

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 26 (1878)

**Artikel:** Sechszwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1878  
**Autor:** Studer  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730471>

### **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:** 17.01.2026

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

Sechszwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1878





Tit.!

Die Direktion gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft den sechszwanzigsten, das Jahr 1878 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen. Die Ungewissheit, welche bis gegen das Ende des Berichtsjahres über der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn schwebte, hat zwar die Lösung mancher aus dem Vorjahre herübergebrachten pendenten Frage verzögert und weiter hinausgeschoben; aber mit der schliesslich erfolgten Konsolidation des Unternehmens ist ein Wendepunkt zur Besserung eingetreten, von welchem aus den Gesellschaftsorganen die Regulirung der noch schwebenden Punkte ermöglicht ist. Der vorliegende Bericht ist im Rahmen der bisherigen gehalten und wird so weit nöthig durch den des Verwaltungsrathes ergänzt werden.

## I. Verhältnisse zum Bunde und zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Gebiete der Bundesgesetzgebung sind zu erwähnen das Gesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878, durch welches einheitliche Bestimmungen über den Schutz der Eisenbahnen gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs und Übertretung bahnpolizeilicher Vorschriften gegeben sind; ferner das Nachtragsgesetz vom 14. Februar 1878 betreffend Abänderung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes von 1872 in dem Sinne, dass die in letzterem vorgeschriebenen Freisonntage für die Angestellten durch Freiwerktage ersetzt werden können. Beide Gesetze sind mit dem 15. Juni in Kraft getreten und dürfen als zeitgemässe Fortschritte betrachtet werden.

Die Subventionirung der Gotthardbahn hat zu mehrfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden Anlass gegeben. Bekanntlich war von der im Juni 1877 in Luzern versammelten internationalen Konferenz der Schweiz eine Nachsubvention von 8 Millionen zugedacht worden und nachdem über die Vertheilung dieser Summe auf Konferenzen der Gotthardkantone eine Verständigung ohne Inanspruchnahme des Bundes nicht erreichbar erschien, bestellte der Bundesrath hiefür im Januar 1878 eine Kommission, welche der Nordostbahn und Centralbahn zusammen eine Quote von 1 1/2 Millionen Franken auferlegte, ungeachtet wiederholter Erklärungen der Abgeordneten beider Bahnen, dass die gegenwärtige finanzielle Lage der letzteren eine solche Mehrbelastung nicht ertrage. Allein zuletzt vor die Alternative gestellt, durch fernere Weigerung die Rekonstruktion der Gotthardbahn unmöglich zu machen, entschlossen sich beide Gesellschaften schliesslich zur Übernahme dieser neuen Auflage.

Seitens der Nordostbahn wurde der Verwaltungsrath durch die Generalversammlung vom 28. Juni v. J. ermächtigt, sich an dieser Nachsubvention mit Fr. 750,000 zu betheiligen unter sichernden Bedingungen, worunter namentlich die, dass das definitive Finanzarrangement der Nordostbahn auf Grund des Pariservertrags vom 11. März

zum Abschluss gebracht werde. Da dieser Vertrag aber später modifizirt werden musste, so war auch eine erneuerte Anfrage an die Generalversammlung nöthig, welche am 21. Dezember 1878 von letzterer abermals zustimmend beantwortet wurde.

Die Direktion und der Verwaltungsrath glaubten indess nicht allein die Nachsubvention, sondern auch die Entrichtung der am 1. November fälligen VI. Rate der ursprünglichen Subvention von dem Zustandekommen der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn abhängig machen zu sollen und es erfolgte demnach die Bezahlung dieser Rate ungeachtet mehrfacher Reklamationen der Bundesbehörden erst am 28. Februar 1879 nebst Verzugszins vom 1. November 1878 an.

Die Unterhandlungen betreffend die Bahnhoferweiterung in Winterthur sind, wie schon im letzten Bericht bemerkt wurde, durch die über die Nationalbahn verfügte Liquidation ins Stocken gerathen. Zwar haben sowohl mit den Stadtbehörden von Winterthur als mit den drei theiligten Bahnen wiederholte Besprechungen stattgefunden, die aber erst in jüngster Zeit einigen Erfolg zu versprechen scheinen. Indessen ist auch unsere Klage gegen die Nationalbahn und Tössthalbahn auf Sicherstellung des für die betreffenden Bauten erforderlichen Kapitalbedarfs hängend geblieben, doch ist zu hoffen, dass die endliche Erledigung der ganzen Angelegenheit in unserem nächsten Berichte wird mitgetheilt werden können.

Ebenso sind die Unterhandlungen, welche gegen Ende des Berichtsjahres auf erfolgte Anregung aus den bei der Nationalbahn interessirten Kreisen und unter Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements über Erwerb oder Betrieb dieser Bahn durch die Nordostbahn und Centralbahn angeknüpft worden sind, noch nicht so weit gediehen, um unserm Verwaltungsrath eine Vorlage darüber machen zu können; es muss daher auch die Berichterstattung hierüber auf's nächste Jahr verschoben werden.

Die mehrfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden betreffend die Verpfändung des Nordostbahnnetzes werden im Abschnitt „Kapitalbeschaffung“ erörtert und aus diesem Grunde hier ebenfalls übergangen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, Verhandlungen zu pflegen. Von denen, welche im Laufe des Berichtsjahres oder unmittelbar nach Schluss desselben erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Der Bundesrath erstellte einen Maximaltarif für die Gebühren, welche von den Bahnen für die Zollbehandlung der ihnen übergebenen Güter erhoben werden dürfen; gegen diesen Tarif erhoben mehrere Verwaltungen, welche sich dadurch in ihren Einnahmen geschädigt fanden, wiederholte Einsprache, aber ohne Erfolg, während wir von solchen Schritten absehen zu sollen glaubten, nachdem die Nordostbahn bisher gar keine solchen Gebühren erhoben hat. 2) Mit dem Bundesrath wurde eine Einigung über den Heimtransport bedürftiger Ausländer in dem Sinne erzielt, dass die ausländischen Gesandtschaften, und unter ihrer Verantwortlichkeit eventuell auch die ihnen beigegebenen Konsulate, das Recht erhalten, gegen Zusicherung der Reziprozität Seitens der betreffenden Staaten für das schweizerische Bahngebiet Empfehlungen für Fahrten zur halben Taxe auszustellen. 3) Über die Beziehungen der Eisenbahnen zum Postdienst wurde ein neuer Vertrag vereinbart; aus demselben erwähnen wir, dass die zeitraubende und kostspielige Spezialabrechnung über die bahntaxpflichtigen Postgegenstände wegfällt und die Bahnen künftig für deren Transport jeweilen 5 Prozent vom jährlichen Bruttoertrag der Fahrpost erhalten.

4) Im Benehmen mit dem Eisenbahndepartement wurde eine neue kontradiktorische Vermessung des schweizerischen Bahnnetzes angeordnet. 5) Der bundesrätlichen Verordnung über das für Feststellung der Fahrtenpläne einzuhaltende Verfahren wurde beigeppflichtet, und die Konferenz fand diesfalls nur zur Äusserung des Wunsches Veranlassung, es möchten auch die Beschlüsse der Bundesbehörden stets innert der von der Verordnung bezeichneten Fristen gefasst und mitgetheilt werden, damit den Bahnverwaltungen die rechtzeitige Publikation der Fahrpläne möglich sei. 6) Über das neue Formular der schweizerischen Eisenbahnstatistik fanden eingehende Verhandlungen statt, worauf die definitive Festsetzung des Formulars Seitens der Bundesbehörde in theilweiser Berücksichtigung der von den Bahnverwaltungen geäusserten Ansichten erfolgte; hiebei wurde anerkannt, dass den Bahnverwaltungen für Gestaltung ihres Rechnungswesens freie Hand verbleibe, immerhin unter der Bedingung, dass aus den Bahnrechnungen die für die Statistik nöthigen Daten sich mit Zuverlässigkeit ermitteln lassen.

Eine grössere Zahl Fragen, welche die Eisenbahnkonferenz mit den Bundesbehörden behandelte, blieb anhängig. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Die über die Nationalbahn verhängte Zwangsliquidation veranlasste erneute Erörterungen über die bisher von den Bundesbehörden beharrlich vertretene Ansicht, dass alle schweizerischen Bahnen ein bedingungsloses Recht auf den direkten Personen- und Güterverkehr gegenüber den andern Bahnen haben, selbst dann, wenn sie die Saldirung der daraus den dritten Bahnen erwachsenden Guthaben beharrlich unterlassen und die Billetbeträge und Frachten, welche sie als Vertreter ihrer Vor- beziehungsweise Nachbahnen und auf Rechnung der letzteren einkassiren, von ihnen für eigene Zwecke verwendet werden. Eine Lösung hat diese Angelegenheit noch nicht gefunden, sondern es verblieb bei der Verständigung, dass die bestehenden direkten Verkehre mit der Nationalbahn während deren Liquidation nicht aufgehoben werden, wogegen von der Liquidationsbehörde eine Zusicherung ertheilt wurde, welche, mag die Liquidation ausfallen wie sie will, die daherigen Verkehrsguthaben als gedeckt erscheinen lässt. Die Konferenz ermangelte nicht, sich erneut gegen die Unhaltbarkeit der erwähnten Ansicht auszusprechen, und formulirte zugleich den Wunsch, dass den Guthaben aus dem direkten Verkehr auf dem Wege der Gesetzgebung ein Konkursprivilegium verschafft werden möchte. 2) Der zwischen dem Bund und der Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen vor dem Bundesgericht obschwebende Prozess, ob nicht der Bund den letzteren eine Entschädigung zu leisten habe für die Kosten eines Bahnzuges, welchen die Bundesbehörden während einer Fahrplanperiode auf einer Nebenlinie über die konzessionsgemäss vorgeschriebene Zahl von Zügen hinaus verlangt hatten, ohne dass hiefür ein zureichendes Verkehrsbedürfniss vorlag, und wodurch die Eisenbahnkonferenz zur Einholung der schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten drei Gutachten über die rechtliche Bedeutung der Bahnkonzessionen bestimmt worden war, ist noch nicht erledigt; mittlerweile hat eine Verfügung der Bundesbehörde rücksichtlich der Fahrplanperiode 1878/79 unsere Direktion bestimmt, die Anhebung einer ähnlichen Entschädigungsklage in Erwägung zu ziehen. 3) Über Aufstellung eines neuen Reglementes betreffend die Militärtransporte fanden wiederholte Erörterungen mit den Bundesbehörden statt. 4) Die Konferenz stellte den einzelnen Bahnverwaltungen anheim, hinsichtlich des Entwurfes einer internationalen Vereinbarung über das Eisenbahntransportrecht, welcher vom Bundesrath zur Äusserung mitgetheilt worden war, dem letzteren ihre Ansichten mitzutheilen; wir thaten dies im Sinne der Befürwortung. 5) Die Aufstellung eines einheitlichen Formulars für die graphischen Fahrtenpläne der Eisenbahnen gab Anlass zu mehrfachen Verhandlungen. 6) Im Berichtsjahr wurde der bisherige schweizerische Getreidetarif, welcher bei Transporten auf Entfernungen von mehr als 96 Kilometer für die Mehrdistanz bedeutend ermässigte Streckentaxen gewährt hatte, auf das Drängen einzelner Bahnverwaltungen und in Berücksichtigung von Klagen der Lagerhäuser der Centralschweiz, dass dadurch ihre Prosperität gefährdet werde, einer Revision unterstellt und in der Art umgearbeitet, dass die Taxermässigung erst mit 200 Kilometer begann und sehr abgeschwächt wurde. Der nachtheiligen Folgen, welche die daraus resultirende starke Vertheuerung der Getreidetransporte auf

längere Distanzen hatte, und der Abhülfe, zu welcher ein Theil der Bahnverwaltungen sich entschloss, erwähnen wir später und bemerken hier nur, dass die erwähnten Lagerhäuser sich auch über den neuen Tarif beschwerten und beim Eisenbahndepartement um völlige Beseitigung jeder Taxabstufung mit der zunehmenden Transportdistanz eingelangten, mit der Behauptung, dass das Eisenbahngesetz jede Art von Staffeltarif verbiete; die Eisenbahnkonferenz verfocht erneut die gegentheilige Anschauung. Die Entscheidung unterblieb, im Hinblick 7) auf die schwebenden Verhandlungen über die Tarification, welche im Berichtsjahre fortgesetzt wurden und gegen Schluss desselben zu einer konferenziellen Verhandlung mit dem Eisenbahndepartement führten, ohne aber bis heute einen Abschluss zu finden. Die Bahnverwaltungen erklärten sich bei der Konferenz einstimmig bereit zu dem vom Departement empfohlenen, möglichst genauen Anschluss an das deutsche Gütertarifsystem und waren darüber einig, dass die Zeitverhältnisse eine Erhöhung der Bahntarife erfordern, welcher bei Anlass der Tarification um so mehr Vollzug gegeben werden müsse, als letztere für die Bahnen manche finanzielle Nachtheile im Gefolge haben werde. Dagegen gingen die Ansichten auseinander über das richtige Mass der Tarifierhöhung, sowie namentlich auch darüber, ob für die Gütertarife die klassenweise Aufstellung von Maximalsätzen genüge oder allgemein-verbindliche Grundtaxen aufgestellt werden sollen, welche von den einzelnen Bahnverwaltungen, Ausnahms- tarife für einzelne Güter immerhin vorbehalten, weder überschritten, noch auch ermässigt werden dürfen; wir sprachen uns im Benehmen mit dem Verwaltungsrath in ersterem Sinn aus und betonten hiebei einerseits den vorwiegend industriellen und kommerziellen Charakter des Verkehrsgebietes der Nordostbahn, welcher die grösste Sorgfalt bei Erhöhung der Gütertarife erheische und eine starre Gebundenheit der letzteren nicht ertrage, anderseits die Konkurrenzirung der Nordostbahn und der an sie anschliessenden schweizerischen Bahnlinien durch die süddeutsche Route Altmünsterol - Hünigen - Basel - Waldshut - Schaffhausen - Singen - Konstanz - Friedrichshafen und -Lindau, welche jene zu geeignetem Anschluss an die auf letzterer Route jeweiligen gültigen Taxen nöthige.

Von den übrigen Geschäften, welche die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen im Berichtsjahr erledigte, erwähnen wir folgende: 1) Bleibende Unterbringung des Konferenzarchivs, welches bisher alljährlich an den Sitz der neuen Präsidialverwaltung wanderte, im Verwaltungsgebäude der Jura-Bern-Luzernbahn; 2) Aufstellung eines Regulativs über die Taxbegünstigungen für den Besuch schweizerischer Feste und Vereinsversammlungen; 3) Gewährung halber Taxen an Lehrer, Künstler und Handwerker zum Besuche der Pariser Weltausstellung; 4) Vorschriften über die Instradierung der auf Grund der allgemein schweizerischen Tarife beförderten Güter, Gepäckstücke u. s. w.; 5) Revision der Übereinkunft über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen, im Sinne möglicher Vermeidung von Leerfahrten; 6) Aufstellung eines einheitlichen Dienstreglementes für die Lokomotivführer und Heizer; 7) Vereinbarung mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betreffend die Übergabe der Güter auf den Grenzstationen und die daherigen Haftpflichtverhältnisse. Von den unerledigten Geschäften benennen wir: 1) Die Revision der Übereinkunft betreffend die gegenseitige Benutzung der Personenwagen; 2) Erstellung weiterer einheitlicher Dienstreglemente; 3) Aufstellung eines gemeinsamen graphischen Distanzenzeigers; 4) Reglement über Behandlung der Frachtreklamationen, zum Zwecke der Vereinfachung und Beschleunigung der einschlägigen Korrespondenz; 5) Revision der Bestimmungen betreffend die Verzinsung der Schuldbeträge aus dem direkten Verkehr.

