

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 25 (1877)

**Artikel:** Fünfundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1877  
**Autor:** [s.n.]  
**Kapitel:** 4: Betrieb  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730414>

### **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:** 02.04.2026

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

Vorbehalte für die Nordostbahn, die verkauften Obligationen bis zum 30. Juni 1880 um den gleichen Preis ganz oder theilweise wieder an sich zu ziehen. Die Kaufsumme von Fr. 12,990,000 wurde vertragsgemäss einbezahlt, und zwar den 14. November 1877 Fr. 1,950,000, den 14. Dezember 1877 Fr. 3,900,000, den 14. Januar 1878 Fr. 3,240,000 und den 28. Januar 1878 Fr. 3,900,000. Hieraus wurden Fr. 5,000,000 an die zufolge Vertrages vom 1. November 1876 durch das Comptoir d'Escompte de Paris vorgeschossenen 25 Millionen Franken abbezahlt, gegen Entlassung der oben erwähnten 14 Millionen 5% Obligationen aus der Pfandverpflichtung für diesen Vorschuss, ferner das sogenannte Dreifuss-Anleihen von Fr. 4,500,000 und die übrigen Anleihen auf kurze Verfallzeit getilgt. Der nach Abzug dieser Verwendungen verbleibende Rest, neben den sonst vorhandenen Mitteln, genügt zur Deckung der Bedürfnisse bis Ende des laufenden Jahres, mit Ausnahme der diesjährigen Rate an die Subvention der Gotthardbahn und der Rückzahlung des Subventionsdarlehens der rechtsufrigen Zürichseebahn, wofür der in Verhandlung stehende definitive Finanzvertrag vorzusorgen haben wird.

Über die auf Ende 1877 vorhandenen Mittel verweisen wir auf die dem gegenwärtigen Berichte beigelegte Bilanz nebst Beilagen. Unter denselben kompariren die verfügbaren Liegenschaften, einschliesslich des hälftigen Antheils der Nordostbahn am Villenquartier in Enge, mit Fr. 2,869,877. 96 Cts. Die Veräusserung eines grossen Theiles dieser Liegenschaften ist eingeleitet, und verschiedene Verkäufe von Bedeutung haben bereits stattgefunden; immerhin wird es rathsam sein, die Verkäufe nicht zu überstürzen, und kann daher die genannte Summe nur theilweise schon in näherer Zeit flüssig werden. Um mittlerweile dieselbe wenigstens zum Theile für die Bedürfnisse des Unternehmens verfügbar zu machen, haben wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes bei einigen hiesigen Kreditinstituten gegen schuldbriefliche Verschreibung des grösseren Theiles jener Liegenschaften Fr. 1,258,000, welche successiv mit Verwerthung der verpfändeten Liegenschaften wieder werden zurückbezahlt werden, zu normalen Zinsbedingungen entlehnt.

#### IV. Betrieb.

##### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien, einschliesslich der um eine Pauschalsumme gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, sind in nachstehender Tabelle nach den einzelnen Linien angegeben und haben im Ganzen 2,246,180 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 378 Kilometer gegenüber 312 (ausschliesslich der Bülach-Regensbergerbahn) im Jahr 1876. Es wurde nämlich die Bülach-Regensbergerbahn auf Beginn des Berichtsjahres mit dem Nordostbahnnetz verschmolzen; ferner waren die Linien Sulgen-Gossau, Zürich-Richtersweil-Glarus und Winterthur-Koblentz resp. -Waldshut im Jahr 1877 zum ersten Mal während 12 Monaten in ihrer vollen Länge im Betriebe; endlich erhielt das Netz mit 1. Oktober eine Erweiterung durch Eröffnung der Linie Wettingen-Niederglatt. Trotz dieser Vergrösserung des Netzes verminderte sich im Berichtsjahre die Fahrleistung im Ganzen um 221,795 Kilometer, gegenüber dem Vorjahr, und per Bahnkilometer sank sie von 7,434 Zugskilometer im Jahr 1876 auf 5,942 Zugskilometer im Jahr 1877, somit um 20 %.

Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:	1876.	1877.
	Kilometer	Kilometer
1) Fahrplanmässige Züge:		
Schnell- und Personenzüge	1,555,233	1,375,365
Güterzüge mit Personenbeförderung	355,928	536,800
" ohne "	522,233	290,024
	<u>2,433,394</u>	<u>2,202,189</u>
2) Ergänzungs- und Extrazüge	34,581	43,991
	<u>2,467,975</u>	<u>2,246,180</u>



### Übersicht der fahrplanmässigen Bahnzüge im Jahre 1877.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	von		bis		Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge				Gesamtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
		Tag	Monat	Tag	Monat		Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen		
Übertrag	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,395,646
Zürich-Örlikon-Bülach . . .	20.307	1.	Januar	31.	Dezbr.	täglich	—	6	2	—	8	59,296
Oberglatt-Dielsdorf . . .	4.299	1.	Januar	31.	Dezbr.	"	—	14	—	—	14	21,968
Winterthur-Bülach . . .	16.225	1.	Januar	30.	Septmbr.	"	2	6	2	—	10	44,294
		1.	Oktober	31.	Oktober	"	2	6	6	—	14	7,042
		1.	Novembr.	31.	Dezbr.	"	2	6	6	2	16	15,836
												67,172
Bülach-Waldshut . . . . .	35.481	1.	Januar	31.	Dezbr.	"	2	6	2	—	10	129,506
Zürich-Richtersweil . . . .	27.443	1.	Januar	8.	April	"	2	12	2	4	20	53,788
		9.	April	14.	Oktober	"	2	8	4	2	16	82,988
		15.	Oktober	31.	Dezbr.	"	2	10	4	2	18	38,530
												175,306
Richtersweil-Glarus . . . .	41.264	1.	Januar	31.	Dezbr.	"	2	6	2	—	10	150,614
Winterthur-Schaffhausen . .	29.911	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	54,199
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	6	2	—	12	48,815
		15.	Oktober	31.	Dezbr.	"	2	8	2	—	12	27,997
												131,011
Sulgen-Gossau . . . . .	22.453	1.	Januar	31.	Mai	"	—	6	2	—	8	27,123
		1.	Juni	14.	Oktober	"	—	7	3	—	10	30,536
		15.	Oktober	31.	Dezbr.	"	—	6	2	—	8	14,011
												71,670
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2,202,189

In dieser Übersicht sind nicht berücksichtigt die Zugskilometer, welche auf der Bahnstrecke Zürich-Wallisellen von den Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen (während des ganzen Jahres 14 täglich), auf der Strecke Zürich-Altstetten von den Zügen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern (während des Winterfahrtenplans 10 und während des Sommerfahrtenplans 12), auf der Strecke Aarau-Ruppersweil von den Zügen der Aargauischen Südbahn (während des ganzen Jahres 8), endlich auf den Strecken Winterthur-Effretikon und Otelfingen-Wettingen von den Zügen der Schweizerischen Nationalbahn zurückgelegt worden sind.

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

## 1. Einnahmen.

1876				1877			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1876			
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:							
			I. Eigene Linien: $\left(\frac{1876: 312 \text{ Kilometer}}{1877: 378 \text{ Kilometer}}\right)$							
4,726,961	95	32.74	1. Personentransport . . . . .	4,732,064	64	33.88	5,102	69	—	—
228,441	57	1.58	2. Gepäcktransport . . . . .	232,807	18	1.67	4,365	61	—	—
161,784	—	1.12	3. Viehtransport . . . . .	197,024	63	1.41	35,240	63	—	—
6,728,301	89	46.61	4. Gütertransport . . . . .	7,024,821	93	50.29	296,520	04	—	—
11,845,489	41	82.05		12,186,718	38	87.25	341,228	97	—	—
* 20,216	97	0.14	II. Nettoertrag der Nordostbahn-Dampfboote	105,281	48	0.76	125,498	45	—	—
747,902	69	5.18	III. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Linien . . . . .	898,429	63	6.43	150,526	94	—	—
12,573,175	13	87.09	. . . . . Summa . . . . .	13,190,429	49	94.44	617,254	36	—	—
			B. Mittelbare Betriebseinnahmen:							
201,236	83	.	Pacht- und Miethzinse . . . . .	160,754	22	.	—	—	40,482	61
295,600	99	.	Vergütung für Benutzung von Nordostbahn-Wagen auf andern Bahnen . . . . .	347,608	73	.	52,007	74	—	—
896,951	72	.	Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . . .	90,678	07	.	—	—	806,273	65
152,863	53	.	Nettoertrag des Werkstättebetriebes . . . . .	132,576	17	.	—	—	20,287	36
202,673	79	.	Verschiedenes . . . . .	44,487	38	.	—	—	158,186	41
114,000	—	.	Zuschuss des Reservefonds der Nordostbahn	—	—	.	—	—	114,000	—
1,863,326	86	12.91	. . . . . Summa . . . . .	776,104	57	5.56	—	—	1,087,222	29
14,436,501	99	100	. . . . . <b>Totaleinnahme . . . . .</b>	13,966,534	06	100	—	—	469,967	93

In der vorstehenden Tabelle finden sich als unmittelbare Betriebseinnahmen neben denjenigen, welche auf den eigenen Linien der Nordostbahn (einschliesslich der von ihr gepachteten Linie Sulgen-Gossau) erzielt wurden, noch aufgeführt die Reineinnahme, welche der Unternehmung aus dem Betriebe der Dampfboote auf dem Bodensee und Zürichsee zuffloss, ferner die der Nordostbahn zugekommene Quote des Reinertrages dritter Bahnunternehmungen, für welche sie einen Theil des Baukapitals geliefert hat, abzüglich der auf einigen derselben erlittenen Rückschläge. Letztere beiden Kategorien von Einnahmen fanden sich bisher mit den mittelbaren Einnahmen verschmolzen — eine Verrechnungsweise, welche geeignet scheint, irrigen Schlussfolgerungen zu rufen.

\* Die Kursivziffern bedeuten Rückschläge.

Was nun diesen Theil der Betriebseinnahmen betrifft, so verweisen wir rücksichtlich derjenigen der eigenen Linien auf die nachstehenden Tabellen und heben hier nur hervor, dass sie, im Vergleiche zum Vorjahr, sich zwar absolut um Fr. 341,228. 97 Cts. vermehrten, bahnkilometrisch sich dagegen um Fr. 5726 verminderten, indem von jedem betriebenen Bahnkilometer im Jahr 1876 Fr. 37,966, im Jahr 1877 dagegen nur Fr. 32,240 eingenommen wurden. Von den Dampfbooten ergaben diejenigen auf dem Bodensee eine Reineinnahme von Fr. 116,620. 48 Cts., wobei aber zu beachten ist, dass unter den Ausgaben weder für Verzinsung noch Abschreibung am Inventar ein Ansatz komparirt; die Dampfboote auf dem Zürichsee erlitten einen Rückschlag von Fr. 11,339. Wir verweisen rücksichtlich beider Dampfbootunternehmungen auf die einschlägigen Abschnitte des gegenwärtigen Berichtes. Von dem Reinertrage der Beteiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen fallen Fr. 521,570 auf die Linie Zürich-Zug-Luzern, Fr. 173,570 mehr als im Vorjahr, zufolge der auf Ende 1876 bewerkstelligten Auslösung eines Theiles des in dritter Hand gelegenen Obligationenkapitals; die Nordostbahn zog aus ihrem dermaligen Antheil des Baukapitals einen durchschnittlichen Zins von 5.41 0/0. Die Einnahme von der Linie Bülach-Regensberg, welche im Vorjahre Fr. 49,865. 60 Cts. betrug, ist weggefallen, weil diese Linie auf Ende 1876 gänzlich zurückgekauft wurde; ihre Einnahmen sind nunmehr mit den unmittelbaren Einnahmen des eigenen Bahnnetzes verschmolzen. Von der Bötzbahn erhielt die Nordostbahn Fr. 367,412. 72 Cts., mithin Fr. 27,734. 51 Cts. mehr als im Vorjahr; es ergibt dies einen Zins von 3 0/0 des Beteiligungskapitals. Bei der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil ist die Nordostbahn theils mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000, theils als Obligationär beteiligt, indem sie das über das Aktienkapital hinaus erforderliche Baukapital gegen 5 0/0 Obligationen der Unternehmung zu liefern hatte. Für das Aktienkapital wurde keine Einnahme erzielt; vielmehr ergibt die Jahresrechnung, wenn die vertragsgemässe Jahreseinlage in den Erneuerungsfond von Fr. 17,250 in die Ausgaben miteinbezogen wird, einen Rückschlag auf dem Betriebe von Fr. 35,399. 08 Cts. Für das Obligationenkapital, welches bis Ende des Berichtsjahres auf Fr. 1,050,000 angewachsen ist, schuldet die Unternehmung der Nordostbahn einen Jahreszins von Fr. 49,018. 96 Cts., welchen letztere in ihrer Betriebsrechnung vereinnahmt hat; eine beinahe vollständige Deckung dafür, wie auch für das Betriebsdefizit findet sich im Reservefond der Unternehmung, welcher Fr. 83,477. 08 Cts. beträgt, woneben dieselbe noch einen Erneuerungsfond von Fr. 24,009. 84 Cts. besitzt. Im Hinblick auf die völlig unzureichenden Betriebsergebnisse haben wir uns mit dem Verwaltungsrathe von Effretikon-Wetzikon-Hinweil über die Mittel berathen, eine Verbesserung herbeizuführen, und uns mit demselben, zunächst versuchsweise, auf eine Reduktion der Zahl der Bahnzüge vom 1. Juni 1878 an, gegen Ermässigung der der Nordostbahn zufallenden bahnkilometrischen Entschädigung um Fr. 500 jährlich, ferner auf eine Erhöhung der Tarife geeinigt. Immerhin lässt sich in nächster Zeit kaum auch nur die Beseitigung der Betriebsdefizite hoffen und wird also an die Gesellschaft der Nordostbahn die Frage herantreten, wie sie sich für ihre Beteiligung bei der Unternehmung, wenigstens soweit dieselbe in Obligationenkapital besteht, Deckung verschaffen könne. Die Aargauische Südbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten ergaben ebenfalls ein Betriebsdefizit im Betrage von Fr. 39,572. 05 Cts. Das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei allen genannten Unternehmungen beträgt Fr. 27,491,000 und hat im Ganzen, nach Abrechnung der Rückschläge auf den letzterwähnten beiden Linien, Fr. 898,429. 63 Cts., also 3.27 0/0 abgeworfen. Nähere Mittheilungen finden sich in den von den Gesellschaftsorganen der erwähnten Bahnunternehmungen ausgegebenen Geschäftsberichten.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen zeigen gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung um Fr. 973,222. 29 Cts. Zur Erläuterung bemerken wir folgendes: Die Mindereinnahme von Fr. 40,482. 61 Cts. an Pacht- und Miethzinsen rührt daher, dass im Berichtsjahr erstmals für das ganze Jahr der vertragliche Pachtzins für die Linie Sulgen-Gossau und die Einlage in den Erneuerungsfond dieser Unternehmung zu entrichten war, während diess im Jahre 1876 nur für die Zeit vom 5. Juli bis 31. Dezember zu geschehen hatte. Der Mehrertrag von Fr. 52,007. 74 Cts., welchen der Titel Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern

Bahnen erzielt, resultirt zum Theil aus der von der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln seit 1. Mai 1877 bezahlten vertraglichen Entschädigung für die miethweise Überlassung von Lokomotiven und Wagen, von welcher Fr. 19,690. 04 Cts. diesem Titel und der Rest von Fr. 8,748. 52 Cts. den Betriebsausgaben, Kap. IV 2. c und IV 3. h, Unterhalt der Wagen und Lokomotiven, gutgebracht wurden; im Weitern hatte die Centralbahn für vermehrten Lauf von Nordostbahnwagen auf ihrem Netze gegenüber dem Vorjahre eine beträchtlich höhere Vergütung zu leisten. Auf dem Titel Zinse von ausgeliehenen Geldern ist der Ausfall von Fr. 806,273. 65 Cts. dadurch entstanden, dass im Jahre 1877 bloss noch auf den im Bau der Linien Baden-Niederglatt und Glarus-Linththal engagirten Kapitalien, und zwar für erstere nur bis zum Tage der Betriebseröffnung (1. Oktober) eine Verzinsung berechnet wurde. Die Verminderung des Nettoertrages der Werkstätte um Fr. 20,287. 36 Cts. war die Folge der im Berichtsjahre abermals eingetretenen Arbeitsreduktion dieser Zweiganstalt. Die Mindereinnahme von Fr. 158,186. 41 Cts. auf dem Titel Verschiedenes erklärt sich daraus, dass hier im Jahr 1876 einerseits eine bisher in Reserve gehaltene Quote der Vergütung, welche die Baurechnung Winterthur-Koblentz an die Kosten der Zentralverwaltung zu tragen gehabt hat, anderseits einige erhebliche Gewinne auf der Verwerthung von Materialien vereinnahmt wurden, während das Jahr 1877 keine derartigen Einnahmen hatte.



