daher, dass im Jahre 1875 die Bötzbergbahn 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 Betheiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil repräsentirt die 5%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 Bötzberg- 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.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1875		1876		1875		1876	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	29,556	0.58	20,897	0.36	89,849. 89	2.14	116,258. 99	2.46
„ „ . . II. „	334,134	6.59	295,728	5.13	917,182. 90	21.86	930,058. 22	19.67
„ „ . . III. „	925,007	18.25	1,011,780	17.54	1,138,888. 47	27.14	1,254,848. 96	26.55
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	6,425	0.13	7,567	0.13	6,635. 25	0.16	6,977. 48	0.15
„ „ . . III. „	94,016	1.85	116,352	2.02	60,878. 70	1.45	65,335. 08	1.38
Hin- und Rückfahrt . . I. „	5,654	0.11	4,968	0.09	10,636. 47	0.25	11,538. 09	0.24
„ „ „ . . II. „	482,434	9.52	523,688	9.08	502,348. 65	11.97	578,151. 83	12.23
„ „ „ . . III. „	2,224,369	43.89	2,664,593	46.19	1,177,482. 34	28.06	1,423,715. 02	30.12
Abonnementsbillete . . II. „	185,812	3.67	232,410	4.03	57,304. 31	1.37	76,414. 95	1.62
„ . . III. „	609,278	12.02	717,858	12.44	66,611. 87	1.59	80,837. 36	1.71
Militär- u. Polizeitransporte III. „	46,061	0.91	38,956	0.67	29,410. 37	0.70	29,100. 14	0.61
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „	4,179	0.08	2,782	0.05	7,348. 03	0.17	7,357. 86	0.16
„ II. „	33,329	0.66	30,499	0.53	55,505. 42	1.32	58,998. 72	1.25
„ III. „	88,033	1.74	100,159	1.74	76,589. 45	1.82	87,369. 25	1.85
Total	5,068,287	100	5,768,237	100	4,196,672. 12	100	4,726,961. 95	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	39,389	0.78	28,647	0.50	107,834. 39	2.57	135,154. 94	2.86
II. „	1,042,134	20.56	1,089,898	18.89	1,538,976. 53	36.67	1,650,601. 20	34.92
III. „	3,986,764	78.66	4,649,692	80.61	2,549,861. 20	60.76	2,941,205. 81	62.22
Total	5,068,287	100	5,768,237	100	4,196,672. 12	100	4,726,961. 95	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	244,716	.	236,707	.	212,352. 36	.	228,441. 57	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	4,038	3.38	4,683	3.47	142,540. 32	.	161,784. 00	.
„ II	42,360	35.43	47,751	35.42				
„ III	41,931	35.07	45,550	33.78				
„ IV	31,220	26.12	36,851	27.33				
Total	119,549	100	134,835	100	142,540. 32	.	161,784. 00	.
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	762,718	3.19	764,208	3.00	488,066. 03	7.94	547,877. 39	8.14
Normalklasse I	1,207,859	5.05	1,210,176	4.75	580,080. 20	9.43	626,562. 69	9.31
„ II	3,088,474	12.92	3,101,881	12.17	1,030,553. 33	16.75	1,132,296. 05	16.83
Wagenladungsklasse A . . .	1,441,640	6.03	1,740,768	6.83	520,425. 29	8.46	637,898. 09	9.48
„ B . . .	3,041,247	12.73	3,874,484	15.20	910,875. 46	14.81	1,128,905. 99	16.78
„ C . . .	1,929,881	8.08	1,614,400	6.34	475,451. 81	7.73	391,439. 78	5.82
„ D . . .	3,086,572	12.91	2,672,690	10.49	462,415. 41	7.52	408,809. 47	6.07
„ E . . .	9,341,995	39.09	10,503,022	41.22	1,284,665. 95	20.88	1,418,743. 92	21.09
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	398,792. 59	6.48	435,768. 51	6.48
Total	23,900,386	100	25,481,629	100	6,151,326. 07	100	6,728,301. 89	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . . .	.	.	.	.	3,586,918. 52	.	2,591,012. 58	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	14,289,809. 39	.	14,436,501. 99	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1876 = 312 Kilom., 1875 = 230 Kilom.)		1875	1876
Personentransport.			
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
Gepäcktransport.			
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
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Kilometer	Franken	619.74	518.54
„ „ Stück	„	1.19	1.20
Gütertransport.			
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
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniss per Kilometer	Franken	15,595.30	8,304.53
Total-Einnahme 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	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
gegenüber 1875: 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 1876		1875	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	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	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
gegenüber 1875: 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 nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	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 nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
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	129,546	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
Wädensweil . .	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.

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1875		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
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
Wildegg . . .	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, Bülach-Regensberg, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil 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 Betriebseinnahmen	.	.	.	.	.	.	2,591,012	58				
Total	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
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
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
Total	546,171	4,134,546	545,369	9,950,561	1,091,540	14,085,107		
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
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	2,889	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
Übertrag	20,714	241,457	19,919	553,942	40,633	795,399		

† 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.