Gegen Schluss des Berichtsjahres begannen Verhandlungen zwischen den Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bern-Luzernbahn, der Centralbahn und der Nordostbahn, für durchgreifende vertragliche Regelung ihrer Verkehrsverhältnisse. Der Abschluss des diesfälligen Vertrages erfolgte aber erst im laufenden Jahre, wesshalb wir dessen eingehende Besprechung dem kommenden Geschäftsbericht überlassen. Einstweilen begnügen wir uns mit der Bemerkung, dass der Vertrag binnen der angesetzten Frist die Ratifikation der kompetenten Organe der genannten vier Gesellschaften erhielt und mit dem 1. Februar 1879 in Kraft getreten ist, und dass der hienach zwischen

diesen Verwaltungen geschaffene Verband sich den Namen „kommerzielle Union“ beigelegt hat. — Die Nordostbahn hatte sich vorbehalten, mit den Vereinigten Schweizerbahnen über deren Eintritt in diesen Verband in's Einvernehmen zu treten, und leitete dann auch mit der genannten Gesellschaft hierüber sofort Unterhandlungen ein. In Gewärtigung des Ergebnisses wurden den Vereinigten Schweizerbahnen die dormaligen Verträge über die gegenseitigen Verkehrs- und Konkurrenzverhältnisse gekündet.

Der in Art. 11 des Vertrages mit der Schweizerischen Centralbahn vom 4. April 1874 stipulirte Entschädigungssatz für den Betrieb der Bötzenbergbahn durch die Nordostbahn-Gesellschaft stand nicht in richtigem Verhältnisse zu den damaligen Selbstkosten und wurde demzufolge der betreffende Artikel zu Beginn des Vorjahres auf 1. März 1878 gekündet. Die Behandlung dieser Frage steht noch auf der Tagesordnung des Gemeinschafts-Comite's und kommt zur Zeit noch der vertraglich vorgesehene Vergütungssatz provisorisch zur Anwendung, dessen Unzulänglichkeit übrigens, mit Rücksicht auf die seither bei allen Dienstzweigen durchgeführten Ersparnissmassnahmen, sowie die eingetretene Reduktion der Material- und Arbeitspreise, jetzt nicht mehr in gleichem Masse fühlbar zu Tage tritt.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil veranlassten das Comite derselben, mit einem Gesuch um Ermässigung der vertraglich festgesetzten Entschädigung für den durch die Nordostbahn besorgten Betrieb dieser Linie anher zu gelangen; — mit Rücksicht auf das Interesse der Gesellschaft an dem Gedeihen jener Unternehmung wurde diesem Begehren unter Bedingung einer Reduktion der Zahl der auf der genannten Linie zur Ausführung zu kommenden Züge entsprochen.

Zum Vertrage vom 3./18. Juli 1877 über Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Station Örlikon wurde mit den Vereinigten Schweizerbahnen ein Annex vereinbart, welcher das von der Nordostbahn bis zum 31. Dezember 1875 verwendete und von der genannten Gesellschaft mitzuverzinsende Anlagekapital der gemeinschaftlich benutzten Bauten und Einrichtungen präzisirt.

Gegen die Gesellschaft der Schweizerischen Nationalbahn wurde unterm 18. Februar 1878 durch Erkenntniss des Bundesgerichtes die Liquidation erkannt. Unsere Unternehmung war leider in der Lage, in diesem Konkurse nicht unbeträchtliche ungedeckte Forderungen anmelden zu müssen, im Wesentlichen herrührend aus Baukapitalzinsen und Betriebs- und Unterhaltskosten von gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfen und Bahnstrecken, sodann aus den Abrechnungen über den direkten Verkehr; im Fernern hatten wir die bedeutenden, durch Hinterlage nur theilweise gedeckten Ansprüche der Nordostbahn für im Wege der Expropriation an die Nationalbahn abgetretene Bahnanlagen und Landabschnitte auf der Strecke Tagelschwangen-Winterthur geltend zu machen und endlich die diesseitigen Rechte zu wahren mit Bezug auf die von der Schweizerischen Nationalbahn zu leistenden Kapitalbeiträge an die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, über welches Verhältniss wir bereits im letzten Jahre zu berichten im Falle waren, und dessen auch an anderer Stelle dieses Berichtes Erwähnung geschieht. Dazu kamen noch einzelne Ansprüche, für welche die Nordostbahn genügende Deckung in Form von Bankdepots besitzt. Wenn auch die Liquidation noch nicht bis zur Versteigerung der Bahn vorgeschritten ist, so steht gleichwohl jetzt schon so viel ausser Zweifel, dass die nicht gedeckten und nicht privilegierten Forderungen vollständig leer ausgehen, und dass unsere Unternehmung in Folge dessen genöthigt sein wird, von ihren Guthaben einen Betrag von beiläufig Fr. 125,000 als Verlust abzuschreiben. Die eventuelle Verpflichtung der Schweizerischen Nationalbahn zur Leistung von Kapitalbeiträgen an die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur wird dem Erwerber der Bahn überbunden werden und was unsere aus Expropriation herrührenden Ansprüche betrifft, so dürften uns dieselben aus dem Grunde keinen Schaden bringen, weil nach einem neuerlichen Entscheide des Bundesgerichtes das Eigenthumsrecht am Expropriationsobjekte ohne Rücksicht auf stattgefundenen Besitzesübergang

bis nach geleisteter Zahlung dem Expropriaten verbleibt, dieser also in der Liquidation als Vindikant auftreten kann. Von diesem Rechtsbehelfe haben wir schon in der Konkurseingabe vorsorglich Gebrauch gemacht.

Nach Ausbruch des Konkurses galt es in erster Linie darüber Klarheit zu erlangen, wie die mannigfachen gegenseitigen Beziehungen für die Dauer der Liquidation sich zu gestalten haben und welche Rechtsstellung der Nordostbahngesellschaft aus denselben resultiren werde. Seitens des Masseverwalters wurde die bestimmte Zusicherung gegeben, dass alle der Nordostbahn vom Ausbruche des Konkurses an erwachsenden Forderungen, herrührend aus der gemeinschaftlichen Benutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken und aus dem direkten Verkehr unter die Konkurskosten eingereiht werden. In dieser Zusage glaubten die Direktion und der Verwaltungsrath vorläufig eine ausreichende Garantie für die Einbringlichkeit der dahergigen Forderungen erblicken zu können, und es erlitten die bisherigen gegenseitigen Beziehungen daher auch keinerlei Unterbrechung. Im Übrigen wurde das Verhältniss durch eine Übereinkunft mit dem Masseverwalter vom 1. Juli 1878 des Nähern beordnet und speziell die Beitragspflicht der Schweizerischen Nationalbahn an die Verzinsung des Baukapitals und an die Betriebs- und Unterhaltskosten des Bahnhofes Winterthur bis auf Weiteres auf  $\frac{1}{6}$  des Gesamtbetrages festgesetzt.

Die schwierigen ökonomischen Verhältnisse der Tössthalbahn haben sich im Berichtsjahre auch der Nordostbahn gegenüber in empfindlicher Weise geltend gemacht. Unser ungedecktes, aus der Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur und aus dem direkten Verkehr herrührendes Guthaben ist trotz vermittelnder Dazwischenkunft des schweizerischen Eisenbahndepartements beträchtlich angewachsen; gleichwohl haben wir geglaubt, vorläufig von rigorosem Vorgehen absehen zu sollen, um die ohnehin nicht geringen Schwierigkeiten der finanziellen Rekonstruktion dieser Unternehmung nicht unsererseits noch zu vermehren. Dagegen ist nunmehr Vorsorge getroffen, dass unser Guthaben wenigstens nicht weiter anschwillt, und gleichzeitig ist auch die Aussicht geboten, dieses für beide Theile lästige und unerwünschte Schuldverhältniss in Verbindung mit dem Anstande betreffend die Verpflichtung der Tössthalbahn zur Leistung von Kapitalbeiträgen an die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur durch eine neue, die Interessen beider Parteien thunlichst wahrende Kombination zu beseitigen.

Der mit dieser Unternehmung zu vereinbarende neue Vertrag über die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur ist im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gelangt. Einstweilen wird die Tössthalbahn für ihre Anthelsquoten mit approximativen Beträgen belastet in der Meinung, dass dem angestrebten Vertrage, eventuell dem zu erwirkenden gerichtlichen Urtheile bis auf den Zeitpunkt des Ablaufes des alten Vertrages rückwirkende Kraft zukommen soll.

Mit der Zürichsee-Gotthardbahngesellschaft wurde unterm 14. August v. J. ein Vertrag über die derselben eingeräumte Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) abgeschlossen. Abgesehen davon, dass auf speziellen Wunsch dieser Unternehmung als Beitrag eine feste Summe, statt einer Quote der Gesamtkosten vereinbart wurde, und dass sich in dem Vertrage auch die Haftpflicht für auf der Gemeinschaftsstation vorkommende Verletzungen und Tödtungen geregelt findet, bietet dieser Vertrag keine nennenswerthen Abweichungen von anderen Verträgen dieser Art.

Gegenüber der Bischofszellerbahngesellschaft ist eine Reihe von aus dem Betriebs- resp. Pachtvertrage herrührender Anstände zum schiedsgerichtlichen Austrage gekommen; an deren Stelle ist aber bereits wieder eine Anzahl neuer Differenzen getreten, deren Erledigung auf gütlichem Wege ebenfalls nicht möglich zu werden scheint.

Mit der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln wurden deren Anthelbsbetreffnisse an der Verzinsung des Baukapitals und den Kosten für Betrieb und Unterhalt der Station Wädenswil mittelst eines Annexes

zum Vertrag vom 5. Februar 1874 neu geregelt, mit Wirkung vom 1. Januar 1878 an. Die mit der gleichen Gesellschaft bestandenen Differenzen wegen der Abrechnung über den von der Nordostbahn für deren Rechnung besorgten Bau der Linie Wädensweil-Einsiedeln, wegen der Haftbarkeit für das bei der Katastrophe (Probefahrt) vom 30. November 1876 zu Grunde gegangene und beschädigte Material, sowie wegen der von der genannten Gesellschaft der Nordostbahn zu bezahlenden Entschädigung für den zum ausschliesslichen Gebrauche jener bestimmten Theil der Station Wädensweil, sind ebenfalls durch gütliche Verständigung beigelegt worden. Pendent sind dagegen noch eine im Prozesse liegende Forderung der Bauunternehmer Schedlbauer und Vogel für auf der Linie Wädensweil-Einsiedeln ausgeführte Bauarbeiten, bei welchem Prozesse die Nordostbahngesellschaft jedoch nur formell, d. h. als Repräsentantin der Wädensweil-Einsiedelnbahngesellschaft betheiligt ist, sodann die Frage der Haftpflicht für die bei der oben erwähnten Katastrophe vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen, in welcher Angelegenheit die Nordostbahn in der Rolle der direkten Beklagten sich befindet, jedoch das Regressrecht sowohl auf die Wädensweil-Einsiedelnbahngesellschaft als auf die Unfallversicherungsgesellschaft „Zürich“ in Anspruch zu nehmen in der Lage ist.

Mit Rücksicht auf die am 1. August 1876 erfolgte Eröffnung der Linie Winterthur-Koblenz bezw. die Ausdehnung des Betriebes dieser Linie bis und von Bahnhof Waldshut verlangte die badische Verwaltung eine Schadloshaltung für den ihr dadurch erwachsenden Mehraufwand am Bahnhofe Waldshut, welcher bis dahin nur durch die Züge der Linie Turgi-Waldshut benutzt worden war. Nach längeren Verhandlungen wurde auf dem Korrespondenzwege ein Übereinkommen getroffen, demzufolge dieser Verwaltung als Entschädigung für die betreffenden Mehrleistungen ein billiges Jahrespauschale zu bezahlen ist.

Für den österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehr gelang endlich die Vereinbarung eines neuen Reglementes, welches nicht nur die Genehmigung der betheiligten Bahnverwaltungen, sondern auch diejenige der ungarischen, österreichischen, bayerischen und schweizerischen Staatsbehörde erhielt. Nach demselben wurden die abweichenden Gesetzesbestimmungen von Deutschland und Österreich einer- und der Schweiz anderseits über die Rechtsverhältnisse des Eisenbahntransportes in der Art miteinander in Einklang gebracht, dass das schweizerische Prinzip voller Haftpflicht für die übernommenen Transporte auch von den bayerischen und österreichisch-ungarischen Bahnen anerkannt, dafür aber die Versender zur Deklaration des Werthes aller zum Eisenbahntransport aufgegebenen Güter verpflichtet und den genannten Bahnen gestattet wurde, auf ihrer Transportstrecke eine Versicherungsprämie für denjenigen Theil des deklarirten Werthes zu erheben, welcher das Maximum der ihnen reglementarisch obliegenden Haftpflicht übersteigt. Das Reglement trat den 1. Dezember 1878 in Kraft und im Anschluss daran ein Übereinkommen unter den gleichen Verwaltungen über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Güterverkehr und die Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung von Gütern; die Einrichtung periodischer Konferenzen zur Behandlung dieser Reklamationen, welche sich durch mehrjährige Erfahrung bewährt hatte, wurde beibehalten und weiter ausgebildet.

Auf Wunsch des Bundesrathes und im Benehmen mit den übrigen betheiligten schweizerischen Verwaltungen wandten wir uns an die Direktionen der württembergischen, badischen und elsass-lothringischen Bahnen mit dem Vorschlag, dieses Reglement auch für ihren direkten Güterverkehr mit der Schweiz anzunehmen. Den gleichen Vorschlag richteten wir an den Verband für den russisch-schweizerisch-französischen Verkehr. Diese Anregungen führten zu einem befriedigenden Ergebniss; doch zogen sich die diesfälligen Verhandlungen über das Berichtsjahr hinaus und werden wir daher im nächsten Geschäftsberichte hierauf zurückkommen.