## 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1877 = 378 Kilom., 1876 = 312 Kilom.)		1876	1877
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	15,150.52	12,518.69
„ „ „ Reisenden . . . . .	„	0.82	0.86
„ „ „ und Bahnkilometer . . . . .	Centimes	4.18	4.46
Zahl der Personenkilometer . . . . .		112,980,693	106,041,660
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer	19.59	19.86
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . . . . .	Reisende	362,118	280,533
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	18,488	14,492
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	„	5.07	5.16
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	732.18	615.89
„ „ Tonne . . . . .	„	19.49	18.59
„ „ Tonnen-Kilometer . . . . .	Centimes	53.20	53.66
„ „ „ Reisenden . . . . .	„	3.97	4.25
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		429,447	433,882
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	36.29	34.64
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	1,376	1,148
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	33	33
„ „ Reisenden „ . . . . .	Kilogr.	2.07	2.29
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	518.54	521.23
„ „ Stück . . . . .	„	1.20	0.97
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		1,052,124	1,239,876
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	21,565.07	18,584.18
„ „ Tonne . . . . .	„	5.28	56.33
„ „ Tonnen-Kilometer . . . . .	Centimes	9.80	10.04
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		68,665,919	69,946,687
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	53.89	56.09
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	220,083	185,044
„ jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	4,084	3,299
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	„	1.39	1.48
<b>Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahn-Kilometer . . . . .</b>	<b>Franken</b>	<b>37,966.31</b>	<b>32,239.99</b>

### 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	389,950	692	9,757	3,076	4,649	12,064	7,587	15,074	4,984	7,220	38,550	93,204
Februar	348,910	674	11,447	2,456	4,288	11,851	6,903	12,403	4,371	6,352	38,626	87,250
März	360,679	771	12,132	2,585	4,875	13,847	7,048	14,614	6,482	8,215	45,259	102,925
April	477,181	898	19,641	3,067	4,961	12,968	6,907	15,320	6,765	9,044	42,815	101,847
Mai	540,253	966	28,755	3,420	4,894	13,128	6,734	14,728	6,804	11,343	45,913	106,964
Juni	454,763	1,069	9,811	3,007	4,353	11,500	5,807	9,526	6,504	9,996	42,541	93,234
Juli	534,938	1,612	12,320	3,368	4,500	11,756	4,955	13,792	6,767	8,990	44,173	98,301
August	534,462	1,634	14,513	3,251	5,438	12,157	5,312	29,500	7,023	8,402	46,006	117,089
September	523,166	1,319	15,413	3,334	5,110	12,779	6,064	27,666	7,090	9,318	43,212	114,573
Oktober	508,211	1,227	21,166	3,914	5,784	16,752	7,881	31,670	8,397	18,928	41,969	135,295
November	429,268	936	31,048	3,212	5,409	13,563	9,320	27,518	6,252	8,927	33,487	107,688
Dezember	376,365	726	16,703	3,140	4,485	11,780	8,824	20,506	5,110	5,396	29,376	88,617
Total gegenüber 1876:	5,478,146	12,524	202,706	37,830	58,746	154,145	83,342	232,317	76,549	112,131	491,927	1,246,987
mehr	—	689	67,871	—	—	—	—	38,593	—	—	—	—
weniger	290,091	—	—	380	1,763	949	3,696	—	4,171	21,504	33,224	27,094

  

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1877		1876	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar	288,210	37	11,737	22	12,311	77	506,147	90	818,407	26	2,194	12	2,636	17
Februar	256,849	38	11,075	41	12,388	44	489,671	36	769,984	59	2,064	30	2,599	81
März	277,129	87	13,369	78	14,046	01	569,099	98	873,645	64	2,342	21	2,989	28
April	384,527	20	16,559	47	15,830	94	546,638	40	963,556	01	2,583	26	3,258	42
Mai	428,133	73	18,145	66	22,414	71	575,484	53	1,044,178	63	2,799	41	3,513	06
Juni	415,782	30	21,334	85	13,804	15	504,722	18	955,643	48	2,562	05	3,529	63
Juli	550,747	83	32,273	78	15,841	81	526,632	66	1,125,496	08	3,017	42	3,878	83
August	587,719	19	33,147	73	17,543	99	615,397	46	1,253,808	37	3,361	38	3,401	34
September	520,192	79	25,664	97	20,769	69	676,357	24	1,242,984	69	3,332	40	3,382	05
Oktober	435,898	69	21,164	91	17,285	32	784,345	76	1,258,694	68	3,210	96	3,473	28
November	309,560	59	16,104	04	20,293	66	663,442	03	1,009,400	32	2,575	—	2,726	85
Dezember	277,312	70	12,229	36	14,494	14	566,882	43	870,918	63	2,221	73	2,617	69
Total gegenüber 1876:	4,732,064	64	232,807	18	197,024	63	7,024,821	93	12,186,718	38	32,239	99	37,966	31
mehr	5,102	69	4,365	61	35,240	63	296,520	04	341,228	97	—	—	—	—
weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,726	32	—	—

## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-		Gegenüber 1876		Rangordnung	
				Versandt	Empfang	Total	Einnahme		Personen	Güter	nach	
							Fr.	Cts.			Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
Rorschach . . .	65,235	121	956	19,175	21,757	40,932	203,241	43	- 10,289	- 9,703	17	5
Horn . . .	16,081	23	244	7,719	3,829	11,548	60,799	26	- 2,126	- 1,837	69	20
Arbon . . .	47,824	86	228	1,697	5,821	7,518	49,271	76	- 7,721	- 3,077	26	31
Egnach . . .	19,591	44	507	1,474	5,533	7,007	31,539	43	- 330	+ 2,271	59	34
Romanshorn . .	112,063	288	34,841	188,927	51,151	240,078	1,917,036	66	- 7,255	+ 83,773	7	2
Uttweil . . .	10,366	17	135	423	559	982	10,542	92	- 1,467	- 656	86	83
Kessweil . . .	10,413	6	165	1,730	1,735	3,465	18,291	34	- 1,903	- 123	85	58
Güttingen . . .	16,239	18	173	855	2,473	3,328	21,699	94	- 4,121	+ 181	66	60
Altnau . . .	13,383	14	232	541	785	1,326	15,519	69	- 1,605	+ 156	79	81
Münsterlingen .	23,062	12	283	556	1,880	2,436	22,877	58	- 3,118	- 428	51	68
Kreuzlingen . .	22,653	45	80	1,898	2,100	3,998	48,401	36	- 3,747	- 334	52	52
Konstanz . . .	63,942	237	449	16,602	9,417	26,019	182,287	97	- 8,947	- 5,999	19	10
Amrisweil . . .	58,303	106	9,910	2,687	8,668	11,355	96,109	82	- 6,385	+ 6	21	21
Erlen . . .	24,990	26	1,368	1,123	2,142	3,265	33,983	65	- 1,424	- 222	48	61
Sulgen . . .	36,357	46	2,338	1,588	2,077	3,665	39,683	98	+ 1,896	- 4,470	34	55
Kradolf . . .	11,716	11	140	751	1,356	2,107	12,597	00	+ 5,022	+ 779	82	71
Sitterthal . . .	10,842	14	311	695	3,349	4,044	18,146	24	+ 4,873	+ 1,842	84	51
Bischofszell . .	34,166	77	2,219	2,115	5,548	7,663	50,502	27	+ 9,638	+ 3,322	38	30
Hauptweil . . .	13,788	14	604	680	4,083	4,763	20,356	65	+ 3,716	+ 2,303	78	42
Arnegg . . .	12,846	6	335	363	1,715	2,078	6,965	80	+ 5,859	+ 1,343	81	72
Gossau . . .	25,585	21	1,047	547	1,420	1,967	16,519	53	+ 8,816	+ 1,080	47	73
Bürglen . . .	26,331	23	591	2,937	5,216	8,153	52,505	51	- 522	- 911	44	27
Weinfelden . . .	64,862	96	4,251	3,061	6,199	9,260	95,640	21	- 2,019	- 875	18	24
Märstetten . . .	22,184	21	1,707	2,119	3,279	5,398	38,526	58	- 566	- 809	55	40
Müllheim . . .	29,065	41	1,601	2,336	4,658	6,994	45,086	46	- 1,326	+ 464	42	35
Felben . . .	22,477	14	669	1,405	1,966	3,371	20,580	65	+ 15	- 911	53	59
Frauenfeld . . .	119,483	262	6,829	5,996	17,727	23,723	192,623	20	- 10,561	- 1,106	6	12
Islikon . . .	25,572	28	315	394	1,254	1,648	17,877	35	- 3,878	- 299	45	78
Wiesendangen . .	19,039	8	170	188	493	681	10,266	97	+ 617	- 218	62	87
Winterthur . . .	414,259	887	11,935	46,659	81,635	128,294	838,420	94	- 8,656	- 10,848	2	3
Hettlingen . . .	15,232	13	149	147	501	648	7,664	69	- 4,659	- 49	70	88
Henggart . . .	21,119	62	822	298	976	1,274	16,221	66	- 2,759	- 228	57	82
Andelfingen . . .	37,628	93	1,038	1,459	2,365	3,824	39,606	25	- 5,699	- 2,640	33	54
Marthalen . . .	22,433	47	482	2,411	3,612	6,023	41,745	43	- 2,113	- 476	54	37
Dachsen . . .	24,751	45	93	549	357	906	22,015	47	- 3,023	- 262	50	84
Übertrag	1,513,880	2,872	87,217	322,105	267,636		4,315,155	65				

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1876		Rangordnung der Stationen		
				Versandt	Empfang	Total	Fr.	Cts.	Personen	Güter	nach		
											Personen-zahl	Güter-gewicht	
Übertrag	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	1,513,880	2,872	87,217	322,105	267,636		4,315,155	65					
Schaffhausen . . .	91,938	396	11,188	53,665	20,475	74,140	566,080	34	- 8,509	- 4,597	12	4	
Töss . . . . .	13,949	21	22	3,462	7,716	11,178	29,740	56	+ 6,239	+ 4,240	76	23	
Wülflingen . . .	14,322	12	18	1,040	7,403	8,443	13,887	94	+ 6,097	+ 4,725	73	26	
Pfungen . . . . .	29,213	23	112	4,187	3,830	8,017	25,137	65	+ 14,123	+ 4,591	41	29	
Embrach . . . . .	46,576	71	175	3,648	4,452	8,100	39,416	09	+ 22,735	+ 4,668	29	28	
Bülach . . . . .	69,697	101	3,799	4,635	13,286	17,921	93,748	84	+ 46,474	+ 15,286	16	13	
Glattfelden . . .	9,456	9	106	592	1,246	1,838	9,095	25	+ 4,120	+ 1,027	88	76	
Eglisau . . . . .	34,261	79	663	1,500	3,355	4,855	36,065	26	+ 16,485	+ 1,908	36	41	
Zweidlen . . . . .	4,904	3	20	1,604	1,256	2,860	9,831	15	+ 1,410	+ 1,900	93	63	
Weiach . . . . .	18,271	53	464	992	839	1,831	19,970	85	+ 8,102	+ 1,089	63	75	
Rümikon . . . . .	4,632	2	46	5,306	214	5,520	13,925	47	+ 2,163	+ 4,743	94	39	
Reckingen . . . .	5,366	6	24	1,891	306	2,197	8,648	83	+ 2,072	+ 1,732	91	70	
Zurzach . . . . .	24,860	32	488	1,173	1,319	2,492	22,132	81	+ 11,369	+ 1,381	49	67	
Koblentz . . . . .	14,671	15	1,681	3,745	982	4,727	24,446	91	- 3,092	- 6,237	72	43	
Kemptthal . . . .	34,526	21	244	3,055	8,232	11,287	29,677	15	- 1,912	+ 1,395	35	22	
Effretikon . . . .	52,056	30	18,137	1,424	4,306	5,730	40,468	66	- 24,299	- 4,982	25	38	
Dietlikon . . . . .	33,026	25	185	2,360	1,488	3,848	23,876	87	- 7,043	- 467	39	53	
Wallisellen . . . .	60,538	36	271	1,469	2,000	3,469	36,245	95	- 9,965	- 1,531	20	57	
Örlikon . . . . .	*140,260	*49	*361	1,531	11,429	*12,960	60,392	35	- 27,723	+ 5,754	4	18	
Glattbrugg . . . .	17,694	16	495	1,082	3,559	4,641	13,090	38	+ 17,694	+ 4,641	64	45	
Rümlang . . . . .	14,125	27	116	520	2,555	3,075	9,034	44	+ 14,125	+ 3,075	74	62	
Oberglatt . . . . .	15,712	44	169	400	212	612	10,564	52	+ 15,712	+ 612	71	90	
Niederglatt . . . .	19,068	63	408	1,014	3,463	4,477	19,865	35	+ 19,068	+ 4,477	61	46	
Niederhasli . . . .	5,363	24	204	139	130	269	3,846	14	+ 5,363	+ 269	92	93	
Dielsdorf . . . . .	33,921	85	334	29,413	2,306	31,719	80,959	77	+ 33,921	+ 31,719	37	7	
Zürich . . . . .	†1,047,929	† 2,787	† 6,852	68,249	253,932	† 322,181	2,876,276	54	-115,563	- 60,077	1	1	
Enge . . . . .	121,330	90	107	389	1,172	1,561	64,477	07	- 12,802	- 857	5	79	
Wollishofen . . . .	39,209	15	46	848	3,526	4,374	23,852	78	+ 3,951	- 752	31	49	
Bendlikon . . . . .	52,922	34	74	560	846	1,406	23,139	37	- 6,109	- 609	24	80	
Räschlikon . . . . .	31,876	48	44	39	675	714	14,331	25	+ 119	+ 514	40	85	
Thalweil . . . . .	69,539	79	112	1,436	7,784	9,220	67,301	87	- 731	- 5,130	15	25	
Oberrieden . . . . .	22,051	22	49	897	1,442	2,339	22,055	29	- 3,042	- 126	56	69	
Horgen . . . . .	97,994	123	248	4,859	10,031	14,890	120,178	07	- 4,330	- 161	10	15	
Au . . . . .	12,928	13	63	.	169	169	5,598	81	+ 131	- 123	80	94	
Wädenswil . . . . .	106,195	155	625	9,922	23,729	33,651	258,862	51	+ 18,323	- 1,863	8	6	
Übertrag	3,924,258	7,481	135,167	539,151	677,301		9,031,378	74					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1876		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Fr.	Cts.	Personen	Güter	nach	
											Personen-zahl	Güter-gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	3,924,258	7,481	135,167	539,151	677,301		9,031,378	74				
Richtersweil . . .	80,366	128	596	5,111	8,243	13,354	122,367	33	- 27,994	- 3,040	14	17
Pfäffikon . . .	25,949	19	258	1,063	698	1,761	19,290	93	- 3,692	- 5,187	46	77
Lachen . . .	46,851	65	1,213	1,340	3,073	4,413	39,118	37	- 5,791	- 875	27	47
Siebnen . . .	27,792	31	741	1,204	2,818	4,022	31,659	89	- 4,065	- 1,562	43	50
Reichenburg . . .	13,834	39	426	257	379	636	11,160	54	- 3,013	- 639	77	89
Bilten . . .	6,480	9	183	261	191	452	5,715	79	- 2,237	- 526	89	92
Ziegelbrücke . . .	11,504	10	191	249	244	493	11,569	48	- 3,243	- 572	83	91
N.-O.-Urnen . . .	13,936	26	53	541	1,368	1,909	14,161	91	- 2,114	+ 844	75	74
Näfels . . .	9,758	18	147	1,541	3,208	4,749	42,885	43	- 2,459	+ 190	87	44
Nettstall . . .	5,866	13	52	14,050	2,582	16,632	95,580	75	- 11	+ 13,103	90	14
Glarus . . .	37,582	102	709	9,236	22,263	31,499	302,086	18	- 4,295	+ 3,676	32	8
Altstetten . . .	87,032	29	158	2,491	4,788	7,279	46,992	89	- 16,337	- 1,677	9	33
Schlieren . . .	41,826	34	140	1,060	1,800	2,860	25,385	62	- 5,120	- 1,267	30	64
Dietikon . . .	55,255	101	248	1,750	2,674	4,424	49,275	32	- 11,780	- 1,896	22	48
Killwangen . . .	19,911	30	119	2,376	328	2,704	19,531	02	- 6,287	+ 639	58	65
*Wettingen . . .	5,105	6	102	1,471	685	2,156	8,668	46	+ 5,105	+ 2,156	.	.
*Würenlos . . .	2,548	2	21	231	90	321	1,559	45	+ 2,548	+ 321	.	.
*Otelfingen . . .	2,189	3	31	308	88	396	1,750	56	+ 2,189	+ 396	.	.
*Buchs . . .	1,702	3	89	79	156	235	1,368	37	+ 1,702	+ 235	.	.
Baden . . .	177,717	486	912	8,873	17,086	25,959	228,912	54	- 18,199	- 6,794	3	11
Turgi . . .	55,187	57	712	2,025	4,094	6,119	56,859	48	- 5,761	- 831	23	36
Siggenthal . . .	16,355	19	169	5,157	2,211	7,368	26,272	21	- 1,548	- 2,707	68	32
Döttingen . . .	19,240	41	465	1,207	1,340	2,547	22,684	19	- 3,461	- 748	60	66
Brugg . . .	93,380	163	2,930	5,150	9,166	14,316	123,854	86	- 6,901	- 1,063	11	16
Schinznach . . .	17,382	46	91	266	440	706	15,379	58	- 4,710	- 3,318	65	86
Wildeggen . . .	46,765	54	607	10,219	2,440	12,659	67,460	88	- 7,243	+ 1,082	28	19
Ruppersweil . . .	13,932	10	140	1,280	2,273	3,553	26,111	48	- 6,403	- 312	67	56
Aarau . . .	88,902	211	1,677	11,440	18,190	29,630	234,217	87	- 8,764	- 7,015	13	9
Zürich-Zug-Luzern, Bözbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen Transitverkehr	446,046 83,496	2,491 797	34,457 19,902	417,182 200,418	256,352 200,418	673,534 400,836	— 1,503,458	— 26	- 99,323 - 19,793	- 30,721 - 67,108		
<b>Total</b>	<b>5,478,146</b>	<b>12,524</b>	<b>202,706</b>	<b>1,246,987</b>	<b>1,246,987</b>		<b>12,186,718</b>	<b>38</b>				