** Exclusive Verkehr nach und von der Glattthallinie und weiter.

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn 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
Total des Transitverkehres	52,142	2,008,774	51,147	2,670,667	103,289	4,679,441		
Gesammt-Total	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			
		Anzahl		Personen-Kilometer		Zentner		Stück		Zentner		Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876
0½	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
1½	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
2½	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
3½	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
4½	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
5½	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
6½	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
7½	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
8½	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
9½	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
10½	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
11½	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
12½	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
13½	64.8	3,657	9,132	236,974	591,754	278	405	462	422	53,279	88,693	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
14½	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
15½	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
16½	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
17½	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
Übertrag		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			
Stunden	Kilometer	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	4,244,428	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	Gegenüber 1875 weniger
	Zentner	Zentner	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
Backsteine 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 mehr	Gegenüber 1875 weniger
	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 mehr	Gegenüber 1875 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	—
Gespinnststoffe (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
Total	23,900,386	25,481,629		

9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

	Durchschnittl. 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-Koblenz 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 Gesammtlänge 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 Bahnlänge 340 Kilometer					Durchschnittlich betriebene 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	54	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 Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 33,586. 85			
			Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung	„ 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			
464,458	52		Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	„ 16,[illegible]03. 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. —	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 gesammten 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 erzeigt 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-Koblenz, 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 Bötzbergbahn blos während einiger Monate sich im Betriebe befunden hatte. — Hinwiederum haben sich in Folge Beschränkung und theilweiser Sistirung der Vorarbeiten für Bahnhoferweiterungen 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 linkseitigen 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 Gesammtsumme 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 Ersatzmateriales 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 Gesammtbetriebsnetz 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 %, Schwellen 326,938 Stück oder 76,92 %; 2) auf der Bülacher Linie: Schienen 15,350 lfd. Meter oder 34,25 %, Schwellen 15,986 Stück oder 68.79 %; 3) auf der Luzerner Linie: Schienen 33,216 lfd. Meter oder 23.95 %; Schwellen 37,396 Stück oder 46.62 %; 4) auf den neuen Linien: Schienen 6298 lfd. Meter oder 2.76 %; Schwellen 5607 Stück oder 4.31 %; 5) auf der Bötzbergbahn (Brugg-Pratteln): Schienen 1884 lfd. Meter oder 1,61 %; 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 %	der Hauptgeleise.
Bülacher Linie:	3,360	„ „	„	16.84 %	
Luzerner Linie:	9,690	„ „	„	16.32 %	
Total	169,853	lfd. Meter	oder	44.53 %	der Hauptgeleise.

Die linksufrige Zürichseebahn, die Bötzbergbahn 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 Arbeitsgeschirrs hervorgerufen, das bei Wiederherstellung der durch das Hochwasser beschädigten Bauobjekte 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, anderseits durch die Anstellung des Stationspersonals für die im Berichtsjahre eröffneten Linien, durch Vermehrung des Personals der Betriebskontrole, 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 Zugkraftsdienstes 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-Koblenz 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, Reckingen 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, Päffikon, Kempten-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, Mettmenstetten 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 Rubrizirung 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
„ „ Bötzbergbahn	216,443	473,064
„ „ Linie Sulgen-Gossau	—	49,115
„ „ „ Effretikon-Wetzikon-Hinweil	—	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 N⁰ 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 N⁰ 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 Steinkohlentonnen reduzirt, 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:

	1875	1876
im Ganzen	Fr. 757,388. 88	Fr. 905,725. 54
für 50 Kilos	„ 1. 71.69	„ 1. 60.36

In Tabelle N⁰ 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 N⁰ 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 N⁰ 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:

	1875	1876
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

		1875	1876
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			
(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 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 desshalb 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 beigefügten Tabellen No. 2ª und 3ª an.

Leistungen. Es wurden zurückgelegt von den — Achsenkilometer:

	1875	1876
Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:		
Personenwagen	24,271,486	26,379,336
Güterwagen	25,137,518	32,397,206
Total	49,409,004	58,776,542
Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	2,727,632	2,907,360
Güterwagen	16,017,542	17,373,528
Total	18,745,174	20,280,888
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen	68,154,178	79,057,430
Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:		
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
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	80,578,204	94,314,449

Nähere Angaben findet man ebenfalls in den Tabellen No. 2ª und 3ª 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 Schmiedeisen 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 Gesammtbetrage 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[a] und 3[a] der Beilage I.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

(Länge des Netzes am Jahresschluss: 520 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 467 Kilometer.)			1874	1875	1876
I. Ausgaben.					
Gesammt-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	5.61
	„ 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*
Bahntelegraphie.	„ „ . . .	„	95.52	112.94	94,89
Verschiedenes	„ „ . . .	„	365.78	472.87	476.48
II. Fahr-Material.					
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	1,002.480
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-Hinweil fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:		1874	1875	1876
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 Brennmateriales „ Lokomotiv-Kilometer . . .	Centimes	33.4383	29.0300	26.6693
„ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer	„	1.092	0.940	0.9603
„ „ Schmiermateriales* „ 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	Prozente	56.57	61.32	62.32
„ fremde Wagen	„	43.43	38.68	37.68
Kosten des Schmiermateriales 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 sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	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 betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials (aus dem Erneuerungsfonds bestritten) per Kilometer
		Zentralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomot.-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9 01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349
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 reduzirt 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 allmälige 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 Wiederäufnung 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 % 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. —	
Ausserdem wurde gemäss Beschluss des Verwaltungsrathes vom 14. Juni der Rest der Agioerlöse auf den früheren Aktienemissionen in den Reservefond eingelegt mit		„ 282,059. 33
		„ 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
Romanshorn - Friedrichshafen,
Rorschach-Lindau, und
Lindau - Bregenz.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1875		1876		1875		1876	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	29,192	25.61	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
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	11,453	.	11,981	.	5,317. 58	1.34	6,095. 64	1.43
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	40	1.00	76	2.63				
„ b, schweres Vieh . . .	1,744	43.61	1,125	38.90				
„ c, leichtes „ . . .	751	18.78	595	20.57	6,324. 40		5,613. 25	
„ 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
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	30,188	1.63	25,456	1.15				
Gewöhnliches Gut	300,457	16.26	302,983	13.70	269,444. —		297,646. 51	
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
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	2,594. 95	0.66	313. 49	0.08
Gesammt-Total .	.	.	.	.	395,538. 48	100	425,444. 09	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1876	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.