Bezug nehmend auf die weiter oben enthaltenen Mittheilungen über die Erhöhung des schweizerischen Getreidetarifes durch die Eisenbahnkonferenz bemerken wir, dass diese Erhöhung namentlich für die Route

Romanshorn-Aarau-Genf sich sofort nachtheilig fühlbar machte und auch heftige Rekrimationen sowohl Seitens des schweizerischen Getreidehandels als der bayerischen und österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen veranlasste. Wir einigten uns in Folge dessen mit der Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und den Westschweizerischen Bahnen auf einen besonderen Tarif für den Getreideverkehr zwischen den vier Bahnnetzen, welchem die Schweizerische Nationalbahn und die Emmenthalbahn ebenfalls beitraten. Dieser Tarif beseitigte die vorgenommenen Erhöhungen grossentheils, stellte die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Linien gegenüber den süddeutschen, französischen und oberitalienischen Routen für die Verproviantirung des eigenen Landes wieder her und machte zugleich den begonnenen gegenseitigen Taxunterbietungen der schweizerischen Linien ein Ende. Der Getreidehandel hat unsers Wissens sich mit dem neuen Tarif sofort befreundet, und nach unserer Ansicht ist derselbe von den Verhältnissen der Schweiz so sehr geboten, dass sachbezügliche Erörterungen, welche seither in anderen Kreisen begonnen haben, wohl zum gleichen Schlusse führen müssen; in Gewärtigung ihres Ergebnisses erwähnen wir einstweilen nur noch, dass unsere Direktion auch die Initiative zu den geeigneten Massnahmen ergriff, um den für die Binnenlagerhäuser der Schweiz von dem Tarife befürchteten Nachtheilen zu begegnen, und dass hierüber in letzter Zeit eine Einigung der sämmtlichen beteiligten Bahnverwaltungen erzielt worden ist. — Als Tarifmassnahmen von besonderer Bedeutung erwähnen wir hier ferner: 1) Die Revision des Abonnementstarifs für Personen, wodurch dessen Sätze denjenigen anderer Bahnen mehr angenähert wurden, aber stets noch ausnahmsweise wohlfeil bleiben; 2) die Revision des Personentarifs der Zürichseedampfbote auf Grund des allgemeinen Personentarifs der Nordostbahn, verbunden mit der Einrichtung direkter Taxen zwischen allen Stationen der Bahnstrecke Zürich-Richterswil und den Ortschaften des rechten Ufers; 3) die Einrichtung von Billeten zu ermässigten Taxen für die Angestellten des Unternehmens und ihre nächsten Angehörigen; 4) die Erstellung eines Spezialtarifes für Getreide in ganzen Wagenladungen im internen Verkehr der Nordostbahn; 5) die Erstellung eines solchen Tarifes für Kalk- und Gypssteine und gemahlenen Gyps; 6) die Revision des Camionnagetarifs in Winterthur; 7) die im Einvernehmen aller an der Bodenseedampfschiffahrt beteiligten Verwaltungen vorgenommene Umarbeitung und gleichzeitige Erhöhung der Bodenseegütertarife, woran sich eine Revision der Trajekttarife mit Friedrichshafen und Lindau anschliessen wird; 8) die Erstellung von Reexpeditionstarifen für italienische Güter ab Romanshorn nach Basel, Aarau und Luzern, ferner für schlesische Güter nach den grösseren Stationen der Nordostbahn.

Die Umrechnung der direkten Tarife, eine Folge der im Vorjahre beschlossenen Revision, beziehungsweise Erhöhung des Personen- und Gütertarifes wurde weiter verfolgt und bezüglich des Verkehrs mit den übrigen schweizerischen Bahnen so ziemlich zu Ende geführt; anhängig sind nur noch die Tarife mit der Schweizerischen Nationalbahn und Tössthalbahn. Ferner haben Taxänderungen der Anschluss- und Konkurrenzbahnen ebenfalls zu vielfachen Tarifumrechnungen geführt. Nachstehend folgt eine Übersicht derselben:

1. Personen- und Gepäckverkehr. a) Revision und Ergänzung der Tarife mit der Bötzberrgbahn, der Aargauischen Südbahn, der Station Bremgarten, den Vereinigten Schweizerbahnen, den Westschweizerischen Bahnen und der Emmenthalbahn. b) Provisorischer Tarif zwischen Stationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen über die Linie Rapperswil-Pfäffikon. c) Tarife mit Wädenswil-Einsiedeln, der Appenzellerbahn und der Rigibahn. d) Revision und Ergänzung der Tarife mit Belgien und England, mit der Hessischen Ludwigsbahn, den Rheinischen Bahnen, Ludwigshafen und den Nassauischen Bahnen, mit dem Mitteldeutschen Verband, mit der Badischen Bahn, mit Berlin und Sachsen über Lindau-Hof, mit der Vorarlbergerbahn, mit Bayern und Österreich-Ungarn. e) Umarbeitung und Ergänzung der Rundfahrtbillete.

2. Güterverkehr. a) Fortsetzung der Revision des Tarifes mit den Vereinigten Schweizerbahnen. b) Erstellung eines Tarifes zwischen Stationen der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen über die Linie

Rapperswil-Pfäffikon. *c)* Ergänzung des Tarifes mit den Westschweizerischen Bahnen durch Einbeziehung der Strecke Leuk-Brieg. *d)* Revision der Tarife der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen mit der Bözbergbahn und der Aargauischen Südbahn, ferner derjenigen ab Basel nach Schaffhausen und den Bodenseeuferorten und nach der Tössthalbahn, endlich desjenigen Genf transit- Aarau- oder Luzern-Ostschweiz. *e)* Erstellung eines Tarifes mit der Rorschach-Heidenbahn. *f)* Reexpeditionstarife ab Basel, Centralbahn und Badische Bahn, und ab Waldshut nach ostschweizerischen Stationen für metallurgische Erzeugnisse des Ruhrgebietes, für Ruhrkohlen, für holländische und belgische Güter. *g)* Ausnahmetarif für Kochsalz ab Rheinfelden nach Nordostbahnstationen. *h)* Regelung der Taxen Singen-Nordostbahn über Schaffhausen nach denen der Nationalbahn. *m)* Erstellung eines neuen Tarifes zwischen sächsischen Stationen und Basel und Schaffhausen über Lindau-Romanshorn. *n)* Ausdehnung des russisch-schweizerischen Verbandstarifs auf die galizisch-rumänische Grenzstation Suczawa. *o)* Tarif mit Bayern für Stein- und Braunkohlen, Holz, Cement und Sprit. *p)* Tarife mit den österreichischen und ungarischen Bahnen für Wein, Eier, Rüböl, Gerberlohe, Braunstein, Thonerde und Asphalt. *q)* Tarife für Cement mit Heidelberg, Friedrichsfeld und Mannheim. *r)* Erstellung von Tarifsätzen für Seide aus Italien über den Montenis nach Zürich und Horgen, ferner von solchen für Gewebe ab Zürich nach Marseille. *s)* Revision der Baumwolltarife über den Brenner und ab Marseille, der Steinkohlen- und Roheisentarife ab Mannheim und Ludwigshafen, der Steinkohlentarife aus den Saargruben und ab pfälzischen Stationen.

Schliesslich erwähnen wir noch eines am 18. Mai 1878 mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrages, wodurch die Reisenden auf den Strecken Rorschach-Winterthur, Romanshorn-Gossau, Effretikon-Wetzikon und Zürich-Ziegelbrücke-Näfels-Glarus das Recht erhielten, nach Gutfinden die Routen der einen oder andern Gesellschaft (Rorschach-Romanshorn-Winterthur oder Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Romanshorn-Sulgen-Gossau oder Romanshorn-Rorschach-Gossau, Effretikon-Ilneau-Wetzikon oder Effretikon-Wallisellen-Wetzikon, Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke oder Zürich-Wallisellen-Ziegelbrücke, Ziegelbrücke-Niederurnen-Glarus oder Ziegelbrücke-Weesen-Glarus) zu benutzen. Der Ertrag des Personenverkehrs über die genannten Strecken wird von jetzt an zwischen den beiden Gesellschaften nach festen Prozentsätzen vertheilt.

### III. Kapitalbeschaffung.

Im vorjährigen Geschäftsberichte der Direktion wurde noch des interimistischen, am 8. September 1877 mit einem Konsortium schweizerischer Geldinstitute abgeschlossenen Finanzarrangements Erwähnung gethan und im Übrigen auf den Bericht des Verwaltungsrathes Bezug genommen, welcher ausführlicher über die verschiedenen Rekonstruktionsprojekte sich verbreitete und als Resultat derselben die am 11. März 1878 abgeschlossene Konvention für Errichtung einer schweizerischen Eisenbahnbank wörtlich mittheilte. Wir glauben ebenfalls an diesen Bericht anschliessen zu können und setzen deshalb die Kenntniss der erwähnten Konvention, welche am 4. April 1878 von der Generalversammlung genehmigt wurde, voraus.

Nachdem schon vorher ein Rechtsgutachten über die gemäss dieser Konvention auf das Nordostbahnnetz zu errichtende Hypothek eingeholt worden war, wurde in Ausführung der Beschlüsse der Generalversammlung unterm 23. April das förmliche Gesuch um Bewilligung dieser Hypothek an den Bundesrath gerichtet, welcher dasselbe am 3. Mai publizirte und für allfällige Einsprachen eine Frist von 4 Wochen ansetzte.

Bekanntlich hat sich dann eine grössere Anzahl von Obligationsinhabern verleiten lassen, gegen die Verpfändung oder vielmehr gegen die Bestimmung des Verpfändungsprojectes, dass die Hypothek in ein erstes und in ein zweites Pfandrecht getheilt werden solle, Einsprache zu erheben, und wurde diese Einsprache am 16. September vom

Bundesgericht als durch den Wortlaut der älteren Obligationen begründet, gutgeheissen. Dieses Urtheil entzog der Konvention vom 11. März ihre Grundlage, nämlich die Möglichkeit der Theilung der Hypothek in ersten und zweiten Rang, wenigstens soweit sich diese Theilung auch auf die ältern Anleihen erstrecken sollte; dagegen anerkannte dasselbe die Zulässigkeit der Hypothekbestellung, sofern den Einsprechern für ihre Titel das nämliche Pfandrecht wie den meistbegünstigten Obligationen des neuen Anleihens eingeräumt werde.

Da ohne Hypothekbestellung an eine Konsolidation der schwebenden Schulden und an Konversion der älteren Anleihen nicht zu denken war, so blieben der Verwaltung nur zwei Wege offen: Entweder Trennung in erste und zweite Hypothek in dem Sinne, dass den Klägern ausschliesslich erstes Pfandrecht zugesichert würde, während die nichteinsprechenden Obligationäre sich diese Trennung für ihre Titel hätten gefallen lassen müssen; Oder Bestellung einer einheitlichen und für alte und neue Anleihen gleiche Rechte gewährenden Hypothek. Die Wahl konnte nicht schwer fallen; der Verwaltungsrath hatte schon früher die Direktion ermächtigt, sämmtlichen Gläubigern die verbindliche Zusage zu ertheilen, dass die Nordostbahngesellschaft keinem gegen die Verpfändung protestirenden Gläubiger, sei es im Wege der Erfüllung einer gerichtlichen Auflage, sei es durch aussergerichtliche Verständigung irgend einen Vortheil einräumen werde, ohne denselben gleichzeitig sämmtlichen übrigen Gläubigern, gleichviel, ob sich dieselben dem Proteste beim Bundesrath oder der Klage beim Bundesgericht angeschlossen haben oder nicht, ebenfalls zuzugestehen. Wenn auch diese Erklärung seiner Zeit wegen Ablauf der Einsprachefrist nicht mehr öffentlich gegeben wurde, so verstand es sich für die Verwaltung doch von selber, diesen Standpunkt festzuhalten und es blieb daher nichts Anderes übrig als die einheitliche Hypothek, auf deren Grundlage nun neue Unterhandlungen mit den Kontrahenten der Konvention vom 11. März gepflogen werden mussten.

Bevor diess aber mit Erfolg geschehen konnte, musste die Hypothekbestellung geordnet sein. Die Erledigung verschiedener untergeordneter Einsprachen verzögerte sich bis Mitte Oktober und erst jetzt konnte das erneuerte Gesuch um Bewilligung der Verpfändung an den Bundesrath gerichtet werden. Damit aber nicht eine neue Ausschreibung mit Frist für Klageanbringung beim Bundesgericht erforderlich werde, musste das neue Begehren sich genau an das Urtheil vom 16. September anschliessen und gewissermassen nur als dessen Vollziehung erscheinen. Es durfte also ausser der Weglassung der Theilung der Hypothek keine andere Abänderung am früheren Gesuche getroffen werden. In diesem Sinne wurde dann auch der Verpfändungsbeschluss des h. Bundesrathes vom 8. November formulirt und durch Publikation den Betheiligten zur Kenntniss gebracht mit vierzehntägiger Frist für allfällige Einsprachen. Die letztern konnten nur noch gegen allfällige Abweichungen vom bundesgerichtlichen Urtheil gerichtet sein. Von einer Anzahl eingegangener derartiger Einsprachen, fand jedoch der Bundesrath keine einzige stichhaltig und es wurde durch Beschluss desselben vom 29. November die Verpfändung definitiv bewilligt. Wie sehr die gegen diese Verpfändung protestirenden Obligationäre gegen ihr eigenes Interesse gehandelt haben, ergibt sich aus den Kursen ihrer Titel vor und nach dem bundesgerichtlichen Urtheil, welches ihre Einsprache guthiess. So notirten z. B. die im Jahre 1882 fälligen Obligationen:

Am 14. September	(vor dem Urtheil)	82 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> ,
„ 20. „	(nach dem Urtheil)	79 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> ,
„ 5. Dezember	(nach dem Verpfändungsbeschluss)	86 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> .

Es durfte nun aber keine Zeit mehr verloren werden, denn am 31. Dezember war das Anleihen beim Comptoir d'Escompte von 20 Millionen und am 31. Januar das Obligationsanleihen vom 1. Februar 1859 von 3 Millionen fällig. Indessen war es möglich, schon am 10. Dezember eine Modifikation der Konvention vom 11. März zu vereinbaren, welche am 21. Dezember von der Generalversammlung ratifizirt wurde, und die wir der Wichtigkeit halber am Schlusse dieses Abschnittes wörtlich folgen lassen.

Die wesentlichsten Abweichungen dieser modifizirten Konvention von der frühern bestehen in Folgendem:  
Statt zweier getrennten Anleihen im 1. und 2. Rang mit verschiedenem Zinsfuss,

nämlich	45 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Millionen	à	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0
	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	" 5 0/0
	<hr/>		
	65	Millionen	

wird in Übereinstimmung mit der einheitlichen Hypothek nur ein einziges Anleihen von 68 Millionen kontrahirt zum einheitlichen Zinsfuss von 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0, die daherigen Mehrzinsen betragen jährlich Fr. 37,500.

Dagegen ist statt der am 11. März unbestimmt gelassenen einmaligen Kommission, die damals auf 1 0/0 geschätzt wurde, eine feste Kommission von Fr. 500,000 getreten, und die Bestimmung, dass die Obligationen mit dem laufenden Coupon zu verabfolgen seien, ist weggefallen; diese Bestimmung würde aber möglicherweise einen Zins von 3 Monaten gekostet haben. Nach einer der Generalversammlung vom 21. Dezember vorgelegenen Berechnung stellt sich der Unterschied zum Nachtheil der neuen Konvention, gegenüber der frühern, auf einen heutigen Werth von Fr. 7,375; der Zinsenlast der letzten Jahre gegenüber ergibt sich dagegen eine Erleichterung von jährlich Fr. 80,000. Ein fernerer Unterschied besteht darin, dass nach der Konvention vom 10. Dezember innerhalb 75 Jahren die gesammte Schuld von 160 Millionen zu amortisiren ist.

