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.]

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: 02.11.2025

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

Fünfundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1877



Die Direktion beehrt sich, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren fünfundzwanzigsten, das Jahr 1877 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen. Sie hält denselben, wie letztes Jahr, im Rahmen der bisherigen Berichte und unterlässt es, der im Berichtsjahr stattgefundenen Bemühungen und erzielten Resultate für die finanzielle Rekonstruktion der Unternehmung, insbesondere der Aufstellung neuer Gesellschaftsstatuten, der Verhandlungen und Vereinbarungen für Erleichterung der baulichen Verpflichtungen und der Massnahmen für definitive Sicherung der finanziellen Bedürfnisse zu erwähnen. Die hierüber erforderlichen Mittheilungen werden sich in dem besonderen Berichte finden, welchen der Verwaltungsrath über seine Geschäftsführung im Jahr 1877 der Generalversammlung vorzulegen gedenkt, und auf welchen die Direktion diessfalls um so eher Bezug zu nehmen in der Lage ist, als die leitende Thätigkeit in den verschiedenen angedeuteten Richtungen, bis zu der erst ins laufende Jahr fallenden Neubestellung der Gesellschaftsbehörden, vom Verwaltungsrathe geübt worden ist.

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

Die Bundesgesetze und Bundesverordnungen über die Eisenbahnen haben im Berichtsjahre keine Ergänzung oder Änderung erfahren. Dagegen wurde eine Ergänzung derselben angebahnt durch eine am 3. Dezember erfolgte Vorlage des Bundesrathes an die Bundesversammlung zu einem "Bundesgesetz betreffend den Schutz der Eisenbahnen gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Überschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften"; die Erörterungen, welche wir auch im Berichtsjahre mit kantonalen Behörden über die Gültigkeit des von uns aufgestellten Bahnpolizeireglements zu pflegen hatten, und wodurch die Bundesversammlung sich veranlasst fand, mittelst Beschlusses vom 7. Juni einigen Artikeln besagten Reglementes die eidgenössische Genehmigung zu entziehen, konnten uns die gesetzliche Regelung der einschlägigen Verhältnisse durch den Bund nur erwünscht machen. Erwähnung verdient ferner ein bundesräthliches Kreisschreiben vom 6. April an die Kantonsregierungen, welches, nachdem das Recht der Genehmigung der Statuten der Eisenbahngesellschaften durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 dem Bundesrathe übertragen worden ist, den Kantonsregierungen diesfalls nur noch die Befugniss zugesteht, alle jene Momente, welche gemäss der kantonalen Gesetzgebung gegen die Genehmigung sprechen, in ihrer Vernehmlassung beim Bundesrathe anzubringen, dem letztern aber im Falle Widerstreites der Ansichten das entscheidende Wort wahrt und als nothwendige Folge jenes Gesetzes ferner bezeichnet, dass auch das Recht zur Auflösung einer Eisenbahngesellschaft nicht mehr den kantonalen Behörden zukomme.

Soweit wichtigere Verhandlungen mit den Behörden und Landesgegenden rücksichtlich der Bötzbergbahn, der Aargauischen Südbahn, der Linie Koblenz-Stein und der Eisenbahnunternehmung WohlenBremgarten, ferner rücksichtlich der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und EffretikonWetzikon-Hinweil zupflegen waren, finden sich dieselbenin den besonderen Geschäftsberichten dieser Unternehmungen
erwähnt. Von den auf andere Linien bezüglichen Verhandlungen werden die wichtigsten, soweit sie auf Beordnung
staatshoheitlicher Verhältnisse Bezug haben oder die Mitwirkung der Nordostbahn bei Fortbildung des schweiz.

Eisenbahnnetzes bezwecken, im gegenwärtigen Abschnitte besprochen; im Übrigen werden wir, soweit dies nöthig scheint, an weiterer geeigneter Stelle darauf zurückkommen.

Die Bemühungen für finanzielle Rekonstruktion der Gotthardbahn zogen im Berichtsjahre auch die Gesellschaft der Nordostbahn in ihren Wirkungskreis. Es ist bekannt, dass das genannte Bahnunternehmen, für dessen Verwirklichung unsere Gesellschaft seiner Zeit sich zu weittragenden Verpflichtungen herbeigelassen hat, von welchen ein wesentlicher Theil bereits seine Erfüllung gefunden hat, sich genöthigt sieht, neben mehrfacher Reduktion seines Bauprogramms zugleich eine bedeutende Kapitalvermehrung anzustreben, und dass als Vorbedingung seiner finanziellen Rekonstruktion bei einer im Juni 1877 in Luzern abgehaltenen Konferenz von Vertretern Deutschlands, Italiens und der Schweiz die Erhöhung des Subventionskapitals um 28 Millionen Franken stipulirt worden ist. Von dieser Nachsubvention hat die Schweiz 8 Millionen übernommen, deren Aufbringung seither ein Gegenstand angestrengter Bemühungen des schweizerischen Bundesrathes war. Derselbe versammelte hiefür eine Konferenz von Vertretern sämmtlicher Kantone, welche bei Aufbringung der schweizerischen, 20 Millionen betragenden Rate des ursprünglichen Subventionskapitals sich betheiligt hatten, ferner der Gesellschaften der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, von denen 7 Millionen jenes Kapitals übernommen worden waren. An dieser Konferenz gaben wir mit Gutheissung des Verwaltungsrathes die wiederholte Erklärung ab, dass die Gesellschaft der Nordostbahn im Hinblick auf ihre eigenen finanziellen Verhältnisse sich nicht in der Lage befinde, eine Quote der Nachsubvention übernehmen zu können. Die Schweizerische Centralbahn äusserte sich übereinstimmend. Dessenungeachtet wurden in einen von kantonalen Delegirten aufgestellten Entwurf für Repartition der Nachsubvention die beiden Bahngesellschaften mit 11/2 Millionen eingesetzt. Die Erledigung dieser Angelegenheit zog sich in's laufende Jahr hinüber.

Zu vielfachen Erörterungen führte die Angelegenheit der Bahnhoferweiterung Winterthur. Die finanzielle Lage der Nordostbahn, welche im Beginn des Berichtsjahres zur Einleitung von Verhandlungen für Herbeiführung eines Baumoratoriums nöthigte, veranlasste den Verwaltungsrath am 26. Februar zu dem Auftrage an die Direktion, die Ausführung des am 3./7. Juni 1876 vom Bundesrathe festgestellten Erweiterungsplanes einzustellen. Wir entsprachen diesem Auftrage und fanden darin zugleich die Veranlassung, eine wesentliche Reduktion des Planes anzustreben. Wir setzten hievon die übrigen betheiligten Verwaltungen bei einer Konferenz in Kenntniss, welche auf den 7. März einberufen wurde, und an der zwar die Tössthalbahn wegblieb, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Schweizerische Nationalbahn dagegen Theil nahmen. Unsere Ansicht, dass die bisherigen Erweiterungsbauten genügen und die Bundesbehörden darum angegangen werden sollten, auf die noch ausstehenden Bauten zu verzichten, wurde von den Vereinigten Schweizerbahnen gebilligt, und auch die Nationalbahn schloss sich uns, unter Vorbehalt der Zustimmung der Stadtbehörden, wenigstens insofern an, als sie eine bedeutende Beschränkung des Erweiterungsplans als zulässig und wünschbar anerkannte. Am 20. März gelangten wir hierauf mit dem motivirten Gesuch an den Bundesrath, auf die Frage der Bahnhoferweiterung Winterthur im Sinn einer Beschränkung der letzteren zurückzukommen, und legten ihm einen reduzirten, neue Bauten thunlichst vermeidenden Plan zur Gutheissung vor. Leider entsprach der Erfolg unsern Erwartungen nicht. Wohl nicht unbeeinflusst von einer mittlerweile aus der Mitte der Winterthurer Bevölkerung ergangenen Petition, fasste der Bundesrath am 1. Juni einen Beschluss, welcher im Wesentlichen den frühern Erweiterungsplan festhielt, die sofortige Durchführung aller dafür noch erforderlichen Expropriationen, mit einziger Ausnahme derjenigen für den Güterbahnhof, verlangte und lediglich für die Erweiterung des letzteren und einige andere Bauten eine etwelche Fristverlängerung gewährte. Jedoch fügte der Bundesrath, wenn er auch die Vollziehung seines Beschlusses in erster Linie der Nordostbahngesellschaft "als Eigenthümerin des Bahnhofes Winterthur" überband, folgende Bestimmung bei: "Für den Fall, dass die Nordostbahngesellschaft glaube, der Ausführung der Bauten vorgängig von den den Bahnhof Winterthur mitbenutzenden Eisenbahnunternehmungen Zahlung resp. Sicherstellung eines Kapitalbeitrages verlangen zu können, bleibe ihr überlassen, beim Bundesgerichte die geeigneten Anträge zu stellen; wenn sie binnen 4 Wochen eine bezügliche Klage einreiche, so erstrecke sich die Frist für die Bauten, welche nach dem Programm des Bundesrathes im Jahr 1878 ausgeführt werden sollen, um den Zeitpunkt zwischen der Mittheilung des Bundesrathsbeschlusses und dem bundesgerichtlichen Entscheide." Mit verwaltungsräthlicher Ermächtigung nahmen wir demzufolge von Fortsetzung der Erweiterungsbauten Umgang und reichten beim Bundesgericht Klage gegen die Schweizerische Nationalbahn und die Tössthalbahn ein auf Bezahlung resp. Sicherstellung des erforderlichen, auf Fr. 3,786,520 veranschlagten Kapitalbedarfes, von der Ansicht ausgehend, dass ohne die Einführung der genannten beiden Bahnen in den Bahnhof Winterthur ein Bedürfniss fernerer Bauten nicht vorliegen würde, der Nordostbahn aber unmöglich zugemuthet werden könne, für Bauten, die durch dritte Bahnen nöthig werden, die erforderlichen Kapitalien auf eigenen Namen zu entlehnen. Das gerichtliche Urtheil hierüber bleibt zu gewärtigen, und wir waren vor einiger Zeit im Falle, den Bundesrath, welcher sich nach den Gründen der Bauverzögerung erkundigte, zu erinnern, dass bis zu endgültiger Aburtheilung obigen Klagbegehrens die Weiterführung der Bauten eingestellt bleiben müsse. Mittlerweile wurden, um der am 1. September 1875 mit der Nationalbahn und Tössthalbahn abgeschlossenen Übereinkunft zu genügen, diejenigen Expropriationen für die Bahnhoferweiterung, deren Vornahme sich ohne die Gefahr späterer, weit höherer Entschädigungen nicht verzögern lässt, durchgeführt, und zwar zu 2/3 auf Rechnung der Nordostbahn, zu 1/3 auf gemeinsame Rechnung der Nationalbahn und Tössthalbahn, welche hiefür eine Kaution bestellt haben. Im August eröffneten wir übrigens, gemeinsam mit den Vereinigten Schweizerbahnen, erneute Verhandlungen mit der Nationalbahn und der Tössthalbahn, sowie mit dem Stadtrathe Winterthur, um vorerst unter diesen Interessenten eine Reduktion des Erweiterungsplanes zu vereinbaren und hernach den Bundesrath zu einer entsprechenden Revision der Schlüssnahme vom 1. Juni zu bestimmen; diese Verhandlungen verhiessen einen guten Erfolg, bis die finanzielle Krise, welche über die Nationalbahn hereinbrach, sie in's Stocken brachte und im Beginn des laufenden Jahres zu deren einstweiligen Einstellung nöthigte.

Die Verhältnisse der Linie Wettingen- beziehungsw. Baden-Niederglatt zu den Bundesbehörden fanden ihre vollständige Bereinigung durch die bundesräthliche Genehmigung eines abgeänderten Katasterplanes für Würenlos und der sämmtlichen Stationsgeleisepläne, ferner durch die nach erfolgter technischer Untersuchung ertheilte Bewilligung, sowohl die genannte Linie als die in Folge ihres Baues verlegte neue Strecke Baden-Wettingen-Neuenhof der Linie Baden-Zürich mit dem 1. Oktober dem Betriebe zu übergeben.

Rücksichtlich der übrigen Linien nehmen wir Bezug auf die Mittheilungen des verwaltungsräthlichen Berichtes über die auf dieselben bezüglichen Moratoriumsverhandlungen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen hatte mit den Bundesbehörden eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Verwaltungen gemeinsam betreffen, zu ordnen. Zur Erledigung gelangten hiebei u. A. nachfolgende Fragen: 1) einheitliche Instruktion des Bahnpersonals über Handhabung der Bestimmungen des Transportreglements betreffend solche Reisende, welche ohne Billete oder mit unrichtigen Billeten in den Bahnzügen betroffen werden; 2) Festsetzung der Grenzen, innert deren schmalspurige Bahnen gegenüber denjenigen mit normaler Spurweite Anspruch auf Zulassung zum direkten Güterverkehr erheben können; 3) Erstellung eines einheitlichen Tarifes für die Lad-, Lager- und sonstigen Nebengebühren. Die Konferenz berieth ferner über die wünschbaren Abänderungen an dem vom Bundesrathe mitgetheilten Entwurf eines Bahnpolizeigesetzes, sowie über den bundesräthlichen Entwurf eines Regulativs betreffend das für Festsetzung der Fahrtenpläne zu befolgende

Verfahren. Unerledigt blieben folgende schon im letzten Geschäftsberichte berührte Angelegenheiten: 1) Verpflichtung zur Eingehung, beziehungsweise Fortsetzung des direkten Verkehres mit solchen schweizerischen Bahnen, über deren dauernde Zahlungsfähigkeit die wünschbare Gewissheit mangelt; 2) Revision des Regulatives über die Militärtransporte; 3) thunlichste Unifikation der über das Tarifwesen bestehenden Konzessionsbestimmungen, mit gleichzeitiger Anbahnung einer rationellen Umgestaltung der Gütertarife. Rücksichtlich der letztberührten Frage erwähnen wir übrigens, dass dieselbe im Berichtsjahre sich wesentlich weiter entwickelte, indem einerseits sämmtliche Bahnverwaltungen sich über die Nothwendigkeit einigten, bei Revision der Tarife neben der Unifikation auch die Sicherung einer namhaften Erhöhung der Einnahmen ins Auge zu fassen, anderseits das Eisenbahndepartement seine Geneigtheit zu erkennen gab, den Bahnverwaltungen hiebei entgegenzukommen, sofern sie sämmtlich zur Umarbeitung ihrer Gütertarife auf Grund des neuen deutschen Systems sich herbeilassen; letztere Bedingung ist von der Vereinigung der Bahnverwaltungen acceptirt worden. Als neue Fragen, welche mit den Bundesbehörden zu bereinigen bleiben, benennen wir: 4) Aufstellung eines einheitlichen Formulars für die graphischen Fahrtenpläne; 5) Zulässigkeit der Tarifbildung auf kilometrischen Grundtaxen, welche mit der Transportweite abnehmen (sogen. Staffeltarife).

Von den übrigen Geschäften, welche die genannte Vereinigung behandelte, heben wir die nachstehenden hervor: 1) Vereinbarungen mit der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn und der französischen Ostbahn über den gegenseitigen Wagenaustausch; 2) Vereinbarung mit der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin für Erleichterung der Heimkehr unbemittelter Schweizer; 3) Ergänzung der technischen Vorschriften über die Dimensionen der Güterwagen; 4) Einholung von Rechtsgutachten über die rechtliche Bedeutung der Eisenbahnkonzessionen bei den Herren Professor Dr. A. Heusler in Basel, Professor Dr. Hilty in Bern und Professor Henry Carrard in Lausanne. Zu letzterem Schritte wurde die Vereinigung durch einen Erlass des Bundesrathes bestimmt, welcher die Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen anhielt, auf der Broyethalbahn statt der in den Konzessionen vorgeschriebenen Zahl von drei Bahnzügen in jeder Richtung deren vier zur Ausführung zu bringen, trotzdem nach den obwaltenden Verhältnissen auf eine der daherigen Ausgabe entsprechende Einnahmenvermehrung nicht gerechnet werden durfte. Sämmtliche Rechtsgutachten sprechen sich im Ganzen günstig für die Eisenbahnen aus, stellen die formelle Berechtigung der Westschweizerischen Bahnen, vor dem Bundesgericht gegen den Bund auf Schadloshaltung für den ihnen aus der erwähnten Schlussnahme entstehenden Schaden klagend vorzugehen, ausser Zweifel und dürften im Allgemeinen dazu beitragen, den Bestimmungen der Eisenbahnkonzessionen Seitens der gesetzgeberischen und vollziehenden Behörden eine grössere Beachtung zu sichern, als ihnen während einiger Jahre zu Theil geworden ist. Von den zahlreichen, am Schlusse des Berichtsjahres noch hängigen Fragen erwähnen wir diejenige über ganze oder theilweise Zentralisation des schweiz. Güterwagenparkes, ferner die Anregung eines gemeinsamen Abrechnungsbureau über die Betriebseinnahmen.

Durch Eröffnung der westlichen Sektion der Nationalbahn vermehrte sich die Zahl unserer, in Mitbenutzung anderer Bahnverwaltungen stehenden Stationen erheblich. Der Nationalbahn wurde nämlich die Mitbenutzung der Stationen Kemptthal, Effretikon, Otelfingen, Würenlos, Wettingen und Aarau eingeräumt; die zur Regelung der daherigen Verhältnisse abgeschlossenen, sämmtlich vom Verwaltungsrathe genehmigten Verträge datiren für die Stationen Otelfingen, Würenlos und Effretikon vom 9. Januar 1875, für die Stationen Kemptthal und Effretikon vom 1. Oktober 1877, für den Bahnhof Aarau vom 4. August 1877. Zugleich trat mit der Nationalbahn ein Gemeinschaftsverhältniss für die Bahnstrecken Winterthur-Effretikon und Otelfingen-Wettingen insoweit ein, als die Nordostbahn den Unterhalt und die Überwachung sowohl der eigenen Bahngeleise, als derjenigen der Nationalbahn durch ihr Personal besorgt; die obenerwähnten Verträge vom 9. Januar 1875 und 1. Oktober 1877 ordnen auch die diesfälligen Verhältnisse. Jene Eröffnung nöthigte ferner zu einer Revision des Vertrags mit der Nationalbahn über die Mitbenutzuug des Bahnhofes Winterthur, rücksichtlich der von derselben an die Verzinsung des Anlagekapitals und an die Kosten des Bahnhofbetriebes zu leistenden Beiträge; die Regelung dieses Verhältnisses

konnte jedoch vor Verhängung der Liquidation über die Nationalbahn nicht mehr zum Abschluss gebracht werden. Über die Bauten, welche für die Nationalbahn im Bahnhof Winterthur, auf der Bahnstrecke Winterthur-Tagelschwangen und den anliegenden Stationen Kemptthal und Effretikon, auf der Strecke Otelfingen und den anliegenden Stationen Otelfingen, Würenlos und Wettingen, endlich im Bahnhof Aarau auszuführen waren und noch auszuführen bleiben, werden wir uns im Abschnitt über das Bauwesen äussern; hier bemerken wir, dass die Nordostbahngesellschaft für die diesfälligen Ausgaben zum grössten Theile durch vorherige Kautionsleistung der Nationalbahn Deckung gefunden hat.

Mit der Tössthalbahn ist eine gleiche Revision des Vertrages über ihre Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur nöthig geworden wie mit der Nationalbahn; auch diese Revision ging unerledigt ins laufende Jahr hinüber.

Mit den Vereinigten Schweizerbahnen gelangten, in Ausführung von Art. 10 des am 1. Mai 1874 abgeschlossenen Vertrages über die Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse der Zürichsee- und Glatthalbahn, am 3./18. Juli 1877 Verträge zum Abschluss, welche die aus der gemeinschaftlichen Benutzung der Bahnstrecken Näfels-Glarus und Zürich-Wallisellen resultirenden Verhältnisse, ferner diejenigen aus der Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Stationen Örlikon und Wallisellen des Näheren ordnen. Ferner wurden über die in gemeinschaftlicher Benutzung stehenden Bahnhöfe Winterthur und Rorschach am 20. Dezember 1877 Nachtragsverträge vereinbart, welche entsprechend den veränderten Verkehrsverhältnissen die Beitragsquoten der mitbenutzenden Gesellschaft an die Bahnhofeigenthümerin neu fixiren. Endlich verständigten wir uns mit der genannten Gesellschaft über die vom Kanton Glarus angestrebte Erweiterung der Station Näfels.

Mit der Badischen Bahn wurde am 1. Januar 1877 ein neuer Vertrag betreffend den gemeinschaftlichen Bahnhof Schaffhausen abgeschlossen, und zwar unter Beibehaltung der bisherigen Vertragsgrundlagen.