		1875	1876
Einnahmebetreffniss per Reisenden	Franken	0.98	1.07
„ „ Zentner Gepäck	„	0.46	0.51
„ „ Stück Vieh	„	1.58	1.94
„ „ Zentner Güter	Centimes	14.58	13.45

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 Transitverkehres zwar auch im Berichtsjahre gute Erfolge aufzuweisen hatten, aber in Folge der Konkurrenz der süddeutschen und der oberitalienischen Route die Einräumung sehr ermässigter Taxen für den betreffenden Verkehr bedingen.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1875				1876			Gegenüber 1875			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.48	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Centralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.48	—	—	—	—
18,729	60	4.65	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	18,944	10	4.70	214	50	—	—
127,118	08	31.54	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	125,692	31	31.16	—	—	1,425	77
3,390	74	0.84	4. Bekleidung desselben	3,365	03	0.83	—	—	25	71
1,595	20	0.39	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,184	06	0.29	—	—	411	14
39,412	50	9.78	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter	45,962	31	11.39	6,549	81	—	—
143,387	77	35.58	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	134,230	66	33.27	—	—	9,157	11
38,148	43	9.47	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	40,009	71	9.92	1,861	28	—	—
7,161	50	1.78	10. Assekuranz-Prämien	8,022	60	1.99	861	10	—	—
14,054	59	3.49	11. Verschiedenes	16,029	47	3.97	1,974	88	—	—
402,998	41	100	. . . . Total	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.

		1875	1876
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	78,122	77,096
und zwar in	Zeitstunden	4,263	4,105
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	18.32	18.78
Schleppboote. Solche durchliefen	„	25,124	23,174
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** 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	51.53	52.84
„ Zeitstunde	„	944.26	992.40
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	80,788.84	68,220.36
per Kilometer	Centimes	103.41	88.49
„ Zeitstunde	Franken	18.95	16.62
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** 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	4,071.50	4,385.27
per Kilometer	Centimes	5.21	5.69
„ Zeitstunde	„	95.51	106.83
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** 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 1. Jan. an	Vom 1. April an	Vom 1. Juni an	Vom 15. Okt. an	Vom 1. Jan. an	Vom 1. April an	Vom 1. Juni an	Vom 15. Okt. an	Vom 1. Jan. an	Vom 1. April an	Vom 1. Juni an	Vom 15. Okt. an	Vom 1. Jan. an	Vom 1. April an	Vom 1. Juni an	Vom 15. Okt. 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
Ürikon . .	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	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
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	12.86	146,349. 70	.	93,788. 50	18.28
„ „ . II. „	470,696	31.79	448,550	39.42	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. „	14,079	0.95	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
	1,480,977	100	1,137,873	100	791,687. 38	100	512,965. 60	100
II. Gepäcktransport . . .	.	.	0 0 19,429	.	. .	.	6,801. 50	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
a. Pferde			41	0.71				
b. Schweres Vieh			1,440	24.97				
c. Leichtes Vieh			143	2.48				
d. Schweine	.	.	383	6.64	16,275. —	.	4,343. 75	.
e. Kälber			735	12.75				
f. Hunde			3,024	52.45				
Total .	.	.	5,766	100	16,275. —	.	4,343. 75	.
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut			82,307	7.67				
Stückgut			351,858	32.77				
Wagenladungen	1,704,997	.	2,421	0.23	232,454. 42	.	150,996. —	.
Schiffsladungen			598,278	55.72				
Ausnahme-Güter			38,787	3.61				
	1,704,997	.	1,073,651	100	232,454. 42	.	150,596. —	.
Lokalspesen	.	.	.	.	72,741. 18	.	29,636. 71	.
Total	.	.	.	.	305,195. 60	.	180,232. 71	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	9,169. 02	.	26,363. 48	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	1,122,327. —	.	730,707. 04	.
Rekapitulation der Einnahmen:								
1) Personentransport . . .	.	.	.	.	791,687. 38	70.54	512,965. 60	70.20
2) Gepäcktransport . . .	.	.	.	.	16,275. —	1.45	6,801. 50	0.93
3) Viehtransport	.	.	.	.			4,343. 75	0.59
4) Gütertranspost	.	.	.	.	305,195. 60	27.19	180,232. 71	24.67
5) Verschiedenes	.	.	.	.	9,169. 02	0.82	26,363. 48	3.61
					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 Mehrausgaben		Gegenüber 1875 Minderausgaben	
Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	%		Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	%	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	3.46	2. Besoldungen d. Administrationspersonals	15,954	—	5,729	20	—	—	21,683	20	2.80	—	—	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. Assekuranz-Prämien, 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. Versicherungsfond 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
Ürikon . . .	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.	Ürikon	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	Wollishofen	Bendlikon	Rüschlikon	Ludretikon	Thalweil	Oberrieden	Horgen	Au	Wädensweil	Richtersweil	Altendorf	Lachen	Nuolen	Rapperswyl
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
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	14,400	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	Ürikon	Kehlhof	Stäfa	Männedorf	Ütikon	Obermeilen	Meilen	Herrliberg	Erlenbach	Küssnacht	Zollikon	Neumünster	Total	Rangordn. n. d. Zentner-Zahl
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	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
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,400	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186,150	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,000	22
—	—	—	—	—	—	—	600	—	—	—	—	—	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	weniger
			Cts.	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 Fahrkilometer	In Prozent der Brutto-Einnahme	Total	Per Fahrkilometer	In Prozent der Brutto-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.

Statistik über den Betrieb der Zürichsee-Dampfschiffahrt.