Immerhin war mit dieser Konvention die Rekonstruktion der Nordostbahn noch nicht gesichert; denn dieselbe war nichts anders als eine Übereinkunft, laut welcher sich der eine Kontrahent verpflichtete, die Gründung eines Instituts anzustreben, welches der Nordostbahn die nöthigen Anleihen zu den vereinbarten Bedingungen machen sollte, sich aber vorbehaltend, bis 31. Dezember den Rücktritt von der Konvention zu erklären. Das wirkliche Inslebentreten dieses Instituts, der Eisenbahnbank, war abhängig gemacht von der Subskription einer genügenden Anzahl von Aktien derselben und namentlich auch von der Theilnahme des schweizerischen Kapitals an dieser Subskription. — Das Zutrauen war aber bereits wieder so weit hergestellt, dass die Unterzeichnung der Aktien einen ganz befriedigenden Verlauf nahm, und am 31. Dezember die Gründung der Eisenbahnbank als gesichert betrachtet werden konnte. Die Konstituierung derselben fand auch in der That schon am 11. Januar 1879 statt, ihr Sitz wurde nach Basel verlegt, und die Regierung von Baselstadt genehmigte am 17. Januar die ihr vorgelegten Statuten der Bank. Mit Zuschrift vom 28. Januar erhielten wir die Mittheilung ihrer definitiven Konstituierung und die Erklärung, dass sie gegenüber der Nordostbahn alle Leistungen übernehme, welche in der Konvention vom 11. März/10. Dezbr. 1878 der Letztern zugesichert sind. In Folge dessen stellte uns die Bank die zur Rückzahlung des am 31. Januar fälligen Anleihens vom 1. Februar 1859 von 3 Millionen nöthigen Summen zur Verfügung, und bewerkstelligte sie auch die Rückzahlung des inzwischen bis zum 1. Februar prolongirten Vorschusses des Comptoir d'Escompte von 20 Millionen, wogegen die Nordostbahn der Bank die bedungene feste Kommission von Fr. 500,000 ebenfalls berichtigte.

Noch blieb ein Punkt zu ordnen, welcher eigentlich vor der definitiven Konstituierung der Bank hätte erledigt werden sollen, aber aus Mangel an Zeit verschoben werden musste. Der Art. 14 der Konvention schreibt die Aufstellung eines Komite vor, dessen Mitglieder je zur Hälfte durch die Nordostbahn und durch die Eisenbahnbank ernannt werden und welches die Ausführung der Bestimmungen der Konvention, insbesondere derjenigen des Art. 13 überwachen soll. Für die Funktionen dieses Komite war ein Reglement zu vereinbaren, das nach einigen Unterhandlungen die Zustimmung beider Kontrahenten erhielt, und welchem zufolge das Komite aus 8 Mitgliedern besteht, von denen 4 durch den Verwaltungsrath der Nordostbahn aus seiner Mitte und 4 durch den Verwaltungsrath der Eisenbahnbank aus dessen Mitte zu wählen sind. Dieses Komite versammelt sich ordentlicher Weise zweimal jährlich; es hat die monatlichen, vierteljährlichen und Jahres-Rechnungen, sowie das Budget der Nordostbahn in der

Richtung zu prüfen, ob dieselben den Bestimmungen der Konvention entsprechen und es sollen ihm alle diejenigen Mittheilungen gemacht werden, welche die Situation der Gesellschaft im Allgemeinen betreffen.

Abgesehen von diesem Reglement ist man übereingekommen, dass das Komite auch über allfällige Wahlen in die Direktion und über die Geschäftsvertheilung anzuhören, und dass hierüber so viel als möglich eine Verständigung mit demselben anzustreben sei.

Zu Mitgliedern dieses Komite wurden bezeichnet:

Von Seite der Eisenbahnbank:

Die Herren Ed. Hentsch in Paris, Jules Coutin in Paris, E. Lullin in Genf und Direktor Speiser in Basel.

Von Seite der Nordostbahn:

Die Herren Präsident Studer, Direktor Russenberger, Direktor Sailer und Nationalrath Haberstich.

## Übereinkunft

vom 11. März 1878, abgeändert am 10. Dezember 1878,

z w i s c h e n

**der Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn und einem Syndikate schweizerischer und französischer Bankiers und Kreditinstitute, zum Zwecke der Errichtung einer Bank, genannt „Schweizerische Eisenbahnbank“.**

### Art. 1.

Es soll eine Bank erstellt werden, welche sich „Schweizerische Eisenbahnbank“ nennt, und als erstes Geschäft zum Zweck haben wird, die zur finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn nöthigen Hilfsquellen und Kreditmittel zu beschaffen.

Das Kapital dieser Bank wird im Minimum 20 Millionen Franken betragen, wovon ein Viertheil bei ihrer Konstituierung einzuzahlen ist; ihre Aktionäre sind zu verpflichten, die übrigen Einzahlungen, soweit solche nöthig werden, nach Massgabe der in die Statuten hierüber niederzulegenden Bestimmungen zu leisten. Sie wird ihr Gesellschaftsdomizil in der Schweiz haben, und die Mehrheit ihrer Verwaltungsräthe soll von schweizerischer Nationalität sein und in der Schweiz wohnen.

Die unterzeichneten Bankiers verpflichten sich, mit aller Sorgfalt und aller Kraft auf die Bildung der genannten Bank hinzuwirken, in der Art, dass deren Konstituierung in naher Frist gesichert wird.

Sollte diese Konstituierung nicht spätestens bis zum 31. Dezember 1878 gesichert sein, so hätte jeder der beiden Kontrahenten das Recht, die gegenwärtige Übereinkunft als nichtig und dahingefallen zu erklären, ohne dass vom einen oder andern eine Entschädigung zu leisten ist.

### Art. 2.

Es wird als ausdrückliche und förmliche Bedingung vereinbart, dass die Konstituierung der Bank nur unter der Bedingung erfolgt, dass die Nordostbahngesellschaft, nach Inhalt des nachstehenden Artikels 3, für ihre Anleihen definitiv ein Pfandrecht ersten Ranges bestellt habe.

### Art. 3.

Die schon kreirten oder noch zu kreirenden Anleihen, für welche die Hypothek ersten Ranges erwirkt sein muss, sind die folgenden:

Nummern	Datum der Anleihen	Zinssuss	Total-Betrag	Datum der Rückzahlung
<b>I. Obligationen.</b>				
1	Anleihen vom 1. Februar 1859 . . . . .	4 1/2 %	3.000.000	31. Januar 1879
2	" " 1. Oktober 1860 . . . . .	4 %	7.100.000	30. Juni 1890
3	" " 1. Juni 1862 . . . . .	4 %	5.000.000	28. Februar 1892
4	" " 3. November 1863 . . . . .	4 1/2 %	5.000.000	28. Februar 1892
5	" " 26. September 1865 . . . . .	4 1/2 %	3.000.000	30. Novem. 1895
6	" " 28. Oktober 1867 . . . . .	4 1/2 %	5.000.000	1. Oktober 1879
7	" " 1. Juli 1868 . . . . .	4 1/2 %	10.000.000	30. Sept. 1882
8	" " 7. Juni 1869 . . . . .	4 1/2 %	5.000.000	30. Novem. 1884
9	" " 3. April 1871 . . . . .	4 1/2 %	5.000.000	15. April 1886
10	" " 30. November 1871 . . . . .	4 1/2 %	5.000.000	31. Januar 1887
11	" " 16. April 1873 . . . . .	4 1/2 %	6.000.000	15. April 1888
12	" " 1. April 1874 . . . . . (gemeinschaftlich mit der Schweizerischen Centralbahn)	4 1/2 %	20.000.000	1. April 1892
			<u>79.100.000</u>	
<b>II. Subventionsanleihen.</b>				
13	Bötzbergbahn, 25. Oktober 1870 . . . . .	3 1/4 %	1.000.000	25. Oktober 1880
14	Linksufrige Zürichseebahn, 15. Januar 1874 . . . . .	3 1/4 %	5.000.000	15. Januar 1884
15	Aargauische } emittirt 31. März 1874 . . . . .	3 1/4 %	750.000	31. März 1884
	Südbahn } zu emittiren . . . . .	3 1/4 %	500.000	? 1890
16	Glarus-Lint- } emittirt (2.200.000) . . . . .	2 1/2 %	2.200.000	. . . . 1898
	thal } zu emittiren . . . . .	2 1/2 %	1.250.000	bis
17	Glarus-Lintthal, zu emittiren . . . . .	4 1/2 %	750.000	. . . . 1899
			<u>11.450.000</u>	
<b>III. Später für den Auskauf anderer Linien abzugebende Obligationen.</b>				
18	Rückzahlung der Obligationen Sulgen-Gossau 1886 . . . . .	4 1/2 %	1.500.000	. . . . 1901
19	Auskauf der Obligationen Zürich-Zug-Luzern . . . . .	4 1/2 %	2.374.000	. . . . ?
			<u>3.874.000</u>	
<b>IV. Anleihen zur Konsolidation der schwebenden Schuld und Sicherung der Bedürfnisse der Nordostbahn bis zum Ablauf des Moratoriums.</b>				
20	Rückzahlung an das Pariser Syndikat gemäss den Verträgen vom 1. November 1876 und 6. Oktober 1877 . . . . .		20.000.000	
21	Rückkauf der 28,000 5% Nordostbahnobligationen und der 10,000 Obligationen des 4 1/2 % Gemeinschaftsanleihe der Centralbahn und der Nordostbahn, welche dem Zürcher Konsortium gemäss Vertrag vom 8. September 1877 abgetreten worden sind . . . . .		13.000.000	
22	Rest der Verpflichtungen zu Gunsten der Gotthardbahn (Subventionen, Aktien und Obligationen). . . . .		3.994.000	
23	Rückzahlung des Subventionsanleihe für die rechtsufrige Zürichseebahn, einschliesslich der Zinsnachvergütung . . . . .		4.054.000	
24	Vollendung der Bauarbeiten (Glarus-Lintthal, Aargauische Südbahn, Bahnhof Winterthur) . . . . .		3.952.000	
			<u>45.000.000</u>	
25	Unvorhergesehenes . . . . .		5.576.000	
	Total . . . . .		<u>50.576.000</u>	
	Gesamt-Total . . . . .		<u>145.000.000</u>	
	Für muthmassliche Kursverluste auf den Emissionen neuer Anleihen, ferner auf der Erneuerung oder den Konversionen alter Anleihen, in runder Summe . . . . .		15.000.000	
	Vorauszusehendes Gesamttotal für die Anleihen I. Hypothek zu ausschliesslicher Last der Nordostbahn . . . . .		<u>160.000.000*</u>	

\* Bemerkung: Zur Erinnerung wird aufmerksam gemacht, dass die Hypothek noch 20,000,000 Frkn. nominal mehr umfassen soll, Antheil der Centralbahn am solidaren Gemeinschafts-Anleihen, obwohl nach aller Wahrscheinlichkeit dieser Theil der Hypothek nie eine effektive Bedeutung haben wird.

Die erste Hypothek ist für den als notwendig vorgesehenen Nominalbetrag und nicht für den effektiven Betrag, dessen Realisirung beabsichtigt wird, zu bestellen.

Art. 4.

Allen Anleihen, welche die Gesellschaft über die im vorhergehenden Artikel aufgenommenen Beträge hinaus zu emittiren in die Lage kommen sollte, darf nur eine Hypothek, welche der durch die gegenwärtige Übereinkunft zugestandenem nachgeht, eingeräumt werden.

Art. 5.

Um die Konsolidation der schwebenden Schulden der Gesellschaft zu sichern, sowie die Konversion ihrer bereits emittirten und später, zu den in obigem Art. 3 erwähnten Terminen, zur Rückzahlung kommenden Anleihen zu sichern, wird als Ersatz ein Anleihen von Fr. 160,000,000 erster Hypothek kreirt.

Dieses Anleihen ist in einem Zeitraum von 75 Jahren auf dem Wege der Amortisation nach einem zu diesem Ende aufzustellenden Programme zurückzuzahlen.

Die Amortisation soll im Jahre 1879 beginnen; bis zum Jahre 1885 inkl. darf indessen die jährlich zur Abzahlung gelangende Quote auf Fr. 103,000 beschränkt bleiben.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, in der Folge die ganze Amortisation früher zu bewerkstelligen.

Die schon bestehenden Anleihen werden in den für jedes derselben stipulirten Terminen fällig. Die bezüglichlichen Titel sind daher nicht unter den allfällig zur Ausloosung kommenden begriffen.

Art. 6.

Die Bank wird gegenüber der Nordostbahngesellschaft folgende finanziellen Verpflichtungen erfüllen:

A. Auf den 31. Dezember 1878 das Anleihen von 20 Millionen Franken (20,000,000 Fr.), welches vom Comptoir d'Escompte in Paris der Nordostbahngesellschaft gemacht worden ist, zurückbezahlen.

B. Bei dem unter dem Präsidium der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich gebildeten Konsortium für Rechnung der Nordostbahn die 28,000 5 0/0 Nordostbahnobligationen und die 10,000 gemeinsam auf die Nordostbahn und die Centralbahn lautenden 4 1/2 0/0 Obligationen zurückkaufen.

Als letzter Termin für diesen Rückkauf ist in dem zwischen dem Konsortium und der Nordostbahn abgeschlossenen Vertrag der 30. Juni 1880 vorgesehen. Indessen kann die Bank, in das der Nordostbahn diesfalls zustehende Recht eintretend, für eigene Rechnung und allfälligen eigenen Gewinn diesen Rückkauf schon auf einen früheren Zeitpunkt vornehmen, wie dies im genannten Verträge bedungen ist. Sollte sie diesen Rückkauf nicht vor dem 31. Dezember 1879 bewerkstellt haben, so hätte sie der Nordostbahngesellschaft vom 1. Januar 1880 an die Differenz zwischen dem an das Konsortium bezahlten Zinse und demjenigen zu 5 3/4 0/0 zu vergüten.

C. Sie wird in Obligationen erster Hypothek fest übernehmen eine Summe von zwölf Millionen Franken (12,000,000 Fr.) effektiv, welche die Nordostbahngesellschaft als hinreichend erklärt zur Sicherung ihrer normalen finanziellen Bedürfnisse bis zum 31. Dezember 1885, einschliesslich der Rückzahlung des sogenannten Subventionsdarlehens des rechten Zürichseeufers, aber ausschliesslich der Rückzahlung der auf Fr. 20,750,000 sich belaufenden Anleihen Nr. 7, 8, 14 und 15.

D. Sie wird fest diejenige Zahl Obligationen erster Hypothek übernehmen, welche notwendig ist, um die Anleihen, welche unter den Nummern 1, 6 und 13 der im vorstehenden Artikel 3 enthaltenen Tabelle genannt sind und an effektivem Kapital die Summe von neun Millionen Franken (9,000,000 Fr.) erfordern, zu konvertiren.

Die Fälligkeitstermine der von der Bank übernommenen Verpflichtungen werden durch die nachstehende Tabelle bestimmt.