Die Verhältnisse zu der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln konnten noch nicht vollständig bereinigt werden. Die Unternehmung zeigte sich mit unserer Auffassung, dass die Nordostbahngesellschaft durch die über die Ausführbarkeit des Wetlischen Systems gemachten Erfahrungen ihrer im Vertrag vom 25. Januar 1875 übernommenen Betriebsverpflichtung enthoben sei, insoweit einverstanden, als sie den Betrieb der Linie auf eigene Rechnung übernahm und seither fortführte; sie behielt sich aber weitere Proben mit dem genannten Spezialsystem und je nach den Ergebnissen das Zurückkommen auf jenen Vertrag vor. Ausserdem konnten wir bis jetzt die definitive Abrechnung und Saldirung der Baurechnung der Linie Wädensweil-Einsiedeln Seitens der Unternehmung nicht erreichen. Endlich bleiben noch mehrere Abrechnungsverhältnisse betreffend den Bahnhof Wädensweil und die Fragen über die Haftbarkeit für die Folgen der Katastrophe vom 30. November 1876 zu erledigen.

Der Entwurf eines neuen Reglementes zu den Gütertarifen mit den bayerischen und österreichischen Bahnen erhielt die Genehmigung sowohl der österreichisch-ungarischen als der bayerischen Staatsbehörde; mit dem Bundesrath schweben über dessen Vereinbarkeit mit dem schweizerischen Transportgesetze noch Verhandlungen.

Die internen Tarife erlitten im Berichtsjahr eine durchgreifende Änderung, theilweise veranlasst durch die Eröffnung der Linie Niederglatt-Wettingen und die Abkürzung der Linie Zürich-Baden, wodurch die bedeutendsten Distanzen sich vielfach verminderten, zugleich aber zu dem Zwecke, mittelst mässiger Erhöhung der Tarifsätze die aus den Distanzkürzungen sich ergebenden Taxeinbussen auszugleichen und überdies eine Mehreinnahme zu erzielen. Der Personentarif wurde auf etwas erhöhten Grundtaxen, wie sie sich durch genaue Übertragung der konzessionsgemässen Stundensätze auf das metrische Maass ergaben, neu erstellt und zugleich der Rabatt auf den Preisen der Retourbillete für kürzere Distanzen wesentlich vermindert; ausserdem fand eine Erhöhung des Abonnementstarifes statt. Der Gütertarif musste ebenfalls wegen der Änderung der Distanzen und im Hinblick auf die durch Eröffnung der westlichen Nationalbahnsektion erwachsenden Konkurrenzverhältnisse umgerechnet werden; diese Umrechnung erfolgte mit unveränderter Beibehaltung des bisherigen Tarifsystems, aber auf etwas

veränderten, beziehungsweise erhöhten Grundtaxen, indem auch hier die Stundentaxen genauer ins metrische Mass übertragen wurden. Hieraus ergab sich die Nothwendigkeit der Umrechnung der Personen- und Gütertarife mit andern Bahnen, welche aber im Berichtsjahr nur zum Theil vollendet werden konnte; daneben veranlassten neue Verkehrs- und Konkurrenzverhältnisse manche Änderungen und Ergänzungen dieser Tarife. Von den neuen direkten Tarifen benennen wir nachstehend die wichtigeren:

- 1. Personenverkehr. a) Tarife mit der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der westlichen Sektion der Nationalbahn und der Linie Wädensweil-Einsiedeln. b) Transittarife über die Nordostbahn zwischen der St. Galler- und der Glatthallinie der Vereinigten Schweizerbahnen, zwischen den letzteren und der Tössthalbahn, zwischen der Centralbahn und der Appenzellerbahn. c) Tarife mit der Badischen Bahn, mit Paris via Mülhausen und Delle, mit Hamburg, mit Mailand über Gotthard und Splügen. d) Erweiterung der Rundreisetouren: Winterthur-Gibswyl-Hinweil-Winterthur, Winterthur-Wald-Rüti-Wetzikon-Illnau- oder -Rüti-Wallisellen-Winterthur, Winterthur-Wald-Rüti-Uster-Zürich- oder -Rüti-Rapperswyl-Richtersweil-Zürich-Winterthur, Winterthur-Bauma-Wald-Rüti-Glarus-Chur-Rorschach-Romanshorn- oder -Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Winterthur-Etzweilen-Constanz-Singen-Schaffhausen-Winterthur, Zürich-Brugg-Stein-Basel-Delsberg-Biel-Bern-Langnau-Luzern-Zug-Zürich.
- 2. Viehverkehr. Neuer Tarif im Verkehr mit der Vorarlbergerbahn und revidirter Tarif im Verkehr mit Waldshut.
- 3. Güterverkehr. a) Tarife der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen mit der Schweizerischen Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Emmenthalbahn und den Westschweizerischen Bahnen. b) Tarif mit einem Theil der Vereinigten Schweizerbahnen. c) Tarif mit Basel, Centralbahn und Badische Bahn. d) Transittarif zwischen Genf und der Ostschweiz. e) Steinkohlen- und Braunkohlen-Tarife ab Mannheim, Ludwigshafen und den Saarstationen, ferner ab bayerischen und böhmischen Stationen. f) Tarif für metallurgische Erzeugnisse ab Elsass-Lothringischen Stationen. g) Eistarife ab Netstall nach Mannheim, Ludwigshafen etc. h) Eilguttarif für Lebensmittel ab Italien nach Romanshorn und Basel. i) Getreidetarife nach der Schweiz aus Bayern, ab Donaustationen, aus Galizien und Rumänien. k) Getreidetarnsittarife nach Elsass-Lothringen über die österreichische Südbahn, ferner aus Ungarn, ab Donaustationen, aus Galizien und Rumänien. l) Weinimporttarife aus Ungarn. m) Tarif für Rinden aus Ungarn nach Romanshorn. n) Transittarife nach Südfrankreich über Romanshorn-Genf für Sammelgüter ab einigen böhmischen und bayerischen Hauptstationen, für Zuckertransporte ab Wien, für Getreide aus Ungarn, für Sprit ab Leipzig. o) Ergänzung des russisch-galizisch-schweizerisch-französischen Gütertarifs durch Einbeziehung der galizisch-rumänischen Grenzstationen Brody und Podwoloczyska, der galizisch-rumänischen Grenzstation Suczawa, der deutsch-französischen Grenzstationen Altmünsterol und Avricourt.

III. Kapitalbeschaffung.

Zu den Massnahmen über die finanzielle Rekonstruktion des Unternehmens, deren Besprechung wir dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes überlassen, gehört auch das im Berichtsjahr abgeschlossene interimistische Finanzarrangement, welches bezweckte, den Restbedarf von 1877 und den nächstliegenden Bedarf von 1878 zu sichern und hiedurch für den Abschluss der Verhandlungen über de finitive Deckung des ganzen Kapitalbedarfes die nöthige Zeit zu gewinnen. Wir begnügen uns daher zu erwähnen, dass jenes Arrangement in einem den 8. September 1877 mit der Schweizerischen Kreditanstalt, der Bank in Winterthur und der Aargauischen Bank abgeschlossenen Vertrag Ausdruck fand; nach diesem Vertrage bildeten die genannten Kreditinstitute ein Finanzkonsortium für kaufweise Übernahme von nominell 14 Millionen Franken 50/0 Nordostbahnobligationen und 5 Millionen Franken 41/20/0 Gemeinschaftsobligationen der Centralbahn und Nordostbahn, und zwar der ersteren um den Preis von Fr. 9,240,000, der letzteren um Fr. 3,750,000, zusammen also um Fr. 12,990,000 mit dem

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 Kaufssumme 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 Subventionsdarleihens 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 beigefügte 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-Koblenz 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.
1) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
Schnell- und Personenzüge	1,555,233	1,375,365
Güterzüge mit Personenbeförderung	355,928	536,800
" ohne "	522,233	290,024
	2,433,394	2,202,189
2) Ergänzungs- und Extrazüge	34,581	43,991
	2,467,975	2,246,180

Übersicht der fahrplanmässigen Bahnzüge im Jahre 1877.

	Kilometern	Y	vom		bis	Täglich	\mathbf{Z}_{ϵ}	d	l Gattu ler ige	ing	ler Züge	Kilometer
Bahnstrecke	Länge in Kilc	Tag	Monat	Tag	Monat	oder an einzelnen Wochentagen	Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Brugg	18,081	1. 9. 1. 15.	Januar April Juni Oktober	8. 31. 14. 31.	April Mai Oktober Dezbr.	täglich " " "	6 6 6	8 2 6 5	7 8 7 5	3 2 3 2	24 18 22 18	42,527 17,249 54,098 25,386 139,260
Brugg-Baden	8,746 (1. 9. 1. 1. 15. 1.	Januar April Juni Oktober Oktober Novembr.	8. 31. 30. 14. 31.	April Mai Septmbr. Oktober Oktober Dezbr.	17 17 17 17 17	8 8 8 8 8	8 2 6 6 5 5	6 14 11 11 11 11	14 6 7 13 10 12	36 30 32 38 34 36	30,856 13,906 34,144 4,653 5,055 19,206 107,820
Baden-Zürich	23. ₁₀₅ (1. 9. 1. 1. 15.	Januar April Juni Oktober Oktober	8. 31. 30. 14. 31.	April Mai Septmbr. Oktober Dezbr.	17 77 77 19	8 8 8 8	8 2 6 6 5	6 14 10 9 9	14 6 8 5 2	36 30 32 28 24	81,514 36,737 90,202 8,830 42,167 259,450
Zürich-Winterthur	26,151	1. 9. 1. 1. 15.	Januar April Juni Oktober Oktober	8. 31. 30. 14. 31.	April Mai Septmbr. Oktober Dezbr.	17 17 17 17	3 6 6 4	16 13 14 14 11	4 7 9 9 8	11 7 5 3 1	34 30 34 32 24	87,135 41,580 108,474 11,716 48,955 297,860
Winterthur-Romanshorn .	56,031	1. 15. 1.	Januar Oktober Novembr.	14. 31. 31.	Oktober Oktober Dezbr.	71 71 72	2 2 2	6 6 6	4 6 6	4 2 4	16 16 18	257,294 15,240 61,522 334,056
Romanshorn-Rorschach .	15.092	1. 9. 15.	Januar April Oktober	8. 14. 31.	April Oktober Dezbr.	77 77 77	2 2 2	12 9 10	- 3 2	<u>2</u> _	16 14 14	23,664 39,933 16,480 80,077
Romanshorn-Constanz	19.209	1. 9. 15.	Januar April Oktober	8. 14. 31.	April Oktober Dezbr.	77 77 77	2 2 2	10 7 8	- 3 2	2 _	14 12 12	26,355 43,566 17,980 87,901
Waldshut-Turgi	17.015	1.	Januar	31.	Dezbr.	"		6	4	_	10	62,105
Baden- resp. Wettingen- Bülach	26.024	1. 1.	Oktober Novembr.	31. 31.	Oktober Dezbr.	"	=	6	4 4		10 12	$ \begin{array}{r} 8,067 \\ 19,050 \\ \hline 27,117 \end{array} $
Übertrag					•		٠	. •	•	٠	٠	1,395,646

Übersicht der fahrplanmässigen Bahnzüge im Jahre 1877.

	metern		von		bis	Täglich	Za	d	l Gattu er ige	ıng	der Züge	Kilometer
Bahnstrecke	Länge in Kilometern	Tag	Monat	Tag	Monat	oder an einzelnen Wochentagen	Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl d	Zurückgelegte Kilometer
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.	, n	_	14	_		14	21,968
Winterthur-Bülach	16.225	1.	Januar Oktober Novembr.	30. 31. 31.	Septmbr. Oktober Dezbr.))))))	$\begin{array}{c} 2 \\ 2 \\ 2 \end{array}$	6 6 6	2 6 6	_ _ 2	10 14 16	44,294 7,042 15,836
Bülach-Waldshut	35.481	1.	Januar	31.	Dezbr.		2	6	2		10	129,506
Zürich-Richtersweil	27.443	1. 9. 15.	Januar April Oktober	8. 14. 31.	April Oktober Dezbr.	11 11 11 11	2 2 2	12 8 10	2 4 4	$\frac{4}{2}$	20 16 18	53,788 82,988 38,530 175,306
Richtersweil-Glarus	41.264	1.	Januar	31.	Dezbr.	"	2	6	2	_	10	150,614
Winterthur-Schaffhausen .	29.911	1. 1. 15.	Januar Juni Oktober	31. 14. 31.	Mai Oktober Dezbr.	77 77 77	$\begin{array}{c}2\\4\\2\end{array}$	8 6 8	$\frac{2}{2}$	_	12 12 12	54,199 48,815 27,997
						1 .			6			131,011
Sulgen-Gossau	22.453	1. 1. 15.	Januar Juni Oktober	31. 14. 31.	Mai Oktober Dezbr.	22 27 22		6 7 6	2 3 2	_	8 10 8	27,123 30,536 14,011
		6										71,670
Total	٠						٠			•		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.

18	7 6			18	77		Mehreinnal ge		Mindereinn per 1876	ahme
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
2			I. Eigene Linien: $\left(\frac{1876 \colon 312 \text{ Kilometer}}{1877 \colon 378 \text{ Kilometer}}\right)$	-		*				
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	_	
			III. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei							
747,902	69	5.18	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:			9				
201,236	83		Pacht- und Miethzinse	160,754	22		_	-	40,482	61
			Vergütung für Benutzung von Nordostbahn-							
295,600	99		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	Totaleinnahme	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 zufloss, 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 Abschuitte des gegenwärtigen Berichtes. Von dem Reinertrage der Betheiligungskapitalien 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%. 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 Bötzbergbahn erhielt die Nordostbahn Fr. 367,412. 72 Cts., mithin Fr. 27,734. 51 Cts. mehr als im Vorjahr; es ergibt dies einen Zins von 30/0 des Betheiligungskapitals. Bei der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil ist die Nordostbahn theils mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000, theils als Obligationär betheiligt, indem sie das über das Aktienkapital hinaus erforderliche Baukapital gegen 5 % 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 Betheiligung 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 Betheiligungskapital 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 % 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 erzeigt, resultirt zum Theil aus der von der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-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-Koblenz 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.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Tran	sporto	uantitäter	1		Einna	ahmen	
I. Personentransport.	1870	•	187	7	1876		1877	
•	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts.	Pro-	Fr. Cts.	Pro-
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe: Einfache Fahrt I. Klasse	20,897	zente 0.36	22,589	Zente 0.41	116,258.99	zente 2.46	113,603.48	zente 2.4
TT	295,728	5.13	300,387		930,058. 22	19.67	909,157. 68	
TTT.	1,011,780	17.54	1,003,849		1,254,848.96		1,216,434. 40	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:	1,011,.00	11.04	1,000,010	10.55	1,201,010.00	40,55	1,210,101. 10	40.1
Mit Güterzügen II. Klasse	7,567	0.13	12,328	0.23	6,977. 48	0.15	11,722.16	0.2
TIT	116,352	2.02	173,537		65,335.08	1.38	96,729: 82	
" "	4,968	0.09	4,238		11,538.09	0.24	10,072.39	0.9
IT	523,688	9.08	470,991	8.60	578,151.83		548,260. 34	
TTT	2,664,593	46.19	2,580,773		1,423,715.02		1,459,757. 84	
Abonnementsbillete II. "	232,410	4.03	209,360		76,414. 95		79,175. 90	
TIT	717,858	12.44	547,350	000000000	80,837.36		77,518. 36	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	38,956	0.67	38,396		29,100. 14		31,076. 93	
Gesellschafts-, Schul- und		0.01	00,000	0.10	20,200.22	0.01	01,010.00	0.0
Lustfahrten I. "	2,782	0.05	2,361	0.04	7,357.86	0.16	8,755. 10	0.1
" II. "	30,499	0.53	22,603		58,998.72	1.25	71,297.74	
" III. "	100,159	1.74	89,384		87,369. 25		98,502.50	
" "					4,726,961.95			
Total	5,768,237	100	5,478,146	100	4,726,961.95	100	4,732,064.64	100
Rekapitulation nach Klassen:			1					
I. Klasse	28,647	0.50	29,188	0.53	135,154.94	2.86	132,430.97	2.8
Ш. "	1,089,898	18.89	1,015,669		1,650,601.20		1,619,613.82	
ш. "	4,649,692	80.61	4,433,289		2,941,205.81		2,980,019.85	
Total	5,768,237		5,478,146		4,726,961.95		4,732,064.64	
20002	Tonnen	1.00	Tonnen	1	1,120,001.00	100	1,102,001.01	1
II. Gepäcktransport	11,835		12,524		228,441.57		232,807. 18	
III. Viehtransport.	Stück		Stück				Ŭ	
Klasse I	4,683	3.47	5,057	2.50)			
" II	47,751	35.42	48,673		101 501 00		107.004.00	
" III	45,550	33.78	46,910		161,784.00	٠	197,024.63	
" IV	36,851	27.33	102,066	1				
Total	134,835	100	202,706		161,784.00		197,024.63	
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen	İ				l
Eilgut	38,210	3.00	37,830	3.04	<u> </u> 			
Normalklasse I	60,509	4.75	58,746					į
" II	155,094	12.17	154,145					
Wagenladungsklasse A	87,038	6.83	83,342					
"В	193,724	15.20	232,317		6,292,533.38	93.52	6,431,719.54	91.5
,,	80,720	6.34	76,549					
, D	133,635	10.49	112,131	8.99				
" E	525,151	41.22	491,927	D 50000			167	
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und								
Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)					435,768, 51	6.48	593,102.39	8.4
Total	1,274,081	100	1,246,987	100	6,728,301.89	100	7,024,821.93	100
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .					11,845,489. 41		12,186,718.38	

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1877 = 378 Kilom., 1876 = 312 Kilom.)		1876	1877
ersonentransport.		n n n	
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	15,150.52	12,518.
" Reisenden	n	0.82	0.
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.18	4.
Zahl der Personenkilometer		112,980,693	106,041,660
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.59	19.
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	362,118	280,533
Auf jeden Bahnkilometer kommen	n	18,488	14,492
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen"	'n	5.07	5.
epäcktransport.			
	Evanlean	720	615
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	732. ₁₈	615.
" Tonne	" ·		18.
" Tonnen-Kilometer	Centimes	53 20	53.
" " Reisenden	n	3.97	422.000
Zahl der Tonnenkilometer	· · ·	429,447	433,882
Jede Tonne hat befahren	Kilometer Tonnen	36. ₂₉ 1,376	34.
	(*)	38	1,148
Auf jeden Bahnkilometer kommen	n T/:1		
" "Reisenden "	Kilogr.	2.07	2.
iehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	518 54	521.
" Stück	.11	1.20	0.
Zahl der Tonnenkilometer		1,052,124	1,239,876
ütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	21,565.07	18,584.
" Tonne	"	5.28	56.
" Tonnen-Kilometer	Centimes	9.80	10.
Zahl der Tonnenkilometer		68,665,919	69,946,687
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	53.89	56.
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	220,083	185,044
" jeden Bahnkilometer kommen	n	4,084	3,299
" Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck u. Vich inbegriffen) kommen	n	1.39	1.
otal der unmittelbaren Einnahmen per Bahn-Kilometer	Franken	37,966.31	32,239.