		1875	1876
a. **Leistungen der Dampfschiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	334,831	332,107
und zwar in	Zeitstunden	28,840	23,015
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	11.61	14.43
Schleppboote. Solche durchliefen	„	38,356.80	25,162
und zwar in	Zeitstunden	4,725	3,417
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	8.11	7.36
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Kubikfuss	54,243	28,335
Steinkohlen	Zentner	143,326.5	123,152.7
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuss Holz = 10 Pfund Kohlen) . . .	Zentner	148,750.8	125,986.2
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	19.925	17.631
„ „ Zeitstunde	„	221.586	238.321
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	279,898.98	225,815.20
„ „ „ per Kilometer	Centimes	75	63.20
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	8.31	8.54
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Oel und Talg im Ganzen .	Kilogr.	18,878	19,161
„ „ „ per Kilometer .	„	0.050	0.054
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.562	0.725
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	18,812.33	18,927.31
per Kilometer	Centimes	5.04	5.29
„ Zeitstunde . . .	„	56.04	71.61
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	87,485.11	98,229.90
per Kilometer . . .	Centimes	23.41	27.49

3. Werkstätte-Betrieb.

Ausser den für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen nöthigen Arbeiten, welche die Hauptthätigkeit der Werkstätte ausmachten, wurden noch folgende Objekte angefertigt:

35 einfache Weichen und 49 Kreuzungen für den Bahnunterhalt;
1 Viehladrampe für die Station Urdorf;
12 Viehladrampen für die Stationen der Linie Winterthur-Koblenz;
5 „ „ „ „ „ „ Effretikon-Wetzikon-Hinweil;
5 Stationswagen „ „ „ „ „ Winterthur-Koblenz;
3 „ „ „ „ „ „ Effretikon-Wetzikon-Hinweil;
3 Schneepflüge für die Bötzbergbahn und die linksufrige Zürichseebahn;
1 Quartierspritze für den Rangirbahnhof.

Endlich wurden noch 4 alte N-Wagen in MT-Wagen umgebaut.

Am Jahresschlusse betrug die Zahl der Werkstättearbeiter 535 gegenüber 565 im Vorjahre. Daneben wurden noch beschäftigt: 121 Lokomotivputzer, 48 Wagenwäscher (davon standen 42 Mann unter der Betriebsabtheilung und wurden auch durch sie bezahlt), 20 Kohlenverlader, im Ganzen also 189 Mann, gegenüber 141 im Vorjahre.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1875	1876
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. Mobiliar:	Übertrag	Fr. 11,359,278
1. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar (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 Mobiliar 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
	Gesammtsumme der Versicherungen	Fr. 46,549,778

6. Personaletat.

Abgeschlossen auf Ende des Jahres 1876.

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . .	27
Hauptkassier und Gehülfen	5
Rechnungs-Revisor, Buchhalter und Gehülfen .	21
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen . . .	68
Chef des Tarifbureau und Gehülfen . . .	7
Chef des statistischen Bureau und Gehülfen .	16
Hauptmagazin-Verwaltung	8
Abwärte der Centralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	7
	159

II. Bahn-Unterhalt.

Betriebsoberingenieur und Adjunkten . . .	3
Bauführer	9
Übertrag	12
Übertrag	12
Geometer und Zeichner	9
Bureau des Betriebsoberingenieurs . . .	16
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Gasmonteur	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . .	30
Weichen- und Bahnwärter	987
	1056

III. Expeditions- und Fahrdienst.

1. Abtheilung.

Betriebsdirektor	1
Betriebsinspektor und Adjunkten . . .	4
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen .	3
Telegraphen-Inspektor und Gehülfe . . .	2
Übertrag	10

Übertrag	10
Bureau des Betriebsdirektors und Wagenkontrole	30
Bahnhofvorstände und Gehülfen	30
Stationsvorstände und Gehülfen	176
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen	46
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	199
Telegraphisten	13
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	46
Gepäckträger	32
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure einschliesslich Eilgutarbeiter	719
Oberzugführer und Gehülfen, Zugführer, Kondukteure und Bremser	312
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	143
Übertrag	1756

Übertrag	1756
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	17
Billetdrucker	3
	1776

2. Abtheilung.

Oberingenieur für das Maschinenwesen	1
Maschinenmeister	2
Werkführer	4
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	22
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	111
Lokomotivheizer	94
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	149
	383

Total **3374** (gegen 3169 im Vorjahre).

Die im Berichtsjahre erfolgte Eröffnung des Betriebes auf den neuen Linien Sulgen-Gossau (1. Februar resp. 5. Juli), Winterthur-Koblenz-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. Dampfschifffahrt.

I. Auf dem Bodensee.

Verwalter	1
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart	7
Kapitäne und Schiffsführer	5
Steuermänner und Schleppschiffführer	9
Maschinisten	4
Heizer	8
Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	25
Güter- und Kohlenverlader	4

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

II. Auf dem Zürichsee.

Abtheilungs-Chefs	2	Maschinisten	15
Buchhalter, Bureaugehülfen und Abwart	9	Heizer	22
Stationsvorstände und Gehülfen	31	Matrosen, Hülfsmatrosen u. Schleppschiffmannschaft	39
Kapitäne und Schiffsführer	9	Anbinder	6
Steuermänner und Untersteuermänner	19	Güter- und Kohlenverlader	21
Einzüger	8	Werftepersonal	20