**1879.**

Bedarf der Nordostbahn vom Oktober 1878 an . . . . .	Fr. 3,000,000
Vorschuss des Comptoir d'Escompte, Verträge vom 1. November 1876 und 6. Oktober 1877, rückzahlbar am 31. Dezember 1878 . . . . .	„ 20,000,000
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Anleihen, rückzahlbar am 31. Januar 1879 . . . . .	„ 3,000,000
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Anleihen, rückzahlbar am 1. Oktober 1879 . . . . .	„ 5,000,000
Bedarf der Nordostbahn im Jahr 1879 (Termine noch zu vereinbaren) . . . . .	„ 5,000,000
Rückzahlung an das schweizerische Konsortium vor dem 31. Dezember 1879 . . . . .	„ 13,000,000
	<hr/>
	Fr. 49,000,000

**1880.**

3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> % Anleihen, rückzahlbar am 25. Oktober 1880 . . . . .	„ 1,000,000
	<hr/>
	Fr. 50,000,000

**1881 bis 1885.**

Saldo für den vorgesehenen Bedarf der Nordostbahn . . . . .	„ 4,000,000
	<hr/>
	Total Fr. 54,000,000

**Art. 7.**

Die Bank übernimmt die Erfüllung der im vorhergehenden Artikel vorgesehenen finanziellen Verpflichtungen gegen Übergabe von 136,000 Obligationen zu 500 Fr., welche einen jährlichen Zins von Fr. 22. 50 Cts. abwerfen und das durch Beschluss des schweizerischen Bundesrathes vom 8./29. November 1878 bewilligte Pfandrecht geniessen.

Diese Obligationen sollen der Bank sofort nach ihrer Konstituierung miteinander übergeben werden, unter Vorbehalt der Kontrolle des Bundesrathes, wie sie in dem Schreiben des Letztern vom 29. November 1878 in Aussicht gestellt ist.

Immerhin ist die Nordostbahngesellschaft nur gehalten, eine solche Anzahl dieser Obligationen zu verzinsen, welche den Zahlungen entspricht, die von der Bank gemäss ihren in vorstehendem Artikel 6 aufgeführten Verpflichtungen werden geleistet worden sein.

Die überschüssenden Coupons werden von der Bank abgelöst und innerhalb 15 Tagen nach dem jeweiligen Verfall der Nordostbahngesellschaft aushingegeben werden.

Bis die definitiven Titel angefertigt sein werden, wird die Nordostbahn der Bank provisorische Titel einhändigen, welche mindestens auf je 500,000 Fr. und auf den Namen lauten.

Diese provisorischen, sowie die definitiven Titel sollen von einem Mitgliede der Direktion und einem Mitgliede des Verwaltungsrathes, auf Grund eines hiefür ertheilten Auftrages, unterzeichnet werden.

Die Nordostbahn verpflichtet sich, die Bestimmungen dieses Artikels dem Bundesrathe zur Kenntniss zu bringen.

**Art. 8.**

Um die Bank gegenüber den aleatorischen Chancen, welchen sie sich bei den gegenwärtigen Verhältnissen durch die feste Übernahme so schwerer Verpflichtungen, wie die in den vorstehenden Artikeln bestimmten, unterzieht, in gewissem Umfange zu decken, wird ihr die Nordostbahngesellschaft alljährlich, bis und mit 1885, eine feste, mit den Ausgaben für ihre Anleihen auf gleicher Linie stehende Summe von 250,000 Franken bezahlen, welche semesterweise am 30. Juni und 31. Dezember jedes Jahres zahlbar ist.

Ausser dieser Kommission wird die Nordostbahngesellschaft der Bank, sobald letztere konstituiert sein wird, noch eine einmalige, auf 500,000 Franken festgesetzte Spezial-Kommission bezahlen.

Art. 9.

Um zu verhüten, dass für die Durchführung der finanziellen Operationen, welche den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages bilden, aus dem Verkaufe anderer Titel Nachtheile erwachsen, behält sich die Bank vor, Obligationen der erst später verfallenden Nordostbahnanleihen zurückzukaufen, und die Gesellschaft räumt derselben das ausschliessliche Recht ein, ihr solche Obligationen zur antizipirten Auswechslung gegen Obligationen erster Hypothek einzureichen.

Insofern die Bank von dieser Befugniss Gebrauch macht, werden ihr die neuen Obligationen zu festen Übernahme-preisen, welche keinen höhern Zins als den von der Nordostbahn für die alten, von der Bank zurückgekauften Obligationen bezahlten ergeben, ausgehändigt, sofern nicht zwischen der Bank und, unter Genehmigung durch den Verwaltungsrath, der Nordostbahndirektion andere Bedingungen vereinbart werden.

Art. 10.

Ausserdem räumt die Nordostbahn der Bank das Recht ein, die Anleihen mit späterer Verfallzeit successive auf die Zeit der Fälligkeit jedes einzelnen zu konvertiren, und zu diesem Ende werden mit Bezug auf jedes Anleihen zwischen der Bank und, unter Genehmigung durch den Verwaltungsrath, der Nordostbahndirektion besondere Verträge abgeschlossen werden. Falls die Bank nicht mindestens ein Jahr zum voraus der Gesellschaft ihre Absicht eröffnet, die Konversion eines Anleihe's auf den in Art. 3 angegebenen Verfallstermin zu bewerkstelligen, oder falls bis zum gleichen Termin eine Verständigung über die Bedingungen nicht erreicht ist, kann die Nordostbahn nach ihrem Gutfinden in anderer Weise zur Konversion des betreffenden Anleihe's schreiten.

Art. 11.

Neben dem Nominalkapital von mindestens zwanzig Millionen Franken (20,000,000 Fr.) in baar, dessen Emission die Bank beabsichtigt, soll letztere befugt sein, ihr Gesellschaftskapital in Zukunft zu ergänzen durch Nordostbahnaktien der beiden Kategorien, welche sie zu später festzusetzenden Sätzen annehmen und gegen welche sie Aktien ihres eigenen Gesellschaftskapitals abgeben wird.

Art. 12.

Die Bank wird die Stadt, wohin ihr Gesellschaftsdomizil zu verlegen ist, später bestimmen. Sie kann Agenturen in verschiedenen Städten der Schweiz errichten, wenn sie es nützlich findet, oder sich für die Wahrung ihrer Gesellschaftsinteressen in den genannten Städten durch andere Anstalten, die nöthigenfalls als ihre eigenen Agenturen zu handeln haben, vertreten lassen.

Soweit jenes Domizil nicht nach Zürich, Basel oder Genf verlegt wird, hat die Bank immerhin in jeder dieser drei Städte eine Agentur zu errichten.

Jedenfalls wird eine Agentur der Bank in Paris erstellt werden.

Die Zahlung der Coupons der gemäss gegenwärtiger Übereinkunft zu kreirenden Obligationen wird gegen eine Kommission von  $\frac{1}{4}\%$  durch die Bank besorgt werden, ausgenommen in den durch das Netz der Nordostbahn bedienten Ortschaften und in denjenigen, in welchen die Gesellschaft bereits Korrespondenten hat.

Die Gesellschaft macht sich anheischig, der Bank periodisch, nach jedem halbjährlichen Zahlungstermin, eine summarische Übersicht der Bordereaux für die Couponszahlungen mitzutheilen.

Art. 13.

Bis zum 31. Dezember 1885 und, falls die Bank Gläubigerin der Nordostbahn wäre, bis zu ihrer vollständigen Bezahlung, darf die Nordostbahngesellschaft, ohne vorheriges Benehmen mit der Bank, keine neuen Kapitalbelastungen

übernehmen, keinen Betriebs- oder Fusionsvertrag mit andern Gesellschaften abschliessen, überhaupt keine Massnahme treffen, welche geeignet wäre, ihre Lage durch neue Lasten zu erschweren.

Ausserdem verpflichtet sich die Nordostbahngesellschaft ausdrücklich, bei ihrem Betrieb dem Ersparnissprogramm, welches in der Übereinkunft vom 12. April 1876 mit dem Comptoir d'Escompte als Vertreter der damaligen Kontrahenten in Aussicht genommen war, fernerhin nachzuleben und in der Folge die weitem Ausgaben-Reduktionen, welche noch mit der Regelmässigkeit und Sicherheit ihres Dienstes vereinbar sind, zu verwirklichen.

Art. 14.

Um die Ausführung der gegenwärtigen Abmachungen, und insbesondere der in vorstehendem Artikel 13 enthaltenen, zu überwachen und zu sichern, wird ein Komitee aufgestellt, dessen Mitglieder je zur Hälfte durch die Nordostbahn und die Bank ernannt werden.

Die Präsidialleitung desselben, mit entscheidender Stimme, wird der Bank zustehen.

Das Komitee wird in Paris oder in der Schweiz zusammentreten, so oft hiefür Bedürfniss sein wird.

Die Aufstellung des Reglements über die Verrichtungen des Komitee und die Wahl seiner Mitglieder hat vor der definitiven Konstituierung der Bank und im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe der Nordostbahn zu erfolgen.

Die Auslagen des Komitee werden in gemeinsamem Benehmen zwischen ihm und der Nordostbahngesellschaft festgesetzt und durch letztere bestritten.

Art. 15.

Der gegenwärtige Vertrag wird, was die Nordostbahn anlangt, erst definitiv, nachdem er die Zustimmung der Aktionäre der Nordostbahngesellschaft erhalten hat, welche hiefür zu einer Generalversammlung einberufen werden sollen.

Art. 16.

Die unterzeichneten Bankiers nehmen für die Vollziehung des gegenwärtigen Vertrages, bis die Schweizerische Eisenbahnbank konstituiert sein wird, Domizil in den Bureaux der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich. Nach Konstituierung der Bank gilt ihr Domizil als am Gesellschaftssitz der genannten Bank verzeigt.

Art. 17.

Alle Streitigkeiten, welche zwischen den Parteien über die Anwendung oder Auslegung des gegenwärtigen Vertrages entstehen könnten, werden endgültig vom schweizerischen Bundesgerichte entschieden.

Gegeben in Paris, in zwei Ausfertigungen, den zehnten Dezember 1878.

Genehmigt

(gez.) Ed. Hentsch.

Genehmigt

Für die Schweiz. Nordostbahn

(gez.) Studer.

---

## 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, haben im Ganzen 2,204,273 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 392 Kilometer gegenüber 378 im Jahre 1877.

Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:		1877.	1878.
1) Fahrplanmässige Züge:		Kilometer	Kilometer
Schnell- und Personenzüge		1,375,365	1,323,358
Güterzüge mit Personenbeförderung		536,800	628,944
„ ohne „		290,024	206,449
		2,202,189	2,158,751
2) Ergänzungs- und Extrazüge		43,991	45,522
		2,246,180	2,204,273

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### 1. Einnahmen.

1877 (378 Kilometer)			1878 (392 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
I. Nordostbahn (eigenes Netz).										
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:										
4,732,064	64	37.78	1. Personentransport . . . . .	4,562,350	26	37.69	—	—	169,714	38
232,807	18	1.86	2. Gepäcktransport . . . . .	240,020	70	1.98	7,213	52	—	—
197,024	63	1.57	3. Viehtransport . . . . .	166,457	41	1.37	—	—	30,567	22
7,024,821	93	56.09	4. Gütertransport . . . . .	6,940,200	11	57.33	—	—	84,621	82
12,186,718	38	97.30		11,909,028	48	98.37	—	—	277,689	90
B. Mittelbare Einnahmen:										
160,754	22	.	1. Pacht- und Miethzinse . . . . .	132,299	51	.	—	—	28,454	71
132,576	17	.	2. Nettoertrag der Werkstätten . . . . .	18,267	40	.	—	—	114,308	77
44,487	38	.	3. Verschiedenes . . . . .	46,671	34	.	2,183	96	—	—
337,817	77	2.70		197,238	25	1.63	—	—	140,579	52
12,524,536	15	100	. . . Total des eigenen Netzes . . . . .	12,106,266	73	100	—	—	418,269	42
II. Aus andern Unternehmungen:										
105,281	48	.	Nettoertrag der Dampfboote . . . . .	196,194	13	.	90,912	65	—	—
898,429	63	.	Nettoertrag anderer Linien . . . . .	901,091	59	.	2,661	96	—	—
90,678	07	.	Zinse von ausgeliehenen Kapitalien . . . . .	41,726	41	.	—	—	48,951	66
1,094,389	18	.		1,139,012	13	.	44,622	95	—	—
13,618,925	33	.	Total-Einnahmen	13,245,278	86	.	—	—	373,646	47
Rekapitulation:										
12,524,536	15	91.96	Eigenes Netz . . . . .	12,106,266	73	91.40	—	—	—	—
1,094,389	18	8.04	Andere Unternehmungen . . . . .	1,139,012	13	8.60	—	—	—	—
13,618,925	33	100		13,245,278	86	100	—	—	—	—

Die vorstehende Tabelle ergibt, dass die unmittelbaren Betriebseinnahmen der eigenen Linien, obwohl die durchschnittlich betriebene Bahnlänge gegenüber dem Vorjahr um 14 Kilometer sich vermehrt hat, doch Fr. 277,689. 90 Cts. weniger als im Vorjahr lieferten; vom Bahnkilometer betrugen sie Fr. 30,380. 17 Cts. gegenüber Fr. 32,239. 99 Cts. im Vorjahr, also weniger Fr. 1859. 82 Cts. Von dem Ausfall fällt mehr als die Hälfte, nämlich Fr. 169,714. 38 Cts. auf den Personenverkehr; beim Viehtransport zeigt sich eine Mindereinnahme von Fr. 30,567. 22 Cts. und beim Gütertransport eine solche von Fr. 84,621. 82 Cts., während der Gepäcktransport eine Mehreinnahme von Fr. 7,213. 52 Cts. lieferte. Beim Personenverkehr erklärt sich ein Theil des Ausfalles, in runder Summe Fr. 62,000 daraus, dass der Personen-Kilometer durchschnittlich 0.06 Cts. weniger abwarf als im Jahr 1877, zufolge Verminderung des prozentualen Verhältnisses der Billete zu normalen Fahrtaxen gegenüber denen mit ermässigten Fahrtaxen; der Rest von rund Fr. 107,000 ist auf die Abnahme des Personenverkehrs zurückzuführen, indem 2,384,312 Personen-Kilometer weniger ausgeführt wurden. Beim Güterverkehr ist der Ausfall von Fr. 84,621. 82 Cts. ausschliesslich durch die Abnahme des Verkehrs verursacht, welcher sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,018,105 Tonnenkilometer verringerte; der Ausfall wäre höher, wenn nicht die durchschnittliche Einnahme pro Tonnenkilometer sich um 0.33 Cts. vermehrt hätte. Zu dieser Vermehrung hat neben den vorgenommenen Tarifierhöhungen, insbesondere der Umstand, dass die Verkehrsverminderung sich bei den geringwerthigen Gütern mit niedrigen Transportpreisen besonders stark fühlbar machte, in erheblichem Masse beigetragen. Daneben aber ist zu beachten, dass die für den Stationsdienst (Lagerung, Abwägung, Auf- und Ablad etc.) erhobenen Nebengebühren sich um Fr. 144,862. 44 Cts. vermehrt haben; ein grosser Theil dieser Summe fällt auf die Lagerhäuser zu Romanshorn, deren Umsatz und Lagerbestand noch stärkere Ziffern erreichte als im Jahr 1877, woneben eine Revision der bisher ausnahmsweise billigen Tarifsätze im Sinne der Erhöhung erfolgte.