\*) Vom 1. Oktober bis 31. Dezember.

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1876	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . . . . .	17,097	21,193	17,994	8,758	35,091	29,951	- 12,711	+ 1,417
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	52,159	35,931	51,387	148,587	103,546	184,518	- 10,799	- 23,369
Effretikon - Hinweil . . . . .	39,562	6,608	40,390	2,262	79,952	8,870	+ 36,963	+ 5,203
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	148,112	66,734	143,220	48,399	291,332	115,133	- 16,937	- 11,101
Tössthalbahn . . . . .	7,990	9,207	8,323	2,785	16,313	11,992	- 5,613	+ 3,532
Nationalbahn . . . . .	17,872	2,402	20,415	5,419	38,287	7,821	+ 5,299	+ 1,972
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	15,244	1,277	14,739	1,027	29,983	2,304	+ 29,983	+ 2,304
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	80,122	94,949	83,408	80,673	163,530	175,622	- 19,315	+ 9,045
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	52,991	11,702	54,124	64,186	107,115	75,888	+ 7,268	+ 8,327
K. Württemberg. Staatsbahn * . . . . .	6,870	1,887	6,646	16,584	13,516	18,471	+ 394	- 5,687
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen * . . . . .	7,817	4,462	5,400	38,502	13,217	42,964	- 3,606	+ 11,725
<b>Total</b>	<b>445,836</b>	<b>256,352</b>	<b>446,046</b>	<b>417,182</b>	<b>891,882</b>	<b>673,534</b>		
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,980	1,118	1,851	6,669	3,831	7,787	- 4,396	- 755
Effretikon - Hinweil . . . . .	155	186	191	198	346	384	+ 119	+ 217
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen . . . . .	3,801	1,589	3,003	959	6,804	2,548	+ 1,275	- 796
Tössthalbahn . . . . .	—	64	—	106	—	170	—	- 43
Nationalbahn . . . . .	89	115	219	278	308	393	- 22	+ 189
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	512	108	601	24	1,113	132	+ 1,113	+ 132
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,140	396	1,116	588	2,256	984	- 5,621	+ 104
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	4,296	2,470	4,514	6,872	8,810	9,342	+ 1,297	- 1,072
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	1,541	705	1,568	506	3,109	1,211	- 416	+ 635
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	2,047	1,223	1,731	2,268	3,778	3,491	- 1,586	+ 190
	Von der Bötzbahn und weiter		Nach der Bötzbahn und weiter					
Effretikon-Hinweil . . . . .	—	595	28	103	28	698	+ 26	+ 407
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen . . . . .	6,430	52,550	6,269	5,213	12,699	57,763	+ 823	- 5,706
Tössthalbahn . . . . .	—	962	—	70	—	1,032	—	- 344
Nationalbahn . . . . .	46	798	89	343	135	1,141	- 15	+ 1,057
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	1,913	219	2,393	63	4,306	282	+ 4,306	+ 282
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	2,488	1,285	2,320	270	4,808	1,555	- 4,060	+ 77
Gr. Bad. Bahn . . . . .	92	30	95	54	187	84	- 361	+ 48
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	903	—	1,011	—	1,914	—	+ 844
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	371	2,990	383	24,542	754	27,532	+ 132	+ 8,609
<b>Übertrag</b>	<b>26,901</b>	<b>68,306</b>	<b>26,371</b>	<b>50,137</b>	<b>53,272</b>	<b>118,443</b>		

	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil		Total		Differenz gegenüber 1876	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Übertrag . . . . .	26,901	68,306	26,371	50,137	53,272	118,443		
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	592	232	352	657	944	889	+ 719	+ 561
Tössthalbahn . . . . .	73	27	51	74	124	101	+ 124	+ 70
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	—	4	—	10	—	14	—	+ 14
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	152	—	472	—	624	—	+ 315
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	5	—	99	—	104	—	— 35
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	— 2
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	— 25
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	4,585	1,071	4,528	631	9,113	1,702	- 7,428	+ 991
Tössthalbahn . . . . .	238	378	242	201	480	579	+ 480	- 200
Nationalbahn . . . . .	699	—	780	—	1,479	—	+ 217	—
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	—	1	—	—	—	1	—	+ 1
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	5,081	8,200	5,032	22,656	10,113	30,856	- 1,321	- 17,562
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	712	1,021	997	7,211	1,709	8,232	- 2,565	- 9,304
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	933	—	252	—	1,185	- 814	- 391
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	432	—	915	—	1,347	- 376	- 195
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	144	—	1,562	—	1,706	—	+ 746
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	7	—	249	—	256	—	+ 127
K. Bayer. Bahn . . . . .	—	—	—	41	—	41	—	+ 41
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Gr. Bad. Bahn . . . . .	1,206	40	583	214	1,789	254	+ 1,789	+ 254
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Nationalbahn . . . . .	—	566	—	293	—	859	—	+ 324
Gr. Bad. Bahn . . . . .	924	28	1,065	277	1,989	305	- 470	- 77
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	103	3,436	41	1,623	144	5,059	- 67	+ 1,514
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,229	9,496	1,111	18,365	2,340	27,861	- 654	- 1,442
<b>Total des Transitverkehrs</b>	<b>42,343</b>	<b>94,479</b>	<b>41,153</b>	<b>105,939</b>	<b>83,496</b>	<b>200,418</b>		
<b>Gesamt-Total</b>	<b>488,179</b>	<b>350,831</b>	<b>487,199</b>	<b>523,121</b>	<b>975,378</b>	<b>873,952</b>		

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1876	1877	Gegenüber 1876	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide . . . . .	160,000	188,120	28,120	—
2. Mehl- und Mühlenfabrikate, incl. Teigwaren . . . . .	28,855	31,388	2,533	—
3. Kartoffeln und Gemüse . . . . .	19,275	21,138	1,863	—
4. Baumfrüchte . . . . .	6,210	11,577	5,367	—
5. Fleisch und Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	2,643	4,713	2,070	—
6. Butter und Schmalz . . . . .	3,130	3,166	36	—
7. Käse und Zieger . . . . .	11,046	10,347	—	699
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate . . . . .	5,064	5,783	719	—
9. Zucker . . . . .	8,226	9,291	1,065	—
10. Tabak und Cigarren . . . . .	3,335	3,798	463	—
	<b>247,784</b>	<b>289,321</b>	<b>41,537</b>	<b>—</b>
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, incl. condensirte . . . . .	6,872	8,334	1,462	—
12. Wein und Most . . . . .	42,019	41,451	—	568
13. Bier . . . . .	9,292	14,656	5,364	—
14. Brantwein und Liqueur . . . . .	2,479	2,589	110	—
	<b>60,662</b>	<b>67,030</b>	<b>6,368</b>	<b>—</b>
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
15. Hausrath und Effekten . . . . .	11,513	10,797	—	716
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . .	3,839	3,854	15	—
	<b>15,352</b>	<b>14,651</b>	<b>—</b>	<b>701</b>
	<b>323,798</b>	<b>371,002</b>	<b>47,204</b>	<b>—</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
17. Brennholz . . . . .	35,844	30,378	—	5,466
18. Holzkohlen . . . . .	1,410	1,673	263	—
19. Steinkohlen, Agglomerés, Braunkohlen, Coaks und Anfracit . . . . .	215,969	177,784	—	38,185
20. Torf . . . . .	9,389	5,762	—	3,627
	<b>262,612</b>	<b>215,597</b>	<b>—</b>	<b>47,015</b>
<b>C. Baumaterialien:</b>				
21. Bausteine und Pflastersteine . . . . .	161,019	109,499	—	51,520
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer . . . . .	42,024	26,971	—	15,053
23. Kalk und Kalksteine . . . . .	10,664	11,407	743	—
24. Cement . . . . .	27,924	21,154	—	6,770
25. Gyps und Gypssteine . . . . .	9,491	8,577	—	914
26. Asphalt . . . . .	1,265	2,567	1,302	—
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie . . . . .	120,039	82,157	—	37,882
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen . . . . .	28,237	32,080	3,843	—
	<b>400,663</b>	<b>294,412</b>	<b>—</b>	<b>106,251</b>
<b>D. Metall-Industrie:</b>				
29. Rohes und altes Eisen, Erze . . . . .	23,334	20,292	—	3,042
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen . . . . .	30,540	25,660	—	4,880
31. Eisenwaaren . . . . .	16,863	15,858	—	1,005
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde . . . . .	24,090	7,333	—	16,757
33. Maschinen und Maschinentheile . . . . .	17,342	17,177	—	165
	<b>112,169</b>	<b>86,320</b>	<b>—</b>	<b>25,849</b>
Übertrag . . . . .	1,099,242	967,331		

## Verkehr nach den Waarengattungen.

	1876	1877	Gegenüber 1876	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,099,242	967,331		
<b>E. Textil-Industrie :</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
34. Baumwolle, roh . . . . .	22,490	17,453	—	5,037
35. Garn und Tücher (roh) . . . . .	23,268	23,897	629	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	13,843	12,717	—	1,126
37. Baumwollabfälle . . . . .	4,488	5,125	637	—
	<b>64,089</b>	<b>59,192</b>	—	<b>4,897</b>
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>				
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .	5,723	3,848	—	1,875
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	5,931	5,508	—	423
<i>d) in Wolle.</i>				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle . . . . .	7,576	6,878	—	698
	<b>83,319</b>	<b>75,426</b>	—	<b>7,893</b>
<b>F. Gerberei :</b>				
41. Felle und Häute. . . . .	3,839	4,295	456	—
42. Rinde und übrige Gerbstoffe . . . . .	7,294	8,251	957	—
43. Leder und Lederwaaren . . . . .	4,016	4,439	423	—
	<b>15,149</b>	<b>16,985</b>	<b>1,836</b>	—
<b>G. Glas- und Thonfabrikation :</b>				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) . . . . .	<b>9,610</b>	<b>10,870</b>	<b>1,260</b>	—
<b>H. Papier-Fabrikation :</b>				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) . . . . .	3,542	4,206	664	—
46. Papier und Carton . . . . .	5,442	5,797	355	—
	<b>8,984</b>	<b>10,003</b>	<b>1,019</b>	—
<b>I. Hilfsstoffe für die Landwirtschaft und Industrie :</b>				
47. Eis . . . . .	537	19,743	19,206	—
48. Salz . . . . .	16,684	16,302	—	382
49. Erden aller Art (Kies und Sand) . . . . .	5,594	11,154	5,560	—
50. Mineraloel . . . . .	8,171	9,166	995	—
51. Vegetabilische Öle . . . . .	8,205	8,144	—	61
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen . . . . .	5,137	5,453	316	—
53. Sprit . . . . .	5,374	5,444	70	—
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien . . . . .	10,184	7,094	—	3,090
55. Chemische Produkte, excl. Düngemittel . . . . .	8,576	9,641	1,065	—
56. Stärke und Stärkemehl . . . . .	2,475	2,203	—	272
57. Heu und Stroh . . . . .	1,179	1,184	5	—
58. Düngemittel . . . . .	9,202	13,831	4,679	—
	<b>81,318</b>	<b>109,409</b>	<b>28,091</b>	—
<b>K. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
59. Fahrzeuge incl. Locomotiven und Wagen . . . . .	9,635	6,595	—	3,040
60. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .	16,973	19,860	2,887	—
	<b>26,608</b>	<b>26,455</b>	—	<b>153</b>
<b>Total</b>	<b>1,324,230</b>	<b>1,216,479</b>		
Nicht klassifizierte Waaren . . . . .	<b>18,410</b>	<b>30,508</b>	<b>12,098</b>	—
<b>Gesamt-Total</b>	<b>1,342,640</b>	<b>1,246,987</b>		