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

C. Werkstätte.

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

D. Agenturen.

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

Zusammen **6** Angestellte, wie im 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
	Gesammteinnahme	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 % 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 / 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 % Nordostbahnobligationen				„	1. Okt. 1860	„ „	400. —	„	57,200
20	„	4 1/2 %	„			„	26. Sept. 1865	„ „	900. —	„	18,000
12	„	4 1/2 %	„			„	3. Nov. 1865	„ „	900. —	„	10,800
4	„	4 1/2 %	„			„	28. Okt. 1867	„ „	450. —	„	1,800
22	„	4 1/2 %	„			„	3. April 1871	„ „	900. —	„	19,800
60	„	4 1/2 %	„			„	30. Nov. 1871	„ „	900. —	„	54,000
10	„	4 1/2 % Centralbahnobligationen				„	Sept. 1857	„ „	450. —	„	4,500
20	„	4 1/2 %	„			„	5. Juli 1870	„ „	900. —	„	18,000
90	„	4 1/2 % Centralb.- und Nordostbahn-Olig.				„	1. April 1874	„ „	900. —	„	81,000
61	„	4 % Westbahnobligationen				„	15. Juli 1861	„ „	400. —	„	24,400
30	„	5 % Freiburger-Obligationen				„	18. Juli 1866	„ „	1000. —	„	30,000
70	„	5 % Gotthardbahnobligationen				„	1. Jan. 1872	„ „	750. —	„	52,500
20	„	5 %	„			„	1. Jan. 1873	„ „	500. —	„	10,000
80	„	4 1/2 % 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 Betheiligten 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 1/2 % 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 Aktivsaldo derselben	Fr.	25,798. 42
im Jahre 1876 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge, Bussen) hinzu	„	33,299. 67
Gesammteinnahmen	Fr.	59,098. 09
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. 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-Koblenz	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. Bötzbergbahn	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. Etzweilen-Schaffhausen	5	—	1
Total	157	143	146

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, Oberbaugegenstände, 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 Façoneisen (zusammen circa 1700 Tonnen) für das Wetli-System; Bührer 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 Schienennägel (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 Imprägnir anstalt wurde in 1118 Kesselfüllungen folgendes Material imprägnirt:

	Bahnhof- u. Brückenhölzer					
	Schwellen und Verschiedenes				Total	
	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 Bötzbergbahn 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 Wädensweil-Einsiedeln auf die von den betreffenden Gesellschaften publizirten Geschäftsberichte verwiesen; die Mittheilungen über die Bötzbergbahn 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 beigefügt. 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 $7^1/_2$ ‰ 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 Rietheim 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 einspurig, dagegen das zwischenliegende Stück Bülach-Eglisau als Theilstück der künftigen Linie Bülach-Schaffhausen doppelspurig angelegt, ebenso der Unterbau der Verbindungsbahn in Bülach. Die eingeleisige 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 Gesammtanlage 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 Glatthaldenrain	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, $1^1/_2$ füssig angelegt, mit Humus bedeckt und angesäet. 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 fliessend, sehr zahlreiche und grosse Rutschungen herbeigeführt hatten. Durch umfassende Entwässerung mittels Schlitzen, 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 Rietheim. Als der an sich ganz unbedeutende Einschnitt hinter dem Dorfe Rietheim 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 Sickerschlitzen 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 diente, 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 Schlusstein 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 lfd. Meter	Ausbruch lfd. Meter	Mauerung 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-Koblenz	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 kontinuirlicher 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 kontinuirliche 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 Auflagquader 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-Koblenz	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 Rietheim; 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 Bahnhofeinschnitt Bülach entnommen wurde.

Oberbau. Der Oberbau ist nach den Normen ausgeführt, welche für die Bötzbergbahn 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-Koblenz	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-Koblenz	Verbindungsbahn	Total
Durchgehendes Geleise	48,000 Meter oder 80.5 %	2,535 Meter	50,535 Meter
Nebengeleise	11,633 „ „ 19.5 %	2,523 „	14,156 „
Zusammen	59,633 Meter	5,058 Meter	64,691 Meter

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

	Winterthur-Koblenz	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-Koblenz	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 Hektometerpflöcke bezeichnet.

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

Name:	Aufnahms-gebäude. Klasse.	Güter-schuppen. Klasse.	Abtritt. Klasse.	Brunnen.	Geleisanlage: Aus-weich-geleise.	Stumpen-geleis mit Kopframpe.	Weichen	Distanz-signale.	Dreh-krahnen.	Brücken-waagen.	Lokomotiv-Remisen.	Wagen-schuppen.	Dreh-scheiben	Wasser-stationen.
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.	1	3	1	20	2	1	1	1	1	1	1
„ (Westseite)	abnorm.	—	abnormal	—	3	—	13	1	—	—	—	—	—	—
7. Glattfelden	V	—	V	1	1	1	4	2	—	1	—	—	—	—
8. Eglisau	III[B]	II	III	1	2	1	6	2	1	1	—	—	—	—
9. Zweidlen	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[A]	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	Wartsääle I. u. II. Kl. □ Meter	Wartsääle III. Kl. □ Meter	Vorhalle □ Meter	Bureaux □ Meter	Wohnungen Anzahl derselben.	Wohnungen Zahl d. Zimmer.	Wohnungen Kammern.	Wohnungen 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	27 □m/ Bureaux, 13 □m/ 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 Gesammtzahl 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 sämmtlicher Pläne erfolgte bereits im Vorjahr; kleinere Projektänderungen für Weganlagen machten in einigen Gemeinden indessen eine Neuauflage einzelner Partieen nothwendig, welchen die bundesräthliche Genehmigung im Januar 1877 ertheilt 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 Bahnniveau 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 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° 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 Sickerungen 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 sämmtliche 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. Steinhauerarbeiten
1	69.8 %	95.4 %
2	96.7 „	94.2 „
3	96.0 „	100.0 „
4	100.0 „	100.0 „
5	98.4 „	100.0 „