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

Zahl 389,950 348,910 360,679 477,181 540,253 454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	70nnen 692 674 771 898 966 1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	9,757 11,447 12,132 19,641 28,755 9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703	T(onnen 3,076 2,456 2,585 3,067 3,420 3,308 3,368 3,251 3,334 3,914 3,212	Tonnen 4,649 4,288 4,875 4,961 4,894 4,353 4,500 5,438 5,110	Tonnen 12,064 11,851 13,847 12,968 13,128 11,500 11,756 12,157	Klasse A Tonnen 7,587 6,903 7,048 6,907 6,734 5,807 4,955 5,312	Tonnen 15,074 12,403 14,614 15,320 14,728 9,526 13,792	Tonnen 4,984 4,371 6,482 6,765 6,804 6,504 6,767	Tonnen 7,220 6,352 8,215 9,044 11,343 9,996 8,990	38 45 42 45 42		Tonn 93 87 102 101 106	,204 ,250 ,925 ,847 ,964
348,910 360,679 477,181 540,253 454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	674 771 898 966 1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	11,447 12,132 19,641 28,755 9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703		3,076 2,456 2,585 3,067 3,420 3,007 3,368 3,251 3,334 3,914	4,649 4,288 4,875 4,961 4,894 4,353 4,500 5,438 5,110	12,064 11,851 13,847 12,968 13,128 11,500 11,756 12,157	7,587 6,903 7,048 6,907 6,734 5,807 4,955	15,074 12,403 14,614 15,320 14,728 9,526 13,792	4,984 4,371 6,482 6,765 6,804 6,504 6,767	7,220 6,352 8,215 9,044 11,343 9,996	38 38 45 42 45 42	,550 ,626 ,259 ,815 ,913	93 87 102 101 106	,204 ,250 ,925 ,847 ,964
348,910 360,679 477,181 540,253 454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	674 771 898 966 1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	11,447 12,132 19,641 28,755 9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703		2,456 2,585 3,067 3,420 3,007 3,368 3,251 3,334 3,914	4,288 4,875 4,961 4,894 4,353 4,500 5,438 5,110	11,851 13,847 12,968 13,128 11,500 11,756 12,157	6,903 7,048 6,907 6,734 5,807 4,955	12,403 14,614 15,320 14,728 9,526 13,792	4,371 6,482 6,765 6,804 6,504 6,767	7,220 6,352 8,215 9,044 11,343 9,996	38 45 42 45 42	,626 ,259 ,815 ,913	87 102 101 106	,250 ,925 ,847 ,964
360,679 477,181 540,253 454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	771 898 966 1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	12,132 19,641 28,755 9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703	64 ciá ciá ciá ciá ciá ciá	2,585 3,067 3,420 3,007 3,368 3,251 3,334 3,914	4,875 4,961 4,894 4,353 4,500 5,438 5,110	13,847 12,968 13,128 11,500 11,756 12,157	7,048 6,907 6,734 5,807 4,955	14,614 15,320 14,728 9,526 13,792	6,482 6,765 6,804 6,504 6,767	8,215 9,044 11,343 9,996	45 42 45 42	,259 ,815 ,913	102 101 106	,925 ,847 ,964
477,181 540,253 454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	898 966 1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	19,641 28,755 9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703	\$10 \$10 \$10 \$10 \$10 \$10	3,067 3,420 3,007 3,368 3,251 3,334 3,914	4,961 4,894 4,353 4,500 5,438 5,110	12,968 13,128 11,500 11,756 12,157	6,907 6,734 5,807 4,955	15,320 14,728 9,526 13,792	6,765 6,804 6,504 6,767	9,044 11,343 9,996	42 45 42	,815 ,913	101 106	,84' ,96
540,253 454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	966 1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	28,755 9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703		3,420 3,007 3,368 3,251 3,334 3,914	4,894 4,353 4,500 5,438 5,110	13,128 11,500 11,756 12,157	6,734 5,807 4,955	14,728 9,526 13,792	6,804 6,504 6,767	11,343 9,996	45 42	,913	106	,96
454,763 534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	1,069 1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	9,811 12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703		3,007 3,368 3,251 3,334 3,914	4,353 4,500 5,438 5,110	11,500 11,756 12,157	5,807 4,955	9,526 13,792	6,504 6,767	9,996	42			
534,938 534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	1,612 1,634 1,319 1,227 936 726	12,320 14,513 15,413 21,166 31,048 16,703		3,368 3,251 3,334 3,914	4,500 5,438 5,110	11,756 12,157	4,955	13,792	6,767			,541	93	
534,462 523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	1,634 1,319 1,227 936 726	14,513 15,413 21,166 31,048 16,703	6	3,251 3,334 3,914	5,438 5,110	12,157		1		8,990	11			,23
523,166 508,211 429,268 376,365 478,146	1,319 1,227 936 726	15,413 21,166 31,048 16,703	9	3,334 3,914	5,110	1	5.312				44	,173	98	,30
508,211 429,268 376,365 478,146	1,227 936 726	21,166 31,048 16,703	5	3,914	and the second second	10 770	-,	29,500	7,023	8,402	46	,006	117	,08
429,268 376,365 478,146	936 726	31,048 16,703	1 8		E 70 4	12,779	6,064	27,666	7,090	9,318	43	,212	114	,57
376,365 478,146	726	16,703		2010	5,784	16,752	7,881	31,670	8,397	18,928	41.	,969	135	,29
478,146		-	2	0,414	5,409	13,563	9,320	27,518	6,252	8,927	33	,487	107	,68
_	12,524	202 706	1 4	3,140	4,485	11,780	8,824	20,506	5,110	5,396	29	,376	88	,61
-		202,100	37	7,830	58,746	154,145	83,342	232,317	76,549	112,131	491	,927	1,246	,98'
290,091	689	67,871		380	- 1,763	949	 3,696	38,593	 4,171	- 21,504	33	,224	 27	,094
		1	1	1		Fine	ahmen			<u> </u>				
				ı		1					TD .1	1 '1		
Persone	en	Gepäck		1	Vieh	Gü	ter	То	al					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	F	r.	Cts
288,210	37	11,737	22	12,5	311 77	506,14	7 90	818,4	07 26	2,194	12	2,6	636	1
256,849	38	11,075	41	12,5	388 44	489,67	1 36	769,9	84 59	2,064	30	2,5	599	8:
277,129	87	13,369	78	14,0	046 01	569,09	98	873,6	45 64	2,342	21	2,9	989	28
384,527	20	16,559	47	15,8	830 94	546,63		963,5	56 01	2,583	26			42
428,133	73	18,145	66	22,4	414 71	575,48	34 53	1,044,1	78 63	2,799	41	3,5	513	0
415,782	30	21,334	85	13,8	804 15	504,72	22 18	955,6	43 48	2,562	05	3,5	529	68
550,747	83		78			1	1	1		3,017	42			8
587,719			73	1	- 1	1			1 1		38	30		34
						1	- 1		1 1					0.
	69	21,164	91		1	1			1		96			28
	1						1				_			8
277,312	70	12,229	36	1						2,221	73			69
4,732,064	64	232,807	18	197,0	024 63	7,024,82	21 93	12,186,7	18 38	32,239	99	37,9	966	3:
5,102 —	69	4,365	61 —	35,2			20 04	341,2 —	28 97 -		32		-	-
	Fr. 288,210 256,849 277,129 384,527 428,133 415,782 550,747 587,719 520,192 435,898 309,560 277,312 732,064	288,210 37 256,849 38 277,129 87 384,527 20 428,133 73 415,782 30 550,747 83 587,719 19 520,192 79 435,898 69 309,560 59 277,312 70 732,064 64	Fr. Cts. Fr. 288,210 37 11,737 256,849 38 11,075 277,129 87 13,369 384,527 20 16,559 428,133 73 18,145 415,782 30 21,334 550,747 83 32,273 587,719 19 33,147 520,192 79 25,664 435,898 69 21,164 309,560 59 16,104 277,312 70 12,229 732,064 64 232,807	Fr. Cts. Fr. Cts. 288,210 37 11,737 22 256,849 38 11,075 41 277,129 87 13,369 78 384,527 20 16,559 47 428,133 73 18,145 66 415,782 30 21,334 85 550,747 83 32,273 78 587,719 19 33,147 73 520,192 79 25,664 97 435,898 69 21,164 91 309,560 59 16,104 04 277,312 70 12,229 36 732,064 64 232,807 18	Fr. Cts. Fr. Cts. Fr. 288,210 37 11,737 22 12,3 256,849 38 11,075 41 12,3 277,129 87 13,369 78 14,4 384,527 20 16,559 47 15,6 428,133 73 18,145 66 22,4 415,782 30 21,334 85 13,5 550,747 83 32,273 78 15,3 587,719 19 33,147 73 17,5 520,192 79 25,664 97 20,4 435,898 69 21,164 91 17,3 309,560 59 16,104 04 20,2 277,312 70 12,229 36 14,7 732,064 64 232,807 18 197,6	Fr. Cts. Fr	Personen Gepäck Vieh Gün Fr. Cts. Fr. <t< td=""><td>Personen Gepäck Vieh Güter Fr. Cts. Fr. Cts. Fr. Cts. 288,210 37 11,737 22 12,311 77 506,147 90 256,849 38 11,075 41 12,388 44 489,671 36 277,129 87 13,369 78 14,046 01 569,099 98 384,527 20 16,559 47 15,830 94 546,638 40 428,133 73 18,145 66 22,414 71 575,484 53 415,782 30 21,334 85 13,804 15 504,722 18 550,747 83 32,273 78 15,841 81 526,632 66 587,719 19 33,147 73 17,543 99 615,397 46 520,192 79 25,664 97 20,769 69 676,357 24</td><td>Personen Gepäck Vieh Güter Tod Fr. Cts. Fr. Cts.</td><td>Personen Gepäck Vieh Güter Total Fr. Cts. Cts.</td><td>Personen Gepäck Vieh Güter Total per 187 Fr. Cts. Fr.</td><td>Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahm 1872 Fr. Cts. Fr.</td><td>Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahnkilom Fr. Cts. Fr.</td></t<> <td>Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahnkilometer 1877 1876 Fr. Cts. Fr. <</td>	Personen Gepäck Vieh Güter Fr. Cts. Fr. Cts. Fr. Cts. 288,210 37 11,737 22 12,311 77 506,147 90 256,849 38 11,075 41 12,388 44 489,671 36 277,129 87 13,369 78 14,046 01 569,099 98 384,527 20 16,559 47 15,830 94 546,638 40 428,133 73 18,145 66 22,414 71 575,484 53 415,782 30 21,334 85 13,804 15 504,722 18 550,747 83 32,273 78 15,841 81 526,632 66 587,719 19 33,147 73 17,543 99 615,397 46 520,192 79 25,664 97 20,769 69 676,357 24	Personen Gepäck Vieh Güter Tod Fr. Cts. Fr. Cts.	Personen Gepäck Vieh Güter Total Fr. Cts. Cts.	Personen Gepäck Vieh Güter Total per 187 Fr. Cts. Fr.	Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahm 1872 Fr. Cts. Fr.	Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahnkilom Fr. Cts. Fr.	Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahnkilometer 1877 1876 Fr. Cts. Fr. <

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

				a	Güter	д. и	Total-			Gegenül	bei	r 1876	-	rdnung ationen
	Personen	Gepäck	Vieh				Einnahm	10	_				na	ach
	8			Versandt	Empfang	Total	Dimiani	16	Pe	rsonen		Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	A	nzahl		Tonnen		
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		26	-	2,126	-	1,837	69	20
Arbon	47,824	86	228	1,697	5,821	7,518		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		27	+	9,638	+	3,322	38	30
Hauptweil	13,788	14	604	680	4,083	4,763		65	+	3,716	+	2,303	78	42
Arnegg	12,846	6	335	363	1,715	2,078	6,965	80	+	5,859		1,343	1	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	_		_	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		3
Hettlingen	15,232	13	149	147	501	648	7,664	CLOCK DOM:	_	4,659	_	49		88
Henggart	21,119	62	822	298	976	1,274	16,221	66	_	2,759		228	1	82
Andelfingen .	37,628		1,038	1,459	2,365	3,824	39,606		_	5,699		2,640		54
Marthalen	22,433		482	2,411	3,612	6,023			_	2,113		476		37
Dachsen	24,751	45	93	549	357	906		9	-	3,023		262	1	84
Übertrag			87,217	322,105	267,636	- 00	4,315,155			.,				
Dormag	1,010,000	2,0.2	0.,41	022,100	201,000		1,010,100	50				2		
													1	

					Güter		Total-		Gegeni	iber 1876	Rango der S	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Einnahn	10	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter gewicl
#.·	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	1,513,880		87,217	322,105	267,636	F4 140	4,315,155	65	0.500	4.505	10	
Schaffhausen .	91,938		11,188 22		20,475	74,140	566,080		- 8,509		12	4
Töss	13,949			3,462	7,716	11,178	29,740				1	23
Wülflingen	14,322	1		· '	7,403	8,443			+ 6,097			26
Pfungen	29,213			,	3,830	8,017	25,137		+ 14,123	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	41	29
Embrach	46,576	1	175	,	4,452	8,100	39,416		+ 22,735		1	28
Bülach	69,697	1	3,799		13,286	17,921	93,748		+ 46,474			13
Glattfelden	9,456			592	1,246	1,838	9,095		+ 4,120		88	76
Eglisau				,	3,355	4,855	36,065		+ 16,485	, , , , , ,		41
Zweidlen	4,904	1		1,604	1,256	2,860	9,831		+ 1,410		93	63
Weiach	18,271	8	1		839	1,831	19,970		+ 8,102		1	75
Rümikon	4,632			, , , , ,	214	5,520	13,925	47	+ 2,163		94	39
Reckingen	5,366			1,891	306	2,197	8,648		+ 2,072		91	70
Zurzach	24,860		488	1,173	1,319	2,492	22,132	81	+ 11,369	+ 1,381	49	67
Koblenz	14,671	15	1,681	3,745	982	4,727	24,446		- 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		8	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		92	93
Dielsdorf	33,921	85	334	29,413	2,306	31,719	80,959	77	+ 33,921		37	7
Zürich	†1,047,929	† 2,787	† 6,852	68,249	253,932	† 322,181	2,876,276	54	-115,563	,		1
Enge	121,330			389	1,172	1,561	64,477	07	- 12,802		5	79
Wollishofen .	39,209		46	848	3,526	4,374	23,852		+ 3,951		31	49
Bendlikon	52,922	1		560	846	1,406	23,139					80
Rüschlikon	31,876	1		39	675	714	14,331					85
Thalweil	69,539	1			7,784	9,220	67,301		1		1	25
Oberrieden	22,051	1		897	1,442	2,339	22,055		1		1	69
Horgen	97,994	1		4,859	10,031	14,890	120,178					15
Au	12,928			1,000	169	169	5,598				I	94
Wädensweil.	106,195		1	9,922	23,729	33,651			+ 18,323	1.00		6
	l ———					50,001		_	1 10,020	- 1,000	0	0
Übertrag	3,924,258	7,481	135,167	539,151	677,301		9,031,378	74		2		

				3.	Güter		Total-		Gegen	über 1876		ordnung tationen
	Personen	Gepäck	Vieh				Einnahm	10			n	ach
				Versandt	Empfang	Total	Dimaini	16	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag	Anzahl 3,924,258	Tonnen 7,481	Stück 135,167	Tonnen 539,151	Tonnen 677,301	Tonnen	Fr. 9,031,378	Cts. 74	Anzahl	Tonnen		
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
NOUrnen .	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
Netstall	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		45	+ 2,548		1	
*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			86
Wildegg	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		1	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, Bötzbergbahn,												
Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	446,046	2,491	34,457	417,182	256,352	673,534	1		- 99,323	- 30,721		
Transitverkehr	83,496	797	19,902	200,418	200,418	400,836	1,503,458	26	- 19,793			
Total	5,478,146	12,524	202,706	1,246,987	1,246,987		12,186,718	38		2		
		2					,					
										± 0 =		

^{*)} Yom 1. Oktober bis 31. Dezember.

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

		n der ostbahn		n der ostbahn	To	otal		Diffe gegenül		
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter onnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.										
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	1	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	1	11,101
Tössthalbahn	7,990	9,207	8,323	2,785	16,313	11,992		5,613	l	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	5	2,304
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	80,122	94,949	83,408	80,673	163,530	175,622		19,315	1	9,045
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	52,991	11,702	54,124	64,186	107,115	75.888		7,268	1	8,327
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,870	1,887	6,646	16,584	13,516	18,471		394	l .	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
Total	445,836	256,352	446,046	417,182	891,882	673,534				
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.		,								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.	TT 77.0	. 1 77	N 1 77"							
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.		rich-Zug- zern		rich-Zug- zern						
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.		20111		20111						
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	0,001	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	1	416		635
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	2,047	1,223	1,731	2,268	3,778	3,491		1,586		190
	Vor	ı der	Nacl	n der						
	Bötzbe	ergbahn	Bötzbe	ergbahn						
	und	weiter	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	14,000	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
Übertrag .	26,901	68,306	26,371	50,137	53,272	118,443				
, -	,		,		,	,		-		
					1					

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

	1876	4000	Gegenül	ber 1876
A Labora and Composition	1870	1877	mehr	weniger
L. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
I. In festem Zustande	160,000	100 100	00 100	Tat.
1. Getreide	160,000	188,120	28,120	
2. Mehl- und Mühlenfabrikate, incl. Teigwaaren	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 Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpretetc.	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	
II. In flüssigem Zustande	247,784	289,321	41,537	
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. Branntwein und Liqueur	2,479	2,589	110	
b) Gebrauchsmittel	60,662	67,030	6,368	
15. Hausrath und Effekten	11,513	10,797		716
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	3,839	3,854	15	
10. Duonot, Runsigegenstante una mastratien	15,352	14,651	10	
	323,798	371,002	48.004	701
Brennmaterialien:			47,204	
17. Brennholz	35,844	30,378	(manual)	5,466
18. Holzkohlen	1,410	1,673	263	
19. Steinkohlen, Agglomerés, Braunkohlen, Coaks und				
Anthracit	215,969	177,784		38,185
20. Torf	9,389	5,762		3,627
. Baumaterialien :	262,612	215,597	. —	47,015
. Daumaterianen:		109,499	_	51,520
	161,019			15,053
21. Bausteine und Pflastersteine	161,019 42,024		and the same of	
21. Bausteine und Pflastersteine	42,024	26,971	743	
21. Bausteine und Pflastersteine	42,024 10,664	26,971 11,407	743	_
21. Bausteine und Pflastersteine	42,024 10,664 27,924	26,971 11,407 21,154	1	6,770
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine	42,024 10,664 27,924 9,491	26,971 11,407 21,154 8,577	743 _ _	6,770 914
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567	1	6,770 914
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157	743 — — 1,302 —	6,770 914
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080	743 — — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie:	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412	743 — — 1,302 —	6,770 914 37,882
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080	743 — — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht,	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412 20,292	743 — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882 106,251 3,042
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663 23,334	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412 20,292 25,660	743 — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882 106,251 3,042 4,880
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663 23,334 30,540 16,863	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412 20,292 25,660 15,858	743 — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882 106,251 3,042 4,880 1,005
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde.	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663 23,334 30,540 16,863 24,090	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412 20,292 25,660 15,858 7,333	743 — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882 106,251 3,042 4,880 1,005
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663 23,334 30,540 16,863	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412 20,292 25,660 15,858	743 — 1,302 — 3,843	6,770 914 37,882 106,251 3,042 4,880 1,005 16,757
21. Bausteine und Pflastersteine 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer 23. Kalk und Kalksteine 24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen Metall-Industrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde.	42,024 10,664 27,924 9,491 1,265 120,039 28,237 400,663 23,334 30,540 16,863 24,090	26,971 11,407 21,154 8,577 2 567 82,157 32,080 294,412 20,292 25,660 15,858 7,333	743 — 1,302 — 3,843	6,770 914

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1876	1877	Gegenül	per 1876
	10.0	1000	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag .	1,099,242	967,331		
E. Textil-Industrie:				
a) in Baumwolle.	00 100			
34. Baumwolle, roh	22,490	17,453	_	5,03
35, Garn und Tücher (roh)	23,268	23,897	629	. —
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	13,843	12,717		1,12
37. Baumwollabfälle	4,488	5,125	637	
b) in Leinen, Hanf etc.	64,089	59,192		4,89
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	5,723	3,848	_	1,87
c) in Seide.				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	5,931	5,508		42
d) in Wolle.				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	7,576	6,878	-	69
	83,319	75,426		7,893
F. Gerberei :				
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	
. Glas- und Thonfabrikation :	15,149	16,985	1,836	
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und				
Porzellan)	9,610	10,870	1,260	
H. Papier-Fabrikation:			1	
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	3,542	4,206	664	
46. Papier und Carton	5,442	5,797	355	_
	8,984	10,003	1,019	
. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:		Military Company of the Party o		Marketon and States of
47. Eis	537	19,743	19,206	- 20
48. Salz	16,684	16,302		38
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	5,594 8,171	11,154 9,166	5,560 995	_
50. Mineraloel	8,205	8.144	999	-6
51. Vegetabilische Öle	5,137	5,453	316	
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen	5,374	5,444	70	
53. Sprit	10,184	7,094	0	3,09
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	8,576	9,641	1,065	
56. Stärke und Stärkemehl	2,475	2,203		- 27
57. Heu und Stroh	1,179	1,184	5	
58. Düngmittel	9,202	13,891	4,679	
	81,318	109,409	28,091	
K. Hülfsmittel zum Transport:	**************************************		7	phonon and money are a factor
59. Fahrzeuge incl. Locomotiven und Wagen	9,635 $16,973$	6,595 19,860	2.887	3,04
60. Leere Gebinde und Emballagen	26,608	26,455	4.001	158
Total				100
Nicht klassifizirte Waaren	,324,230 18,410	1,216,479 30,508	12,098	-
			,	

Verkehr nach den Waarengattungen.

			1876	1877	Proz	ente	Pros	zente	Pro	zente
			Tonnen	Tonnen	1876	1877	1876	1877	1876	187
									J	
	Übersicht.								-	
									2.4	20
A.	Lebens- und Genussmittel		323,798			2			24.12	29.
	a) Verbrauchsmittel		308,446	5			95.26	96.05		
	1. in festem Zustande		247,784	22		81.19				
	2. in flüssigem Zustande		60,662	67,030	19.67	18.81				
	b) Gebrauchsmittel		15,352			100	4.74	3.95		
	Brennmaterialien		262,612			-	100	100	19.56	17.
С.	Baumaterialien		400,663						29.84	23.
	Verschiedene Industrie-Zweige		229,231							
D.	Metall-Industrie		112,169				48.94	$43{25}$	8.35	6.
E.	Textil-Industrie		83,319	75,426			36.34	37.78	6.21	6.
	a) in Baumwolle		64,089	59,192	76.92	78.48			200	- 10
	b) in Leinen		5,723	3,848	6.88	5.10				
	c) in Seide		5,931	5,508	7.12	7.30			15.00	
	d) in Wolle		7,576	6,878	9.08	9.12				
F.	Gerberei		15,149	16,985	100	100	6.61	8.51	1.13	1.
G.	Glasfabrikation		9,610	10,870			4.19	5.45	0.71	0.8
Η.	Papierfabrikation		8,984	10,003			3.92	5.01	0.67	0.8
I.	Hülfs-Stoffe für Industrie und Landwirthschaft		81,318	109,409			100	100	6.06	8.7
K.	Hülfsmittel zum Transport		26,608	26,455			1		1.98	2.1
	Total		1,324,230	1,216,479					98.63	97.5
	Nicht klassifizirte Waaren		18,410	30,508				6	1.37	2.4
	Gesammt-Total	•	1,342,640	-					-	$\frac{100}{100}$
		•	,	,,				222		
									a 2 .	