## Verkehr nach den Waarengattungen.

	1876	1877	Prozente		Prozente		Prozente	
	Tonnen	Tonnen	1876	1877	1876	1877	1876	1877
<b>Übersicht.</b>								
A. Lebens- und Genussmittel . . . . .	323,798	371,002					24.12	29.76
<i>a) Verbrauchsmittel</i> . . . . .	308,446	356,351			95.26	96.05		
1. in festem Zustande . . . . .	247,784	289,321	80.33	81.19				
2. in flüssigem Zustande . . . . .	60,662	67,030	19.67	18.81				
<i>b) Gebrauchsmittel</i> . . . . .	15,352	14,651	100	100	4.74	3.95		
B. Brennmaterialien . . . . .	262,612	215,597			100	100	19.56	17.29
C. Baumaterialien . . . . .	400,663	294,412					29.84	23.61
<i>Verschiedene Industrie-Zweige</i> . . . . .	229,231	199,604						
D. Metall-Industrie . . . . .	112,169	86,320			48.94	43.25	8.35	6.92
E. Textil-Industrie . . . . .	83,319	75,426			36.34	37.78	6.21	6.05
<i>a) in Baumwolle</i> . . . . .	64,089	59,192	76.92	78.48				
<i>b) in Leinen</i> . . . . .	5,723	3,848	6.88	5.10				
<i>c) in Seide</i> . . . . .	5,931	5,508	7.12	7.30				
<i>d) in Wolle</i> . . . . .	7,576	6,878	9.08	9.12				
F. Gerberei. . . . .	15,149	16,985	100	100	6.61	8.51	1.13	1.36
G. Glasfabrikation . . . . .	9,610	10,870			4.19	5.45	0.71	0.87
H. Papierfabrikation . . . . .	8,984	10,003			3.92	5.01	0.67	0.80
I. Hülf-Stoffe für Industrie und Landwirtschaft . . . . .	81,318	109,409			100	100	6.06	8.77
K. Hülfsmittel zum Transport . . . . .	26,608	26,455					1.98	2.12
<b>Total</b> . . . . .	<b>1,324,230</b>	<b>1,216,479</b>					<b>98.63</b>	<b>97.55</b>
Nicht klassifizierte Waaren . . . . .	18,410	30,508					1.37	2.45
<b>Gesamt-Total</b> . . . . .	<b>1,342,640</b>	<b>1,246,987</b>					<b>100</b>	<b>100</b>

Bei Vergleichung der Betriebs-Ausgaben in den Jahren 1876 und 1877 ergibt sich zu Gunsten des letzteren Jahres eine Minderausgabe von Fr. 1,726,744. 85 Cts., eine Ersparniss, die um so bemerkenswerther erscheint, als die durchschnittlich betriebene Bahnlänge dieses Jahres diejenige des Vorjahres um 55 Kilometer übersteigt; per Bahnkilometer belaufen sich dieselben auf Fr. 22,575. 27 Cts. im Jahr 1876, gegen Fr. 16,888. 71 Cts. im Berichtsjahre, einer was Verminderung um 25  $\frac{0}{10}$  entspricht. Wie aus den nachstehenden Erörterungen erhellt, erstreckt sich die Ersparniss auf fast alle Dienstzweige der Verwaltung.

I. „Zentralverwaltung.“ Auf diesem Theile der Verwaltung würden nach verschiedenen Richtungen sehr namhafte Ersparnisse verwirklicht; dessenungeachtet beträgt die Verminderung der Ausgabe nur Fr. 9,677. 73 Cts., und wenn man ins Auge fasst, dass die früher auf diesem Titel verrechneten Druckkosten der Fahrtenpläne nunmehr unter dem Titel „Expeditions-Dienst“ verrechnet sind, so erhält man im Schlussergebniss sogar eine etwelche Vermehrung der Ausgabe. Die Erklärung findet sich in den mancherlei ausserordentlichen Ausgaben für Verwaltungsrath und Generalversammlung, welche das Berichtsjahr mit sich brachte, ganz besonders aber in der neuen Ausgabe, welche vom Beginne des zweiten Vierteljahres an durch Aufstellung der Delegation für den Betrieb erwuchs.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.“ Dieses Kapitel weist gegen letztes Jahr eine Verminderung der Ausgaben um Fr. 580,364. 96 Cts. auf, wovon Fr. 91,575. 23 Cts. ausschliesslich auf „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals“ entfallen. Letztere Ersparniss wurde durch eine Modifikation der Fahrtenpläne, beziehungsweise durch Reduktion der Zeitdauer des Bahnwachungsdienstes und folglich eine Verminderung der Kosten für Stundengelder, sowie durch eine Ausdehnung der Bahnwärterstrecken erzielt; hiedurch wurde eine eingreifende Reduktion des Bahnwachungspersonals ermöglicht, so dass der Bestand an Bahn- und Weichenwärttern sich am Ende des Jahres auf 893 Mann belief, einschliesslich der 18 für die neueröffnete Linie Niederglatt-Baden angestellten Wärter — gegen 986 Angestellte dieser Kategorie zu Ende 1876. Der Gewinn, der aus dieser Massnahme erwächst, wird in seiner Totalität erst zu Ende des nächsten Berichtsjahres zu Tage treten, da sie, wie andere Massregeln ähnlicher Natur im Durchschnitt nur während eines Halbjahres in Wirksamkeit war. Hiebei mag erwähnt werden, dass mit Ausnahme einer durch besondere Umstände hervorgerufenen Stauung von Wagen im Bahnhofe Winterthur, die rasch beseitigt werden konnte, die Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebsdienstes, trotz dieser Personal-Reduktion, nicht beeinträchtigt wurden, was aus den Aufstellungen über die Zugsverspätungen und die vorgekommenen Unfälle zu Tage tritt. Die Minderausgabe an „Bekleidung für das Bahnwachungspersonal“ steht im Zusammenhang mit der Verminderung der Wärterzahl. Die Differenz von Fr. 148,645. 94 Cts. zwischen den Ausgaben der Jahre 1876 und 1877 auf dem Titel „Unterhaltung des Bahnkörpers“ rührt daher, dass im Jahr 1876 durch Hochwasser und bedeutende Rutschungen ein Aufwand von nahezu Fr. 100,000 nöthig wurde, während im Berichtsjahr ähnliche Schädigungen des Bahnkörpers nicht eintraten. In ähnlicher Weise erklärt sich die Minderausgabe von Fr. 23,952. 81 Cts. des Berichtsjahres auf Titel „Unterhaltung der Kunstbauten“; während nämlich im Berichtsjahre die Arbeiten einen normalen Charakter trugen und sich auf die Unterhaltung der Brücken und Durchlässe beschränkten, mussten des Hochwassers wegen im Vorjahre aussergewöhnliche Arbeiten, wie die provisorische Brücke über die Murg bei Frauenfeld, der Nothsteg bei Töss u. s. w. ausgeführt werden. Die „Unterhaltung des Oberbaues“ erforderte gegen das Vorjahr einen Minderaufwand von Fr. 195,840. 41 Cts., der theilweise aus der vermehrten Herbeiziehung der Bahnwärter zu Arbeiten auf der Strecke, sowie aus den billigeren Preisen des, bei Einzelauswechslungen zur Verwendung gekommenen Materials seinen Grund hat, hauptsächlich jedoch durch den ausgezeichneten Zustand der Bahn, die auch während des Berichtsjahres diesen Charakter vollständig bewahrt hat, ermöglicht wurde. Für die „Erneuerung des Oberbaues“ wurden zu Lasten des Erneuerungsfonds Fr. 300,887. 81 Cts. verwendet. Die bedeutende Verminderung dieser Ausgabe in Vergleiche zum Vorjahre

erklärt sich daraus, dass, wie schon in früheren Berichten wiederholt hervorgehoben worden, während der letzten Jahre ganz bedeutende Geleisestrecken, deren guter Zustand noch eine jahrelange Benutzung gerechtfertigt hätte, in Antizipation des wirklichen Bedarfes mit neuen Schienen von Profil V umgebaut wurden, um das fehlende mittelgute Material alter Profile für die nöthig gewordenen bedeutenden Erweiterungen an Bahnhof- und Stations-Geleiseanlagen zu gewinnen; so wurden in den Jahren 1874 bis 1876 im Ganzen 137 Kilometer Geleise umgebaut. Im laufenden Jahr, wo ein Bedürfniss nach dieser Richtung hin nicht mehr bestand, wo die neuen Stationsanlagen in bedeutendstem Umfange vollendet waren und in Folge des rasch fortgeschrittenen Geleiseumbaues auf Profil V die zu unterhaltenden Geleisestrecken von Profil II, III und IV selbstverständlich kürzer geworden waren, nahm die Auswechslung von Oberbaumaterial wieder normale Proportionen an; immerhin wurden 30,647 laufende Meter Schienen ausgetauscht, worin der Umbau von 5 Kilometern Geleise auf Profil V inbegriffen ist. Ein Theil der Minderausgaben hat auch hier seinen Grund darin, dass für das Oberbaumaterial niedrigere Preise zur Verrechnung kommen konnten als im Vorjahr. Im Allgemeinen darf der Bericht der von der letztjährigen Generalversammlung bestellten Prüfungs-Kommission bestätigt werden, in dem gesagt ist, dass „auf dem „Gebiete des Bahnunterhaltes in der nächsten Periode erhebliche Beträge erspart werden können, ohne dass sich „die Verwaltung dem Vorwurfe aussetzen werde, den guten Zustand des Nordostbahn-Netzes zu vernachlässigen, da „ein bedeutender Theil desselben aus neuerstellten Linien bestehe und auf die älteren Linien in den letzten Jahren „grosse Summen verwendet worden seien.“ Bis Ende des Jahres 1877 sind vom alten Netz auf Schienen von Profil V umgebaut worden:

Stammnetz	161,003	lauf. Meter = 53,28 0/0	der Hauptgeleise
Luzerner Linie	11,172	„ „ = 18,82 0/0	„ „
Bülacher Linie	2,280	„ „ = 11,43 0/0	„ „
<hr/>			
Total	174,455	lauf. Meter = 45.73 0/0	der Hauptgeleise.

Der Titel „Unterhaltung der Barrièren und Einfriedigungen“ zeigt eine Minderausgabe von Fr. 7,691. 02 Cts. Die diesfällige Ersparniss wäre erheblicher geworden, wenn nicht die schon erwähnte Neueintheilung der Bahnwärterstrecken die Errichtung einer Anzahl von Barrièren anderer Konstruktion nöthig gemacht hätte. Die „Unterhaltung der Gebäude“ wurde auf ökonomischem Fusse durchgeführt und hiedurch möglich gemacht die bezüglichlichen Ausgaben gegen das Vorjahr um Fr. 40,838. 24 Cts. herabzusetzen. Die Fr. 31,777. 93 Cts. betragende Reduktion der Auslagen für den „Unterhalt des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter“ hat ihren Grund darin, dass, wie schon im letzten Jahresberichte erwähnt, die durch ausserordentliche Naturereignisse im Jahr 1876 verursachten Mehrarbeiten nothwendigerweise auch einen Mehraufwand für Reparatur und theilweise Neubeschaffung des Arbeitsgeschirres im Gefolge hatten.

III. „Expeditions-Dienst.“ Die Ausgaben dieser Abtheilung haben im vergangenen Jahre Fr. 2,281,429. 46 Cts. oder Fr. 4,885 per Bahnkilometer, gegen Fr. 2,133,003. 67 Cts. oder Fr. 4086 per Bahnkilometer im Berichtsjahr betragen; es wurden sonach auf diesem Kapitel Fr. 148,425. 79 Cts. erspart. Der wesentlichste Grund dieses günstigen Resultats liegt in einer zweckgemässen Reduktion des Personals; ohne dass irgend ein Angestellter lediglich um der rascheren Durchführung der Personalverminderung willen entlassen worden wäre, hat sich der Bestand desselben, durch Nichtwiederbesetzung der durch Dienstaustritt, Todesfälle etc. entstandenen Lücken bis Ende des Jahres, wie aus der Zusammenstellung auf Seite 52 zu ersehen, erheblich vermindert. Das verbliebene Stationspersonal, unterstützt durch eine successive Vereinfachung des Rechnungswesens und ermuthigt durch bescheidene, den Verhältnissen entsprechende Gehaltszulagen ist erfolgreich bemüht, seinen Pflichten mit Eifer und Verständniss zu entsprechen. Die Mehrausgabe von Fr. 5,102. 79 Cts. auf dem Titel „Bureaustkosten“ ist nur scheinbar und findet ihre Erklärung in

diesseitige Kostenbetroffniss für Vorstudien der Aargauischen Westbahn abgeschrieben und diesem Kapitel belastet. Schliesslich ist zu bemerken, dass die Kosten für die Ende 1876 angeordnete Erweiterung der Getreideschuppen in Romanshorn im Betrage von Fr. 40,000 ebenfalls der Betriebsrechnung und zwar dem Kapitel „Verschiedenes“ belastet wurden.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Wir geben in diesem Kapitel tabellarische Übersichten über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials, die Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen des Betriebsdienstes, sowie eine chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben und lassen diesen Tabellen einige erläuternde Bemerkungen über das Fahrmaterial vorausgehen.

**Lokomotiven. Bestand.** Im Berichtsjahre sind 2 Lokomotiven der Serie A I Nr. 16 und 17 ausrangirt und durch 2 schon früher bestellte Lokomotiven der Serie A IV Nr. 139 und 140 ersetzt worden. Der Bestand war somit zu Ende des Jahres 1877 gleich wie zu Ende des Vorjahres, nämlich 148 Stück.

**Leistungen.** Im Durchschnitt standen während des ganzen Jahres 125 Lokomotiven im Dienst, welche, wie bereits mitgetheilt worden ist, im Ganzen 3,588,091, nämlich im Fahrdienst 3,071,657 und im Rangirdienst 516,434 Kilometer zurücklegten (gegenüber 3,944,274 im Jahr 1876, wovon 3,396,131 im Fahrdienst und 548,143 im Rangirdienst). Auf die einzelnen von der Nordostbahn betriebenen Bahnunternehmungen verlegten sich die ausgeführten Fahrkilometer folgendermassen:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Materialtransport- kilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesammttotal der Fahrkilometer.
Eigenes Netz (mit Sulgen-Gossau)	2,246,180	67,812	2,313,992	19,052	26,304	2,359,798
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	260,281	3,344	263,625	—	1,008	264,633
Bötzbergbahn . . . . .	374,019	547	374,566	—	411	374,977
Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	71,932	225	72,157	—	92	72,249
Summa . . . . .	2,952,412	71,928	3,024,340	19,502	27,815	3,071,657

Die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsenkilometer befördert:

	A ch s e n k i l o m e t e r			
	1876.		1877.	
	Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die Lokomotiven der Klasse A	31,734,449	20.37	30,813,759	20.33
„ „ „ „ B	6,431,091	20.63	4,336,299	17.88
„ „ „ „ C	48,077,446	45.86	47,467,967	46.93
„ „ „ „ D	8,071,463	18.04	4,787,171	15.84
Zusammen	94,314,449	28.06	87,405,196	28.46

Die nachfolgende Übersicht Tabelle A.I ergibt, wie sich die beförderten Wagenachsenkilometer auf die verschiedenen Zugarten vertheilen.

erklärt sich daraus, dass, wie schon in früheren Berichten wiederholt hervorgehoben worden, während der letzten Jahre ganz bedeutende Geleisestrecken, deren guter Zustand noch eine jahrelange Benutzung gerechtfertigt hätte, in Antizipation des wirklichen Bedarfes mit neuen Schienen von Profil V umgebaut wurden, um das fehlende mittelgute Material alter Profile für die nöthig gewordenen bedeutenden Erweiterungen an Bahnhof- und Stations-Geleiseanlagen zu gewinnen; so wurden in den Jahren 1874 bis 1876 im Ganzen 137 Kilometer Geleise umgebaut. Im laufenden Jahr, wo ein Bedürfniss nach dieser Richtung hin nicht mehr bestand, wo die neuen Stationsanlagen in bedeutendstem Umfange vollendet waren und in Folge des rasch fortgeschrittenen Geleiseumbaues auf Profil V die zu unterhaltenden Geleisestrecken von Profil II, III und IV selbstverständlich kürzer geworden waren, nahm die Auswechslung von Oberbaumaterial wieder normale Proportionen an; immerhin wurden 30,647 laufende Meter Schienen ausgetauscht, worin der Umbau von 5 Kilometern Geleise auf Profil V inbegriffen ist. Ein Theil der Minderausgaben hat auch hier seinen Grund darin, dass für das Oberbaumaterial niedrigere Preise zur Verrechnung kommen konnten als im Vorjahr. Im Allgemeinen darf der Bericht der von der letztjährigen Generalversammlung bestellten Prüfungs-Kommission bestätigt werden, in dem gesagt ist, dass „auf dem „Gebiete des Bahnunterhaltes in der nächsten Periode erhebliche Beträge erspart werden können, ohne dass sich „die Verwaltung dem Vorwurfe aussetzen werde, den guten Zustand des Nordostbahn-Netzes zu vernachlässigen, da „ein bedeutender Theil desselben aus neuerstellten Linien bestehe und auf die älteren Linien in den letzten Jahren „grosse Summen verwendet worden seien.“ Bis Ende des Jahres 1877 sind vom alten Netz auf Schienen von Profil V umgebaut worden:

Stammnetz	161,003	lauf. Meter = 53,28 0/0	der Hauptgeleise
Luzerner Linie	11,172	„ „ = 18,82 0/0	„ „
Bülacher Linie	2,280	„ „ = 11,43 0/0	„ „

Total 174,455 lauf. Meter = 45.73 0/0 der Hauptgeleise.