Die Lieferung und Montirung sämmtlicher 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 % der Gesammtsumme.

d. Oberbau. Bis Ende Oktober waren nahezu sämmtliche 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 Grunderwerbungsberechnungen 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 % 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 Traceänderungen 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 bundesräthlichen 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 $2^1/_2$ 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 $5^1/_2$ % 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 Gesammt-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 % der Mauerung ausgeführt. Von den Erdarbeiten sind 40.8 % 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 Einmündung von Sulgen-Gossau:				
Erweiterung des Areals und der Geleiseanlagen . . .		Fr. 2,563. 53		
Erstellung einer Kohlenrampe		„ 180. 78		
Anschaffung von Inventargegenständen (worunter auch die Ausrüstung der Bahnwärter auf der Linie Sulgen-Gossau) . . .		„ 6,641. 36		
Erstellung transportabler Wärterbuden		„ 1,183. —		
			Fr.	10,568. 67
2. Station Henggart. Erweiterung des Areals 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. Bahnhoferweiterung zu Gemeinschaftszwecken 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 Jochbrücken über die Eulach		„ 3,049. 85		
Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und der Einsteighalle .		„ 107,288. 64		
Wasserableitung aus dem Haldengut		„ 1,652. —		
Erstellung einer Schiebebühne		„ 3,287. 95		
„ „ Passerelle im Güterbahnhof		„ 5,318. 66		
			„	348,996. 18
5. Station Effretikon. Bauten in Folge Einmündung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:				
Erweiterung des Areals 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		
Übertrag		Fr. 76,090. 09	„	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 Liegenschaftenconto	Fr. 71,476. 55		
b) durch Übertragung einer für die Werkstätte ausgeführten Baute auf Conto der letzteren .	„ 4,536. 60		
c) durch Verwerthung von diversem Abbruchmaterial	„ 1,519. 31		
		„ 77,532. 46	
			„ **1,442. 37**
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 der Bötzbergbahn		„ 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. Einführung derselben in die Station Wettingen		„ 9,302. 71	
Erlös aus entbehrlichen Landabschnitten		„ **1,782. 26**	
			„ 7,520. 45
Ferner:			
12. Erstellung von mech. Signalscheiben und Weichensignalen in Folge Einführung der neuen eidgen. Signalordnung auf sämmtlichen Stationen			„ 32,790. 81
13. Erstellung von Stationsuhren auf den Stationen Kessweil, Sulgen, Bürglen, Märstetten, Felben, Islikon, Wiesendangen, Kemptthal, Schlieren, Schinznach, Koblenz, Döttingen, Siggenthal, Ruppersweil			„ 5,696. —
14. Anschlussgeleise für die Nationalbahn in Konstanz			„ 22,824. 61
15. Inventaranschaffungen für die Centralverwaltung, diverse Stationen und 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
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 unserseits 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 Bahnhoferweiterung benöthigten Areales wurde inzwischen fortgefahren 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-Koblenzerbahn, 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-Koblenzer-Geleise in direkte Verbindung mit den Güter- und Rangirgeleisen gebracht. — Wie für die übrigen Linien wird auch für die Winterthur-Koblenzerlinie die Ein-

fahrt der Züge durch eine elektrische Signalscheibe, die durch die Bahnhofinspection 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 Bahnhofinspection die Ankunft der Züge durch einen Wärter im sogenannten Bahnhofdreieck 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-Koblenz 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 Drehkrahnen von je 80 % Tragkraft aufgestellt; im Güterbahnhof wurde in 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 Ruppersweil 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 Krahnen 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 sämmtlichen 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, Dachsen, Killwangen, Stations-Uhren aufgestellt und nun sämmtliche 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 Bötzbergbahn 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 Gesammtbestand 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-Büdget dieser Linie enthaltenen Betrage 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 Gesammtkostenpreise 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 angeschaften 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 Imprägnieranstalt 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, Gemeindrathspräsident 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

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
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. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
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 Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	348,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	49,865	60				
VI. Hälftiger Antheil an dem Reinertrage der Bötzbergbahn .	339,678	21				
VII. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Linie Effretikon-Hinweil	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
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**14,739,501**	**03**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1876.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung	.	.	269,354	24		
2. Reiseauslagen	.	.	4,116	30		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale	.	.	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
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
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
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, 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

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

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	2,471,293	93	5,077,183	82
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien 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 Ausrüstung und Reservestücken	666,667	94				
i) Assekuranz der Lokomotiven	4,863	94	2,727,340	47	5,198,634	40
V. **Bahntelegraphie**	.	.	.	.	44,315	81
VI. **Verschiedenes**	.	.	.	.	222,517	89
Summa . .	.	.	.	.	10,542,651	92
Hievon ab:						
1. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	33,586	85		
2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	.	.	193,657	75		
3. Auf die Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals . .	.	.	80,984	91		
4. Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	.	.	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	.	.	35,383	82		
7. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung:						
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	10,000	—				
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	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 Bötzbergbahn	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
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	8,083,107	85
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	4,695,002	83
C. **Einlage in den Erneuerungsfond**	.	.	.	.	708,000	—
D. **Dividende für die Aktien**	.	.	.	.	1,252,500	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1877	.	.	.	.	890	35
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**14,739,501**	**03**

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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 % Anleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. November 1876	.	.	22,380,829	35
Summa .	.	.	**36,684,885**	**90**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1876.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Nordostbahnlinien.				
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
II. Transportmaterial und Werkstätten.				
Ausgaben im Jahre 1876	.	.	4,130,230	64
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.				
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 Bülach-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 Bötzbergbahn 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
IV. Gotthardbahn-Subvention.				
Vierte Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1876	.	.	369,884	14
V. Anleihen auf kürzere Dauer, zu verschiedenem Zinsfusse.				
Rückzahlungen	.	.	6,572,744	70
VI. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1877.				
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
Summa .	.	.	**36,684,885**	**90**

Beilagen zur General-Baurechnung.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes.