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 % entspricht. Wie aus den nachstehenden Erörterungen erhellt, erstreckt sich die Ersparniss auf fast alle Dienstzweige der Verwaltung.

I. "Zentralverwaltung." Auf diesem Theile der Verwaltung wurden 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 Zubehörden." 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, beziehungsw. durch Reduktion der Zeitdauer des Bahnbewachungsdienstes und folglich eine Verminderung der Kosten für Stundengelder, sowie durch eine Ausdehnung der Bahnwärterstrecken erzielt; hiedurch wurde eine eingreifende Reduktion des Bahnbewachungspersonals ermöglicht, so dass der Bestand an Bahn- und Weichenwärtern 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 Die Minderausgabe an "Bekleidung für das Bahnbewachungspersonal" 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:

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 bezüglichen 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

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-	Vorspann-	Nutz-	Materialtransport-	Leerfahrten-	Gesammttotal
	kilometer.	kilometer.	kilometer.	kilometer.	kilometer.	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:

Achsenkilometer

						187	6.	187	7.
						Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die	Lokomotiven	der	Klasse	A		31,734,449	20.37	30,813,759	20.33
22	"	22	"	В		6,431,091	20.63	4,336,299	17.88
22	"	"	27	\mathbf{C}		48,077,446	45.86	47,467,967	46.93
77	27	22	"	D		8,071,463	18.04	4,787,171	15.84
			20		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 Zugsarten 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 , , , = 11,43\,^0/0 , , , = 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 bezüglichen 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 betrugen im Vorjahre Fr. 18,794 und wurden im Berichtsjahre theilweise durch Verminderung der Auflage, anderntheils durch die verkaufsweise 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 sämmtliche 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 Inansprüchnahme von Leuten, Fahrmaterial und aller andern Materialien ist der Hauptfaktor der erheblichen Ersparniss von Fr. 1,127,056. 62 Cts. in dieser Abtheilung; die Gesammt-Ausgaben 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 Ersparniss 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 Ersparniss 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 reduzirten 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 Ersparniss 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 Schnellzugslokomotiven A III in Güterzugslokomotiven 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 eirea 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 Einnehmerei 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 Bahnhoferweiterung 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-	Vorspann-	Nutz-	Material transport-	Leerfahrten-	Gesammttotal
	kilometer.	kilometer.	kilometer.	kilometer.	kilometer.	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:

Achsenkilometer

							187	6.	1877	7.
							Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die	Lol	comotiven	der	Klasse	\mathbf{A}		31,734,449	20.37	30,813,759	20.33
"		"	"	"	В		6,431,091	20.63	4,336,299	17.88
"		"	, 27	"	\mathbf{C}		48,077,446	45.86	47,467,967	46.93
"		"	"	"	D		8,071,463	18.04	4,787,171	15.84
	v					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 Zugsarten 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 reduzirt, 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:

		1876.	1877.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm		28,239,405	24,573,124
" Schmier- und Putzmaterial in Kilogramm	٠.	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:

	1876.	1877.
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 Gesammtpreis 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 Personen wagen 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 Pausrangirt 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:

	1876.			1877.	
Personenwagen	26,379,336			24,051,244	
Gepäck- und Güterwagen	32,397,206			33,593,792	
1 - 6 6 - 1 - 7 1		58,776,542	-	3	57,645,036
b. auf fremden Bahnen:					
Personenwagen	2,907,360			1,864,134	
Gepäck- und Güterwagen	17,373,528			20,078,296	
		20,280,888		× ×	21,942,430
Total		79,057,430			79,587,466
2) Wagen fremder Verwaltungen auf der	t-consid			stimus sure in the	NEW YORK OF THE PROPERTY OF THE PARTY OF THE
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	
Total		35,537,907			29,760,160
3) Von Nordostbahnwagen und fremden				SAS Semilaris de carecer	
Wagen zusammen auf der Nordostbahn:		94,314,449			87,405,196
	8790				

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.

	St	tand v	nd Le	istung	r .			
			Fal	ırdiens	t	e	Rangi	rdienst
*	Personen- Zugs-Lo- komotiven (Klasse A)	Per- sonen- zugs-Lo- komo- tiven (KlasseB)	Güter- zugs-Lo- komotiven (Klasse C)	Tender- Lokomo- tiven (KlasseD)	1876	1877	1876	Tender- Lokomotiven (Klasse D)
a. Stand und Leistung.	`			-				
Zahl der Lokomotiven Davon im Fahrdienst	53 47	16 11	43 34	18 15	133 111	130 107	15 15	15 15
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen . Kilometer im Materialtransport , im Vorspanndienst . ,, leer ,	1,459,765 6,328 33,972 15,354	774 6,591	968,050 10,846 24,714 7,869	1,554 6,651	3,254,938 34,837 77,927 28,429	2,952,412 19,502 71,928 27,815		
Total der zurückgelegten Fahrkilom. im täglichen Gesammtdurchschnitt Kilometer	1,515,419 4,151.s	242,477 664.3	1,011,479 2,771. ₂	302,282 828. ₂	3,396,131 9,304. ₅	3,071,657 8,415. ₅	548,143 1,501. ₃	516,43 1,414. ₉
b. Kosten des Brennmaterials. Verbrauch im Ganzen . Kilogr. " per Lokomotivkil. "	10,457,255 6.9005	1,544,115 6.3681	47,467,967 10,770,063 10.6478 323,440.08 31.9769	1,801,691 5.9603	28,239,405 8.8152 905,725.54 26.6693	87,405,196 24,573,124 8.0000 737,965.34 24.0250	2,954,105 — 94,747.42 —	
c. Übrige Unterhaltungskosten.			-				7	81
Schmier- und Putzmaterial: Verbrauch (Öl und Talg) Kilogr. " per Lokomotivkil. " Kosten im Ganzen Fr. " per Lokomotivkilometer Cts.	30,443.0 (). ₀₂₀₁ 35,897.60 2. ₃₇	6,905.0 0.0285 8,089.60 3.33	$27,054.0 \\ 0.0267 \\ 31,979.20 \\ 3.16$	5,327.0 0,0176 6,320.00 2.09	83,371.5 0.0245 101,528.85 2.99	69,729.0 0.0227 82,286.40 2.68	12,783.0 - *11,363.92	11,756. ₅ — 13,901.7 —
Erneuerungs- und Repara- turkosten der Lokomotiven und Tender: im Ganzen Franken per Lokomotivkilometer Centimes d. Total	171,715.92 11.33	33,907.94 13. ₉₈	179,955.92 17.79	$22{,}194.01$ 7.34	550,287.30 16.23	407,773.79 13. ₂₇	94,268.04	67,259.0 –
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Re- paraturen:	521,659.54 34.42 1.69	88,369.47 36.41 2.03	535,375.20 52.93 1.13	82,621.32 27.33 1.73	1,557,541.69 45.89 1.65	1,228,025.53 39. ₉₈ 1. ₄₀	200.379.38 für jede Fr. 548.98	n Tag:

^{*)} Die Kosten der an die Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln vermietheten 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.

$\hbox{A. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.} \\ II. \ Personen-Wagen.$

	Commission				discillation for the New York Control		a.	Stan	d u	nd Leistu	ıng.				
a l	Anzahl der	Wagen	Achsen	Sitzp	lätze	e der W	a g	e n		Auf die Lä	inge eines	Kilomete	rs reduzii	t, wurden be	fördert
sjah	Anze	×	der Ac	in	Einzel	nen		п.	Personen- gewicht (zu 75 Kilogr.)		Eigenge-			Bruttolast	
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Anzahl de	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		im Ganzen					Ganzen	per Bahn-Kilo- meter	per Achsen- Kilometer
	ach	vie	Ψ	Titasse	Kiasse						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,	2,161		573,289	116,038,662 126		608,951	271,111.2	4.39
	-			,	-	l	. U	Inter	halt	ungs-Kos	sten.				· · · · · ·
7		2 2	Rep	aratuı	kost	e n			Kosten des Schmiermaterials Putz					Putzen	
Betriebsjahr				pe		in Prozen	ten			Ausgaben für Material	per Achs		Ausgak Arbeit		oen für slöhne
Betrie]	im Ga	ınzen	Kilon		der Einnahm	е	Mate	erial	u. Arbeits- löhne	Schmiere	Aus- gabe	Materia	Total	per Kilo- meter
		Fran	ken	Cent	mes			Kilo	gr.	Franken	Gramme	Centime	Kilogr.	Franken	Centime
1877		144,3	32.19	0.	557	2,369	7	4,5	50	5,605.11	0.17811	0.02194	2,076.2	31,541.43	0.12346
1876	2	259,47	71.83	0.	885	5.489		5,4	34	6,271.54	0.18849	0.02175	2,479.0	43,298.60	0.14784

III. Gepäck- und Güterwagen.

	trative et e cura						.я С	Opt	1 0 13		U II (ı dut	er was	O AL			
			d a						a. §	Stan	d und	l Leistung	g.				
Betriebsjahr			Anz	a h l		der	k-und	nt der Achse	kraft e	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert						Die	Wagen
	Gepä Wag	en	Güter- wagen	To	otalzahl		Tragkraft imtl. Gepäc Güterwage	Eigengewicht Wagen per A	Maximaltragkraft per Achse	Gepäck,	Eigenge-	Bruttolast				iben	
	achträdrige	vierrädrige vierrädrige		Wagen	r Achsen	Tract	sämmtl. Gepäck- und Güterwagen			Equ	Güter, Equipagen und Vieh	in 1 - 1 - 4	im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen-	leer zurüc	belader ekgelegt
	acl		vie	der	der		Т			Tonnen-Kilometer				Achsen-Kilometer			
1877	16	59	2,340	2,41	5 4,80	2 20	6,038.5	2.8455	10.0	94,2	22,627	179,830,168	274,052,795	525,005	4.60	15,422,31	6 44,196,622
1876	19	59	2,341	2,41	6 4,80	4 20	6,064.5	2.8363	10.0	94,4	13,061	187,185,690	281,598,751	602,995	4.46	17,465,24	7 45,590,386
			2						b. 1	Unte	erhalt	ungskoste	n.				
ıı	Reparaturkosten								Kosten des Schmiermaterials							Putzen	
Betriebsjahr	im Ganzen				o. Achser		in	- 11		Ausgaben für		Betreffniss p. Achsen-Kilometer			Ausgaben für Ar beitslöhne		
	(incl. Zuschläg				Kilom		Proze de		Mater			aterial rbeitslöhne	Schmiere	Ausgaben		Total	per Achsen- Kilometer
	Franken				Centi	me	Einna	hme	Kilogr.		Franken		Gramme Centime		ne	Franken	Centime
1877 1876	225,125.17 360,543.88				0. ₄			.357 11,0 .205 12,34			$13,572{30} \\ 14,246{01}$		0. ₁₇₈₁₁ 0. ₁₈₈₄₉	0.02194		2,742. ₇₂ 4,810. ₉₅	0.00443 0.00735

B. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

		sschluss: 536 Kilometer, Länge: 522 Kilometer.)	1875	1876	1877
	I. Ausg				***************************************
Gesammt - Betriebsansoch		er Bahn-Kilometer Franke	en 24,060.38*	21,750.25*	16,661.48*
SOSMINIC BOTTOOOR AUGUS	o,n	" Lokomotiv-Kilometer . "	3.14*	2.99*	2.83*
		" Wagenachsen-Kilometer. Centim		10.77*	9.9
Zentralverwaltung .	٠	"Bahn-Kilometer Franke	1	579.96*	669.39*
Bahnaufsicht u. Bahnunt		n n n	4,326.77*	4,954.74*	3,388.33*
Expeditions dienst .		n n n n n n	5,676.34*	4,781.62*	4.039.69*
Transportdienst:		7 77 77	0,010.01	1,.01.02	1,000.00
Im Ganzen		27 29 29	12,908.86*	10,862.56*	7,787.03*
		" Lokomotiv-Kilometer . "	1.68.23*	1.49.37*	1.32.8
		" Wagenachsen-Kilometer. Centim		5.38*	4.6
Allgemeine Kosten .		" Lokomotiv-Kilometer . "	5.81	5.64	5.1
		" Wagenachsen-Kilometer "	0.19	0.20	0.1
Fahrdienst		" Lokomotiv-Kilometer . "	76.95	67.13	58.4
		" Wagenachsen-Kilometer	2.49	2.42	2.0
Zugkraft		" Lokomotiv-Kilometer . "	85.47*	76.60*	68.3
		" Wagenachsen-Kilometer "	2.77*	2.76*	2.
		"Bahn-Kilometer Franke		5,570.71*	4,044.89*
Bahntelegraphie .		n n n n	112.94	94.89	74.20
Verschiedenes		77 77 27 27 27	472.87	476.48	702.84
		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	1000	1.0.10	
	II. Fahr-	Material.			
a) Den Best	and dess	elben betreffend:	-		
Auf jede Lokomotive kommer		. Bahn-Kilometer	3.6638	3,6880	3.80
77 77 77 77		. Personenwagenachs	en 8.5690	8.7518	7.97
n n n n		. Güterwagenachsen	34.276	34.497	34.4
,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,,	im Ganze		42.845	43.248	42.4
n n n n		Sitzplätze	141.43	157.17	140.
מי וו וו		Tonnen Tragkraf	t 180.892	184.855	184.6
Auf jeden Bahn-Kilometer ko	mmen .	W 1.7	0.273	0.271	0.2
n n n	,,	. Personenwagenachs	1	2.373	2.0
" " "	,,	. Güterwagenachsen	n 9.355	9.353	9.0
77 77 77		Ganzen . Wagenachsen	11.694	11.727	11.1
11 11 11	,,,	Sitzplätze	38.60	42.617	37.0
" " "	,,	Tonnen Tragkraf	. 1	50.124	48.5
Auf jede Personenwagenachse		Sitzplätze	16.50	17.96	17.
" " Güterwagenachse	,, .	Tonnen Tragkraf	t 5.2775	5.3586	5.35
Bemerkung: Zur Ausmitt hältnisszahlen wurden d	ie auf die Ba ür die Zenti	oen mit * bezeichneten Durchschnitts- und den Dampfbootbetrieb fal alverwaltung etc. von den Summen der bet ung in Abzug gebracht.	llen-		

b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:	1875	1876	1877
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 Achsenzahl per Zug	30.88	28.c6	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 Brennmateriales "Lokomotiv-Kilometer Centimes	29.0300	26.6693	24.0250
" " " " " " " " " " " " " " " " " " "	0.940	0.9603	0.844
"Schmiermateriales", Lokomotiv-Kilometer "	1.8984	1.9382	1.9498
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:	2.0001		
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	010.00	001,00	100.10
auf Nordostbahnwagen Prozente	61.32	62.32	65.95
" fremde Wagen "	38.68	37.68	34.05
Kosten des Schmiermateriales per Wagenachsen-Kilometer Centimes	0.0135	0.0154	0.015
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer (467 Kilometer) Franken	1547.11	1327.44	707.77
William J. Labor	105.84	101.67	61.72
William I William I was a second of the seco	0.772	0.784	0.464
d) Ausnutzung der Wagen:	0.112	0.104	0.404
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozente	26.836	27.578	28,103
Augustzung der Tragfähigkeit der Genäels und Güterwagen	31.079	31.49	30,65
* Putzmaterial nicht gerechnet.	51.079	31.49	00,65
	150		
		П	
		2	
		1	E .

C. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

,						-					
sjahr	nittlich hnlänge		A	usgabe	per Bah	nkilom	eter		Ausgaben	-Betreffniss	Erneuerung des Ober- baues und Transport-
Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Zentral- ver- waltung	Unter- haltungs- kosten	Expedi- tions- dienst	Transport-	Tele- graphie	Ver- schie- denes	Im Ganzen	per Lokomot Kilometer	per Wagen- achsen- Kilometer	materials (aus dem Erneuerungs- bezw. Reserve- fond bestritten) per Kilometer
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	-		5,181	2.26	14.06	_
1856	106	342	1,932	1,837	2,072			6,183	1.89	9.63	
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333			7,260	1.85	8.63	
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29		8,087	2.14	10.05	_
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38		8,585	2.28	8.64	_
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	_
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	_
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	- 95	476	21,750	2.99	10.77	3,010
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743
	i	1	×		!	!			1	1	

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 übergetragenen kleinen Rechnungssaldo, die Reinerträge der Dampfboote und der Betheiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen in Abrechnung zu bringen. Anderseits 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 Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil in Abzug. Dadurch erhält man folgende Ziffern:

	1876															1877	
Fr.	13,594,816.	27						.]	Einnahmen			•			Fr.	12,962,822.	. 95
"	8,083,107.	85	•	٠			*		Ausgaben	•					"	6,963,513.	. 85
Fr.	5,511,708.	42					Übe	erschu	ıss der Eir	nahn	ien				Fr.	5,999,309.	. 10
77	708,000.	_			In Abz	ug fäl	lt die	Jahr	eseinlage ir	den	Erne	uerur	gsfond		"	670,000.	. —
Fr.	4,803,708.	42				Rei	ner	trag	des Bah	nbet	triel	o e s	•		Fr.	5,329,309.	. 10
	35. 33 ⁰ /0		٠,			Rein	iertra	g in	Prozenten	der I	3rutte	einna	hme			41. 11 $0/0$	
Fr.	15,397.						22	per	Bahnkilor	neter		•			Fr.	14,099.	
22	2. 01						22	77	Zugskilon	neter					27	2. 3	37
Cts.	. 6	.60			. •		"	77	Wagenac	nsenk	ilome	ter			Cts.		7.73

Bei Hinzurechnung der Reinerträge der Dampfboote und der Betheiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen, ferner des Saldovortrages 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. ergiebt 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	. 48	84,0	00		
	" $^{1/2}0/0$.					•		"	3,0	15,0	00		
												Fr.	3,499,000.—
2.	Subventionsdarleihen .					•						"	416,430.55
3.	Vorschüsse des Comptoir	d'Esc	ompte	de	Paris	auf	das	$5^{0}/o$.	Anle	ihen	von		
	50 Millionen Franken .											"	1,531,306.—
4.	Darleihen auf kürzere Daue	er .										22	264,033.05
5.	Amortisation von Kursverlus	sten e	te.									22	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 vorauszuseben ist, neben einigen andern Positionen, über welche mit den Betheiligten noch mehrfache Rechnungsdifferenzen 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		22	90,588.—
Tilgung der Liquidationsrechnung über die Kosten für antizipirten			
Geleiseumbau		37	600,000.—
Tilgung der Liquidationsrechnung über die Kosten für Ersatz von			
Lokomotiven und Wagen		77	413,562.10
Saldirung der pendent gebliebenen Abrechnungen mit andern			
Bahnen über die gegenseitige Benutzung von Wagen in den			
Jahren 1870 bis 1874		22	235,792.50
Abschreibung an der Baurechnung der Linie Koblenz-Stein der ihr			
belasteten Quote der Emissionskosten des 41/20/0 Gemeinschafts-			
anleihens der Centralbahn und Nordostbahn, der Nordostbahn			
hievon zufallende Hälfte		22	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
" " 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.

E. Verschiedenes.

1. Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfboote der Schweizerischen Nordostbahn auf dem Bodensee haben im Jahr 1877 regelmässige Fahrten ausgeführt auf den Routen: Romanshorn-Lindau, Romanshorn-Friedrichshafen, Rorschach-Lindau und Lindau-Bregenz.

Verkehr und Einnahmen.