Der Titel „Unterhaltung der Barrièren und Einfriedigungen“ zeigt eine Minderausgabe von Fr. 7,691. 02 Cts. Die diesfällige Ersparniss wäre erheblicher geworden, wenn nicht die schon erwähnte Neueintheilung der Bahnwärterstrecken die Errichtung einer Anzahl von Barrièren anderer Konstruktion nöthig gemacht hätte. Die „Unterhaltung der Gebäude“ wurde auf ökonomischem Fusse durchgeführt und hiedurch möglich gemacht die bezüglichlichen Ausgaben gegen das Vorjahr um Fr. 40,838. 24 Cts. herabzusetzen. Die Fr. 31,777. 93 Cts. betragende Reduktion der Auslagen für den „Unterhalt des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter“ hat ihren Grund darin, dass, wie schon im letzten Jahresberichte erwähnt, die durch ausserordentliche Naturereignisse im Jahr 1876 verursachten Mehrarbeiten nothwendigerweise auch einen Mehraufwand für Reparatur und theilweise Neubeschaffung des Arbeitsgeschirres im Gefolge hatten.

III. „Expeditions-Dienst.“ Die Ausgaben dieser Abtheilung haben im vergangenen Jahre Fr. 2,281,429. 46 Cts. oder Fr. 4,885 per Bahnkilometer, gegen Fr. 2,133,003. 67 Cts. oder Fr. 4086 per Bahnkilometer im Berichtsjahr betragen; es wurden sonach auf diesem Kapitel Fr. 148,425. 79 Cts. erspart. Der wesentlichste Grund dieses günstigen Resultats liegt in einer zweckgemässen Reduktion des Personals; ohne dass irgend ein Angestellter lediglich um der rascheren Durchführung der Personalverminderung willen entlassen worden wäre, hat sich der Bestand desselben, durch Nichtwiederbesetzung der durch Dienstaustritt, Todesfälle etc. entstandenen Lücken bis Ende des Jahres, wie aus der Zusammenstellung auf Seite 52 zu ersehen, erheblich vermindert. Das verbliebene Stationspersonal, unterstützt durch eine successive Vereinfachung des Rechnungswesens und ermuthigt durch bescheidene, den Verhältnissen entsprechende Gehaltszulagen ist erfolgreich bemüht, seinen Pflichten mit Eifer und Verständniss zu entsprechen. Die Mehrausgabe von Fr. 5,102. 79 Cts. auf dem Titel „Bureaukosten“ ist nur scheinbar und findet ihre Erklärung in

der Umbuchung der Druckkosten der Fahrtenpläne von Kap. I. 4 auf dieses Kapitel; dieselben betragen im Vorjahre Fr. 18,794 und wurden im Berichtsjahre theilweise durch Verminderung der Auflage, andertheils durch die verkaufswise Abgabe der Plakat-Fahrtenpläne an das Publikum, anstatt der frühern unentgeltlichen Abgabe, auf Fr. 13,609. 70 Cts. heruntergebracht. Bedeutende Ersparnisse, zusammen Fr. 41,655. 42 Cts., wurden auf den beiden Titeln „Druckkosten“ erzielt. Verschiedene Massnahmen, die die Herbeiführung weiterer Ersparnisse bezwecken, wie z. B. die Vereinfachung des Einnehmer- und Gepäckdienstes in den grösseren Bahnhöfen, sowie die bessere Ausnutzung des Stationswärterpersonals, wurden im laufenden Jahr ins Werk gesetzt oder werden demnächst in Wirksamkeit treten.

IV. „Transport-Dienst.“ Ohne die berechtigten Ansprüche des Publikums zu vernachlässigen, ist es durch eine veränderte Komposition der Fahrtenpläne möglich geworden, die Zahl der Züge und demgemäss sämtliche damit in Zusammenhang stehende Auslagen ganz erheblich zu vermindern. Trotz des, während der Herbstmonate ausserordentlich starken Getreideverkehrs und trotz der grösseren Ausdehnung des betriebenen Netzes wurden im Berichtsjahre nur 3,071,657 Kilometer (oder 5884 per Bahnkilometer) und 87,405,196 Wagenachsenkilometer ausgeführt, gegen 3,396,131 Fahrkilometer (7272 per Bahnkilometer) und 94,314,449 Wagenachsenkilometer im Vorjahre; im gleichen Verhältnisse hat natürlich auch der Rangirdienst abgenommen, so dass die Rangirmaschinen nur 516,434 Lokomotivkilometer gegen 548,143 im Jahre 1876 zurückzulegen hatten. Die demgemäss verminderte Inanspruchnahme von Leuten, Fahrmaterial und aller andern Materialien ist der Hauptfaktor der erheblichen Ersparnis von Fr. 1,127,056. 62 Cts. in dieser Abtheilung; die Gesamtausgaben auf diesem Kapitel belaufen sich auf Fr. 4,071,577. 78 Cts. gegen Fr. 5,198,634. 40 Cts. im Vorjahre.

An Besoldungen und Entschädigungen des Zugspersonals wurde eine Ersparnis von Fr. 182,577. 78 Cts. erzielt, die hauptsächlich das Resultat einer Reduktion des betreffenden Personalbestandes um mehr als 100 Mann ist. Im Zusammenhang mit der Verminderung der Zugs- und Beamtenzahl stehen auch die Ersparnisse an „Uniformen“ mit Fr. 11,149. 72 Cts., an „Öl und Schmiere für die Wagen“ mit Fr. 3159. 30 Cts. und an „Heizung und Beleuchtung der Wagen“ mit Fr. 20,243. 52 Cts.

Das Administrationspersonal der Maschinen- und Werkstätten-Abtheilung bestand am Ende des Jahres aus 37 Beamten, gegen 45 am Ende des Vorjahres; das sonstige Maschinenpersonal, ausschliesslich der Werkstättenarbeiter, verminderte sich im Laufe des Jahres von 348 auf 274 Mann. Diese Personal-Reduktionen, verbunden mit mehreren andern Massnahmen geringerer Tragweite, brachten eine Ersparnis von Fr. 223,692. 41 Cts. auf dem Titel „Besoldungen des Maschinenpersonals“ hervor; auch die weiteren Minderausgaben, wie Fr. 180,415. 77 Cts. an „Brennmaterial“, Fr. 6812. 86 Cts. an „Schmiermaterial“ und Fr. 9891. 75 Cts. an „Putzmaterial“ finden ihre natürliche Erklärung in der reduzierten Zahl der Züge bezw. der zurückgelegten Lokomotivkilometer. — Für die „Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen“ wurden im Jahr 1876 Fr. 1,286,683. 65 Cts. verausgabt. Zieht man in Erwägung, dass in den letztverflossenen Jahren nicht weniger als 89 neue Lokomotiven angeschafft wurden, sowie dass sich der Wagenpark ebenfalls um 294 Personen-, 36 Gepäck- und 983 Güterwagen, zusammen also um 1313 Wagen vermehrte, so muss die erwähnte Auslage bloss für laufende Reparaturen etwas hoch erscheinen. Es wurde daher auch in dieser Abtheilung ein System eingeführt, welches, jede Luxusarbeit ausschliessend, sich in den durch die vollständige Sicherheit und Regelmässigkeit des Dienstes, sowie die gute Instandhaltung des Fahrmaterials gezogenen Grenzen hält. Hiedurch und mittels der damit im Zusammenhange stehenden Verminderung der Werkstättenarbeiter von 535 auf 355 Mann, wesentlich jedoch durch die Ersparnis von über 350,000 Lokomotivkilometern ist gelungen, die Ausgaben dieses Titels im Berichtsjahre auf Fr. 848,620. 43 Cts. herunter zu bringen. In dieser Summe sind die Kosten für den Umbau von 2 Schnellzuglokomotiven A III in Güterzuglokomotiven Serie C II mit Fr. 70,853. 65 Cts.

nicht inbegriffen; von letzterer Summe wurden Fr. 59,193. 55 Cts. dem Erneuerungsfond und Fr. 11,660. 10 Cts. dem Versicherungsfond für ausserordentliche Schädigungen des Transportmaterials belastet. — Anlässlich der Untersuchungen, welche verflossenes Jahr über die Finanzlage der Unternehmung stattfanden, wurde hervorgehoben, dass die über das Bedürfniss hinausgegangenen Anschaffungen von Transportmaterial, abgesehen von der Zinsauslage, auch wegen des Unterhaltes und der Bedienung des überflüssigen Materials die Betriebsrechnung ungünstig beeinflussen. Die Berechtigung dieser Bemerkung lässt sich nicht beanstanden; doch war die Betriebsverwaltung bemüht, dem letzterwähnten Übelstande thunlichst zu begegnen, indem sie verfügte, es sei derjenige Theil des Transportmaterials, der augenblicklich keine Verwendung findet, bis auf Weiteres aus dem Betriebe zurückzuziehen, wodurch nebst anderen Auslagen auch die laufenden Erhaltungskosten des betreffenden Materials grösstentheils erspart werden.

V. „Bahntelegraphie.“ Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe gegenüber dem Vorjahr im Betrage von Fr. 5,583. 07 Cts. In Folge Eröffnung der Bahnlinie Baden- beziehungsweise Wettingen-Niederglatt wurden vier neue Telegraphenstationen, nämlich Buchs, Otelfingen, Würenlos und Wettingen, eröffnet, und hiedurch die Zahl der Bahntelegraphenstationen von 132 auf 136 vermehrt mit 227 Beamten. Befördert wurden 129,518 Bahndiensttelegramme, gegenüber 130,368 im Vorjahre; die nicht eingeschriebenen Zugs- und Belastungs-Anzeigen sind darin nicht inbegriffen. — Dem Privat-Telegraphenverkehr wurden die Stationen Schaffhausen, Wallisellen, Örlikon, Affoltern, Enge, Wädensweil, Richtersweil, Pfäffikon (Zürich) und Turgi als Aufgabebureaux und Kradolf als Telegraphenbureau eröffnet. Es bestanden am Jahresschlusse im Ganzen 17 Aufgabebureaux und 14 öffentliche Telegraphenbureaux. Die daherige Jahres-Einnahme betrug Fr. 7,989. 25 Cts.

Der Titel VI „Verschiedenes“ zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 144,363. 32 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Zur Erklärung dieser Differenz mögen folgende Angaben dienen:

Im Berichtsjahre war an die „Unfall-Versicherungsgesellschaft“ Zürich für die Versicherung der Gesellschaft gegen die Folgen des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen bei Verletzungen und Tödtungen, soweit letztere die eigenen Angestellten betreffen, die ganze Jahresprämie, im vorigen Jahre dagegen nur eine Dreivierteljahresprämie zu bezahlen; die daherige Differenz beträgt circa Fr. 9000. Wir haben übrigens durch die gemachten Erfahrungen die Ansicht gewonnen, dass diese Art der Versicherung, ganz abgesehen von der Frage ihrer finanziellen Zweckmässigkeit, die Verwaltung nöthigt, bei Regelung der Folgen von Bahnunfällen mitunter eine Haltung einzunehmen, welche mit den Forderungen der Humanität sich nicht immer vereinbaren lässt und leicht zu irrigen Schlüssen über ihre Gesinnung gegenüber den Bahnangestellten und ihren Familien führen kann. Daher wurde die fragliche Versicherung auf Ende des Berichtsjahres gekündet und an deren Stelle mit Bildung eines Fonds begonnen, aus welchem künftig die Entschädigungen auf Grund des genannten Gesetzes bezahlt werden sollen; wir haben denselben für 1878 vorläufig mit einer Einlage von Fr. 30,000 aus der Betriebsrechnung dotirt. Eine weitere Mehrausgabe von ca. Fr. 5000 entstand bei Ausrichtung der den Angestellten laut dem Haftpflichtgesetz zukommenden Entschädigung für bezahlte Kurkosten und ausgefallene Löhne in Fällen bloss vorübergehender Arbeitsunfähigkeit, welche in oben erwähnter Versicherung nicht inbegriffen waren. Des Ferneren übernahm dieser Rechnungstitel an Provisionen, Kommissionen und Kursvergütungen, welche namentlich auf dem provisorischen Finanzarrangement erliefen, im Ganzen Fr. 29,922. 05 Cts. Ein weiterer ausserordentlicher, ebenfalls hier verrechneter Ausgabeposten besteht in dem Betrag des in der Einnemerei Zürich mittelst Einbruchs verübten Diebstahls von Fr. 32,286. 22 Cts. Sodann fiel eine Entschädigung von Fr. 4,418 in Ansatz, welche für zeitweise Inanspruchnahme eines Grundstückes durch die Bahnhoferverweiterung Zürich bezahlt werden musste. Im Ferneren sind Fr. 10,000 als Restbetheiligung an der Steinkohlenbohr-Gesellschaft im Aargau abgeschrieben worden, womit die ganze Betheiligung der Nordostbahn an dem fraglichen Unternehmen nunmehr getilgt ist. Ebenso wurde das

diesseitige Kostenbetreffniss für Vorstudien der Aargauischen Westbahn abgeschrieben und diesem Kapitel belastet. Schliesslich ist zu bemerken, dass die Kosten für die Ende 1876 angeordnete Erweiterung der Getreideschuppen in Romanshorn im Betrage von Fr. 40,000 ebenfalls der Betriebsrechnung und zwar dem Kapitel „Verschiedenes“ belastet wurden.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Wir geben in diesem Kapitel tabellarische Übersichten über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials, die Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen des Betriebsdienstes, sowie eine chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben und lassen diesen Tabellen einige erläuternde Bemerkungen über das Fahrmaterial vorausgehen.

**Lokomotiven. Bestand.** Im Berichtsjahre sind 2 Lokomotiven der Serie A I Nr. 16 und 17 ausrangirt und durch 2 schon früher bestellte Lokomotiven der Serie A IV Nr. 139 und 140 ersetzt worden. Der Bestand war somit zu Ende des Jahres 1877 gleich wie zu Ende des Vorjahres, nämlich 148 Stück.