B. Rechnung über den Bau neuer Linien.

C. Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. **Allgemeine Verwaltung.**						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste	.	.	—	—		
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung u. des technischen Personals	.	.	33,586	85	33,586	85
II. **Expropriation.**						
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
III. **Bahnbau.**						
A. Unterbau:						
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

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

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn				Rechtsufrige Zürichseeb.			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Ausgaben.												
I. **Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste** . . .	.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—
II. **Allgemeine Verwaltung.**												
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:												
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . .	142,500	54			104,928	11			75,674	78		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen etc. .	1,049	45			1,324	02			832	52		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.) .	1,983	38			5,438	89			1,505	92		
d. Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux	5,612	28			3,919	96			2,913	61		
e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti	5,696	54			11,998	79			4,943	45		
f. Verschiedenes	67	50	156,909	69	32	10	127,641	87	716	55	86,586	83
III. **Expropriation.**												
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
IV. **Bahnbau.**												
A. Unterbau:												
a. Erdarbeiten	817,333	13			346,464	79			100,890	—		
b. Stützmauern	3,919	91			9,985	75			162,800	—		
c. Tunnels	227,794	25			23,950	31			211,585	96		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . .	304,917	64			179,770	87			51,900	—		
e. Wegbauten	27,964	84			36,544	29			600	—		
f. Uferbauten	5,525	55			139,917	51			10,400	—		
g. Bettung	211,009	89			159,898	85			—	—		
h. Verschiedenes	2,316	62	1,600,781	83	15,977	96	912,510	33	23	05	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-Lintthal				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. Oberbau:												
a. Schwellen	160,886	70			**5,608**	**26**			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel . .	380,088	78			**14,356**	**01**			—	—		
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			**672**	**83**			—	—		
			840 658	52			168,464	38			122	—
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:												
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	620,077	59			341,324	57			—	—		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.	207,910	08			21,198	99			—	—		
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 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			—	—
D. Baugeräthschaften	.	.	282	85	.	.	4,049	—	.	.	—	—
V. **Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:**												
A. Für die Bahnhofverwaltungen . .	.	.	52,393	25	.	.	6,966	52	.	.	—	—
B. Für den Bahnaufsichtsdienst . .	.	.	33,418	17	.	.	20,397	53	.	.	—	—
VI. **Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit**	.	.	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-Lintthal				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
																Total der Ausgaben .				**10,158,817**	**54**

C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. **Allgemeine Verwaltung.**						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen und Kursvergütungen . . .	.	.	—	—		
C. Antheil an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	80,984	91		
D. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial engagirten Kapitals	.	.	72,723	62	153,708	53
II. **Vermehrung des Transportmaterials.**						
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
III. **Werkstätten.**						
1. **Expropriation.**						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	—	—				
B. Entschädigungen	—	—				
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	28	50				
D. Verschiedenes	—	—	28	50		
2. **Bahnbau.**						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	137	35				
b. Stützmauern	—	—				
Übertrag .	137	35	28	50	4,103,608	99

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. Oberbau:						
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		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:						
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. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—				
e. Technische Einrichtung der Werkstätten	24	—				
f. Verschiedenes	—	—	18,225	37		
3. **Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:**						
a. Werkzeuge und Requisite	9,390	07				
b. Mobiliar	1,123	—				
	10,513	07				
Hievon ab:						
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
Total der Ausgaben	.	.	.	.	**4,130,230**	**64**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. **Nordostbahnlinien**						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . .	62,534,875	31				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1876 laut vorstehender Rechnung	873,258	09	63,408,133	40		
b. 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
II. **Transportmaterial und Werkstätten.**						
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
III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungs-Kapital der Nordostbahn . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	946,513	82				
2. Einlösung der gekündigten Obligationen	1,200,000	—				
	2,146,513	82				
Hievon ab:						
Netto-Einnahme auf dem Bau der Bülach-Regensbergerbahn pro 1876 . .	13,968	73	2,132,545	09		
c. 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	—		
d. 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	—		
e. 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	—		
f. 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	—		
g. 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	—		
h. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:						
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . .	.	.	300,000	—	29,890,545	09
IV. **Gotthardbahn-Subvention.**						
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. Liquidations-Rechnungen laut umstehendem Ausweis A .	.	.	.	.	2,114,029	47
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien lt. umstehendem Ausweis B	.	.	.	.	6,081,890	05
Summa .	.	.	.	.	**171,975,020**	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1876.

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

Beilage A zur Bilanz auf 31. Dezember 1876.

Ausweis über die Liquidations-Rechnungen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.						
I. **Konversionskosten des ehem. 5 % Anleihens 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 Wagenbenützungen während der Kriegsperiode 1870/1871:**						
Zu Lasten der Betriebsausgaben, Kap. IV 2 g, pro 1877 zu tilgen	.	.	.	.	100,000	—
					2,120,119	98
B. Kreditoren.						
Conto pro Diversi	.	.	.	.	6,090	51
Saldo-Vortrag auf das Jahr 1877	.	.	.	.	**2,114,029**	**47**

Beilage B zur Bilanz auf 31. Dezember 1876.