Die mittelbaren Einnahmen erscheinen um Fr. 140,579. 52 Cts. geringer als im Vorjahr. Diese Differenz hat ihren wesentlichsten Grund in der Reduktion des Nettoertrages der Werkstätte um Fr. 114,309 zufolge Aufhebung der Provisionszuschläge, welche später noch näher berührt werden wird. Sodann verminderten sich die Pacht- und Miethzinse um Fr. 28,454. 71 Cts., namentlich dadurch dass der badischen Bahn für Benutzung des Bahnhofes Waldshut durch die Züge der Linie Winterthur-Waldshut zufolge nachträglicher Vereinbarung für die Zeit vom 1. August 1876 bis Ende 1878 eine Nachvergütung von Fr. 22,708. 23 Cts. zu bezahlen war, welche an den Einnahmen für Pacht- und Miethzinse in Abzug gebracht ist. Noch heben wir hervor, dass die Einnahme aus Wagenmiethe, welche Fr. 346,297. 55 Cts. betrug und früher ebenfalls unter den mittelbaren Einnahmen komparirte, diesmal unter den Betriebsausgaben von der entsprechenden Position abgerechnet ist, welche somit nur noch die Nettoausgabe enthält.

Bei den Einnahmen aus andern Unternehmungen erscheinen zunächst die Dampfboote mit einer Netto-Einnahme von Fr. 196,194. 13 Cts. gegenüber Fr. 105,281. 48 Cts., also mehr Fr. 90,912. 65 Cts. Von dieser Mehreinnahme entfallen Fr. 40,299. 60 Cts. auf die Bodensee- und Fr. 50,613. 05 Cts. auf die Zürichsee-Dampfboote; über die Ursachen werden wir uns später äussern.

Von dem Reinertrage der Betheiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen fallen Fr. 501,170 auf die Linie Zürich-Zug-Luzern, Fr. 20,400 weniger als im Vorjahr; die Nordostbahn bezog aus ihrem dermaligen Antheil an der Linie einen durchschnittlichen Zins von 5.21 0/0. Von der Bötzberrgbahn erhielt die Nordostbahn Fr. 381,465. 44 Cts., mithin Fr. 14,052. 72 Cts. mehr als im Vorjahr; es ergibt dies einen Zins von 3.12 0/0 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 Kapital der Unternehmung zu einem festen Zins von 5 0/0 lieferte. Für das Aktienkapital wurde keinerlei Einnahme erzielt, sondern es ergibt die Jahresrechnung, wenn die vertragsmässige Jahreseinlage in den Erneuerungsfond von Fr. 17,250 in die Ausgaben miteinbezogen wird, einen Rückschlag auf dem Betriebe von Fr. 20,894. 09 Cts.

gegenüber Fr. 35,399. 08 Cts. im Vorjahr. Es war also auch nicht möglich, für die Nordostbahn den vereinbarten Zins für das Obligationenkapital ganz oder theilweise einzubringen, wenn schon derselbe mit Fr. 53,310. 76 Cts. in die Einnahmen der Nordostbahn eingestellt ist, sondern die Unternehmung bleibt ihn der Nordostbahn, neben dem schon erwähnten Rückschlag, vollständig schuldig. Angesichts dieses wiederholten, äusserst unbefriedigenden Resultates wird die Nordostbahn wohl nicht länger unterlassen dürfen, auf eine Neuordnung ihres Verhältnisses zu dieser Linie hinzuwirken. Die Aargauische Südbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten schlossen ebenfalls mit namhaften Betriebsdefiziten, an welche die Nordostbahn Fr. 34,854. 61 Cts. beitrug, die sich unter dem in Besprechung liegenden Rechnungstitel verausgabt finden; im Jahr 1877 betrug die diesfällige Ausgabe Fr. 39,572. 05 Cts. Das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei allen genannten Unternehmungen beträgt zusammen Fr. 27,576,000 und hat im Ganzen Fr. 901,091. 59 Cts., gegenüber Fr. 898,429. 63 Cts. im Vorjahr, also Fr. 2,661. 96 Cts. mehr abgeworfen; es entspricht dies einem durchschnittlichen Zins von 3.27<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Nähere Mittheilungen finden sich in den von den Gesellschaftsorganen der erwähnten Bahnunternehmungen ausgegebenen, im Beilagenband zu gegenwärtigem Berichte enthaltenen Geschäftsberichten.

Zu beachten bleibt, dass in den vorstehenden Ziffern der Verlust, welchen die Nordostbahn auf der Bischofszellerbahn erlitten hat, nicht berücksichtigt ist, sondern dass sich derselbe direkt durch die Betriebsrechnung der Nordostbahn beglichen findet, indem die Nordostbahn den Betrieb dieser Linie um einen Pauschalzins, welcher für 1878 Fr. 62,155. 93 Cts. betrug und wozu noch die jährliche Dotation ihres Erneuerungsfonds mit Fr. 17,000 hinzukam, auf eigene Rechnung übernommen hat. Die Betriebseinnahmen der Linie sind demzufolge mit denen der eigenen Linien der Nordostbahn verschmolzen, und ebenso führt letztere über die für deren Betrieb entstehenden Ausgaben keine getrennte Rechnung. Der Verlust, welcher der Nordostbahn hieraus erwächst, lässt sich zur Stunde für 1878, Mangels der erst vorzunehmenden Erhebungen betreffend den über diese Linie gelaufenen Theil des Nordostbahnverkehrs, noch nicht beziffern; er wird jedoch kaum geringer sein als im Jahre 1877, für welches er approximativ folgendermassen berechnet wurde:

### Einnahmen.

[illegible]

### Ausgaben.

1. Betriebsausgaben:

Zentralverwaltung . . . . .	Fr.	25,174. 53
Bahnunterhalt . . . . .	„	47,145. 01
Expeditionsdienst . . . . .	„	12,849. 26
Transportdienst . . . . .	„	99,207. 80
Bahntelegraphie . . . . .	„	41. 97
Verschiedenes . . . . .	„	16,165. 26
	Fr.	200,583. 83
Antheil am Baukapitalzins der Station Sulgen . . . . .	„	3,140. —
Antheil an den Betriebskosten der Stationen Sulgen und Gossau	„	18,289. 95
	Fr.	222,013. 78

Übertrag	.	.	Fr.	222,013.	78
2. Vertragsmässige Einlage in den Erneuerungsfond	.	.	„	17,000.	—
3. Pachtzins an die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau	.	.	„	60,493.	15
			Fr.	299,506.	93
Hievon ab die Einnahmen	.	.	„	123,115.	96
Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn	.	.	Fr.	176,390.	97
Hiezu 6 0/0 des Fr. 300,000 betragenden Antheils der Nordostbahn am Aktienkapital der Unternehmung	.	.	„	18,000.	—
Totalverlust	.	.	Fr.	194,390.	97

Lässt man von obigen Ausgaben ganz ausser Betracht:

Den Ansatz für Centralverwaltung	.	.	Fr.	25,174.	53
„ „ „ Verschiedenes	.	.	„	16,165.	26
„ Zinsenanteil für Sulgen	.	.	„	3,140.	—
„ Antheil an den Betriebskosten der Nordostbahn in Sulgen, betragend	.	.	„	7,162.	39
Die Einlage in den Erneuerungsfond	.	.	„	17,000.	—
Den Zins für das Aktienkapital	.	.	„	18,000.	—
Zusammen	.	.	Fr.	86,642.	18

so bleibt immer noch als unmittelbare Einbusse auf dem Betrieb der Linie für

das Jahr 1877	.	.	Fr.	107,748.	79
---------------	---	---	-----	----------	----

Die Zinse von ausgeliehenen Kapitalien finden sich diesmal nicht bei den mittelbaren Einnahmen. Zu dieser Umstellung fanden wir uns dadurch bewogen, dass die Haupteinnahme dieses Rechnungstitels im Berichtsjahr aus den Zinsen für die im Bau der Linie Glarus-Lintthal engagirten Kapitalien bestand; andere zinstragende Kapitalanlagen von Bedeutung fanden nicht statt, woraus sich die Verminderung der diesfälligen Einnahme um Fr. 48,951. 66 Cts. erklärt.

## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1877		1878		1877			1878		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	22,589	0.41	19,719	0.37	113,603. 48	2.40		104,013. 75	2.28	
„ „ . . . II. „	300,387	5.48	271,482	5.04	909,157. 68	19.21		832,800. 58	18.25	
„ „ . . . III. „	1,003,849	18.33	1,010,915	18.75	1,216,434. 40	25.71		1,161,263. 78	25.45	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	12,328	0.23	11,868	0.22	11,722. 16	0.25		10,031. 92	0.22	
„ „ . . . III. „	173,537	3.17	173,237	3.21	96,729. 82	2.04		88,958. 97	1.95	
Hin- und Rückfahrt . . I. „	4,238	0.08	4,850	0.09	10,072. 39	0.21		10,563. 94	0.23	
„ „ „ . . . II. „	470,991	8.60	471,112	8.74	548,260. 34	11.59		544,192. 13	11.93	
„ „ „ . . . III. „	2,580,773	47.11	2,542,210	47.16	1,459,757. 84	30.85		1,471,559. 23	32.25	
Abonnementsbillete . . II. „	209,360	3.82	218,984	4.06	79,175. 90	1.67		79,323. 97	1.74	
„ „ „ . . . III. „	547,350	9.99	528,220	9.80	77,518. 36	1.64		75,478. 73	1.65	
Militär- u. Polizeitransporte III. „	38,396	0.70	38,273	0.71	31,076. 93	0.66		32,877. 44	0.72	
Gesellschafts-, Schul- und	2,361	0.04	2,752	0.05	8,755. 10	0.18		9,348. 31	0.21	
Lustfahrten . . . I. „	22,603	0.41	21,176	0.39	71,297. 74	1.51		62,746. 35	1.38	
„ „ „ . . . II. „	89,384	1.63	75,672	1.41	98,502. 50	2.08		79,191. 16	1.74	
„ „ „ . . . III. „										
<b>Total</b>	<b>5,478,146</b>	<b>100</b>	<b>5,390,470</b>	<b>100</b>	<b>4,732,064. 64</b>	<b>100</b>		<b>4,562,350. 26</b>	<b>100</b>	
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse . . . . .	29,188	0.53	27,321	0.51	132,430. 97	2.80		123,926. —	2.72	
II. „ . . . . .	1,015,669	18.54	994,622	18.45	1,619,613. 82	34.23		1,529,094. 95	33.51	
III. „ . . . . .	4,433,289	80.93	4,368,527	81.04	2,980,019. 85	62.97		2,909,329. 31	63.77	
<b>Total</b>	<b>5,478,146</b>	<b>100</b>	<b>5,390,470</b>	<b>100</b>	<b>4,732,064. 64</b>	<b>100</b>		<b>4,562,350. 26</b>	<b>100</b>	
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>										
	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
	12,524		13,023		232,807. 18			240,020. 70		
<b>III. Viehtransport.</b>										
Klasse I . . . . .	Stück		Stück							
„ II . . . . .	5,057	2.50	4,116	3.01						
„ III . . . . .	48,673	24.01	44,757	32.73	197,024. 63			166,457. 41		
„ IV . . . . .	46,910	23.14	52,494	38.38						
„ V . . . . .	102,066	50.35	35,400	25.88						
<b>Total</b>	<b>202,706</b>	<b>100</b>	<b>136,767</b>	<b>100</b>	<b>197,024. 63</b>			<b>166,457. 41</b>		
<b>IV. Gütertransport.</b>										
Eilgut . . . . .	Tonnen		Tonnen							
Normalklasse I . . . . .	37,830	3.04	38,801	3.27						
„ II . . . . .	58,746	4.71	55,990	4.72						
„ III . . . . .	154,145	12.36	143,296	12.08						
Wagenladungsklasse A . . . .	83,342	6.68	87,914	7.41	6,431,719. 54	91.56		6,202,235. 28	89.37	
„ B . . . . .	232,317	18.63	269,735	22.74						
„ C . . . . .	76,549	6.14	69,286	5.84						
„ D . . . . .	112,131	8.99	98,914	8.34						
„ E . . . . .	491,927	39.45	422,200	35.60						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)					593,102. 39	8.44		737,964. 83	10.63	
<b>Total</b>	<b>1,246,987</b>	<b>100</b>	<b>1,186,136</b>	<b>100</b>	<b>7,024,821. 93</b>	<b>100</b>		<b>6,940,200. 11</b>	<b>100</b>	
<b>Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen</b>					<b>12,186,718. 38</b>			<b>11,909,028. 48</b>		

### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1878 = 392 Kilom., 1877 = 378 Kilom.)			1877	1878
<b>Personentransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		12,518.69	11,638.65
„ „ Reisenden . . . . .	„		0.86	0.85
„ „ „ und Bahnkilometer . . . . .	Centimes		4.46	4.40
Zahl der Personenkilometer . . . . .			106,041,660	103,657,348
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer		19.36	19.23
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . . . . .	Reisende		280,533	264,432
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		14,492	13,751
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	„		5.16	5.35
<b>Gepäcktransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		615.89	612.30
„ „ Tonne . . . . .	„		18.59	18.43
„ „ Tonnen-Kilometer . . . . .	Centimes		53.66	53.84
„ „ Reisenden . . . . .	„		4.25	4.45
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			433,882	445,832
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer		34.64	34.23
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen		1,148	1,137
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		33	33
„ „ Reisenden „ . . . . .	Kilogr.		2.29	2.42
<b>Viehtransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		521.23	424.63
„ „ Stück . . . . .	„		0.97	1.22
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			1,239,876	614,062*)
<b>Gütertransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		18,584.18	17,704.59
„ „ Tonne . . . . .	„		5.63	5.85
„ „ Tonnen-Kilometer . . . . .	Centimes		10.04	10.37
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			69,946,687	66,928,582
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer		56.09	56.43
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen		185,044	170,736
„ jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		3,299	3,026
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	„		1.48	1.49
<b>Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahn-Kilometer . . . . .</b>	<b>Franken</b>		<b>32,239.99</b>	<b>30,380.17</b>

\*) Das Gewicht der Thiere ist für das Jahr 1878 in wesentlich veränderter Weise berechnet, übereinstimmend mit dem vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement für die Eisenbahnstatistik angewendeten Verfahren.