**Leistungen.** Im Durchschnitt standen während des ganzen Jahres 125 Lokomotiven im Dienst, welche, wie bereits mitgetheilt worden ist, im Ganzen 3,588,091, nämlich im Fahrdienst 3,071,657 und im Rangirdienst 516,434 Kilometer zurücklegten (gegenüber 3,944,274 im Jahr 1876, wovon 3,396,131 im Fahrdienst und 548,143 im Rangirdienst). Auf die einzelnen von der Nordostbahn betriebenen Bahnunternehmungen verlegten sich die ausgeführten Fahrkilometer folgendermassen:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Materialtransport- kilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesammttotal der Fahrkilometer.
Eigenes Netz (mit Sulgen-Gossau)	2,246,180	67,812	2,313,992	19,052	26,304	2,359,798
Zürich-Zug-Luzern . . .	260,281	3,344	263,625	—	1,008	264,633
Bötzbergbahn . . . . .	374,019	547	374,566	—	411	374,977
Effretikon-Wetzikon-Hinweil . .	71,932	225	72,157	—	92	72,249
Summa . . . . .	2,952,412	71,928	3,024,340	19,502	27,815	3,071,657

Die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsenkilometer befördert:

	A ch s e n k i l o m e t e r			
	1876.		1877.	
	Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die Lokomotiven der Klasse A	31,734,449	20.37	30,813,759	20.33
„ „ „ „ B	6,431,091	20.63	4,336,299	17.88
„ „ „ „ C	48,077,446	45.86	47,467,967	46.93
„ „ „ „ D	8,071,463	18.04	4,787,171	15.84
Zusammen	94,314,449	28.06	87,405,196	28.46

Die nachfolgende Übersicht Tabelle A. I ergibt, wie sich die beförderten Wagenachsenkilometer auf die verschiedenen Zugarten vertheilen.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch stellte sich für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven auf 1515 Kubikmeter Tannenholz und 24,292.8 Tonnen Steinkohlen (gegenüber 1781.4 Kubikmeter Tannenholz und 27,909.7 Tonnen Steinkohlen im Vorjahre.) In Steinkohleneinheiten reduziert, beträgt (der Kubikmeter Tannenholz zu 185 Kilogr. Kohlen gerechnet) der gesammte Verbrauch an Brennmaterial im Berichtsjahre 24,573.1 Tonnen gegen 28,239.4 Tonnen im Vorjahr. Dafür wurden verausgabt: Fr. 737,965. 34 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 3. 00.32 Cts. (gegenüber Fr. 905,725. 54 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 3. 20.72 Cts. im Vorjahr). An Schmiermaterial verbrauchten die Lokomotiven des Fahrdienstes 62,968 Kilogr. (1876: 73,693.5), mit einem Kostenaufwand von Fr. 59,891. 99 Cts. (1876: Fr. 65,642. 63 Cts.). Es kostete demnach ein Kilogramm Schmiere im Durchschnitt 95.115 Cts. (1876: 89.0752 Cts.) Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die im Fahrdienst gestandenen Lokomotiven belaufen sich auf Fr. 407,773. 79 Cts. gegenüber Fr. 550,287. 30. Cts. im Vorjahre; nähere Angaben über diese Ersparniss sind auf Seite 32 und 33 des gegenwärtigen Geschäftsberichtes enthalten. Im Ganzen verursachten die Fahrdienstlokomotiven folgende Kosten:

	<b>1876.</b>	<b>1877.</b>
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . . . .	28,239,405	24,573,124
„ „ Schmier- und Putzmaterial in Kilogramm . . . . .	83,371	69,729
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 905,726	Fr. 737,965
„ „ Schmier- und Putzmaterials . . . . .	„ 101,529	„ 82,286
„ der Reparaturen . . . . .	„ 550,287	„ 407,774
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer . . . . .	Cts. 45.89	Cts. 39.98

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

	<b>1876.</b>	<b>1877.</b>
Zurückgelegte Weglänge in Kilometern . . . . .	548,143	516,434
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogr. . . . .	2,954,105	2,733,534
„ „ Schmier- und Putzmaterial in Kilogr. . . . .	12,783	11,756
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 94,747	Fr. 82,091
„ „ Schmier- und Putzmaterials . . . . .	„ 11,364	„ 13,901
„ der Reparaturen . . . . .	„ 94,268	„ 67,259
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer . . . . .	Cts. 36.56	Cts. 31.61

**Wagen.** Nachdem anlässlich der Untersuchung, welche im Berichtsjahr über die finanzielle Situation der Nordostbahn-Unternehmung stattfand, allerseits anerkannt worden, dass das vorhandene Transportmaterial, namentlich soweit es in Personen- und Güterwagen besteht, nicht nur über das Bedürfniss der Gegenwart hinausgehe, sondern auch in den kommenden Jahren kaum volle Verwendung finden werde, waren wir im Einverständniss mit dem Verwaltungsrath bemüht, eine sofortige Verminderung desselben auf dem Wege der Veräusserung herbeizuführen. Verschiedene hiefür gepflogene Unterhandlungen blieben zwar erfolglos; doch gelang der Verkauf von 55 Personenwagen, nämlich 5 II. Klasse und 50 III. Klasse, um den Gesamtpreis von Fr. 277,900. Selbstverständlich wurde der Baurechnung der volle Inventarwerth von Fr. 368,488 gutgeschrieben; für die Differenz von Fr. 90,588 kam zufolge Beschlusses des Verwaltungsrathes der Reservefond auf. Am Jahresschluss waren an Personenwagen vorhanden: 492 Stück mit 1124 Achsen und 19,841 Sitzplätzen (1876: 547 Stück mit 1234 Achsen und 22,161 Sitzplätzen). Von den Gepäck- und Güterwagen wurde ein Wagen der Serie P ausrangirt unter Gutschrift des Inventarwerthes im Bauconto zu Lasten der Betriebsrechnung, so dass am Jahresschlusse vorhanden waren 2415

Stück mit 4862 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,038.5 Tonnen (gegenüber 2416 Stück mit 4864 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,064.5 Tonnen im Vorjahre).

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, bezw. die Vertheilung der Sitzplätze etc. finden sich in den nachfolgenden Tabellen A, II und III.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1) Von den Nordostbahnwagen:

a. auf den eigenen Linien:

	<b>1876.</b>	<b>1877.</b>
Personenwagen	26,379,336	24,051,244
Gepäck- und Güterwagen	32,397,206	33,593,792
	<hr/> 58,776,542	<hr/> 57,645,036
b. auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	2,907,360	1,864,134
Gepäck- und Güterwagen	17,373,528	20,078,296
	<hr/> 20,280,888	<hr/> 21,942,430
Total	<hr/> <b>79,057,430</b>	<hr/> <b>79,587,466</b>

2) Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	2,449,566	1,496,260
Gepäck- und Güterwagen	30,658,427	26,025,146
Schweizerische Bahnpostwagen	2,429,914	2,238,754
	<hr/> 35,537,907	<hr/> 29,760,160

3) Von Nordostbahnwagen und fremden

Wagen zusammen auf der Nordostbahn: 94,314,449 87,405,196

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 15,567 Kilogramm, wofür Fr. 13,242. 19 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 17,778 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 16,401. 49 Cts. im Vorjahre. Mit 1 Kilogr. Schmiere wurden 5614.5 Achsenkilometer zurückgelegt (1876: 5305.3 Achsenkilometer). Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 369,457. 36 Cts. (gegenüber Fr. 620,015. 71 Cts. im Vorjahre), wovon Fr. 36,597. 08 Cts. auf Anschaffung von Ersatzstücken und Fr. 332,860. 28 Cts. auf laufende Reparaturen fallen. Zur Erklärung der Minderausgabe wird auf die sachbezüglichen Ausführungen in Seite 30 und 31 dieses Berichtes verwiesen.

**A. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.**  
**I. Lokomotiven.**

	<b>Stand und Leistung.</b>							
	<b>Fahrdienst</b>						<b>Rangirdienst</b>	
	Personen- Zugs-Lo- komotiven (Klasse A)	Per- sonen- zugs-Lo- komo- tiven (Klasse B)	Güter- zugs-Lo- komo- tiven (Klasse C)	Tender- Lokomo- tiven (Klasse D)	Total		1876	Tender- Lokomotiven (Klasse D) 1877
					1876	1877		
<b>a. Stand und Leistung.</b>								
Zahl der Lokomotiven . . .	53	16	43	18	133	130	15	15
Davon im Fahrdienst . . .	47	11	34	15	111	107	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen . . . Kilometer	1,459,765	231,569	968,050	293,028	3,254,938	2,952,412	—	—
im Materialtransport . . .	6,328	774	10,846	1,554	34,837	19,502	—	—
im Vorspanndienst . . .	33,972	6,591	24,714	6,651	77,927	71,928	—	—
leer . . . . .	15,354	3,543	7,869	1,049	28,429	27,815	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom. im täglichen Gesamtdurchschnitt Kilometer . . . . .	1,515,419	242,477	1,011,479	302,282	3,396,131	3,071,657	548,143	516,434
Beförderte Wagenachsenkilometer	4,151.8	664.3	2,771.2	828.2	9,304.5	8,415.5	1,501.3	1,414.9
	30,813,759	4,336,299	47,467,967	4,787,171	94,314,449	87,405,196	—	—
<b>b. Kosten des Brennmaterials.</b>								
Verbrauch im Ganzen . Kilogr.	10,457,255	1,544,115	10,770,063	1,801,691	28,239,405	24,573,124	2,954,105	2,733,534
„ per Lokomotivkil. „	6.9005	6.3681	10.6478	5.9693	8.3152	8.0000	—	—
Kosten im Ganzen . . . . Fr.	314,046.02	46,371.93	323,440.08	54,107.31	905,725.54	737,965.34	94,747.42	82,091.85
„ per Lokomotivkilom. Cts.	20.7231	19.1243	31.9769	17.8996	26.6693	24.0250	—	—
<b>c. Übrige Unterhaltungskosten.</b>								
Schmier- und Putzmaterial: Verbrauch (Öl und Talg) Kilogr.	30,443.0	6,905.0	27,054.0	5,327.0	83,371.5	69,729.0	12,783.0	11,756.5
„ per Lokomotivkil. „	0.0201	0.0285	0.0267	0.0176	0.0245	0.0227	—	—
Kosten im Ganzen . . . . Fr.	35,897.60	8,089.60	31,979.20	6,320.00	101,528.85	82,286.40	*11,363.92	13,901.76
„ per Lokomotivkilometer Cts.	2.37	3.33	3.16	2.09	2.99	2.68	—	—
Erneuerungs- und Repara- turkosten der Lokomotiven und Tender: im Ganzen . . . . . Franken	171,715.92	33,907.94	179,955.92	22,194.01	550,287.30	407,773.79	94,268.04	67,259.03
per Lokomotivkilometer Centimes	11.33	13.98	17.79	7.34	16.23	13.27	—	—
<b>d. Total</b>								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Re- paraturen: im Ganzen . . . . . Franken	521,659.54	88,369.47	535,375.20	82,621.32	1,557,541.69	1,228,025.53	200,379.38	163,252.64
per Lokomotivkilometer Centimes	34.42	36.41	52.93	27.33	45.89	39.98	für jeden Tag:	
per Achsenkilometer . . .	1.69	2.03	1.13	1.73	1.65	1.40	Fr. 548.98	Fr. 447.27

\*) Die Kosten der an die Eisenbahnunternehmung Wädenswil-Einsiedeln vermieteten 2 Lokomotiven der Serie E mit Fr. 4130. 25 Cts. sind in obigem Betrage nicht inbegriffen.  
\*\*) Diese Ziffer enthält nur die Kosten des Schmiermaterials, während diejenige für 1877 auch diejenigen des Putzmaterials umfasst.

A. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.  
II. Personen-Wagen.

a. Stand und Leistung.												
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdige	vierrädige		im Einzelnen			im Ganzen	Personengewicht (zu 75 Kilogr.)	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast		
				I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im Ganzen	per Bahn-Kilometer	per Achsen-Kilometer
	Tonnen - Kilometer											
1877	70	422	1124	1,199	6,744	11,898	19,841	10,076,852	108,501,501	118,578,353	227,161.6	4.64
1876	70	477	1234	1,199	6,904	14,058	22,161	10,573,289	116,038,662	126,608,951	271,111.2	4.39

  

b. Unterhaltungskosten.										
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen		
	im Ganzen	per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne	per Achsen-Kilometer		Material	Ausgaben für Arbeitslöhne	
						Schmiere	Ausgabe		Total	per Kilometer
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centime	Kilogr.	Franken	Centime
1877	144,332.19	0.557	2.369	4,550	5,605.11	0.17811	0.02194	2,076.2	31,541.43	0.12346
1876	259,471.83	0.885	5.489	5,434	6,271.54	0.18849	0.02175	2,479.0	43,298.60	0.14784

III. Gepäck- und Güterwagen.

a. Stand und Leistung.																
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben		
	Gepäck-Wagen		Güterwagen		Totalzahl				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast			leer	beladen	
	achträdige	vierrädige	vierrädige	der Wagen							der Achsen	im Ganzen	per Bahn-Kilometr.			per Achsen-Kilometr.
	Tonnen											Achsen-Kilometer				
	Tonnen-Kilometer															
1877	16	59	2,340	2,415	4,862	26,038.5	2.8455	10.0	94,222,627	179,830,168	274,052,795	525,005	4.60	15,422,316	44,196,622	
1876	19	59	2,341	2,416	4,864	26,064.5	2.8363	10.0	94,413,061	187,185,690	281,598,751	602,995	4.46	17,465,247	45,590,386	

  

b. Unterhaltungskosten.										
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen		
	im Ganzen (incl. Zuschläge)	p. Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss p. Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne		
						Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsen-Kilometer	
	Franken	Centime		Kilogr.	Franken	Gramme	Centime	Franken	Centime	
1877	225,125.17	0.419	2.357	11,017.8	13,572.30	0.17811	0.02194	2,742.72	0.00443	
1876	360,543.88	0.724	5.205	12,344	14,246.01	0.18849	0.02175	4,810.95	0.00735	

## B. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

(Länge des Netzes am Jahresschluss: 536 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 522 Kilometer.)		1875	1876	1877
<b>I. Ausgaben.</b>				
Gesamt-Betriebsausgaben . . . per Bahn-Kilometer . . . Franken		24,060.38*	21,750.25*	16,661.48*
„ Lokomotiv-Kilometer . . . „		3.14*	2.99*	2.83*
„ Wagenachsen-Kilometer . Centimes		10.15*	10.77*	9.95*
Zentralverwaltung . . . . . „ Bahn-Kilometer . . . . . Franken		562.60*	579.96*	669.39*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt „ . . . . . „		4,326.77*	4,954.74*	3,388.33*
Expeditionsdienst . . . . . „ . . . . . „		5,676.34*	4,781.62*	4,039.69*
Transportdienst:				
Im Ganzen . . . . . „ . . . . . „		12,908.86*	10,862.56*	7,787.03*
„ Lokomotiv-Kilometer . . . . . „		1.68.23*	1.49.37*	1.32.33*
„ Wagenachsen-Kilometer . Centimes		5.45*	5.38*	4.65*
Allgemeine Kosten . . . . . „ Lokomotiv-Kilometer . . . . . „		5.81	5.64	5.14
„ Wagenachsen-Kilometer . . . . . „		0.19	0.20	0.18
Fahrdienst . . . . . „ Lokomotiv-Kilometer . . . . . „		76.95	67.13	58.45
„ Wagenachsen-Kilometer . . . . . „		2.49	2.42	2.05
Zugkraft . . . . . „ Lokomotiv-Kilometer . . . . . „		85.47*	76.60*	68.74*
„ Wagenachsen-Kilometer . . . . . „		2.77*	2.76*	2.42*
„ Bahn-Kilometer . . . . . Franken		6,558.73*	5,570.71*	4,044.89*
Bahntelegraphie . . . . . „ . . . . . „		112.94	94.89	74.20
Verschiedenes . . . . . „ . . . . . „		472.87	476.48	702.84
<b>II. Fahr-Material.</b>				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen . . . . . Bahn-Kilometer		3.6638	3.6880	3.8014
„ „ „ „ . . . . . Personenwagenachsen		8.5690	8.7518	7.9716
„ „ „ „ . . . . . Güterwagenachsen		34.276	34.497	34.482
„ „ „ „ im Ganzen . . . . . Wagenachsen		42.845	43.248	42.454
„ „ „ „ . . . . . Sitzplätze		141.43	157.17	140.72
„ „ „ „ . . . . . Tonnen Tragkraft		180.892	184.855	184.600
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen . . . . . Lokomotiven		0.273	0.271	0.263
„ „ „ „ . . . . . Personenwagenachsen		2.339	2.373	2.097
„ „ „ „ . . . . . Güterwagenachsen		9.355	9.353	9.071
„ „ „ „ im Ganzen . . . . . Wagenachsen		11.694	11.727	11.168
„ „ „ „ . . . . . Sitzplätze		38.60	42.617	37.017
„ „ „ „ . . . . . Tonnen Tragkraft		49.373	50.124	48.579
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . . Sitzplätze		16.50	17.96	17.65
„ „ Güterwagenachse „ . . . . . Tonnen Tragkraft		5.2775	5.3586	5.3555
<p>Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabebüchel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.</p>				