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien

per 31. Dezember 1876.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.						
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:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.)	899,397	60				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)	2,705,100	22				
c. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Bahnbau (Vorräthe an Rollbahnmaterialien, Lokomotiven, Eisen etc.)	662,660	35				
d. 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. Passiven.						
1. **Erneuerungsfonds:**						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn	943,943	05				
b. Erneuerungsfond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	6,468	75	950,411	80		
2. **Reservefonds:**						
a. Reservefond der Nordostbahn	2,199,315	39				
b. Reservefond der Linie Zürich-Zug-Luzern	242,004	99				
c. Reservefond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	87,440	35	2,528,760	73		
3. **Aktiv-Saldi der Betriebsrechnungen:**						
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn	890	35				
b. Betriebsrechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	50,004	27	50,894	62		
4. **Aktiv-Saldi der Baurechnungen:**						
a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	544,198	34				
b. Baurechnung der Bötzbergbahn	133,474	15				
c. Baurechnung der Linie Koblenz-Stein	193,517	41				
d. Baurechnung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	6,615	66	877,805	56		
5. **Diverse Conti:**						
a. Versicherungsfond gegen Transportgefahren	161,482	14				
b. Domänen-Verwaltung des Kantons Zürich (Hypothek auf Liegenschaften)	200,000	—	361,482	14		
6. **Diverse Hauptbuch-Kreditoren**	.	.	2,214,709	34	6,984,064	19
Aktiv-Saldo-Vortrag auf das Jahr 1877	.	.	.	.	**6,081,890**	**05**

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

		Fr.	Cts.
Einnahmen.			
Saldo vom 31. Dezember 1875		1,464,724	83
Einlage im Jahre 1876 aus der Betriebsrechnung der Nordostbahn:			
a) für das Stammnetz 213 Kilometer à Fr. 3000	Fr. 639,000. —		
b) für die linksufrige Zürichseebahn 69 Kilometer à Fr. 1000	„ 69,000. —	708,000	—
Uebertrag des Saldo des Reservefonds der Bülach-Regensbergerbahn per 31. Dezember 1876 lt. Art. 17 Ziffer 2 des Vertrages vom 6. Juni 1863		46,553	44
Summa		**2,219,278**	**27**
Ausgaben.			
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
Summa		**2,219,278**	**27**

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

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
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
Summa .	**2,788,985**	**19**
Ausgaben.		
Ausgaben im Jahre 1876	589,669	80
Saldo auf neue Rechnung	2,199,315	39
Summa .	**2,788,985**	**19**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes".

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

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

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

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. **Stand und**

Bezeichnung der Lokomotiven	Gesammtzahl der Lokomotiven	Davon im Fahrdienst	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	im Materialtransport	im Vorspanndienst	leer
				Kilometer					
Fahrdienst.									
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
Rangirdienst.									
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	15	15	5,299	—	—	—	—	—	548,143
Im Vorjahre (1875) .	12		3,837	—	—	—	—	—	433,373

b. **Unterhaltungs-**

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Lok.-Kilometer	Schmier- und Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer
	Kilos	Kilos	Franken	Centimes	Kilos	Kilos
Fahrdienst.						
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
Rangirdienst.						
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: im täglichen Gesammtdurchschnitt	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Sommerdienst	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Winterdienst	Anzahl der zurückgelegten Lokomotivkilometer: im Ganzen	Anzahl der zurückgelegten Lokomotivkilometer: per Lokomotive	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge	Durchschnittliche Stärke der: Personenzüge	Durchschnittliche Stärke der: Güterzüge	Durchschnittliche Stärke der: Züge auf den Linien (1) Romanshorn-Rorschach-Konstanz, Sulgen-Gossau, Effretikon-Hinweil. u. linksufrige Seebahn (2) Bülach-Regensberg	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer					Wagenachsen				
4,296.0	217.8	187.3	1,568,233		15.97	23.87	—	—	31,734,449
897.6	184.0	160.5	327,635	30596	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
1,501.3	—	—	—		—	—		—	—
1,187.3	—	—	—		—	—		—	—

Kosten.

Putzmaterial: Kosten: im Ganzen	Putzmaterial: Kosten: per Lok.-Kilometer	Erneuerungs- u. Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (einschliessl. Provisionszuschläge): im Ganzen	Erneuerungs- u. Reparaturkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen	Gesammtkosten: per Lok.-Kilom.	Gesammtkosten: per 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	226,147.62	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	16.23	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: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: auf der Nordostbahn in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen.	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: auf fremden Bahnen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: von fremden Wagen auf der Nordostbahn
								Achsen-Kilometer			
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: im Ganzen (incl. Zuschläge)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des: Material: Schmiere	Kosten des: Material: Oel	Kosten des: Material: Total	Kosten des: Totalausgabe für Schmiermaterial*) und Arbeitslöhne
	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 im Durchschnitt zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reducirt, wurden befördert					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (exclusive Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 75 Kilos gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				
			im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per 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 für Arbeitslohn	Kostenbetreffniss per 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: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen achträdrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen (Tonnen)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Tonnen)	Maximaltragkraft per Achse (Tonnen)	Achsen-Kilometer wurden befördert: auf der Nordostbahn: von den Gepäck-Wagen	Achsen-Kilometer wurden befördert: auf der Nordostbahn: von den Güter-Wagen	Achsen-Kilometer wurden befördert: auf der Nordostbahn: im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden befördert: auf fremden Bahnen: von den Gepäck-Wagen	Achsen-Kilometer wurden befördert: auf fremden Bahnen: von den Güter-Wagen	Achsen-Kilometer wurden befördert: auf fremden Bahnen: im 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-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (incl. Zuschläge) (Franken)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer (Centime)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des: Schmiere (Kilos)	Kosten des: Oel (Kilos)
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 Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					In Prozenten der Maximalnutzfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben zurückgelegt		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	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 für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniss per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniss per 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