		Transport	quantitäten			Einna	ahmen		
	187	6	187	7	187	76	1	87	7
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. C	s. Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
Einfache Fahrt I. Platz	28,292	26.07	24,456	23.34	53,099. 9	5	45,328.	79	
" " II. "	33,219	30.61	31,673	30.23	34,887. 3	1	33,720.		
Hin- und Rückfahrt I. "	9,594	8.84	9,990	9.53	8,798. 9	2	6,881.	94	
,, ,, ,, II. ,,	18,650	17.19	18,040	17.22	9,214. 1	1	7,717.	97	100 Ta
Abonnementsbillete I. "	2,938	2.71	3,512	3.35	1,692. 5	3	2,068.	86	
" II. "	6,620	6.10	6,805	6.50	3,699. 1	1 .	3,604.	58	2
Lustfahrtbillete I. "	4,781	4.41	4,644	4.43	1,822. 1	3	1,506.	48	
" II. "	4,415	4.07	5,660	5.40	2,561. 1	2	3,192.	68	
Total .	108,509	100	104,780	100	115,775. 2	0 27.21	104,021.	46	20.16
	Tonnen		Tonnen						
II. Gepäcktransport	599		560		6,095. 6	4 1.43	5,850.	02	1.13
III. Viehtransport.	Stück		Stück					-	
Klasse a, Pferde	76	2.63	52	1.32	1				
, b, schweres Vieh	1,125	38.90	1,307	33.03		1 1			
"c, leichtes "	595	20.57	1,246	31.49	F 610 0	_ -	7,000	05	
" d, Schweine	69	2.39	86	2.17	5,613. 2	Ð	7,089.	05	
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	717	24.79	1,006	25.42					
Hunde	310	10.72	260	6.57	l _k				
Total .	2,892	100	3,957	100	5,613. 2	5 1.32	7,089.	05	1.38
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen						
Eilgut	1,273	1.15	1,166	0.75)				
Gewöhnliches Gut	15,149	13.70	14,929	9.63					
Güter der Ausnahmsklasse I	59,242	53.55	103,788	66.92	297,646. 5	1	398,245.	37	
" " " II".	34,961	31.60	35,209	22.70)				
Total .	110,625	100	155,092	100	297,646. 5	1 69.96	398,245.	. 37	77.19
V. Verschiedenes					313. 4	9 0.08	710.	49	0.14
Gesammt-Total .					425,444. 0	9 100	515,916.	. 39	100
* * *									

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Ре	rsonen		· G	epäck			Vieh		0	lüter		Ver schiede		Total- Einnah	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1877	104,780	104,021	46	560	5,850	02	3,957	7,089	05	155,092	398,245	37	710	49	515,916	39
gegenüber1876:	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	٠						1,065	1,475	80	44,467	100,598	86	397		90,472	30
weniger	3,729	11,753	74	39	245	62			• .							٠.

Durchschnittseinnahmen.

		19						1876	1877
Einnahmebetreffniss p	r Reisenden .					 . *	Franken	1.07	0.99
n	Tonne Gepäck						ກ	10.18	10.45
"	Stück Vieh						22	1.94	1.79
"	Tonne Güter		٠	٠		 ٠	n	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 erzeigt, namentlich in Kleinvieh, eine wesentliche Zunahme. Sehr bedeutend war die Steigerung des Güterverkehres, 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 Schwarzmeerhäfen sehr beeinträchtigt und während eines bedeutenden Theils des Jahres völlig unterbrochen war.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1870	2		1	877	,	Ge	genül	per 1876	,
	11.07.01				.00		Mehraus	gabe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		×	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Zentralverwaltung und der technischen							
10,000	_	2.43	Leitung	10,000		2.51	_	-	_	_
18,944	10	4.70	Besoldungen und Entschädigungen des Admini- strationspersonals	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
			5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Bcheizung			*			8	8 4
1,184	06	0.29	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 Ausrüstungs- gegenstände	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.

					9		1876					1877		
*					Total		per Fahr-Kilon	neter	In Prozenten der Brutto-	Total		per Fahr-Kilom	eter	In Prozenten der Brutto-
4					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Einnahmer
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
* 9		Vor	schla	B, •	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
a. Leistungen der Schiffe:		
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. Verbrauch an Brennmaterial: 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
c. Verbrauch an Schmiermaterial: 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	5.88
"Zeitstunde "	106.83	103.03
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken	40,009.71	41,764.48
per Kilometer Centimes	51.90	50.78

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Die Fahrtordnung 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 zuwiesen 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.

		Tra	ansporto	uantitäten			Einna	ahmen	
		187	6	187	7	1870		1877	,
I. Personentransport.		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt I.	Platz	49,525	4.35	39,103	3.94	47,245. 85	9.21	39,289. 05	8.52
" " II.	17	216,053	18.99	185,232	18.66	120,230. 35	23.44	105,198. 00	22.81
Hin- und Rückfahrt . I.	2)	146,380	12.86	116,336	11.72	93,788. 50	18.28	85,168. 60	18.46
" " " . II.	22	448,550	39.42	379,176	38.19	184,563. 75	35.98	168,079. 90	36.44
Abonnementsbillete . I.	22	134,561	11.83	131,260	13.22	27,607. 05	5.38	25,964. 10	5.63
, II	22	127,451	11.20	121,870	12.28	28,740. 40	5.60	26,359. 60	5.71
Gesellschafts-, Lust- u.									
Rundfahrtbillete . I.	1)	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	0.84
To	tal .	1,137,873	100	992,816	100	512,965. 60	100	461,240. 65	100
Rekapitulation nach Plät		1,101,010	1 1	1 002,010	1	1	1	101,210: 00	200
T. 1		996 105	90	004 940	90	171010 15	24	155 500 00	9.4
I. Platz	•	336,167	29.54	297,372	29.95	174,948. 15	34.11	157,733. 20	34.20
II. "	٠.	801,706	70.46	695,444	70.05	338,017. 45	65.89	303,507. 45	65.80
		1,137,873	100	992,816	100	512,965. 60	100	461.240. 65	100
		Tonnen		Tonnen		l			
II. Gepäcktransport		971		869		6,801. 50		6,041. 10	
•			I		1	ı		1	
III. Viehtransport.		Stück		Stück					. · ·
a. Pferde		41	0.71	50	0.96			ì	
b. Schweres Vieh		1,440	24.97	1,838	35.41				
c. Leichtes Vieh		143	2.48	158	3.05	4,343. 75		4,874. 65	
d. Schweine	•	383	6.64	201	3.87	1,010. 10		, 1,0.1. 00	
e. Kälber		735	12.75	522	10.06	1			
f. Hunde	•	3,024	52.45	2,421	46.65	<u> </u>	1		
То	tal.	5,766	100	5,190	100	4,343. 75	.	4,874. 65	•
IV. Gütertransport.		Tonnen		Tonnen					
Eilgut		4,115	7.67	3,330	9.04				(%)
Stückgut		17,593	32.77	16,075	43.63				
Wagenladungen		121	0.23	816	2.22	150,596. —		128,031. 30	
Schiffsladungen		29,914	55.72	15,303	41.54				
Ausnahme-Güter		1,940	3.61	1,316	3.57				
		53,683	100	36,840	100	150,596		128,031. 30	
Lokalspesen	٠,		100			29,636. 71		25,838. 27	
Total						180,232. 71		153,869. 57	
V. Verschiedenes		,				26,363. 48		6,155. 32	
Gesammt-Total						730,707. 04		632,181. 29	
Rekapitulation:									
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
						26,363. 48	3.61	6,155. 32	0.97
Verschiedenes						40,000, 40	0.61	0,100.04	0.97

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
1877	Anzahl 992.816	Fr. 461,240	Cts. 65	Tonnen 869	Fr. 6,041	Cts.	Stück 5,190	Fr. 4 874		Tonnen	Fr. 153,869	Cts.		Cts.	Fr. 632,181	Cts.
gegenüber 1876:		1 '	60		6,801	50		'			180,232	1	,			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 .		1.		٠	٠	•	Franken	0.45	0.46
"	22	Tonne Gepäck	•		•	•			27	7.00	6.95
n	22	Stück Vieh .				•			"	0.75	0.94
" "	"	Tonne Güter							"	3.36	4.18

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

6	876					1877	7	Gegenüber 1876				
_	000				1			Mehraus	gabe	Minderausgabe		
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente	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		Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	199,667	59	31.03	energy .		57,756	90	
98,229	90	12.71	ll .	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.

				-		0	ACCES 10 TO 00					
				187		1877						
			Total .		Per Fahr- kilometer		In Prozenten der Brutto- Einnahme	Total		Per Fahr- kilometer		In Prozenten der Brutto- Einnahme
			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts	Fr.	Cts.	
Einnahmen			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	N management	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 Kohlenschiffen.

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

a. Leistungen der Dampfschiffe:						1876	1877
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt					Kilometer	332,107	278,843
und zwar in					Zeitstunden	23,015	19,840
per Zeitstunde durchschnittlich					Kilometer	14.43	14.0
Schleppdampfboote. Solche durchliefen .						25,162	22,958
und zwar in					Zeitstunden	3,417	2,870
sonach per Zeitstunde durchschnittlich .					Kilometer	7.36	8.0
Total: Zurückgelegte						357,269	301,801
					Z eitstunden	26,432	22,710
per Zeitstunde durchschnittlich					Kilometer	13.52	13.2
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz					Kubikmeter	765	603
Steinkohlen					Kilogramm	6,157,635	5,281,565
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes	in	Stein	cohl	en		,	
(1 Kubikmeter Holz = 175 Kilogramm Ko	ohle	n)			22	6,291,510	5,387,090
Durchschnittsverbrauch per Kilometer.					27	17.610	17.s
" Zeitstunde .					27	238.026	237.2
Kosten für Brennmaterial im Ganzen					Franken	225,815.20	173,615.4
" " " per Kilometer .					Centimes	63.21	57.5
" " " Zeitstunde .					Franken	8.54	7.6
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Oel und Talg in	n G	anzei	ı		Kilogr.	19,161	15,052
		Kilom			27	0.054	0.0
23 21 23	,, 7	Zeitst	$\operatorname{and}\epsilon$		"	0.725	0.6
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen .					Franken	18,927.31	14,902.6
per Kilometer .					Centimes	5.30	4.9
" Zeitstunde						71.61	65.6
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen					Franken	98,229.90	103,821.2
per Kilome				٠	Centimes	27.49	34.4

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 Wagenvisiteure in begriffen sind, gegenüber 535 im Vorjahre.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

		1870	D.		1877.					
Einnahmen	Fr.	1,928,635.	78	Cts.	Fr.	1,163,033.	85	Cts.		
Ausgaben _	77	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:

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
Abwärte der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-	953
Verwaltung 7	
$15\overline{5}$	*

III. Expeditions- und Fahrdienst.	Übertrag . 1424
1. Abtheilung.	Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und
Betriebschef	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	1603
Bureau des Betriebschefs und Wagenkontrole . 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,	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen
Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger . 206	nebst Abwart 30
Telegraphisten	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer 90
Portiers, Abwärte und Nachtwärter 48	Lokomotivheizer
Gepäckträger 30	Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenver-
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure ein-	lader
schliesslich Eilgutarbeiter 582	354
Oberzugführer und Gehülfen, Zugführer, Konduk-	001
teure und Bremser 256	
Übertrag . 1424	
	gegen 3522 im Vorjahre; die im Lagerhause zu Romans-
horn im Akkord arbeitenden Taglöhner (97 Mann im Be	
inbegriffen. — Trotz der im Oktober erfolgten Eröffnung	
Personal fast sämmtlicher Abtheilungen erheblich zu vermi	
Personal in Folge der sehr lebhaften Herbst-Getreide-Ca	
Ganzen kommen auf einen Kilometer Bahnlänge 5,7 Ange	
B. Dampfs	Bodensee.
Verwalter	Maschinisten 4
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart 5	Heizer
Kapitäne 5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen 30
Steuermänner und Schleppschiffführer	Güter- und Kohlenverlader 5
Zusammen 64 Angeste	
II. Auf dem	
Abtheilungs-Chefs	Maschinisten
Buchhalter, Bureaugehülfen und Abwart	Heizer
Stationsvorstände und Gehülfen	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schleppschiffmannschaft 36
Kapitäne und Schiffsführer 9	Anbinder 6
Steuermänner und Untersteuermänner	Güter und Kohlenverlader
Einzüger 8	Werftepersonal
	estellte (im Vorjahre 201).

7. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

gskas	se.		*					
						\mathbf{Fr}	. 706,094	. 03
			P.				,	
			Fr.	20,0	000			
			27	105,7	708. 8	32		
			"	42,4	31. 8	32		
		-					168,140	. 64
			OI.	-		-		************
			Gesa	mmteii	ınahm	ie Fr	. 874,234	. 67
		8						
gestel	lte		Fr .					
٠		•	"					
			22	90,9	35. 9	0		
			"	6	29. 5	55		
			27	8,4	50.			
							107,527	. 36
Resto	nd a	m 21	Dogg	mhor	1977		766 707	21
DOSUG	uita co	III 01.	Deze	шист	1011	L' L s	100,101.	91
Angest	ellte	Mitgli	eder d	ieser l	Kasse.			
sse.								
						F	r. 34,577.	. 50
d Bus	sen)	hinzu		•		17	27,669.	. 68
			Gesa	mmtei	nnahn	ne F	r. 62,247.	. 18
Spita	lrech	nunge						
		,				n	23,864.	. 15
Bes	stand	am 3	1. De	zembe	r 187	77 F	r. 38,383.	. 03
des I			es 12	96.				
des I	Berich	ntsjahr					ützungska	sse.
	gestell	gestellte Bestand a Angestellte sse. d Bussen) Spitalrech	gestellte Bestand am 31. Angestellte Mitgliesse. Bussen) hinzu	Gesa gestellte Fr. "" "" Bestand am 31. Deze Angestellte Mitglieder d sse. d Bussen) hinzu Gesa Spitalrechnungen etc.	Gesammtein gestellte Fr. 5,2 , 2,0 , 90,9 , 8,4 Bestand am 31. Dezember Angestellte Mitglieder dieser Iss se. Gesammtein Gesammtein	Gesammteinnahm gestellte Fr. 5,205. 2	Fr. 20,000. — " 105,708. 82 " 42,431. 82 ———————————————————————————————————	Fr. 706,094 Fr. 20,000. — " 105,708. 82 " 42,431. 82 ———————————————————————————————————

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

insoweit fortgesetzt, als es für Sicherung der bereits ausgeführten Arbeiten auf der Strecke von der Limmat (beim Bahnhof Zürich) bis zum Tiefenbrunnen (in der Gemeinde Riesbach), sowie des angrenzenden Privateigenthums nothwendig war. Ferner wurden die Vorarbeiten für folgende, noch nicht ins Stadium der Ausführung getretene Linien sistirt: Eglisau-Schaffhausen, 19.7 Kilometer; Dielsdorf-Niederweningen, 7.5 Kilometer; die mit der Centralbahn gemeinschaftliche Linie Koblenz-Stein, 26.2 Kilometer. Schon im Vorjahre endlich war die Einstellung der Arbeiten erfolgt für die als selbständige Unternehmung projektirte Linie Etzweilen-Schaffhausen, 17 Kilometer.

Das Bahnbau-Personal bestand zu Anfang des Jahres aus 129 Technikern. Die Direktion war bemüht, dessen möglichst rasche Reduktion, entsprechend der umfassenden Reduktion der Bauten, herbeizuführen; zu Ende des Jahres waren denn auch nur noch 29 Ingenieure, Architekten, Geometer und Zeichner angestellt. Die Beschäftigung dieses Personals vertheilt sich auf die verschiedenen Linien wie folgt:

		Anfang 1877	Ende 1877	Durchschnittlie
1.	Zentralbureau	33	10	18
2.	Linksufrige Zürichseebahn	2		
3.	Bötzbergbahn	5		2
4.	Winterthur-Koblenz	21		10
5.	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	8	1	4
6.	Niederglatt-Baden	12	12	_ 12
7.	Rechtsufrige Zürichseebahn	21	1	9
8.	Glarus-Lintthal	9	5	5
9.	Wädensweil-Einsiedeln	12	_	5
10.	Dielsdorf-Niederweningen	1	5	
11.	Koblenz-Stein	5		1
	Zusammen	129	29	66

1. Zentralbureau.

Die vom technischen Zentralbureau erledigten Arbeiten bezogen sich vorzugsweise auf Anfertigung von Detail-Konstruktionsplänen für die im Bau begriffenen Linien Baden-Niederglatt und Glarus-Lintthal, auf Überwachung der Lieferung und Montirung der eisernen Brücken und der Stationsausrüstungen auf der Linie Baden-Niederglatt, auf Anfertigen der Grundbücher und der definitiven Katasterpläne und Längenprofile der Bötzbergbahn, sowie der Linie Winterthur-Koblenz, endlich auf die Revision der Abschlagszahlungsberechnungen, Endabrechnungen u. dgl.

Die Imprägniranstalt verblieb bis Schluss des Berichtsjahres unter Leitung des Zentralbureau; deren Leistung ergibt sich aus folgender Zusammenstellung des vom Januar bis und mit Oktober 1877 imprägnirten Materiales:

Anzahl der Kesselfüllungen	Bah	nbau	Bahn	betrieb	Priv	vate	Total		
	Stück	Kubm.	Stück	Kubm.	Stück	Kubm.	Stück	Kubm.	
328	28,425	1758.38	17,505	1609.19	27,324	438.08	73,254	3805.65	

Hiebei wurden verbraucht 82,000 Kilogr. Steinkohlen, 590 Kilogr. Schmieröl, 530 Kilogr. Talg und 7400 Liter Chlorzink; ausser 1 Maschinisten und 1 Heizer waren im Durchschnitt 9 Arbeiter täglich beschäftigt.

Zur Berichterstattung über die einzelnen Linien übergehend, machen wir vorerst aufmerksam, dass bezüglich des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil ein Bericht von dem Verwaltungsrath dieser Unternehmung publizirt wird, und dass wir über die Bötzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein dem Verwaltungscomite der Gemeinschaftsbahnen besondere Berichte vorlegen.

2. Baden - bezw. Wettingen - Niederglatt.

Die Eröffnung der Linie Baden- bezw. Wettingen-Niederglatt für den Personen- und Güterverkehr fand den 1. Oktober 1877 statt. — Am Schlusse des gegenwärtigen Berichtes finden sich deren Situationsplan und Längenprofil beigefügt; unter Verweisung auf diese Pläne geben wir folgende Beschreibung der Linie:

Trace: In Abweichung von dem ursprünglichen Projekte, wonach die Linie von der Nordostbahnstation Baden abzweigen sollte, findet die Abzweigung nicht in Baden, sondern auf dem rechten Ufer der Limmat beim Seminar Wettingen statt; hiedurch wurde die Verlegung eines Theilstücks der Linie Baden-Zürich bedingt. Den Anlass zu dieser Traceänderung gab eine Erklärung des schweizerischen Eisenbahndepartements, dass die Abzweigung der neuen Linie von der Linie Baden-Zürich nicht in offener Bahn stattfinden dürfe. Hiedurch sah sich die Nordostbahngesellschaft vor die Alternative gestellt, entweder die neue Linie mittelst eines selbständigen dritten Geleises von der Station Baden ausgehen zu lassen und eine entsprechende Vergrösserung dieser Station damit zu verbinden, oder anderswo eine Trennungsstation zu etabliren. Die angestellten Kostenvergleichungen verschiedener diesbezüglicher Projekte wiesen auf letzteren Weg hin, und die Direktion entschloss sich, wie schon früher berichtet worden ist, um so eher zu dessen Betretung, als dadurch gleichzeitig die Abschneidung der ausnahmsweise engen Kurve bei Wettingen erreicht wurde. Demzufolge überschreitet jetzt die Linie Baden-Zürich ungefähr 1 Kilometer oberhalb der Station Baden die Limmat und gelangt auf das Hochplateau beim Seminar Wettingen, wo die erwähnte Trennungsstation erstellt ist; unmittelbar hinter dieser Station übersetzt sie zum zweitenmale den Fluss und schliesst bei Neuenhof wieder an den alten Strang. Die Linie Wettingen-Niederglatt zieht sich von der Station Wettingen aus in östlicher Richtung, die Ortschaften Würenlos, Otelfingen und Buchs berührend, dem südlichen Fusse der Lägern entlang und erreicht an deren Hängen nordwestlich von Buchs, grösstentheils in Steigungen von 9 und 100/00, den an die Lägern sich anlehnenden, die Wasserscheide zwischen Glatt und Furtbachgebiet bildenden Höhenrücken. Von hier fällt die Bahn mit 8.s und 9.5% oberhasli beibehaltend und sich von dort nordwärts wendend. Die Nationalbahn endlich übersetzt, von ihrer Station Baden kommend, westlich von dem unteren Limmatübergang die Nordostbahnlinie Baden-Zürich und bleibt neben dieser bis in die Station Wettingen; von hier bis Otelfingen läuft sie neben der Nordostbahnlinie Wettingen-Niederglatt und bildet mit derselben gemeinsam eine doppelspurige Bahnstrecke; in Otelfingen trennt sie sich ab und wendet sich östlich gegen Regensdorf.

Von Wettingen bis Otelfingen liegt die Linie Wettingen-Niederglatt im Gebiete des Kantons Aargau und von Otelfingen bis Niederglatt in demjenigen des Kantons Zürich. — In geologischer Beziehung ist bemerkenswerth, dass sie von Wettingen bis Otelfingen die hier vereinigten Moränen der Gotthard-, Glarner- und Bündner-Gletscher durchzieht und in den tieferen Einschnitten zwischen Otelfingen und Niederglatt die Süsswassermolasse anschneidet. — Die Bahnlänge zwischen den Mitten der Stationsgebäude Wettingen und Niederglatt beträgt 18.91 Kilom., hievon liegen in Geraden 10,532 Meter oder 55.7% und in Kurven 8,378 Meter oder 44.3%. Die kleinsten Kurvenhalbmesser wechseln in der Nähe der Stationen von 300 Meter bis 400 Meter und auf der freien Strecke von 450 Meter bis 500 Meter; der mittlere Radius der ganzen Bahn ist 1183 Meter. Die Maximalsteigung beträgt 10% und die mittlere Steigung 7.28%.