	1875	1876	1877
b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . Kilometer	199.7	169.6	167.8
„ „ „ „ „ „ „ Winterdienst . „	171.1	157.4	150.8
„ „ „ „ „ zurückgelegt im Ganzen . . . . . „	28,988	30,596	30,114
Durchschnittliche Achsenzah! per Zug . . . . .	30.88	28.66	28.46
Reparaturkosten d. Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes	23.4362	16.23	13.27
„ „ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer „	0.759	0.583	0.467
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotiv-Kilometer . . . Kilogr.	8.4541	8.3152	8.0000
„ „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer . . . „	0.2737	0.2994	0.2811
„ „ „ „ „ Schmiermaterial* „ Lokomotiv-Kilometer . . . „	0.0211	0.0217	0.0205
„ „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer . . . „	0.0007	0.0007	0.0007
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotiv-Kilometer . . . Centimes	29.0300	26.6693	24.0250
„ „ „ „ „ beförderten Wagenachsen-Kilometer „	0.910	0.9603	0.8443
„ „ „ „ „ Schmiermaterial* „ Lokomotiv-Kilometer . . . „	1.8984	1.9382	1.9498
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer . . . . . Franken	4,229.77	3335.21	2,352.51
„ Lokomotiv-Kilometer . . . . . „	55.122	45.89	39.98
„ beförderten Wagenachsen-Kilometer „	1.784	1.65	1.40
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	13,713	13,234	13,296
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	27,162	26,289	23,056
„ „ „ „ „ Güterwagenachse . . . „	10,351	11,095	11,039
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen	218.23	185.68	134.09
„ „ „ „ „ Güterwagenachsen . . . . .	431.07	366.12	324.66
„ „ „ „ „ Personen- u. Güterwagenachsen	649.30	551.80	458.75
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Procente	61.32	62.32	65.95
„ fremde Wagen . . . . . „	38.68	37.68	34.05
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer . . Centimes	0.0135	0.0154	0.0151
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer (467 Kilometer) . . . Franken	1547.11	1327.44	707.77
„ „ „ „ „ Wagenachse und Jahr . . . . . „	105.84	101.67	61.72
„ „ „ „ „ Wagenachsen-Kilometer . . . . . Centimes	0.772	0.784	0.464
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Procente	26.836	27.578	28.103
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . „	31.079	31.49	30.65
* Putzmaterial nicht gerechnet.			

### C. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betriebl. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials (aus dem Erneuerungsbzw. Reservefond bestritten) per Kilometer
		Zentralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	
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
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743

### D. Finanzergebniss.

Um das finanzielle Ergebniss, welches der Bahnbetrieb für die Nordostbahngesellschaft als solche geliefert hat, und das Verhältniss zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Bahnbetriebes zu ermitteln, geht es nicht an, lediglich die im vorstehenden Abschnitte nachgewiesenen Betriebsausgaben mit den Jahreseinnahmen in Vergleichung zu stellen, aus dem doppelten Grunde, weil unter den letzteren sich solche finden, welche nicht aus dem Bahnbetriebe resultiren, und weil hinwieder die Betriebsausgaben nicht bloss das eigene, sondern das ganze von der Nordostbahn betriebene Bahnnetz umfassen. Vielmehr sind zu besagtem Zwecke einerseits von den Jahreseinnahmen, ausser dem

aus dem Vorjahr übertragenen kleinen Rechnungssaldo, die Reinerträge der Dampfboote und der Beteiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen in Abrechnung zu bringen. Andererseits fallen von den Ausgaben, ausser den davon bereits abgerechneten Beiträgen der Bau- und Dampfbootrechnungen an die Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals, noch die Entschädigungen für Besorgung des Betriebsdienstes auf der Linie Zürich-Zug-Luzern, der Bötzberrgbahn und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil in Abzug. Dadurch erhält man folgende Ziffern:

<b>1876</b>			<b>1877</b>	
Fr. 13,594,816. 27	.	.	Einnahmen	Fr. 12,962,822. 95
„ 8,083,107. 85	.	.	Ausgaben	„ 6,963,513. 85
<hr/>				
Fr. 5,511,708. 42	.	.	Überschuss der Einnahmen	Fr. 5,999,309. 10
„ 708,000. —	.	.	In Abzug fällt die Jahreseinlage in den Erneuerungsfond	„ 670,000. —
<hr/>				
Fr. 4,803,708. 42	.	.	Reinertrag des Bahnbetriebes	Fr. 5,329,309. 10
35.33 0/0	.	.	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	41.11 0/0
Fr. 15,397. —	.	.	„ per Bahnkilometer	Fr. 14,099. —
„ 2. 01	.	.	„ „ Zugskilometer	„ 2. 37
Cts. 6.60	.	.	„ „ Wagenachsenkilometer	Cts. 7.73

Bei Hinzurechnung der Reinerträge der Dampfboote und der Beteiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen, ferner des Saldo vortrages von 1876 steigt die gesammte Reineinnahme auf Fr. 6,333,910. 56 Cts., was gegenüber Fr. 5,948,393. 18 Cts. im Vorjahr eine Mehreinnahme von Fr. 385,517. 38 Cts. ergibt oder, wenn der Zuschuss aus dem Reservefond pro 1876 nicht in Betracht gezogen wird, eine solche von Fr. 499,517. 38 Cts.

Für Verzinsung der Anleihen gelangten hievon Fr. 5,788,130. 35 Cts. zur Verwendung, gegenüber Fr. 4,695,002. 83 Cts. im Vorjahr. Diese Summe zerlegt sich folgender Massen:

1. Obligationen:

Anleihen zu 4 0/0	.	.	.	Fr. 484,000
„ „ 4 1/2 0/0	.	.	.	„ 3,015,000

Fr. 3,499,000.—

2. Subventionsdarleihen	.	.	.	„ 416,430.55
3. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris auf das 50/0 Anleihen von 50 Millionen Franken	.	.	.	„ 1,531,306.—
4. Darleihen auf kürzere Dauer	.	.	.	„ 264,033.05
5. Amortisation von Kursverlusten etc.	.	.	.	„ 77,360.75

Total Fr. 5,788,130.35

Nach Abzug vorstehender Zinsenausgabe erzeigt sich ein Rechnungssaldo von Fr. 545,780. 21 Cts. Die Beschlussfassung über seine Verwendung kommt nach den §§ 11 und 20 Ziffer 6 und 7 der Gesellschaftsstatuten vom 10. Oktober 1877 der Generalversammlung zu; wir beabsichtigen diesfalls eine besondere Vorlage.

Zur Beleuchtung des Rechnungsergebnisses erinnern wir, dass die Einnahmen keinerlei Zinsenvergütung mehr enthalten für die Kapitalien, welche für die im Betriebe stehenden und die unter das Moratorium fallenden neuen Linien verwendet worden sind. Ferner wurden seit Beginn des Berichtsjahres namhafte Ausgaben für bauliche Veränderungen und Verbesserungen an der Linie und für Vermehrung des Betriebsinventars in die

Betriebsrechnung eingestellt und übernahm diese Rechnung eine Reihe ausserordentlicher Ausgaben, worüber wir namentlich auf die Erläuterungen zu dem Kapitel „Verschiedenes“ der Betriebsausgaben (Seite 31 des Berichtes) verweisen. Hinwieder ermangeln wir nicht hervorzuheben, dass die Bilanz ein Guthaben an die Nationalbahn von Fr. 103,786 enthält, auf welchem eine bedeutende Einbusse vor auszusehen ist, neben einigen andern Positionen, über welche mit den Betheiligten noch mehrfache Rechnungs-differenzen walten und zum Theil das gerichtliche Verfahren eingeleitet ist.

Vom Verwaltungsrathe wurden zufolge der ihm durch § 48 der neuen Gesellschaftsstatuten ertheilten Ermächtigung nachstehende Abschreibungen zu Lasten des Reservefonds angeordnet:

Verluste und Abschreibungen auf Werthpapieren . . . . .	Fr.	48,288.50
„ „ „ „ den verfügbaren Liegenschaften . . . . .	„	175,494.50
Verlust auf verkauftem Transportmaterial . . . . .	„	90,588.—
Tilgung der Liquidationsrechnung über die Kosten für antizipirten Geleiseumbau . . . . .	„	600,000.—
Tilgung der Liquidationsrechnung über die Kosten für Ersatz von Lokomotiven und Wagen . . . . .	„	413,562.10
Saldirung der pendent gebliebenen Abrechnungen mit andern Bahnen über die gegenseitige Benutzung von Wagen in den Jahren 1870 bis 1874 . . . . .	„	235,792.50
Abschreibung an der Baurechnung der Linie Koblenz-Stein der ihr belasteten Quote der Emissionskosten des 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Gemeinschaftsanlehens der Centralbahn und Nordostbahn, der Nordostbahn hievon zufallende Hälfte . . . . .	„	166,286.65
	Total Fr.	1,730,012.25

Der verbleibende Saldo des Reservefonds von Fr. 553,103. 67 Cts. fiel gemäss dem § 48 der Statuten in den Erneuerungsfond, und ausserdem wurden diesem, zufolge Beschlusses des Verwaltungsrathes, aus der Betriebsrechnung zugetheilt:

je Fr. 2000 für die 233 Kilometer des alten Netzes, einschliesslich Bülach-Regensberg, oder	Fr.	466,000
„ „ 1500 für die 136 Kilometer der neuen Linien, ausschliesslich Sulgen-Gossau, oder	„	204,000
	Total Fr.	670,000

Hiegegen hatte der Erneuerungsfond für Oberbauerneuerung und Erneuerung von Transportmaterial zu verausgaben Fr. 360,081. 36 Cts. Er schliesst mit einem Saldo von Fr. 1,806,965. 36 Cts. zu Ende des Berichtsjahres, gegenüber einem Saldo von Fr. 943,943.05 zu Ende 1876.

Der Versicherungsfond gegen ausserordentliche Schädigungen des Transportmaterials, welcher Ende 1876 Fr. 161,482. 14 Cts. betrug, ist angewachsen auf Fr. 193,625. 23 Cts.



Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1877</b>	104,780	104,021	46	560	5,850	02	3,957	7,089	05	155,092	398,245	37	710	49	515,916	39
gegenüber 1876:	108,509	115,775	20	599	6,095	64	2,892	5,613	25	110,625	297,646	51	313	49	425,444	09
mehr . . .	.	.	.	.	.	.	1,065	1,475	80	44,467	100,598	86	397	—	90,472	30
weniger . . .	3,729	11,753	74	39	245	62	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Durchschnittseinnahmen.

	<b>1876</b>	<b>1877</b>
Einnahmebetreffniss per Reisenden . . . . . Franken	1.07	0.99
„ „ Tonne Gepäck . . . . . „	10.18	10.45
„ „ Stück Vieh . . . . . „	1.94	1.79
„ „ Tonne Güter . . . . . „	2.69	2.57

Der Personenverkehr zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Ausfall sowohl in der Zahl der beförderten Personen als auch in der Einnahme; dass der Durchschnittsertrag per Reisenden sich vermindert hat, erklärt sich daraus, dass hauptsächlich die längste der von den Bodenseedampfbooten befahrenen Routen Romanshorn-Lindau von der Verkehrsabnahme betroffen wurde. Der Viehtransport erzeugt, namentlich in Kleinvieh, eine wesentliche Zunahme. Sehr bedeutend war die Steigerung des Güterverkehrs, welcher quantitativ alle bisherigen Jahre übertraf, während die Einnahmen in den Jahren 1868 und 1871 um Weniges höher waren; dieselbe ist hauptsächlich der gesteigerten Getreidezufuhr aus dem Osten Europas auf dem Landwege zu verdanken, da durch die Kriegsverhältnisse im Orient der Meertransport ab der Donau und aus den Schwarzmeerbahnen sehr beeinträchtigt und während eines bedeutenden Theils des Jahres völlig unterbrochen war.

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1876				1877			Gegenüber 1876			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.43	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Zentralverwaltung und der technischen Leitung . . . . .	10,000	—	2.51	—	—	—	—
18,944	10	4.70	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals . . . . .	16,608	73	4.16	—	—	2,335	37
125,692	31	31.16	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals . . . . .	117,444	77	29.41	—	—	8,247	54
3,365	03	0.83	4. Bekleidung desselben . . . . .	2,449	43	0.61	—	—	915	60
1,184	06	0.29	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	754	55	0.19	—	—	429	51
45,962	31	11.39	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter	64,403	90	16.13	18,441	59	—	—
134,230	66	33.27	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	120,241	16	30.11	—	—	13,989	50
40,009	71	9.92	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände . . . . .	41,764	48	10.46	1,754	77	—	—
8,022	60	1.99	10. Assekuranz-Prämien . . . . .	7,207	70	1.81	—	—	814	90
16,029	47	3.97	11. Verschiedenes . . . . .	18,421	19	4.61	2,391	72	—	—
403,440	25	100		399,295	91	100	—	—	4,144	34

Die Mehrausgabe für Ein- und Ausladlöhne von Gütern und Getreide war eine Folge der beträchtlichen Zunahme der Verkehrsquoten; diejenige für Unterhalt und Erneuerung der Schiffe sammt Ausrüstungsgegenständen hat in den vermehrten Leistungen des Fahrmaterials ihren Grund; diejenige im Capitel „Verschiedenes“ endlich resultirte aus der Miethe von Schleppbooten anderer Verwaltungen und von Segelschiffen in Fällen, wo das eigene Material zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreichte.

## Finanzergebniss.

	1876					1877				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahmen	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	425,444	09	5	52	—	515,916	39	6	27	—
Ausgaben . . . . .	403,440	25	5	23	94.83	399,295	91	4	85	77.40
Vorschlag . . . . .	22,003	84	—	28.5	5.17	116,620	48	1	42	22.60

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand im Berichtsjahre aus 6 Dampfschiffen, 4 Schleppschiffen, 1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Württemberg), 1 Dampffähre und 1 Schleppkahn (beide letztern gemeinschaftlich mit Bayern).