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

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar .	359,692	676	11,828	2,602	4,133	10,626	7,648	21,952	4,963	6,021	29,735	87,680
Februar .	329,898	662	11,140	2,592	4,281	11,317	7,416	18,521	4,820	6,441	31,135	86,523
März . .	366,272	783	10,565	2,723	4,897	12,662	8,656	19,168	5,515	7,277	32,543	93,441
April . .	440,016	893	10,939	3,046	4,662	11,940	8,969	18,024	5,822	8,053	34,385	94,901
Mai . . .	518,873	1,075	11,186	4,071	4,959	12,065	6,809	18,295	5,516	7,582	38,288	97,585
Juni . . .	476,091	1,105	9,599	2,896	3,978	10,352	5,498	22,068	5,912	6,213	35,417	92,334
Juli . . .	530,902	1,598	10,492	3,189	4,469	11,420	5,624	16,549	5,908	7,562	40,691	95,412
August .	524,953	1,745	12,383	3,861	5,066	12,299	5,951	17,750	6,076	8,020	39,381	98,404
September	531,844	1,395	13,057	3,199	5,173	12,197	7,214	27,883	6,680	8,699	38,455	109,500
Oktober .	503,944	1,264	13,003	3,919	5,403	14,889	8,123	30,598	7,883	20,323	39,520	130,658
November	421,226	1,021	9,955	3,772	4,731	12,623	8,212	31,723	5,667	7,816	33,468	108,012
Dezember	386,759	806	12,620	2,931	4,238	10,906	7,794	27,204	4,524	4,907	29,182	91,686
Total gegenüber 1877:	5,390,470	13,023	136,767	38,801	55,990	143,296	87,914	269,735	69,286	98,914	422,200	1,186,136
mehr .	—	499	—	971	—	—	4,572	37,418	—	—	—	—
weniger .	87,676	—	65,939	—	2,756	10,849	—	—	7,263	13,217	69,727	60,851

  

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1878		1877	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	260,183	58	11,114	86	12,911	74	555,237	38	839,447	56	2,141	45	2,194	12
Februar .	242,712	75	10,650	02	12,138	13	542,131	40	807,632	30	2,060	29	2,064	30
März . .	279,721	69	12,659	69	12,129	57	573,384	14	877,895	09	2,239	53	2,342	21
April . .	356,523	13	15,995	33	12,976	94	566,045	46	951,540	86	2,427	40	2,583	26
Mai . . .	401,898	78	19,404	42	16,657	07	557,636	49	995,596	76	2,539	79	2,799	41
Juni . . .	435,587	95	20,797	50	14,782	05	487,656	86	958,824	36	2,445	98	2,562	05
Juli . . .	523,926	14	31,593	36	12,966	70	516,798	89	1,085,285	09	2,768	58	3,017	42
August .	558,039	34	36,927	78	15,113	24	559,193	80	1,169,274	16	2,982	84	3,361	38
September	507,339	51	28,341	73	16,534	41	621,319	46	1,173,535	11	2,993	71	3,332	40
Oktober .	428,797	83	22,917	03	15,361	57	739,383	86	1,206,460	29	3,077	70	3,210	96
November	297,621	31	16,408	73	12,263	73	661,085	64	987,379	41	2,518	82	2,575	—
Dezember	269,998	25	13,210	25	12,622	26	560,326	73	856,157	4 9	2,184	08	2,221	73
Total gegenüber 1877:	4,562,350	26	240,020	70	166,457	41	6,940,200	11	11,909,028	48	30,380	17	32,239	99
mehr .	—	—	7,213	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger .	169,714	38	—	—	30,567	22	84,621	82	277,689	90	1,859	82	—	—

## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Gegenüber 1877		Rangordnung der Stationen			
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach			
	Anzahl	Tonnen	Stück				Tonnen	Tonnen			Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl
Rorschach . .	60,798	102	323	17,231	20,008	37,239	161,340	64	-	4,437	-	3,693	19	5
Horn . . .	16,935	23	422	6,905	4,254	11,159	27,914	67	+	854	-	389	63	18
Arbon . . .	45,799	100	225	1,763	5,068	6,831	47,433	67	-	2,025	-	687	28	32
Egnach . . .	20,286	71	576	1,408	3,884	5,292	22,650	47	+	695	-	1,715	57	36
Romanshorn .	113,384	273	16,831	226,302	45,115	271,417	2,280,036	17	+	1,321	+	31,339	7	2
Uttwil . . .	10,614	16	88	386	568	954	10,462	62	+	248	-	28	83	87
Kesswil . . .	10,598	7	115	1,425	1,560	2,985	16,279	89	+	185	-	480	84	62
Güttingen . .	16,346	17	106	856	2,446	3,302	20,979	73	+	107	-	26	66	57
Altnau . . .	11,408	13	117	496	535	1,031	14,358	47	-	1,975	-	295	82	86
Münsterlingen.	21,410	14	244	545	1,575	2,120	20,893	65	-	1,652	-	316	55	74
Kreuzlingen .	21,483	47	66	1,869	1,808	3,677	48,195	64	-	1,170	-	321	54	51
Konstanz . .	61,613	234	370	18,837	9,078	27,915	176,657	31	-	2,329	+	1,896	18	9
Amriswil . .	55,641	103	5,784	2,344	6,806	9,150	88,301	59	-	2,662	-	2,205	22	24
Erlen . . .	24,991	32	1,420	1,080	2,079	3,159	33,458	77	+	1	-	106	49	59
Sulgen . . .	34,399	41	702	1,226	1,598	2,824	36,885	59	-	1,958	-	841	35	63
Kradolf . . .	10,287	16	195	798	1,066	1,864	13,785	57	-	1,429	-	243	85	76
Sitterthal . .	10,067	20	163	745	3,495	4,240	13,611	62	-	775	+	196	86	49
Bischofszell .	32,009	96	635	2,272	4,344	6,616	51,245	30	-	2,157	-	1,047	36	33
Hauptwil . .	12,327	15	679	596	3,894	4,490	17,787	—	-	1,461	-	273	79	44
Arnegg . . .	11,783	6	221	705	1,687	2,392	6,853	23	-	1,063	+	314	80	69
Gossau . . .	22,516	22	574	362	2,154	2,516	15,088	80	-	3,069	+	549	52	68
Bürglen . . .	27,550	33	560	2,650	5,785	8,435	50,761	79	+	1,219	+	282	42	27
Weinfelden . .	65,504	95	3,588	2,702	5,945	8,647	90,538	81	+	642	-	613	17	25
Märstetten . .	25,618	26	1,628	2,557	3,385	5,942	41,681	41	+	3,434	+	544	47	34
Müllheim . . .	27,277	38	1,177	3,089	4,576	7,665	44,913	94	-	1,788	+	671	43	29
Felben . . .	23,081	13	760	1,332	948	2,280	20,545	80	+	604	-	1,091	51	71
Frauenfeld . .	118,987	295	2,041	6,600	19,574	26,174	190,956	09	-	496	+	2,451	6	10
Islikon . . .	25,212	29	307	516	997	1,513	18,893	24	-	360	-	135	48	80
Wiesendangen.	19,799	9	151	252	622	874	11,072	80	+	760	+	193	60	89
Winterthur . .	386,976	889	9,293	36,174	55,071	91,245	696,175	19	-	27,283	-	37,049	2	3
Hettlingen . .	14,928	10	138	138	355	493	8,172	35	-	304	-	155	69	93
Henggart . . .	19,888	48	727	346	1,200	1,546	16,984	77	-	1,231	+	272	59	79
Andelfingen .	37,063	87	956	1,204	2,434	3,638	39,205	97	-	565	-	186	32	52
Marthalen . .	19,948	57	533	2,325	2,693	5,018	34,333	61	-	2,485	-	1,005	58	37
Dachsen . . .	24,875	52	161	386	1,040	1,426	23,040	16	+	124	+	520	50	81
Übertrag	1,461,400	2,949	51,876	348,422	227,647		4,411,496	33						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Gegenüber 1877		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach	
											Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	1,461,400	2,949	51,876	348,422	227,647		4,411,496	33				
Schaffhausen .	93,261	404	11,676	44,455	20,238	64,693	513,331	96	+ 1,323	- 9,447	10	4
Töss . . . .	13,864	23	11	3,117	12,680	15,797	25,821	—	- 85	+ 4,619	73	13
Wülflingen . .	16,726	16	20	1,801	8,582	10,383	16,077	69	+ 2,404	+ 1,940	64	20
Pfungen . . .	26,246	20	86	3,151	4,113	7,264	24,956	50	- 2,967	- 753	45	31
Embrach . . .	45,827	71	97	4,234	4,237	8,471	42,957	39	- 749	+ 371	27	26
Bülach . . . .	66,889	89	1,928	2,879	6,426	9,305	64,099	80	- 2,808	- 8,616	16	23
Glattfelden . .	9,775	10	30	795	2,785	3,580	11,882	45	+ 319	+ 1,742	87	55
Eglisau . . . .	27,945	51	713	1,197	1,553	2,750	32,212	12	- 6,316	- 2,105	41	65
Zweidlen . . .	4,021	5	13	582	2,182	2,764	8,692	12	- 883	- 96	98	64
Weiach . . . .	16,346	38	396	988	824	1,812	19,797	06	- 1,925	- 19	65	77
Rümikon . . .	5,045	3	31	4,624	130	4,754	15,252	31	+ 413	- 766	95	40
Reckingen . . .	5,488	7	39	1,619	288	1,907	8,513	35	+ 122	- 290	94	75
Zurzach . . .	22,134	34	671	2,703	899	3,602	26,686	85	- 2,726	+ 1,110	53	53
Koblenz . . . .	12,753	10	835	3,515	1,207	4,722	22,102	98	- 1,918	- 5	77	41
Kemptthal . . .	31,467	21	317	3,652	6,589	10,241	28,490	12	- 3,059	- 1,046	37	21
Effretikon . . .	46,273	30	2,863	12,267	3,393	15,660	55,139	98	- 5,783	+ 9,930	26	14
Dietlikon . . .	28,435	24	157	2,380	1,209	3,589	19,615	48	- 4,591	- 259	40	54
Wallisellen . .	54,461	51	200	1,745	2,280	4,025	34,237	11	- 6,077	+ 556	24	50
Örlikon . . . .	*142,457	*65	*441	2,282	10,558	*12,840	62,277	66	+ 2,197	- 120	5	17
Glattbrugg . . .	13,642	19	95	1,379	1,150	2,529	10,255	49	- 4,052	- 2,112	76	67
Rümlang . . . .	13,832	21	103	846	2,170	3,016	9,043	13	- 293	- 59	75	61
Oberglatt . . .	14,573	55	158	157	192	349	9,268	97	- 1,139	- 263	71	95
Niederglatt . .	20,849	62	266	930	1,702	2,632	18,549	30	+ 1,781	- 1,855	56	66
Niederhasli . .	4,855	22	73	130	153	283	3,512	58	- 508	+ 14	97	97
Dielsdorf . . .	30,292	75	395	16,506	1,954	18,460	55,693	26	- 3,629	- 13,259	38	11
Zürich . . . .	†1,006,273	†2,753	†5,009	63,504	251,949	†315,453	2,788,229	14	- 41,656	- 6,728	1	1
Enge . . . . .	147,555	129	137	754	2,434	3,188	75,784	84	+ 26,225	+ 1,627	4	58
Wollishofen . .	39,189	17	77	833	3,622	4,455	26,165	40	- 20	+ 81	30	46
Bendlikon . . .	55,377	25	60	429	649	1,078	23,609	84	+ 2,455	- 328	23	85
Rüschlikon . . .	36,945	40	59	226	511	737	17,108	11	+ 5,069	+ 23	33	91
Thalweil . . . .	75,085	104	198	1,551	8,032	9,583	71,998	06	+ 5,546	+ 363	15	22
Oberrieden . . .	27,230	20	94	878	1,396	2,274	25,360	94	+ 5,179	- 65	44	72
Horgen . . . .	109,271	203	238	4,380	8,987	13,367	121,295	58	+ 1,277	- 1,523	8	16
Au . . . . .	14,801	24	48	.	259	259	6,844	99	+ 1,873	+ 90	70	98
Wädenswil . . .	104,961	208	818	9,171	21,002	30,173	231,899	44	- 1,234	- 3,478	9	8
Übertrag	3,845,543	7,698	80,228	548,082	623,982		8,938,259	33				

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1877		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
Übertrag	3,845,543	7,698	80,228	548,082	623,982		8,938,259	33				
Richtersweil . . .	77,601	160	641	5,526	8,087	13,613	112,506	90	— 2,765	+ 259	14	15
Pfäffikon . . .	29,330	19	310	623	544	1,167	19,422	16	+ 3,381	— 594	39	84
Lachen . . .	46,522	69	1,443	1,428	3,342	4,770	42,794	47	— 329	+ 357	25	39
Siebnen . . .	25,849	29	689	1,413	3,153	4,566	34,783	04	— 1,943	+ 544	46	43
Reichenburg . . .	12,507	45	418	430	475	905	11,098	76	— 1,327	+ 269	78	88
Bilten . . .	6,192	9	141	359	286	645	6,052	09	— 288	+ 193	92	92
Ziegelbrücke . . .	9,603	8	288	227	194	421	9,004	20	— 1,901	— 72	88	94
N.-O.-Urnen . . .	13,863	28	49	597	1,626	2,223	15,598	81	— 73	+ 314	74	73
Näfels . . .	8,655	16	116	1,468	3,159	4,627	38,048	60	— 1,103	— 122	90	42
Netstall . . .	4,979	12	20	2,331	2,971	5,302	34,206	69	— 887	— 11,330	96	35
Glarus . . .	37,068	101	369	5,975	26,638	32,613	234,414	65	— 514	+ 1,114	31	7
Altstetten . . .	83,067	27	242	2,131	5,390	7,521	45,056	08	— 3,965	+ 242	12	30
Schlieren . . .	40,064	39	114	1,038	2,017	3,055	23,799	90	— 1,762	+ 195	29	60
Dietikon . . .	58,399	112	210	1,463	3,021	4,484	47,429	02	+ 3,144	+ 60	21	45
Killwangen . . .	15,465	22	103	602	235	837	11,082	44	— 4,446	— 1,867	67	90
Wettingen . . .	18,999	35	268	5,641	2,789	8,430	32,455	16	+ 13,894	+ 6,274	62	28
Würenlos . . .	8,915	9	49	452	815	1,267	4,968	74	+ 6,367	+ 946	89	83
Otelfingen . . .	7,686	9	40	586	762	1,348	5,827	24	+ 5,497	+ 952	91	82
Buchs . . .	5,548	8	57	57	255	312	3,588	18	+ 3,846	+ 77	93	96
Baden . . .	171,433	449	1,153	5,856	10,027	15,883	189,594	46	— 6,284	— 10,076	3	12
Turgi . . .	58,729	52	2,109	1,933	2,937	4,870	52,373	45	+ 3,542	— 1,249	20	38
Siggenthal . . .	14,307	18	203	2,757	1,580	4,337	20,573	66	— 2,048	— 3,031	72	47
Döttingen . . .	19,093	29	445	1,065	1,223	2,288	20,951	26	— 147	— 259	61	70
Brugg . . .	84,577	166	2,918	4,569	6,490	11,059	109,278	37	— 8,803	— 3,257	11	19
Schinznach . . .	15,111	40	65	1,345	352	1,697	15,726	24	— 2,171	+ 991	68	78
Wildeggen . . .	36,094	46	309	2,503	2,063	4,566	42,264	75	— 10,671	— 8,093	34	44
Ruppersweil . . .	11,584	13	92	1,248	2,160	3,408	18,327	47	— 2,348	— 145	81	56
Aarau . . .	79,680	201	1,306	21,398	11,417	32,815	291,791	56	— 9,222	+ 3,185	13	6
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	451,302	2,642	27,221	372,286	267,399	639,685	—	—	+ 5,256	— 33,849		
Rundfahrten . . .	31,180	—	—	—	—	—	79,796	13	— 1,788	—		
Transitverkehr	61,525	912	15,151	190,747	190,747	381,494	1,397,954	67	+ 10,997	— 19,342		
<b>Total</b>	5,390,470	13,023	136,767	1,186,136	1,186,136		11,909,028	48				