Höhenlage und Entfernung der Stationen:

Stationen.	Höhe über Meer.	Entfernung von Wettingen.	Entfernung unter sich.
	Meter	Kilometer	Kilometer
Wettingen	388.60	-	
Würenlos	420.60	3.683	3.683
Otelfingen	427.50	6.213	2.530
Buchs	462.23	10.447	4.234
Niederglatt	424.70	18.910	8.463

Zur Vergleichung des korrigirten Theilstückes Baden-Neuenhof mit der durch dasselbe in Wegfall gekommenen Strecke dienen nachfolgende Angaben:

	Ganze Länge.	Länge der Geraden.	Länge der Kurven.	Mittlerer Radius.	Minimal-Radius.
	Meter	Meter 0/0	Meter 0/0	Meter	Meter
Alte Linie	3326.82	807 24.3	2520 75.7	675	240
Korrigirte Linie	2718.40	1653 60.8	1065 39.2	1405	350

Die Arbeiten umfassten, ausser dem Bau der Strecke Wettingen-Niederglatt, das erwähnte neue Theilstück Baden-Neuenhof der Linie Baden-Zürich, die Überführung der Nationalbahn über dasselbe und deren Einführung nach Wettingen, ferner die Anlegung der Station Wettingen als Wechselstation zwischen der genannten Linie, der Linie Wettingen-Niederglatt und der Nationalbahn. Ausserdem erhielt die Bahnstrecke Niederglatt-Bülach doppelspurigen Unterbau. Endlich brachte die Verlängerung der Station Niederglatt die Korrektion einer kurzen Strecke der Linie Niederglatt-Oberglatt mit sich. Die nachstehenden Mittheilungen betreffen die sämmtlichen Bauten aller vorgenannter Strecken mit einer baulichen Länge von 25.35 Kubikmeter.

Expropriation. Die Bahnanlage, mit Einschluss der Stationen, Wege, Abschnitte u. s. w. erforderte den Ankauf von 66,573 Hektaren Land und 4 Gebäuden.

Unterbau. Der Unterbau wurde nach den Normalien der Nordostbahn für Hauptbahnen ausgeführt. Die Gesammterdbewegung belief sich auf 751,900 Kubm.; der sog. Grundpreis für die geförderten Massen (Kies, Lettenkies, Thon und Molassefels) variirte zwischen Fr. 0.60 und Fr. 1.60 per Kubikmeter. Grössere Auffüllungen und Einschnitte sind folgende:

Auffüllung vor der unteren Limmatbrücke	380	Meter	lang	13.8	Meter	hoch	68,900	Kubm.
" hinter der oberen "	710	"	77	12.0	77	22	41,400	77
" im Gaisgraben	150	"	22	24.5	22	"	37,600	17
" bei Oberhasli	460	99	22	14.0	17	22	50,100	77
Fundament-Aushub für den westlichen Land-								
pfeiler der unteren Limmatbrücke				22.0	Meter	tief	10,000	"
Einschnitt der Station Wettingen	1,530	22	22	4.8	27	27	134,300	27
" bei Otelfingen	260	22	22	10.0	"	"	29,800	27
" auf der Wasserscheide bei Buchs	990	"	>>	5.6	17	"	38,300	27
" vor Niederglatt	670	22	"	6.0	22	"	42,100	"
77 77 77	400	22	"	5.8	"	>>	34,000	17
" der Station Niederglatt	930	"	77	3.6	"	"	57,200))

Entwässerungsarbeiten zur Sicherung der Bahnanlage wurden in bedeutenderem Umfange beim linksseitigen Widerlager der unteren Limmatbrücke und zwischen Otelfingen und Niederglatt nothwendig.

Stützmauern wurden im Ganzen 5 ausgeführt, von denen die grösste eine Länge von 144 Meter, eine Höhe von 3.5 Meter hat und ca. 700 Kubikmeter Mauerwerk fasst.

Kunstbauten. Die Zahl der Brücken und Durchlässe beläuft sich auf 169, von denen die bemerkenswerthesten folgende sind:

- 1. Die eiserne Überfahrtsbrücke für die Nationalbahn bei Baden; dieselbe schneidet die Nordostbahn unter einem Winkel von 21°0 und hat eine Lichtweite von 21.6 Meter; der Inhalt des Mauerwerks beträgt 1900 Kubikmeter.
- 2. Die untere Limmatbrücke für 3 Geleise mit 3 Öffnungen von 42.2, 51.0, 42.2 Meter Weite und in 33 Meter Höhe über dem Limmatwasserspiegel. Grosse Schwierigkeiten bot die Fundirung des linksseitigen Widerlagers,

dessen Sohle 5.5 Meter unter dem Wasserspiegel liegt; die Mauerwerksmasse misst 11,200 Kubikmeter, wovon 5300 Kubikmeter auf das genannte Widerlager fallen. Der eiserne Überbau ist als kontinuirliches Fachwerk konstruirt und besteht aus 3 Paar Trägersystemen, die unter sich durch Scharniere verbunden sind.

- 3. Die obere Limmatbrücke für 2 Geleise mit 3 Öffnungen von 42.2, 53.8 und 42.2 Meter Weite, 25.5 Meter über dem Wasserspiegel der Limmat. Den eisernen Überbau bildet ein kontinuirliches Fachwerk mit 2 Tragwänden für beide Geleise.
 - 4. Die Glattbrücke, 15.3 Meter weit und 10.5 Meter über dem Wasserspiegel der Glatt.

Wegbauten. Die Anzahl der Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen beträgt 60; hievon sind 33 als Niveauübergänge, 22 als Unterführungen und 5 als Überführungen ausgeführt. An Chaussirungs- und Bekiesungsmaterial waren im Ganzen 10,300 Kubikmeter erforderlich.

Beschotterung. Das Bettungsmaterial, 71.300 Kubikmeter, wurde zum Theil aus dem Einschnitt der Station Wettingen und zum Theil aus der Nordostbahn gehörenden Kiesgrube bei Bülach gewonnen.

Oberbau. Der Oberbau ist nach den gleichen Normen ausgeführt, welche seit 1872 für die Neubauten der Nordostbahn massgebend gewesen sind. In den Hauptgeleisen kamen ausschliesslich Schienen aus Bessemer-Stahl, in den Nebengeleisen dagegen grösstentheils ältere Eisenschienen zur Verwendung. Die Gesammtgeleiselänge misst 37,997 Meter; hievon entfallen auf die Hauptgeleise 33,244 Meter oder 87.5 % und auf die Nebengeleise 4,753 Meter oder 12.5 %. Der Verbrauch an Oberbaumaterial u. s. w. war folgender: 2,586 Tonnen Stahlschienen, 147 Tonnen Eisenschienen, 139 Tonnen Laschen, 50 Tonnen Unterlagsplatten, 23 Tonnen Laschenbolzen, 45 Tonnen Schienennägel, 56 einfache Weichen, 1 englische Weiche, 166 Kubikmeter imprägnirte Weichenhölzer (Weichholz), 79 Kubikmeter imprägnirte Weichenhölzer (Weichholz), 16,490 Stück imprägnirte Hartholzschwellen, 21,340 Stück imprägnirte Weichholzschwellen, 1,690 Stück alte Hartholzschwellen.

Die Einfriedigungen bestehen durchgehends aus einem Latthag von imprägnirtem Rundholz. Zum Abschluss der Wegübergänge sind 1 Rollbarriere, 5 Zug- und 15 Schiebbarrieren erforderlich geworden.

Ausrüstung der Stationen.

Station	Aufnahms- Güter- gebäude schuppen Klasse Klasse	Abtritt Klasse	Brunnen	Geleis Ausweich- Geleise	anlage Stumpen- Geleise	Weichen	Distanz- signale	Lokomotiv- Remise	Wagen-	Dreh- scheibe	Krahn
Wettingen	III II	III		3	. 1	26	4	1 2 Stände	1.	1	_
Würenlos	V	V	1	1	1	6	2		Canada Paris	-	1
Otelfingen	\mathbf{v}	V	1	1	1	10	3		-		
Buchs	V	\mathbf{V}	1	1	1	4	2		******		
Niederglatt		-	-	1	1	11	3				-

Zum Stationsgebäude in Otelfingen fand ein Theil der Materialien des abgebrochenen Gebäudes der alten Station Bülach Verwendung. — In der Lokomotivremise in Wettingen sind die Räumlichkeiten für eine später zu erstellende Wasserstationseinrichtung vorgesehen, auch wurde zu diesem Zwecke eine Quelle für Speisewasser erworben.

Räumlichkeiten der Stationsgebäude.

				Hau	apt-Gebä	ude				Güterschuppen
	Warts	sääle					Wohn	ungen		
Station	I, u. II, Kl. □‴/	III. Kl.	Güterraum □ ^m /	Vorhalle	Bureaux	Anzahl	Zimmer	Kammern	Küche	
Wettingen	50	50		33	39	1	3	2	1	2 Thore 144 [m/
Würenlos	20	24	89		20	1	3		1	arrows.
Otelfingen	12	32	84		19	1	1	2	1	, a
Buchs	16	22	65	an desirable	16	2	4	2	2	

An Buden sind 27 Stück errichtet worden und zwar 26 für die Bahnwärter auf den Stationen und auf der freien Strecke, 1 Bude auf der Station Niederglatt für den Bahnaufseher. Jede Station ist mit Telegrapheneinrichtung versehen.

3. Glarus-Lintthal.

- a. Technische Vorarbeiten. Die Einstellung des Baues dieser Linie hatte im Frühjahr die Entlassung des grösseren Theils ihres technischen Personals zur Folge. Im Spätjahr, als nach dem Gange der Moratoriumsverhandlungen der baldige Wiederbeginn des Baues in Aussicht zu nehmen war, wurden zunächst die Vorarbeiten wieder aufgenommen, und zwar fand eine theilweise Umarbeitung des Projektes statt, um, entsprechend dem Vertrage mit Glarus, beim Bau und Betrieb der Linie grösstmögliche Sparsamkeit und Einfachheit in vermehrtem Grade einzuhalten.
- b. Expropriation. Die gleichzeitig mit der Baueinstellung abgebrochenen Expropriationsverhandlungen wurden Ende November, nachdem die Verständigung über Wiederanhandnahme des Baues mit den glarnerischen Behörden zum Abschluss gelangt war, wieder aufgenommen.
- c. Unterbau. Die Bauarbeiten wurden im April ganz eingestellt. Sie hatten im 1. und 5. Loose begonnnen und umfassten eine Erdbewegung von ca. 22,000 Kubikmetern, verschiedene Uferschutzbauten und die theilweise Fundirung einer Linthbrücke; die Bauverträge wurden auf dem Wege des gütlichen Übereinkommens mit den Unternehmern gelöst. Im Dezember fand auf Grund einer erneuerten Ausschreibung die abermalige Vergebung der Bauarbeiten statt, und die Ausführung des 1. Looses wurde den Herren Seeger und Bossert in Baden gegen 1% Abgebot von den neuen Voranschlagspreisen übertragen; das 2., 3. und 4. Loos übernahmen die Herren Vicarino und Curty in Basel gegen ein Abgebot von $10^{1/2}$ %.
- d. Oberbau. In Folge der Vereinbarung mit den glarnerischen Behörden waren die zum Baue der Linie erforderlichen Schienen und Schwellen bis Ende März 1878 auf die Baustelle zu schaffen. Der Transport dieser Materialien wurde noch im Dezember verakkordirt.

4. Rechtsufrige Zürichseebahn.

- a. Technische Vorarbeiten. Nachdem die definitive Einstellung des Baues dieser Linie im Frühjahr verfügt worden war, wurde nur noch das seinem Abschlusse nahe gebrachte Detailprojekt für die Strecke Tiefenbrunnen-Rapperswyl vollendet und dann das technische Personal der ganzen Linie entlassen, soweit es nicht für die auf der Strecke Limmat-Tiefenbrunnen noch auszuführenden Arbeiten unentbehrlich war.
- b. Bau. Auf dem Loose Limmat-Tiefenbrunnen dauerten die Arbeiten im Monat Januar fort; am 6. Februar 1877 kam aber mit der Bauunternehmung Cless & Co. ein Vertrag zum Abschluss, wonach dieselben eingestellt wurden, ausnahmlich derjenigen Arbeiten, welche zur Sicherung der schon erstellten Anlagen und des Eigenthums Dritter nothwendig waren. Diese Arbeiten wurden grösstentheils bis Mitte Juli, jedoch in einer den vertraglichen Bedingungen nicht entsprechenden Weise vollendet, so dass wir die Abnahme derselben verweigerten, wesshalb die Unternehmung einen Rechtsstreit gegen uns eingeleitet hat. Die hauptsächlichsten dieser Arbeiten sind:

- 1. Erdarbeiten im Stadelhofer Einschnitt 27,200 Kubm. und im Riesbacher Einschnitt 63,600 Kubm., zusammen also 90,800 Kubm. oder $53.7\,^0/_0$ des Voranschlages.
- 2. Stützmauern: Die hohe Stützmauer in Stadelhofen ist vollendet mit ca. 6200 Kubikmetern Mauerwerk, $58\,^{0}/_{0}$ des Voranschlages.
- 3. Zürcher Tunnel: ausgeführt sind von der einspurigen Tunnelstrecke 62.5 Meter, von der zweispurigen 26.3 Meter, zusammen 88.5 Meter; dazu hommen 36.9 Meter mit Stein ausgebeugter Richtstollen. Es ergibt dies $6.16^{-0}/0$ der Gesammttunnellänge von 1440 Meter.
- 4. Riesbacher Tunnel: ausgeführt sind von der einspurigen Tunnelstrecke 111.7 Meter, von der zweispurigen 43.0 Meter, zusammen 154.7 Meter; dazu kommen 48 Meter ausgebeugter Richtstollen und 4.8 Meter Gewölbekappe; Total 12.58 % der Gesammttunnellänge von 1229 Meter.
- 5. Von Brücken und Durchlässen wurde eine Weg- und Bachüberführung und eine Deckeldohle mit zusammen 1380 Kubikmeter Mauerwerk oder 58.9% des Voranschlags fertig gestellt.

5. Dielsdorf-Niederweningen.

In den ersten Monaten des Berichtsjahres fanden noch Detailhöhenaufnahmen und Katastervermessungen statt, worauf die Arbeiten für diese Linie völlig eingestellt wurden.

6. Eglisau-Schaffhausen.

Für diese Linie wurden keine Arbeiten ausgeführt.

7. Vollendungsbauten an den im Betriebe stehenden neuen Linien.

Analog dem über die Baurechnung des Stammnetzes gefassten Beschlusse, ordneten wir am 24. Februar 1877 an, dass die Baurechnungen neuer Linien je ein Jahr nach der Betriebseröffnung zu schliessen seien, also die Baurechnung der linksufrigen Zürichseebahn mit 1. April 1877 und diejenige der Linie Winterthur-Koblenz mit 1. August 1877, in der Meinung, dass von genanntem Zeitpunkte an weitere Belastungen dieser Rechnungen nur in Fällen zwingender Nothwendigkeit und auf besonderen und motivirten Beschluss der Direktion stattfinden dürfen.

Die Ausgaben, welche die beiden erwähnten Baurechnungen im Berichtsjahre noch aufweisen, vertheilen sich wie folgt:

a) Linksufrige Zürichseebahn.

1)	1) Ausgaben im I. Quartal 1877, welche ausser den Gehalten des technischen Personals	
	hauptsächlich Expropriationskosten und Restguthaben von Unternehmern umfassen Fr. 109	,430. 19
2)	2) Ausgaben vom April bis Dezember 1877 mit speziellen Kreditbewilligungen:	
	Umbau eines Miethhauses in Ziegelbrücke Fr. 2,484. 78	
	Erstellung von Entwässerungsstollen zwischen Thalweil und	
	Oberrieden	
	Einrichtung der Station Rüschlikon für den Güterdienst, ab-	
	züglich eines Kostenbeitrages der Gemeinde Rüschlikon	
	von Fr. 10,000	
	Regulirung des Wasserabflusses im Hirsacker bei Horgen in Folge	
	Prozesserledigung	
30	Ebenso die Erstellung einer Einfriedigung daselbst " 359. 25	
	Erstellung eines Brunnens auf der Station Au " 1,033. 01	
	Erstellung einer Brunnenleitung in Thalweil " 284. 27	
	Übertrag . Fr. 25,895. 23 Fr. 109	,430. 19

	Übertrag		Fr.	25,895.	23	Fr. 109,430.	19
abgezogen von den Einnahmen durch V	erkauf von Landa	bschnitten etc	. 17	59,934.	15		
bleibt als Nettoeinnahme bis 31. Deze	mber 1877 .					" 34,038.	92
Sonach Total der Ausgaben pro 1877	• • •					Fr. 75,391.	27
b) 1	Linie Wintert	hur,-Koble	nz.				- Marketon
1) Ausgaben vom Januar bis Juli 187	77				٠	Fr. 310,835.	13
2) Die im Zeitraume vom August bis I	Dezember noch zu	r Abwicklung					
gelangten Abrechnungen mit U	nternehmern, sow	ie die admini-					
strative und technische Bauleit	ung, abzüglich de	es Erlöses aus					
verkauften Landabschnitten und	l den übrig geb	liebenen Bau-					
materialien, erforderten .			Fr.	73,289.	72		
Hiezu einige kleinere, mit	besonderer Bewill	igung ausge-					
führte Arbeiten			22	4,832.	48		
					Personal Security	" 78,122.	20
Sonach Total der Ausgaben pro 1877						Fr. 388,957.	33
				197		And the second s	Matternation

B. Bauten an den alten Linien.

Zufolge der am 1. Juli 1876 getroffenen Verfügung über Schluss der Baurechnung des Stammnetzes fielen im Berichtsjahr nicht nur die Ausgaben für Instandhaltung, sondern auch für bauliche Verbesserungen der alten Linien und Vervollständigung ihres Inventarbestandes in der Regel zu Lasten der Betriebsrechnung und kompariren somit unter den an früherer Stelle besprochenen Ziffern. Die Baurechnung des Stammnetzes hatte im Wesentlichen nur noch für diejenigen Ausgaben aufzukommen, welche die Erweiterungen der Stationen Sulgen, Winterthur, Effretikon und Brugg nothwendig machten. Diese Ausgaben waren eine Folge der Einführung der Bischofszellerbahn nach Sulgen, der Nationalbahn und Tössthalbahn nach Winterthur, der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil und der Nationalbahn nach Effretikon, endlich der Bötzbergbahn nach Brugg; grossentheils finden sie ihre Deckung durch die von den genannten Bahnunternehmungen der Nordostbahn zu entrichtenden Bahnhofzinse. Sie beziffern sich auf folgende Summen:

auf folgende Summen:							
1. Erweiterung der Station Sulgen, Landentschädigung				•	Fr.	12,469.	13
2. Erweiterung des Bahnhofes Winterthur:							
Erwerbung von Land und Gebäuden		Fr.	460,708.	41			
Erweiterung des Aufnahmsgebäudes		17	57,908.	27			
Erstellung der Wylandbrücke		77	100,877.	04			
Einführung der Nationalbahn (Westseite)		77	32,745.	43			
Neue Kohlenrampe im Beigenacker		27	1,093.	21			
Ergänzungsarbeiten an der neuen Wagenremise im I	Dreieck	22	764.	97			
Neue Geleiseverbindung zur Drehscheibe im Personenb	ahnhof	71	178.	90			
3. Erweiterung der Station Effretikon:					27	654,276.	23
Landerwerbung, Geleiseanlagen, neues Wartlokal et	te.	4	٠	4	59	24,255.	32

Übertrag

Fr. 691,000. 68

Übertrag .				Fr.	691,000.	. 68
Brückenwaage						
				22	8,556.	. 11
				Fu	600 556	70
rüheren Jahren				LT.	099,990.	. 19
llich:						
erer Zwischen-						
chweizerischen						
				22	2,558.	. 73
en Verordnung				17	657.	. 80
ionsgruppe des						
Altnau, Hett-						
en, Effretikon,						
nlang, Nieder-						
				22	5,620.	
erwaltung und				Fr.	708.393.	. 32
f sämmtlichen					,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
					29,476.	25
			•	22	40,400	0
	•		Total	" Fr.		
	•		Total	 Fr.	737,869.	
ialgeleises, des	•	•	Total	Fr.		
ialgeleises, des Maschinenhaus	Fr.	4,761.		Fr.		
Maschinenhaus	· Fr.	4,761.		Fr.		
Maschinenhaus für die beab-	Fr.	4,761.		Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn-	Fr.	4,761.		Fr.		
Maschinenhaus für die beab-	Fr.	4,761.		Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- Liegenschaften-		4,761. 78,855.	80	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- Liegenschaften-	Fr.		80	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- niegenschaften- l einer Kohlen-	"	78,855.	80	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- Liegenschaften-	"	78,855.	80	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- niegenschaften- l einer Kohlen- cke Neuenhof-	"	78,855.	80 20 11	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- niegenschaften- l einer Kohlen- cke Neuenhof-	"	78,855. 10,906.	80 20 11	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- liegenschaften- l einer Kohlen	"	78,855. 10,906.	80 20 11	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- liegenschaften- d einer Kohlen- cke Neuenhof- Linie Baden- e entbehrlichen	27	78,855. 10,906. 10,921.	80 20 11 30	Fr.		
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- liegenschaften- d einer Kohlen- cke Neuenhof- Linie Baden- e entbehrlichen))))))	78,855. 10,906. 10,921. 12,030.	80 20 11 30	Fr.		. 57
Maschinenhaus für die beab- en, für Bahn- liegenschaften- d einer Kohlen- cke Neuenhof- Linie Baden- e entbehrlichen))))))	78,855. 10,906. 10,921. 12,030. 1,394.	20 11 30	"	737,869.	51
	erer Zwischen- chweizerischen en Verordnung ionsgruppe des Altnau, Hett- en, Effretikon, inlang, Nieder erwaltung und	rüheren Jahren lich: erer Zwischen- chweizerischen en Verordnung donsgruppe des Altnau, Hett- en, Effretikon, nlang, Nieder- erwaltung und	rüheren Jahren lich: erer Zwischen- chweizerischen en Verordnung donsgruppe des Altnau, Hett- en, Effretikon, nlang, Nieder- erwaltung und	rüheren Jahren lich: erer Zwischen- chweizerischen	rüheren Jahren lich: erer Zwischen- chweizerischen	### ##################################

Weitaus die bedeutendste Verwendung fand, wie sich aus vorstehender Aufstellung ergibt, in Winterthur statt. Indem wir über die dortige Bahnhoferweiterung auf die Mittheilungen der früheren Geschäftsberichte und auf den ersten Abschnitt des gegenwärtigen Bezug nehmen, bemerken wir rücksichtlich des Berichtsjahres, dass die

Expropriation für diese Erweiterung gemäss dem von den Bundesbehörden am 30. Mai 1876 genehmigten Projekt auf gemeinsame Rechnung der Nordostbahn, Nationalbahn und Tössthalbahn fortgesetzt wurde. Nachdem indessen am 6. Juni 1877 vom Bundesrath eine Fristverlängerung für die Ausführung einzelner der einschlägigen Bauten ertheilt worden, fanden wir angezeigt, die Erwerbung der davon betroffenen Grundstücke, bei welchen es ohne augenscheinliche Gefahr einer späteren Preiserhöhung geschehen konnte, zu sistiren; namentlich geschah dies mit den für Überführung der Zürcherstrasse über den Bahnhof nöthigen Landabtretungen, ferner mit den für spätere Erweiterung des Güterbahnhofes vorgesehenen Grundeinlösungen. Immerhin sind zur Stunde, mit Ausnahme von drei Parzellen, sämmtliche Grundeinlösungen für die gemeinsame Einführung der Nordostbahn, Vereinigten Schweizerbahnen, Nationalbahn und Tössthalbahn von Osten her mittelst eines vierspurigen Dammes, ferner für die Unterführung der Schaffhauserstrasse unter dem Bahnhof hindurch, endlich für die dermalen nothwendige Erweiterung des Güterbahnhofes und die Einführung der Nationalbahn von der Westseite her durchgeführt.