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

	1876	1877
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . . Kilometer	- 77,096	82,245
und zwar in . . . . . Zeitstunden	4,105	4,653
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	18.78	17.68
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . „	23,174	34,050
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial:</b>		
Holz . . . . . Ster	38	35.5
Steinkohlen . . . . . Tonnen	2,029.85	2,269.65
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 185.2 Kilogr. Kohlen) . . . . . „	2,036.90	2,276.22
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . Kilogramm	26.42	27.68
„ Zeitstunde . . . . . „	496.19	489.19
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken	68,220.36	71,967.41
per Kilometer . . . . . Centimes	88.49	87.50
„ Zeitstunde . . . . . „	16.62	15.47
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b>		
Öl und Talg im Ganzen . . . . . Kilogramm	4,102	4,752
per Kilometer . . . . . „	0.05	0.06
„ Zeitstunde . . . . . „	1.00	1.02
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken	4,385.27	4,793.95
per Kilometer . . . . . Centimes	5.69	5.83
„ Zeitstunde . . . . . „	106.83	103.03
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b>		
im Ganzen . . . . . Franken	40,009.71	41,764.48
per Kilometer . . . . . Centimes	51.90	50.78

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Die Fahrordnung der Zürichseedampfboote verblieb vom Jahresbeginn bis Mitte Oktober, also bis Eintritt der Wintersaison gegenüber dem Vorjahr in den Grundzügen unverändert. Mit letzterem Termin liessen wir eine wesentliche Änderung in der Weise eintreten, dass wir die Bedienung der linksufrigen Ortschaften fast ausschliesslich den Bahnzügen zuwiesem und dieselben, eine Abendspätfahrt ausgenommen, von Dampfbooten nur noch insoweit berühren liessen, als es für die Verkehrsverbindung der beiden Ufer unter sich nothwendig war.

## Verkehr und Einnahmen der Zürichseedampfboote.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1876		1877		1876			1877		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt . . . . . I. Platz	49,525	4.35	39,103	3.94	47,245.	85	9.21	39,289.	05	8.52
„ „ . . . . . II. „	216,053	18.99	185,232	18.66	120,230.	35	23.44	105,198.	00	22.81
Hin- und Rückfahrt . . . . . I. „	146,380	12.86	116,336	11.72	93,788.	50	18.28	85,168.	60	18.46
„ „ . . . . . II. „	448,550	39.42	379,176	38.19	184,563.	75	35.98	168,079.	90	36.44
Abonnementsbillete . . . . . I. „	134,561	11.83	131,260	13.22	27,607.	05	5.38	25,964.	10	5.63
„ „ . . . . . II. „	127,451	11.20	121,870	12.28	28,740.	40	5.60	26,359.	60	5.71
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtillete . . . . . I. „	5,701	0.50	10,673	1.07	6,306.	75	1.23	7,311.	45	1.59
„ „ . . . . . II. „	9,652	0.85	9,166	0.92	4,482.	95	0.88	3,869.	95	0.81
Total . . . . .	1,137,873	100	992,816	100	512,965.	60	100	461,240.	65	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz . . . . .	336,167	29.54	297,372	29.95	174,948.	15	34.11	157,733.	20	34.20
II. „ . . . . .	801,706	70.46	695,444	70.05	338,017.	45	65.89	303,507.	45	65.80
Total . . . . .	1,137,873	100	992,816	100	512,965.	60	100	461,240.	65	100
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>										
Tonnen . . . . .	971	.	869	.	6,801.	50	.	6,041.	10	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
Stück . . . . .										
a. Pferde . . . . .	41	0.71	50	0.96	4,343.	75	.	4,874.	65	.
b. Schweres Vieh . . . . .	1,440	24.97	1,838	35.41						
c. Leichtes Vieh . . . . .	143	2.48	158	3.05						
d. Schweine . . . . .	383	6.64	201	3.87						
e. Kälber . . . . .	735	12.75	522	10.06						
f. Hunde . . . . .	3,024	52.45	2,421	46.65						
Total . . . . .	5,766	100	5,190	100	4,343.	75	.	4,874.	65	.
<b>IV. Gütertransport.</b>										
Tonnen . . . . .										
Eilgut . . . . .	4,115	7.67	3,330	9.04	150,596.	—	.	128,031.	30	.
Stückgut . . . . .	17,593	32.77	16,075	43.63						
Wagenladungen . . . . .	121	0.23	816	2.22						
Schiffsladungen . . . . .	29,914	55.72	15,303	41.54						
Ausnahme-Güter . . . . .	1,940	3.61	1,316	3.57						
Total . . . . .	53,683	100	36,840	100	150,596.	—	.	128,031.	30	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	29,636.	71	.	25,838.	27	.
Total . . . . .	.	.	.	.	180,232.	71	.	153,869.	57	.
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>										
Gesamt-Total . . . . .	.	.	.	.	26,363.	48	.	6,155.	32	.
Total . . . . .	.	.	.	.	730,707.	04	.	632,181.	29	.
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	512,965.	60	70.20	461,240.	65	72.96
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	6,801.	50	0.93	6,041.	10	0.96
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	4,343.	75	0.59	4,874.	65	0.77
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	180,232.	71	24.67	153,869.	57	24.34
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	26,363.	48	3.61	6,155.	32	0.97
Total . . . . .	.	.	.	.	730,707.	04	100	632,181.	29	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1877	992,816	461,240	65	869	6,041	10	5,190	4,874	65	36,840	153,869	57	6,155	32	632,181	40
gegenüber 1876:	1,137,873	512,965	60	971	6,801	50	5,766	4,343	75	53,683	180,232	17	26,363	48	730,707	75
mehr	.	.	.	.	.	.	.	530	90	.	.	.	.	.	.	.
weniger	145,057	51,724	95	102	760	40	576	.	.	16,843	26,363	14	20,208	16	98,525	75

Durchschnittseinnahmen.

										1876	1877	
Einnahmebetreffniss per Reisenden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Franken	0.45	0.46
„ „ Tonne Gepäck	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„	7.00	6.95
„ „ Stück Vieh	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„	0.75	0.94
„ „ Tonne Güter	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„	3.36	4.18

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1876				1877			Gegenüber 1876			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	1.94	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Centralverwaltung und der technischen Leitung	15,000	—	2.33	—	—	—	—
21,683	20	2.80	2. Besoldungen und Löhne des Administrationspersonals	14,385	20	2.23	—	—	7,298	—
331,825	01	42.93	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	273,659	90	42.53	—	—	58,165	11
7,171	16	0.93	4. Bekleidung desselben	3,569	68	0.55	—	—	3,601	48
26,289	64	3.40	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	23,875	99	3.71	—	—	2,413	65
257,424	49	33.31	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	199,667	59	31.03	—	—	57,756	90
98,229	90	12.71	7. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	103,821	28	16.13	5,591	38	—	—
6,730	23	0.87	8. Assekuranzprämien	4,036	35	0.63	—	—	2,693	88
8,574	22	1.11	9. Verschiedenes	5,504	30	0.86	—	—	3,069	92
772,927	85	100		643,520	29	100	—	—	129,407	56

## Finanzergebniss.

	1876					1877				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	730,707	04	2	05	—	632,181	29	2	09	—
Ausgaben . . . . .	772,927	85	2	16	105.78	643,520	29	2	13	101.79
Rückschlag . . . . .	42,220	81	—	11	5.78	11,339	—	—	04	1.79

## Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand 1877 aus: 1 Salondampfer, 10 anderen Raddampfern, 3 Schraubendampfern, 6 eisernen und 35 hölzernen Schlepp- und Kohlschiffen.

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

	1876	1877
<b>a. Leistungen der Dampfschiffe:</b>		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . . Kilometer	332,107	278,843
und zwar in . . . . . Zeitstunden	23,015	19,840
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	14.43	14.05
Schleppdampfboote. Solche durchliefen . . . . . „	25,162	22,958
und zwar in . . . . . Zeitstunden	3,417	2,870
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	7.36	8.00
Total: Zurückgelegte . . . . . „	357,269	301,801
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Zeitstunden	26,432	22,710
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	13.52	13.29
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial.</b>		
Holz . . . . . Kubikmeter	765	603
Steinkohlen . . . . . Kilogramm	6,157,635	5,281,565
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikmeter Holz = 175 Kilogramm Kohlen) . . . . . „	6,291,510	5,387,090
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . „	17.610	17.849
„ „ Zeitstunde . . . . . „	238.026	237.212
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken	225,815.20	173,615.47
„ „ „ per Kilometer . . . . . Centimes	63.21	57.53
„ „ „ „ Zeitstunde . . . . . Franken	8.54	7.64
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b>		
Oel und Talg im Ganzen . . . . . Kilogr.	19,161	15,052
„ „ „ per Kilometer . . . . . „	0.054	0.053
„ „ „ „ Zeitstunde . . . . . „	0.725	0.663
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken	18,927.31	14,902.63
per Kilometer . . . . . Centimes	5.30	4.94
„ Zeitstunde . . . . . „	71.61	65.62
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b>		
im Ganzen . . . . . Franken	98,229.90	103,821.28
per Kilometer . . . . . Centimes	27.49	34.41

### 3. Werkstätte-Betrieb.

Im Berichtsjahre wurde die Werkstätte ausschliesslich durch Arbeiten für den eigenen Bedarf in Anspruch genommen. Es wurden neben den gewöhnlichen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten für Lokomotiven und Wagen zwei Schnellzugslokomotiven der Serie A III in Güterzugslokomotiven der Serie C III umgebaut und zwei Kessel für das Dampfboot „Concordia“ auf dem Zürichsee angefertigt.

Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug Ende 1877 355 Mann, worunter 3 provisorische Wagenschreiber inbegriffen sind, gegenüber 535 im Vorjahre.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	<b>1876.</b>	<b>1877.</b>
Einnahmen	Fr. 1,928,635. 78 Cts.	Fr. 1,163,033. 85 Cts.
Ausgaben	„ 1,775,772. 25 „	„ 1,030,457. 68 „
Netto-Ertrag	Fr. 152,863. 53 Cts.	Fr. 132,576. 17 Cts.

### 4. Unfälle.

Unfälle, welche den Tod von Menschen zur Folge hatten, sind im Berichtsjahr 10 vorgekommen (im Jahr 1876: 19); 5 derselben betrafen Bahnangestellte, 5 dagegen der Bahnverwaltung fremde Personen. Von den 5 Bahnangestellten verunglückte 1 auf dem Zuge bei Handhabung des Dienstes, 1 beim Rangir- und Stationsdienste, 3 durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Überschreiten der Geleise; von den 5 übrigen Unglücksfällen ereignete sich 1 beim Verlassen des Zuges, 4 waren die Folge unbefugten Betretens der Bahn.

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1877 bestanden folgende Versicherungen:

#### a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus)	Fr. 13,178,128. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobilien	„ 38,570,885. —

#### b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürichsee und Bodensee	„ 514,000. —
Total	Fr. 52,263,013. —

### 6. Personal-Etat.

Abgeschlossen auf Ende des Jahres 1877.

#### A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.		II. Bahnunterhalt.	
Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .	28	Betriebsoberingenieur und Adjunkten . . . . .	3
Hauptkassier und Gehülfen . . . . .	5	Bauführer . . . . .	4
Rechnungs-Revisor, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	19	Geometer und Zeichner . . . . .	5
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen . . . . .	61	Bureau des Betriebsoberingenieurs . . . . .	14
Chef des Tarifbureau und Gehülfen : . . . . .	9	Werkführer der Bauwerkstätte . . . . .	1
Chef des statistischen Bureau und Gehülfen . . . . .	16	Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .	31
Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	10	Weichen- und Bahnwärter . . . . .	893
Abwärts der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	7	<hr/>	953
<hr/>	155		

III. Expeditions- und Fahrdienst.		Übertrag . 1424	
1. Abtheilung.		Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und	
Betriebschef . . . . .	1	Wagenvisiteure . . . . . 160	
Betriebsinspektor und Adjunkten . . . . .	3	Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen) . . . . . 16	
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen . . . . .	3	Billetdrucker . . . . . 3	
Telegraphen-Inspektor und Gehülfen- . . . . .	3	<u>1603</u>	
Bureau des Betriebschefs und Wagenkontrolle . . . . .	32	2. Abtheilung.	
Bahnhofvorstände und Gehülfen . . . . .	29	Oberingenieur für das Maschinenwesen . . . . . 1	
Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	174	Maschinenmeister . . . . . 2	
Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gehülfen . . . . .	45	Werkführer . . . . . 4	
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezügler . . . . .	206	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart . . . . . 30	
Telegraphisten . . . . .	12	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer . . . . . 90	
Portiers, Abwärts und Nachtwärter . . . . .	48	Lokomotivheizer . . . . . 112	
Gepäckträger . . . . .	30	Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader . . . . . 115	
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure einschliesslich Eilgutarbeiter . . . . .	582	<u>354</u>	
Oberzugführer und Gehülfen, Zugführer, Kondukteure und Bremser . . . . .	256		
Übertrag . 1424			

Total **3063** (definitiv und provisorisch) Angestellte, gegen 3522 im Vorjahre; die im Lagerhause zu Romanshorn im Akkord arbeitenden Tagelöhner (97 Mann im Berichtsjahre, 48 im Vorjahre) sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. — Trotz der im Oktober erfolgten Eröffnung der Linie Niederglatt-Baden ist es möglich geworden, das Personal fast sämtlicher Abtheilungen erheblich zu vermindern, und lediglich im Lagerhaus Romanshorn musste das Personal in Folge der sehr lebhaften Herbst-Getreide-Campagne auf einen höheren Stand gebracht werden. Im Ganzen kommen auf einen Kilometer Bahnlänge 5,7 Angestellte gegen 6,8 im Vorjahre.

### B. Dampfschiffahrt.

#### I. Auf dem Bodensee.

Verwalter . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	4
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart . . . . .	5	Heizer . . . . .	7
Kapitäne . . . . .	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . .	30
Steuerleute und Schleppschiffführer . . . . .	7	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	5

Zusammen **64** Angestellte (im Vorjahre 63).

#### II. Auf dem Zürichsee.

Abteilungs-Chefs . . . . .	2	Maschinisten . . . . .	12
Buchhalter, Bureaugehülfen und Abwart . . . . .	7	Heizer . . . . .	19
Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	31	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schleppschiffmannschaft . . . . .	36
Kapitäne und Schiffsführer . . . . .	9	Anbinder . . . . .	6
Steuerleute und Untersteuerleute . . . . .	16	Güter und Kohlenverlader . . . . .	17
Einzügler . . . . .	8	Werftpersonal . . . . .	17

Zusammen **180** Angestellte (im Vorjahre 201).

**7. Unterstützungs- und Krankenkasse.**

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1876 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 706,094. 03

Im Jahre 1877 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .	Fr.	20,000. —
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	„	105,708. 82
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . . . .	„	42,431. 82

„ 168,140. 64

Gesamteinnahme Fr. 874,234. 67

Die Ausgaben bestehen aus:

Rückerstattungen von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr.	5,205. 21
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . . . .	„	2,006. 70
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	„	90,935. 90
Verschiedenes . . . . .	„	929. 55
Abschreibungen auf den Werthpapieren . . . . .	„	8,450. —

„ 107,527. 36

Bestand am 31. Dezember 1877 Fr. 766,707. 31

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2322 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1876 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 34,577. 50

Im Jahr 1877 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu . . . . . „ 27,669. 68

Gesamteinnahme Fr. 62,247. 18

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc.

ziehen sich davon ab mit . . . . . „ 23,864. 15

Bestand am 31. Dezember 1877 Fr. 38,383. 03

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1296.

Im letztjährigen Geschäftsberichte wurde bereits mitgetheilt, dass derjenige Theil der Unterstützungskasse, welcher nicht schon vorher in besonderen Werthtiteln placirt war, von deren Verwaltungskommission auf unsern Wunsch bei zürcherischen Bankinstituten angelegt worden ist. Die gleiche Massnahme trafen wir im Beginn des laufenden Jahres rücksichtlich der Krankenkasse.

**V. Bahnbau.**

A. Bau neuer Linien.

Die Bauthätigkeit hat sich im Berichtsjahr sehr vermindert, indem lediglich die Linie Baden-Niederglatt mit 21.1 Kilometern zur Vollendung gebracht und dem Betrieb übergeben wurde. Ferner dauerten die Bauten mit bloss zeitweisem Unterbruch fort an der Linie Glarus-Lintthal mit einer Länge von 16 Kilometern. Die Bauten der rechtsufrigen Zürichseebahn mit 32.3 Kilometern wurden dagegen nur noch