Die Bauten für die Bahnhoferweiterung Winterthur wurden, in Gewärtigung des Ausganges der vor Bundesgericht hängigen Streitfrage, ob nicht die Nationalbahn und die Tössthalbahn die dafür erforderlichen Kapitalien der Nordostbahn zu liefern haben, nach Möglichkeit eingeschränkt, erforderten aber doch bedeutende Summen. Es gelangte die Erweiterung des Personen - Aufnahmsgebäudes zur Vollendung. Ferner kam die Überführung der Wylandstrasse über den Güterbahnhof nebst damit in Verbindung stehender Korrektion der Vogelsangstrasse und Erweiterung des Güterbahnhofes zur Ausführung. Die für genannte Strasse erstellte Überfahrt besteht aus einer eisernen Gitterbrücke von 96.95 Meter Länge mit 6 Meter breiter Fahrbahn und sieben schmiedeisernen Zwischenpfeilern; durch die Ausführung dieser Baute ist eine im Jahr 1872 eingegangene Vertragsverpflichtung gegenüber der Stadt Winterthur erfüllt worden. Ferner bedingte die Einführung der Nationalbahn von der Westseite her namhafte Bauten im Innern des Bahnhofes, welche von der Nordostbahn zum Theil auf eigene Kosten auszuführen waren; insbesondere musste im Güterbahnhof auf eine Länge von 670 Meter ein eigenes Einfahrtsgeleise für die Nationalbahn erstellt werden.

Anschliessend an die Arbeiten für die Einführung der Nationalbahn von der Westseite her in den Bahnhof Winterthur erwähnen wir der Bauten, welche in Folge Anlehnung der Nationalbahnlinie an diejeuige der Nordostbahn von unserer Betriebsverwaltung auf der Strecke Winterthur-Tagelschwangen, aber auf Rechnung der Nationalbahn zu erstellen waren. Auf genannter Strecke lehnt sich die Nationalbahnlinie in einer Länge von 10.560 Meter, mit ihrer Geleiseaxe nur 5.00 Meter von der Axe des nächstliegenden Nordostbahngeleises entfernt, an die Nordostbahnlinie an, und es musste hiefür das Trace der letztern auf grössere Strecken verschoben werden. Die Expropriation, sowie der Unterbau für die verlegte Nordostbahnlinie wurden von der Nationalbahn durchgeführt und erstellt; die Verschiebung und Verlegung der Nordostbahngeleise wurde dagegen von der Nordostbahn vorgenommen. In gleicher Weise wurde rücksichtlich der Bauten auf den Stationen Kemptthal und Effretikon verfahren, wo für die Nationalbahn theils neue Geleise gelegt, theils die bestehenden Geleise verschoben werden mussten. — Noch mag hier erwähnt werden, dass die Nationalbahn in ihrer Fortsetzung von Tagelschwangen nach Seebach oberhalb der Station Glattbrugg auf einer eisernen Brücke über die Bülacherlinie der Nordostbahn hinweg führt; diese Brücke erhielt auf Verlangen der Nordostbahn eine ausreichende Weite, um zu einer späteren doppelspurigen Anlage der Bülacherlinie die Möglichkeit zu erhalten, ohne Veränderungen an der Brücke vornehmen zu müssen.

Im Bahnhof Brugg blieben, behufs Vollendung der durch Einmündung der Bötzbergbahn bedingten Erweiterung, noch einige Ergänzungsarbeiten an den Geleisen auszuführen; ferner musste die Kommunikationsstrasse von Brugg nach Hausen und Habsburg, die früher den Bahnhof im Niveau überschritt, an das östliche Ende des Bahnhofes verlegt werden.

Für Aufnahme der Nationalbahn in den Bahnhof Aarau haben sieh die Verwaltungen der Nordostbahn und der Nationalbahn dahin verständigt, dass vorderhand von umfangreichen und kostspieligen Erweiterungsbauten gänzlich Umgang genommen und lediglich ein neues Geleise durch den Rangir- und Rohmaterialbahnhof über die Lenzburgerstrasse in den Personenbahnhof geführt werde. Die in Folge dieser Geleiseanlage nothwendig werdenden Grunderwerbungen hatte die Nationalbahn auf eigene Rechnung zu besorgen, während die baulichen Veränderungen von der Nordostbahn auf deren Rechnung ausgeführt wurden. Da indessen die Expropriation theilweise noch im Rückstande sich befindet, konnte das fragliche Geleise bisanher nicht in den Personenbahnhof eingeführt, sondern musste vorerst östlich der Lenzburgerstrasse provisorisch mit dem Haupteinfahrtsgeleise der Nordostbahn verbunden werden. Im Aufnahmsgebäude wurde ein besonderes Kassalokal und im Güterschuppen ein Bureau für die Nationalbahn eingerichtet.

C. Transportmaterial und Werkstätten.

Auf diese Baurechnung, deren Schluss von uns ebenfalls mit dem an anderer Stelle erwähnten Vorbehalte unterm 24. Februar 1877 angeordnet wurde, sind im Berichtsjahre lediglich die letzten Garantiebeträge auf den früheren Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, ferner die Erstellung einer Zufahrtsstrasse zur Imprägniranstalt gebucht worden und zwar:

80000		25 11 002 1													
1) für G	aranti	ebeträge:													
aı	af 28	Lokomotiven								Fr.	128,453.	38			
17	, 131	Personenwagen		*		*	*1	٠	٠	17	100,911.	. 97			
)1	, 18	Gepäckwagen	٠				٠			27	7,836.	60			
	436	Güterwagen								17	107,775.	-			
						8							E'v	. 344,976.	Q.F
9) Für d	lio Zu	fahrtstrasse zur l	mneä	rnivai	notalt									,	
2) Eur C	.110 274	ianitatitasse zui j	impi aş	51111 (6)	11306116	•	•	٠		•			"	1,277.	
													Fr	. 346,254.	55
Dagegen w	urden	obiger Rechnung	gutg	ebrac	ht:										
1) der I	nventa	rwerth von 55 v	erkauf	ten 1	Person	nenwa	ıgen			Fr.	368,488.	and the same of th			
2) der I	nventa	rwerth eines den	olirte	n Gü	terwa	gens				12	3,286.				
3) Erlös	aus d	er verkauften Li	egense	chaft	zum	Spin	nhof,	ehem	als						
Ver	waltur	ngsgebäude der	Damp	fboot	tunter	nehm	ung	für o	len						
Zür	ichsee									27	70,750.				
4) Erlös	aus v	verkauften Invent	ar-Ge	genst	tänder	n der	Dan	npfbo	ot-						
unte	rnehm	ung auf dem Zü	richse	е	٠					53	1,215.	10			
5) Absch	reibun	gen auf den Masc	hinen	der I	mprä	gnira	nstalt			57	8,217.	94			
6) Rückv	ergütu	ıng für Bauleitun	g							22	2,114.	07			
										-				15 1 051	- 1 - 1
													22	454,071.	11
Es ergibt s	sich son	mit eine Nettoein	nahm	e von	4			٠					Fr	. 107,816.	56
													150000		

VI. Direktion.

Jm Berichtsjahr erlitt der Bestand der Direktion mehrere Änderungen. Herr Direktor Ed. Häberlin reichte am 17. Januar das Gesuch um Entlassung ein und nahm seither an der Geschäftsführung keinen weiteren Antheil; die Generalversammlung vom 30. Juni entsprach sodann seinem Gesuche. Von der gleichen Generalversammlung wurde Herrn Peyer im Hof, welcher seit 1857 als Mitglied der Direktion angehört und im Jahr 1872 auch deren Präsidium übernommen hatte, die von ihm gewünschte Entlassung aus beiden Stellen ertheilt. Herrn Direktor Dr. E. Escher, welcher derselben Generalversammlung sein Mandat zur Verfügung stellte, wurde dasselbe auf die Zeit abgenommen, wo auf Grund hoheitlich genehmigter Gesellschaftsstatuten die Neubestellung der Gesellschaftsorgane möglich sein würde, mit dem Ersuchen, seine Funktionen bis dahin fortzusetzen. Eine wichtige Erweiterung erhielt die Verwaltung durch Ernennung des Herrn Jules Coutin, bisheriger General-Betriebsinspektor der französischen Westbahn, zum Delegirten der Direktion für den Betrieb; derselbe übernahm die ihm vertraglich für die Dauer von zwei Jahren zugetheilten Funktionen, mit einstweiliger Beiseitelassung des Dampfbootbetriebes, am 21. April und wohnte seither bei allen Betriebsfragen den Sitzungen der Direktion mit berathender Stimme bei. Gleichzeitig wurde durch den Verwaltungsrath Herr Cramer-Wyss der Direktion als stellvertretendes Mitglied für die erwähnten Fragen beigegeben.

Die Direktion hielt 142 Sitzungen und fasste 4367 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelnkompetenz erledigten Geschäfte.

Über die Berufung des Herrn Jules Coutin in der oben erwähnten Eigenschaft stellen wir die näheren Mittheilungen dem mehrfach erwähnten Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes anheim und überlassen auch die den letzteren betreffenden personellen Mittheilungen dem gleichen Berichte.

Der Neubestellung der Direktion durch die Generalversammlung vom 4. April d. J. wird der nächste Geschäftsbericht zu erwähnen haben.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1877 angelangt, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 5. Juni 1878.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft: Dr. E. Escher.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1877.

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

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Einnahmen.			-		a .	
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Eigene Linien (incl. Sulgen-Gossau).		2				
1. Personentransport	4,732,064	64				
2. Gepäcktransport	232,807	18				
3. Pferde- und Viehtransport	197,024	63				
4. Gütertransport	7,024,821	93	12,186,718	38		
II. Nettoertrag der Dampfboote.					*	
1. Dampfboote auf dem Bodensee	116,620	48				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee	11,339	-	105,281	48		
III. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen.			100,201	10		
Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	521,570					
2. Bötzbergbahn	367,412	72				
3. Aargauische Südbahn	26,936	60				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	12,635	45				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	49,018	96	898,429	63	10.100.100	١,
			000,120		13,190,429	4
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse			160,754	22		
II. Vergütung für die Benützung von Wagen der Nordostbahn auf					2	
andern Bahnen			347,608	73		-
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern			90,678	07		
IV. Ertrag der Werkstätte			132,576	17		
V. Verschiedenes			44,487	38	776,104	ă
					13,966,534	0
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1876					890	5
				-	The state of the s	
				1		
Summa der Einnahmen .					13,967,424	4
					Management of the second secon	-
* Die Cursivzahlen bedeuten Rückschläge.						

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1877.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.		,). ·			
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.	,					
 Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung Reiseauslagen Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten Porti und Kommissionskosten Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars. 			300,687 3,860 21,312 62,391 11,640 1,514	83 30 22 45 75 94	401,407	49
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.					# . ./-	
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter) 2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals			1,282,938 11,308 36,068 63,129 14,127 219,437 9,464 20,447 108,836 31,662 6,882	95 18 86 92 62 05 07 97 48 28 80	1,804,304	18
III. Expeditionsdienst.						
 Allgemeine Kosten. Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter b) Bekleidung derselben b) Bureaukosten d) Beleuchtung und Heizung der Bureaux 	484,190 9,755 51,323 87,224	33 39 10 16				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	51,823	48	684,316	46		
Übertrag .	, .	•	684,316	46	2,205,711	6'

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

1	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Augrahan			*			
Ausgaben.						
3						ĺ
q iii			001.010	10	0.005 #11	0.5
Übertrag .			684,316	46	2,205,711	67
2. Personendienst.	-					
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-	2					
expedienten und Gepäckträger	228,809	16				
b) Bekleidung derselben	4,083	05				
c) Druckkosten	25,390	34				
d) Ersatzleistungen	319	68	258,602	23		
2 (" - 1 - 1			*			-
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der						
Güterschaffner, der Güterarbeiter etc	1,118,010	82				
b) Bekleidung derselben	3,890	33				
c) Druckkosten	33,685	01				
d) Ersatzleistungen	12,415	40				
e) Assekuranz der Güter	22,083	42	1,190,084	98	2,133,003	6
					2,100,000	"
V. Transportdienst.						
1. Italioportuleilot.	1.0					
1. Allgemeine Kosten.	8					
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten						
der Materialverwaltung	31,724	70				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	18,316	88	J.			
c) Assekuranz der Materialvorräthe	609	38				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung.	107,344	56	455.005	70		
	101,011		157,995	52		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer,						
Kondukteure und Wagenwärter	921,399	35				
b) Bekleidung derselben	33,940	66				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung	00,010	00				
und Reservestücken	369,457	36				
d) Oel und Schmiere für die Wagen	13,242	19				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	30,538	20		-		
f) Assekuranz der Wagen	8,900	08	ar Managara			
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	417,920	29	1,795,398	13		
						-
Übertrag .			1,953,393	65	4,338,715	3
			2,000,000	"	2,500,110	
			e:			

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1877.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.	•				The second secon	
AND ADDRESS OF THE PARTY OF THE						
			-			
Übertrag .			1,953,393	65	4,338,715	34
3. Zugkraftskosten.					*	
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien						
des Maschinenpersonals	694,300	03	11			
b) Bekleidung desselben	1,809	96	-			
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	3,325	93				
d) Brennmaterial	820,057	19	5			
e) Schmiermaterial	72,557	59	8)			
f) Putzmaterial	23,630	57				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen	17,957	69				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Aus-						
rüstung und Reservestücken	479,163	07				
i) Assekuranz der Lokomotiven	5,382	10	2,118,184	19		
			2,110,104	13	4,071,577	7
V. Bahntelegraphie					38,732	7
VI. Verschiedenes					366,881	2
Summa					8,815,907	0
Hievon ab:						
. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	29,476	25				
. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der	•					
Zentralverwaltung	63,797	78				
3. Auf die Rechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten fallende						
Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals .	2,114	07				
Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	2,303	74				
Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein	150	13	93,613	83		
3. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung:			, , , , , , ,			
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	10,000	•	-			
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	15,000	-	95,000			
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:	15,000		25,000			
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	608,000	_	118,613	83		
b) auf der Bötzbergbahn	994,454	39				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	131,325	00				
	151,525		1,733,779	39	1,852,393	2
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .					6,963,513	8
B. Verzinsung der Auleihen		.			5,788,130	3
C. Einlage in den Erneuerungsfond		.			670,000	-
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1878					545,780	2
Total gleich der Einnahme .					13,967,424	4
* .						-
		1				

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
			*	
173	8 4			
Einnahmen.				
	*			
2				
			5.0	
			. 9	
I. Saldo der Baurechnung vom Jahre 1876:				
a. Liquidations rechnungen per 31. Dezember 1876	2,114,029	47		
b. Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1876	6,081,890	05	8,195,919	1
II. Venetine de Constile d'Essente de Rede	- 4			
II. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris:				
Resteinzahlungen auf das 5 % Anleihen von 50 Millionen Franken, d. d.				
1. November 1876			2,619,170	1
III. Anleihen auf kürzere Dauer zu verschiedenem Zinsfusse			436,533	(
Thomas an angel of Sant an Ortomodolom annotation	•		100,000	'
V. Konsortium für käufliche Übernahme von Nordostbahn-Obligationen:				
Einzahlungen gemäss Art. 15 des Vertrages vom 8. September 1877.			5,850,000	1.
V. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen:				
Rückrechnung auf der Betheiligung der Nordostbahn am Baukapital der Linie				
Koblenz-Stein per 31. Dezember 1877			254,019	. 1
		-		
			-	
	1 1			
	8		¥	
			1	
			*	
			2.00	
			AND THE RESIDENCE OF THE PARTY	-
Summa .	II.	1 1	17,355,643	

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1877.

	Fr.	Cts.	Fr.	C
Ausgaben.				
	9 0			
	= 4			
I. Nordostbahnlinien:				
a) Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1877	619,001	06		
b) Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1877	3,253,687	71	3,872,688	
II. Transportmaterial und Werkstätten:				
Netto-Einnahmen im Jahre 1877			107,816	
The same same same same same same same sam				
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen:				
a) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bötzbergbahn im Jahre 1877	30,000	-		
b) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1877	35,000			
c) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Baukapital Wohlen-Bremgarten im Jahre 1877	68,000			
d) Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Obligationenkapital der				
Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil im Jahre 1877	200,000	-	333,000	0
V. Gotthardbahn-Subvention:				
Fünfte Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gott-				
hardbahn im Jahre 1877			489,077	ŀ
			,	
V. Subventions-Darleihen des Kantons Glarus:				
Rückzahlung der per 1. Mai 1877 verfallenen Obligation	•		1,000,000	
VI. Anleihen auf kürzere Dauer, zu verschiedenem Zinsfusse:				
Rückzahlungen		.	5,405,723	i
VI O.H. V			Θ	
II. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1878: a) Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1877	884,417	56		
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1877.	5,478,552	39		
bounds and totalgone implication per of. Dobblinot 1011.	-77		6,362,969	1
	u I.			
	*			-
Summa .			17,355,643	-
		1 1		

Beilagen zur General-Baurechnung.

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

~5400±1463-

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
			100			
Ausgaben.					2	1.2
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				22 0		
I. Allgemeine Verwaltung.			*		2	
A. Herstellung der Aktien und Obligationen			_			
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste				_		
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten						
der Zentralverwaltung u. des technischen Per-						
sonals			29,476	25	29,476	2
II. Expropriation.				- "		9
					• ,	
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	•		713	03		
B. Entschädigungen			369,485	19		
D. Verschiedenes	•		5,456 112	32 75		
	•				375,767	2
III. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	2,284	68				
b. Stützmauern	_	-				
c. Tunnels						
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	85,415	73	E.			
e. Wegbauten	7,149	98	J.			
g. Bettung	2,021	61				
h. Verschiedenes	202	72	07.074	70		
		-	97,074	72		_
Übertrag .		,	97,074	72	405,243	5
			~			
	*					
		8	. "			

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1877.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
			A constant of the constant of			
Ausgaben.						
			æ		348	
Übertrag .			97,074	72	405,243	5
e e e e e e e e e e e e e e e e e e e	,					
B. Oberbau:						
a. Schwellen	6,305	08				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	14,960	81				
c. Wegübergänge	_	_				
d. Legen des Oberbaues	11,105	77	11			
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	528	72	*			
f. Verschiedenes		— .	32,900	38		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:	¥				i *	
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	60,241	20				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.	13,505	98				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc	1,003	54				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	2,745	-	e .			
e. Verschiedenes		_	77,495	72	207,470	8
					201,410	
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Bureaux der Zentralverwaltung und Kontrole .	•		_	-		
B. Materialverwaltung	٠			70		
D. Bahnaufsichtsdienst	٠		6,286	70		
D. Dannautstentstienst	•				6,286	1
					#	
					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Total der Ausgaben .					619,001	0
						-
					ž.	
**						

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winter	thur	- Koblenz		Linksufrig	e Zi	irichseeb	ahn	Rechtsu	frige	Zürichse	eb.
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	C
Ausgaben.			i.							-	2	
Aus Cubon.									7 00		2 5	
I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen,											-	-
Kursvergütungen und Zinsverluste				_		٠.	-		• .			
II. Allgemeine Verwaltung.			1							4		
A. Vorstudien und Erwerbung der Kon-				975								
zessionen		.	gastern .	_		•		_			1,370) [
B. Administrative Leitung des Baues .			7,626	63	•		1,478	26			21,407	1
C. Technisches Personal:	70 415	20			04.457	00			F0.010	00		
 a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne b. Materialien für Profiliren, Vermessungen etc. 	73,415	73			24,457	69	,		56,712 212			
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.)	988				2,499	63			212			-
d. Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux	3,663	1			917	1 1			4,739			
e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertions-			*									
kosten, Porti	2,246	94			701	12			2,094	10		
f. Verschiedenes	28	25	78,348	45	_	-	23,576	69		_	63,546	3
				10			20,010					
III. Expropriation.			¥		2				,			
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne .			550				325	1	•		94	
B. Entschädigungen	•		7,138			•	4,351				392,142	1
C. Schatzungs- und Gerichtskosten			6,560		•		5,769		•		12,453	
D. Verschiedenes		•	17		•	•	36	94	•		3,519	,
IV. Bahnbau.											7 =	
A. Unterbau: a. Erdarbeiten	129,845	04			92,315	31			53,196	81		
b. Stützmauern	1,794	1 1	٨		183	1 11			42,600			
c. Tunnels	4,138	1			1,868	1 11			482,730			
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	54,372	1			10,012	1 11			15,244		p	
e. Wegbauten	11,086	54			3,088	58			357	75		
f. Uferbauten	4,782	1 1			3,328	1 11			2,606	75		
g. Bettung	5,229	1 1			111,330	1 11			_		167	
h. Verschiedenes	354	65	210,894	17	1,181	52	32,501	55	435	60	597,172	2
Übertrag			296,858	32			68,040	17			1,091,706	3
*												

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1877.

Bade	en - N	iederglatt		Bülacl	1 - Sc	haffhau	sen	Gla	ırus-	Lintthal		Nie	Diels derw	dorf- eninger	1			Zusamm	e n z	üge		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	F	r.	Ct.
																		8				
										2				×								
		. —	-			_	-			_	-			_	-					_	-	_
																		-				
			0.0			5																
		980 12,638				2	25	• .		5,523	20	:		120	93	2,351 48,797						
44 808	.00			0.0	15	*		00.055	07			F 505	00					19				
44,787 286				93	45			33,857 275		X		5,595 41	1 1									
110 3,908				15 3	23 74	233		204				53	87 98			*				-		
3,908	13			5	.4			2,791				240	98									
2,169 18	1	*		_	-			868 30				98 16	1 1									
		51,281	97	2	_	112	42	50	_	38,027	73			6,046	96	260,940	53	312,089	61			
																		a .				
		144 $24,387$				_	_			9,020	-			-	_	1,114 422,763						
•		9,367	51	٠			_			7,974	10			_	-	42,124	38					
•		295	75	•			_			190	91	•	•		_	4,060	10	470,062	27			9
																,						
234,679	24							29,062	26				_		15				,			
3,824				_	-	-		_	-	-		. —	-									
184,068	25				_	-		3,502	80			_	_					8				
6,908	36			-	-			_	-			_	-									
161 118,577				_	_			33,846				_	_	(
4,025		552,245	90			_	-	142,417	85	208,828	91				-	1,601,643	05					
. •		651,342	93	F.,		114	67			269,564	-			6,167	89	1,601,643	05	782,151	88	. –		
												ж ч				2						
			0													2					-	

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winte	rthur	-Koblenz		Linksufri	je Z	ürichseeb	ahn	Rechts	ufrige	Zürichse	eb.
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Ausgaben.	-											-
-			*								20 1	
Übertrag . B. Oberbau:	•	•	296,858	32		•	68,040	17	6		1,091,706	10
α . Schwellen	6,852	58			5,585	30	Te de la constant de		_	-		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	31,724	1 1	ž.		16,289	1 1			_	-		
c. Wegübergänge	ll:	95			349	1 1						
d. Legen des Oberbauese. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gra-	27,938		a e		10,297				_	-		
dientenzeiger etc	8,610	1 1			439	21			87	90		
f. Verschiedenes	39	75 —	2,202	25	_	-	10,788	74			87	90
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:	3				0							
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	101,333	92	ga .		17,490	82			do reported.	-		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc	13,641	69	,		841	93	4		_	-		
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasser- leitungen und Wasserkrahnen	704	47								2		
leitungen und Wasserkrahnen d . Hebkrahnen und Brückenwaagen	5,353				762	42						
e. Verschiedenes	0,000		00 550	07			10.00	157				
			93,750	27			19,095	17		_	_	-
D D 111 1 4	E .											
D. Baugeräthschaften	•		201	93		*	121	50	•	•	ALCOHOL .	
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:			×									
A. Für die Bahnhofverwaltungen			5,592	62			881	83				_
B. Für den Bahnaufsichtsdienst			4,839			•	48	1	•			-
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals												
während der Bauzeit	•		_					_			_	-
•			388,957	33			75,391	27			1, 091,794	1 -
							,				,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
VP Die mit fotten Lettenn gederschie Wellen bedaute T												
NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen .												

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1877.

Bad	en - N	liederglatt		Bülac	h-Sc	haffhaus	sen	GI	arus	- Lintthal		Nie	Diels derw	dorf- eningen				Zusamm	e n z	üge	
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
						,26										e					
		651,342	93		٤.	114	67	•		269,564	85			6,167	89	1,601,643	05	782,151	88	Name of the last o	_
43,420	28			-	_			146	80				-	=						25	
416,771				_				-	_				-								
	62			_	-				-				-					2 7		1000 THE TOTAL T	
44,085	62			_	-				-				-	*	8			e .			
41,769	65				_				_				_								
1,620	50	460,885	89	_			_	24	75	171	55		_		_	448,154	35				
						3		~		,					٥				8		
117,480	62	3.8		_					-				-							, i	1
32,143	65				-		- 1		_			_	-					6.5		*	
														9		*				,	
1,025	1 1			_	-			_	-				-								
1,752	25	148,897	20	190					_							261,742	70				
	-	140,091	52		-					_					_	201,142	16				
						_	_			_	_					323	43	0.044.040			
200																	-	2,311,216	73		
		11,604	31				_	1								16,315	10				
		9,173				_	-			-	-			_		4,382		20,697	10		
																		,			
		T E O										,									
•		127,674	90	۰				•	٠	11,947	10	. '			_	4		139,622	_		
		1,409,579	05			114	67			281,683	50			6,167	89			20		3,253,687	71
		9 118										3						~			
		1 -				2.					2				To	tal der A	Aus	gaben .		3,253,687	71

C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1877.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
,						-
Ausgaben.	2		6			
	,				*	
I. Allgemeine Verwaltung.						
Antheil an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	•		v - d		2,114	0
	180					
II. Vermehrung des Transportmaterials.	,				E .	
A. Lokomotiven und Tender			128,453	38		
B. Wagen			155,250	43		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee .D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee .			71.005			
D. Dampi- und Schieppboote auf dem Zuriensee.			71,965	10	98,762	1
III. Werkstätten.						
1. Expropriation. Schatzungs- und Gerichtskosten			18	90		
2. Bahnbau.	6					
Unterbau:		-			9 -	
Wegbauten			1,258	70		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:						
a. Stehende Dampfmaschinen $10^{0}/o$ Abschreibung auf den b. Werkzeugmaschinen Maschinen der Imprägniranstalt	7,470 747	67 27	8,217	94	6.040	9
				-	6,940	3
	600 E					
Total der Netto-Einnahmen .					107,816	5
	`					
NB Die mit Caten I attender and a 200 a 20						
NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen						

Bilanz

 der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

auf 31. Dezember 1877.

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien. I. Nordostbahnlinien			-			
 a. Stammnetz: 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung 2. Betrag der Bauausgaben der Bülach-Regensbergerbahn laut vorjähriger Rechnung 	63,408,133 2,132,545	40 09				
3. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1877 laut vorstehender Rechnung	65,540,678 619,001	49 06	66,159,679	55		
 Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung Betrag der Bauausgaben im Jahre 1877 laut vorstehender Rechnung 	40,751,024 3,253,687	69 71	44,004,712	40	110,164,391	95
II. Transportmaterial und Werkstätten. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung Hievon ab: Netto-Einnahmen im Jahre 1877 laut vorstehender	•		28,580,381	57		
Rechnung III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen. a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:			107,816	56	28,472,565	01
 Einbezahltes Betheiligungs-Kapital der Nordostbahn Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung Einlösung der gekündigten Obligationen 	6,000,000 800,000 2,826,000	_	9,626,000	_		
b. Bötzbergbahn: 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung c. Aargauische Südbahn:	12,200,000	=	12,230,000			
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen 2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:	3,550,000 35,000		3,585,000		8-	
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . Hievon ab: Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Rückzahlung e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:	300,000 254,019	78	45,980	22		
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:	432,000 68,000		500,000		2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	
 Betrag der per Ende 1876 geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital Eerag der per Ende 1876 geleisteten Einzahlungen auf das 	500,000			-	-	
Obligationenkapital 3. Betrag der 1877 geleisteten Einzahlung auf d. Obligationenkapital g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:	850,000 200,000	=	1,550,000	_		
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn IV. Gotthardbahn-Subvention. 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen			300,000	73	27,836,980	22
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung			489,077	14	1,638,092 168,112,030	87
 B. Liquidations-Rechnungen. 1. Noch zu amortisirende Kursverluste auf dem 4¹/2⁰/0 Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, I. Serie 2. idem. II. " 3. Emissionskosten des 5⁰/0 Pariser Anleihens d. d. 1. Nov. 1876 			642,578 218,843 22,996	12 06 38	884,417	56
C. Betriebs-u.verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis					5,478,552	39
Summa .					174,475,000	

Gesellschaft auf 31. Dezember 1877.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:						
1. 78,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500	•		39,000,000			
2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien à Fr. 500	•		11,000,000		50,000,000	
100,000						
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfusse von 4 %:					13	
α. Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000					
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000		12,100,000			
2. mit einem Zinsfusse von $4^{1/2}$ %:						
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	3,000,000	-				
b. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000					
c. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000 5,000,000	_				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868	10,000,000					
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	5,000,000	_				
g. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	-				
h. Anleihen vom 30. November 1871	5,000,000	-				
i. Anleihen vom 16. April 1873	6,000,000	_				
k. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874,				107	9	
hälftiger Antheil der Nordostbahn	20,000,000	_	87 000 000			
C. Subventions-Darleihen:			67,000,000		79,100,000	_
1. mit einem Zinsfusse von 2 bezw. 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ :						
Rechtsufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 11. November 1874			3,740,000			
2. mit einem Zinsfusse von $2^{1/2}$ bezw. $4^{1/2}$ und $5^{0/0}$:			3,140,000			
Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal						
lt. Vertrag vom $\frac{30. \text{ August } 1873}{14. \text{ November } 1877}$, antizipirte Einzahlungen			2,200,000	-	*	
3. mit einem Zinsfusse von 3½0/0:						
a. Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874	5,000,000					
b. Bötzbergbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870	1,000,000					7
c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 .	750,000	-	6,750,000		19 600 000	
D. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris:					12,690,000	
auf das 5% Anleihen von 50 Millionen Fr. d. d. 1. Nov. 1876				١.	25,000,000	
	8 "					
E. Konsortium für käufliche Uebernahme von Nordost-			8			
bahnobligationen:					E 050 000	
Einzahlungen gemäss Art. 5 des Vertrages vom 8. Sept. 1877	•		•		5,850,000	_
F. Anleihen auf kürzere Dauer:						
zu verschiedenem Zinsfusse					1,835,000	-
Summa					174,475,000	_
* * *						

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1877.

				-		-
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.		-		-		-
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti			2,426,779	92		
2. Werthpapiere			438,900			
3. Liegenschaften-Conto (incl. Villenquartier in Enge)			2,869,877	96		-
4. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.)	606,620	27				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb						
(Vorräthe an Schienen, Schwellen etc)	2,250,162	24	-			
c. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Bahnbau						
(Vorräthe an Rollbahnmaterialien, Lokomotiven, Eisen etc.)	816,708	26				
d. Werkstätte-Konto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) .	758,060	56	1 101 771	20		
5. Diverse Hauptbuch-Debitoren		-	4,431,551	33		
5. Diverse Hauptouch-Deoltoren	,		929,305	42	11,096,414	63
B. Passiven.						
	2					ŀ
1. Erneuerungsfonds:					72	
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn	1,806,965	36				
b. Erneuerungsfond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	24,009	84			9	
c. Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn	25,360	65	1,856,335	85		
2. Reservefonds:	+ ,				8	
a, Reservefond der Linie Zürich-Zug-Luzern	240,049	88	×			
b. Reservefond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	83,477	08	323,526	96	1	
3. Aktiv-Saldi der Betriebsrechnungen:			020,020			
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn	545,780	21				
b. Betriebsrechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	26,821	81	FF0 000	00		
			572,602	02	8	
4. Aktiv-Saldi der Baurechnungen: α. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	540 159	77				
a. Baurechnung der Lime Zurich-Zug-Luzern b. Baurechnung der Bötzbergbahn	540,153 $26,984$	86			1	
c. Baurechnung der Linie Koblenz-Stein	3,000			li		
d. Baurechnung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	30,831	59				
	50,031	-00	600,970	22		
5. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften			1,257,702	-		
6. Versicherungsfond gegen ausserordentliche Beschädigungen des						
Transportmaterials			193,625	23		
7. Diverse Hauptbuch-Kreditoren			813,099	96	5,617,862	24
Alakin Calda Transas and Jac Talin 1000						
Aktiv-Saldo-Vortrag auf das Jahr 1878	•		•	•	5,478,552	39
			W III			Penederina

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1877.

Einnahmen. Saldo vom 31. Dezember 1876 . 943,943 Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung: (a) für das Stammnetz, einschliesslich der Linie Bülach-Regensberg, 238 Kilometer à Fr. 2000 . Fr. 465,000 .— (b) für die neuen Linien, ausschliesslich Sulgen-Gossau, 136 Kilometer, à Fr. 1500 . , 204,000 .— Uebertrag des Saldo des Reservefonds, in Ausführung von § 48 der Gesellschaftsstatuten vom 10. Oktober 1877		Fr.	
Saldo vom 31. Dezember 1876			
Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung: a) für das Stammnetz, einschliesslich der Linie Bülach-Regensberg, 233 Kilometer å Fr. 2000 Fr. 466,000 .— b) für die neuen Linien, ausschliesslich Sulgen-Gossau, 136 Kilometer, à Fr. 1500	ı.		
a) für das Stammnetz, einschliesslich der Linie Bülach-Regensberg, 233 Kilometer à Fr. 2000 . Fr. 466,000.— b) für die neuen Linien, ausschliesslich Sulgen-Gossau, 136 Kilometer, à Fr. 1500 . " 204,000.— Uebertrag des Saldo des Reservefonds, in Ausführung von § 48 der Gesellschaftsstatuten vom 10. Oktober 1877	om 31. Dezember 1876	943,943	
233 Kilometer à Fr. 2000 . Fr. 466,000.— b) für die neuen Linien, ausschliesslich Sulgen-Gossau, 136 Kilometer, à Fr. 1500 . " 204,000.— Uebertrag des Saldo des Reservefonds, in Ausführung von § 48 der Gesellschaftsstatuten vom 10. Oktober 1877	inlage aus der Betriebsrechnung:		
Ausgaben. Erneuerung des Oberbaues Umbau von zwei Lokomotiven Umbau von zwei Lokomotiven Summa 2,167,046 Ausgaben. Erneuerung der Angaben über Verwendungen zu Erneuerungszwecken wird aufmerksam gemacht, dass folgende Positionen, deren Deckung früher zu Lasten des Erneuerungsfonds in Aussicht genommen war, gemäßes Beschluss des Verwaltungsrathes vom 2. Februar 1878 aus dem Reservefond getilgt worden sind (vergl. Seite 41 des Berichtes): A. Amortisationsrechnung über die Kosten für den Ersatz von Lokomotiven A. Amortisationsrechnung über die Kosten für den Ersatz von Lokomotiven Total Fr. 1,013,562, 10 Total Fr. 1,013,562, 10 Total Fr. 1,013,562, 10			
Uebertrag des Saldo des Reservefonds, in Ausführung von § 48 der Gesellschaftsstatuten vom 10. Oktober 1877		020 000	0
Summa . 2,167,046 Ausgaben. Erneuerung des Oberbaues	Fr. 1500	670,000	
Ausgaben. Erneuerung des Oberbaues			
Ausgaben. Erneuerung des Oberbaues	euten vom 10. Oktober 1877	553,103	
Ausgaben. Erneuerung des Oberbaues			-
Erneuerung des Oberbaues	Summa . 2,1	67,046	
Erneuerung des Oberbaues			-
Umbau von zwei Lokomotiven			
NB. Zur Vervollständigung der Angaben über Verwendungen zu Erneuerungszwecken wird aufmerksam gemacht, dass folgende Positionen, deren Deckung früher zu Lasten des Erneuerungsfonds in Aussicht genommen war, gemäss Beschluss des Verwaltungsrathes vom 2. Februar 1878 aus dem Reservefond getilgt worden sind (vergl. Seite 41 des Berichtes): ### Amortisationsrechnung über die Kosten für antizipirten Geleiseumbau zum Zwecke der Gewinnung von Schienen für Stationserweiterungen per 31. Dezember 1876	ung des Oberbaues	300,887	
folgende Positionen, deren Deckung früher zu Lasten des Erneuerungsfonds in Aussicht genommen war, gemäss Beschluss des Verwaltungsrathes vom 2. Februar 1878 aus dem Reservefond getilgt worden sind (vergl. Seite 41 des Berichtes): a. Amortisationsrechnung über die Kosten für antizipirten Geleiseumbau zum Zwecke der Gewinnung von Schienen für Stationserweiterungen per 31. Dezember 1876 Fr. 600,000. — b. Amortisationsrechnung über die Kosten für den Ersatz von Lokomotiven Fr. 215,303. 18 " Wagen . " 198,258. 92 " 413,562. 10 Total Fr. 1,013,562. 10 Saldo auf neue Rechnung	on zwei Lokomotiven	59,193	
für Stationserweiterungen per 31. Dezember 1876	tionen, deren Deckung früher zu Lasten des Erneuerungsfonds in Aussicht genommen war, gemäss Verwaltungsrathes vom 2. Februar 1878 aus dem Reservefond getilgt worden sind (vergl. Seite 41	5 14	
Saldo auf neue Rechnung	serweiterungen per 31. Dezember 1876 Fr. 600,000. — nsrechnung über die Kosten für den Ersatz von Lokomotiven Fr. 215,303. 18	۰	
Saldo auf neue Rechnung	" 413,562. 10		
	Total Fr. 1,013,562. 10		
Summa . 2,167,046	f neue Rechnung	,806,965	
Summa . 2,167,046			-
	Summa . 2,1	67,046	,
			-

V. Rechnung über den Reservefond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1877.

	Fr.	C
	0	-
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1876	2,199,315	
Verzinsung nach Massgabe von § 12 der Gesellschaftsstatuten vom 30. Mai 1872	50,618	
Sonstige Einnahmen	33,181	
Summa .	2,283,115	
		-
Ausgaben.		
Ausgaben, gemäss den in Durchführung von § 48 der Gesellschaftsstatuten vom		
10. Oktober 1877 durch den Verwaltungsrath gefassten Beschlüssen (vergl. Seite 41		
des Berichtes)	1,730,012	
Übertrag auf den Erneuerungsfond der Nordostbahn, gemäss der gleichen		
Bestimmung der Gesellschaftsstatuten	553,103	
	-	-
Summa .	2,283,115	(
		-
	•	



PLAN und PROFIL

EISENBAHNLINIE

BADEN-NIEDERGLATT

Maßstab für die Längen - 1:100 000. für die Höhen - 1:2000.

Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen

Höhenangaben im/Anschluss an das eidgenössische Priesionsnivellement. Pierre du Niton 374¹⁰07 über Meen

Distanzen zwischen den Visirbrüchen

Gradienten per Mille

Höhe der Bahn über Meer in Meter

Horizont 330 Meter über Meer Entfernung von Wettingen in Kilometer

Curven, Centrum rechts Gerade Gurven, Centrum links

Långe der Geraden in Meter

Radius in Meter

Bogenlänge in Meter