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1877			
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen		Güter Tonnen	
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.										
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen†	18,209	23,500	17,353	6,157	35,562	29,657	+	471	-	294
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	49,643	35,498	48,495	133,540	98,138	169,038	-	5,408	-	15,480
Effretikon-Hinweil	37,614	7,340	38,424	1,872	76,038	9,212	-	3,914	+	342
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	154,360	76,171	151,789	42,740	306,149	118,911	+	14,817	+	3,77
Tössthalbahn.	7,943	4,284	8,565	1,781	16,508	6,065	+	195	-	5,927
Nationalbahn.	28,930	2,131	32,281	4,171	61,211	6,302	+	22,924	-	1,519
Wädensweil-Einsiedeln	21,767	2,576	21,316	2,210	43,083	4,786	+	13,100	+	2,482
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	68,310	100,544	70,344	55,489	138,654	156,033	-	24,876	-	19,589
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,508	8,853	52,040	69,233	102,548	78,086	-	4,567	+	2,198
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,138	2,675	5,956	17,893	12,094	20,568	-	1,422	+	2,097
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,375	3,827	4,739	37,200	12,114	41,027	-	1,103	-	1,937
Total	450,797	267,399	451,302	372,286	902,099	639,685	+	10,217	-	33,849
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.										
§ Verkehr der Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.										
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.										
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.										
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	502	1,503	355	5,480	857	6,983	+	46	-	804
Effretikon-Hinweil	136	207	230	192	366	399	+	20	+	15
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	2,930	1,484	2,996	863	5,926	2,347	+	498	-	201
Tössthalbahn.	—	34	—	94	—	128	—	—	—	42
Nationalbahn	127	161	230	370	357	531	+	49	+	138
Wädensweil-Einsiedeln	1,172	243	1,304	53	2,476	296	+	1,363	+	164
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	34	407	48	774	82	1,181	-	32	+	197
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	572	3,707	833	7,169	1,405	10,876	+	139	+	1,534
K. Württemberg. Staatsbahn	172	373	145	530	317	903	+	46	-	308
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	809	655	468	3,030	1,277	3,685	+	116	+	194
Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter								
Effretikon-Hinweil	38	1,002	57	108	95	1,110	+	67	+	412
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,065	36,932	7,639	5,631	14,704	42,563	+	2,213	-	15,200
Tössthalbahn.	—	644	—	28	—	672	—	—	—	360
Nationalbahn.	28	372	—	212	28	584	-	107	-	557
Wädensweil-Einsiedeln	2,990	406	3,268	72	6,258	478	+	1,952	+	196
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	280	1,285	278	268	558	1,553	-	184	-	2
Gr. Bad. Bahn	3	11	3	93	6	104	+	3	+	20
K. Württemberg. Staatsbahn.	—	308	—	414	—	722	—	—	-	1,192
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	463	2,348	336	25,337	799	27,685	+	45	+	153
Übertrag	17,321	52,082	18,190	50,718	35,511	102,800				

	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil		Total		Differenz gegenüber 1877	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Übertrag . . . . .	17,321	52,082	18,190	50,718	35,511	102,800		
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	575	302	365	1,107	940	1,409	- 4	+ 520
Tössthalbahn . . . . .	1	15	5	54	6	69	- 18	- 32
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	—	9	—	15	—	24	—	+ 10
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	35	148	12	441	47	589	+ 47	- 35
Gr. Bad. Bahn . . . . .	4	20	2	172	6	192	+ 6	+ 88
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,267	997	1,353	551	2,620	1,548	+ 453	- 154
Tössthalbahn . . . . .	79	265	73	271	152	536	+ 127	- 43
Nationalbahn . . . . .	425	—	436	—	861	—	+ 42	—
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	196	22	289	—	485	22	+ 485	+ 21
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5,679	7,105	5,231	12,025	10,910	19,130	+ 845	- 11,726
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	240	953	733	18,651	973	19,604	+ 28	+ 11,372
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	641	—	233	—	874	—	- 311
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	479	—	899	—	1,378	—	+ 31
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	—	61	—	436	—	497	—	- 1,209
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	2	—	366	—	368	—	+ 112
K. Bayer. Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	- 41
	Von Wädensweil- Einsiedeln		Nach Wädensweil- Einsiedeln					
Gr. Bad. Bahn . . . . .	2,408	56	2,246	405	4,654	461	+ 2,865	+ 207
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Nationalbahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	- 859
Gr. Bad. Bahn . . . . .	841	21	997	163	1,838	184	- 151	- 121
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	86	2,434	28	2,382	114	4,816	- 30	- 243
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,199	8,998	1,209	27,248	2,408	36,246	+ 68	+ 8,385
<b>Total des Transitverkehrs</b>	30,356	74,610	31,169	116,137	61,525	190,747	+ 10,997	- 9,671
<b>Gesamt-Total</b>	481,153	342,009	482,471	488,423	963,624	830,432	+ 21,214	- 43,520

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1877	1878	Gegenüber 1877	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide . . . . .	188,120	223,616	35,496	—
2. Mehl- und Mühlenfabrikate, incl. Teigwaren . . .	31,388	41,691	10,303	—
3. Kartoffeln und Gemüse . . . . .	21,138	24,090	2,952	—
4. Baumfrüchte . . . . .	11,577	14,245	2,668	—
5. Fleisch und Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	4,713	5,438	725	—
6. Butter und Schmalz . . . . .	3,166	3,477	311	—
7. Käse und Zieger . . . . .	10,347	10,593	246	—
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate . . . . .	5,783	5,718	—	65
9. Zucker . . . . .	9,291	7,408	—	1,883
10. Tabak und Cigarren . . . . .	3,798	3,694	—	104
	289,321	339,970	50,649	—
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, incl. condensirte . . . . .	8,334	9,753	1,419	—
12. Wein und Most . . . . .	41,451	41,594	143	—
13. Bier . . . . .	14,656	14,656	—	—
14. Branntwein und Liqueur . . . . .	2,589	3,066	477	—
	67,030	69,069	2,039	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
15. Hausrath und Effekten . . . . .	10,797	11,486	689	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . .	3,854	2,847	—	1,007
	14,651	14,333	—	318
	<b>371,002</b>	<b>423,372</b>	<b>52,370</b>	—
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
17. Brennholz . . . . .	30,378	35,177	4,799	—
18. Holzkohlen . . . . .	1,673	1,416	—	257
19. Steinkohlen, Agglomerés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit . . . . .	177,784	169,574	—	8,210
20. Torf . . . . .	5,762	5,953	191	—
	<b>215,597</b>	<b>212,120</b>	—	<b>3,477</b>
<b>C. Baumaterialien:</b>				
21. Bausteine und Pflastersteine . . . . .	109,499	70,766	—	38,733
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer . . . . .	26,971	22,246	—	4,725
23. Kalk und Kalksteine . . . . .	11,407	10,464	—	943
24. Cement . . . . .	21,154	19,611	—	1,543
25. Gyps und Gypssteine . . . . .	8,577	8,114	—	463
26. Asphalt . . . . .	2,567	2,033	—	534
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie . . . . .	82,157	77,862	—	4,295
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen . . .	32,080	26,090	—	5,990
	<b>294,412</b>	<b>237,186</b>	—	<b>57,226</b>
<b>D. Metall-Industrie:</b>				
29. Rohes und altes Eisen, Erze . . . . .	20,292	16,054	—	4,238
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen . . . . .	25,660	22,698	—	2,962
31. Eisenwaaren . . . . .	15,858	13,848	—	2,010
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde . .	7,333	5,041	—	2,292
33. Maschinen und Maschinentheile . . . . .	17,177	15,866	—	1,311
	<b>86,320</b>	<b>73,507</b>	—	<b>12,813</b>
Übertrag	<b>967,331</b>	<b>946,185</b>		

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1877	1878	Gegenüber 1877	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	<b>967,331</b>	<b>946,185</b>		
<b>E. Textil-Industrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
34. Baumwolle, roh . . . . .	17,453	15,915	—	1,538
35. Garn und Tücher (roh) . . . . .	23,897	24,476	579	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	12,717	13,205	488	—
37. Baumwollabfälle . . . . .	5,125	4,763	—	362
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>	59,192	58,359	—	833
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .	3,848	3,824	—	24
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	5,508	6,435	927	—
<i>d) in Wolle.</i>				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle . . . . .	6,878	5,894	—	984
	<b>75,426</b>	<b>74,512</b>	—	<b>914</b>
<b>F. Gerberei:</b>				
41. Felle und Häute. . . . .	4,295	4,392	97	—
42. Rinde und übrige Gerbstoffe . . . . .	8,251	5,557	—	2,694
43. Leder und Lederwaaren . . . . .	4,439	4,267	—	172
	<b>16,985</b>	<b>14,216</b>	—	<b>2,769</b>
<b>G. Glas- und Thonfabrikation:</b>				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) . . . . .	<b>10,870</b>	<b>9,288</b>	—	<b>1,582</b>
<b>H. Papier-Fabrikation:</b>				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) . . . . .	4,206	4,614	408	—
46. Papier und Carton . . . . .	5,797	5,784	—	13
	<b>10,003</b>	<b>10,398</b>	<b>395</b>	—
<b>I. Hilfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:</b>				
47. Eis . . . . .	19,743	4,055	—	15,688
48. Salz . . . . .	16,302	15,717	—	585
49. Erden aller Art (Kies und Sand) . . . . .	11,154	9,228	—	1,926
50. Mineraloel . . . . .	9,166	9,583	417	—
51. Vegetabilische Öle . . . . .	8 144	6,516	—	1,628
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen . . . . .	5,453	4,942	—	511
53. Sprit . . . . .	5,444	4,600	—	844
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien . . . . .	7,094	6,568	—	526
55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel . . . . .	9,641	8,889	—	752
56. Stärke und Stärkemehl . . . . .	2,203	2,432	229	—
57. Heu und Stroh . . . . .	1,184	1,290	106	—
58. Düngmittel . . . . .	13,881	11,745	—	2,136
	<b>109,409</b>	<b>85,565</b>	—	<b>23,844</b>
<b>K. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
59. Fahrzeuge incl. Locomotiven und Wagen . . . . .	6,595	4,504	—	2,091
60. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .	19,860	18,643	—	1,217
	<b>26,455</b>	<b>23,147</b>	—	<b>3,308</b>
<b>Total</b>	<b>1,216,479</b>	<b>1,163,311</b>	—	<b>53,168</b>
<b>Nicht klassifizierte Waaren</b>	<b>30,508</b>	<b>22,825</b>	—	<b>7,683</b>
<b>Gesamt-Total</b>	<b>1,246,987</b>	<b>1,186,136</b>	—	<b>60,851</b>

## 8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien							Mittelbare Einnahmen
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugs-Kilomtr.	per Wagen-Achsen-Kilom.	per Bahn-Kilometer					per Bahn-Kilom.
							Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	60	113,000	—	29,000	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	5. 42	17.63	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	392	264,432	1,137	170,736	5. 40	18.32	11,639	612	425	17,704	30,380	503

Schon im letztjährigen Geschäftsbericht wurde hervorgehoben, dass die starke Zunahme der mittelbaren Einnahmen in den Siebziger Jahren sich aus dem Umfange der ausgeführten Bahnbauten erklärt, indem die Zinse, welche auf den dafür verwendeten Kapitalien bis zur Eröffnung der einzelnen Linien den Baurechnungen belastet wurden, bis auf 4 Prozent unter die mittelbaren Einnahmen der Betriebsrechnung eingestellt wurden, neben dem Ertrage der zinstragend angelegten Kapitalien; im Berichtsjahr ist die daherige Einnahme völlig ausgefallen, indem, wie schon früher hervorgehoben worden ist, die gesammte Zinseinnahme von ausgeliehenen Kapitalien, einschliesslich derjenigen von dem Baukapitale der Linie Glarus-Lintthal, aus den mittelbaren Einnahmen der Nordostbahn in die Einnahmen von dritten Unternehmungen hinübergewiesen worden ist. Ebenso wurde schon letztes Jahr erwähnt, dass bis dahin die Reinerträge der Dampfboote und der Beteiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen in die mittelbaren Einnahmen mit einbezogen waren. Im Jahre 1878 ist nun die weitere eingreifende Änderung eingetreten, dass die Vergütung für die Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen nicht mehr unter dieser Rubrik komparirt, und ebenso eine Änderung im Rechnungswesen der Werkstätte stattgefunden hat, wonach deren Ertrag sich auf einen weit kleineren Betrag als früher beziffert.

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst, wie zu Ende des Vorjahres, neben dem eigenen Nordostbahnnetze und der Linie Sulgen-Gossau, auch noch die Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil mit 23 Kilom., Zürich-Zug-Luzern mit 64 Kilom. und Brugg-Basel mit 57 Kilom., zusammen 536 Kilometer, die während des vollen Jahres im Betriebe standen.

Bevor wir zur Detaillirung der Gesamt-Jahresausgabe übergehen, muss vorausgeschickt werden, dass im Laufe des Jahres verschiedene Modifikationen im Rechnungssystem Platz gegriffen haben, ohne deren nähere Erläuterung eine Vergleichung mit den Ziffern der Vorjahre höchst schwierig wäre. — Diese Änderungen bestehen:

1. In der Aufhebung der sog. Provisionszuschläge der Werkstätte auf Arbeiten für den eigenen Betrieb; diese Massregel hat die doppelte Folge, dass (wie schon berührt) auf einer Seite die in den „mittelbaren Einnahmen“ unter „Reinertrag der Werkstätte“ ausgewiesenen Beträge fast ganz entfallen sind, während auf der andern Seite eine entsprechende Reduktion der Ausgaben für den Unterhalt der Lokomotiven und Wagen eingetreten ist, da der Reinertrag der Werkstätte eben aus diesen Provisionszuschlägen bestanden hat.

2. Die aus der Benutzung von Nordostbahn-Material durch fremde Bahnen erwachsenen Einnahmen wurden früher (wie ebenfalls schon erwähnt) in den „mittelbaren Einnahmen“ in Evidenz gestellt, während die für die Benutzung fremden Fahrmaterials bezahlten Gebühren in der analogen Rubrik des Ausgabenschemas voll aufgeführt waren; im Berichtsjahre jedoch wurden die diesfälligen Einnahmen direkt von den Ausgaben in Abzug gebracht und nur mehr der Saldo dieser letzteren in Rechnung gestellt.

3. Die Dienstkohlen wurden im Berichtsjahre auf den eigenen Linien frachtfrei befördert; der betreffende Ausfall bei den unmittelbaren Einnahmen (ca. 70,000 Fr.) findet seine Kompensation in einer entsprechenden Verminderung der Ausgaben für Brennmaterialien.

4. Die Besoldungen und sonstigen Bezüge der Stations- (Weichen-) Wärter waren stets unter Kapitel II. 1 „Besoldungen des Bahnaufsichtspersonals“ aufgeführt; von der Ansicht ausgehend, dass diese Angestelltenkategorie nur zum Theile beim eigentlichen Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst, zum grössern Theile jedoch beim Stations- und Expeditionsdienste bethätigt sei, wurde im Berichtsjahre, in Übereinstimmung mit den diesfälligen Normen der vom eidgenössischen Eisenbahndepartement aufgestellten schweizerischen Eisenbahnstatistik, die Besoldung und die Kosten der Uniformirung dieses Personals mit einem Drittel auf Kapitel II. 1 und 3 „Bahnaufsichts-“, mit zwei Dritteln auf Kapitel III. 1 „Expeditionsdienst“ verrechnet.

5. Die Kosten für die äussere Beleuchtung der Stationen waren bislang auf Kapitel IV. 1.d „Beleuchtung der Bahn“ aufgeführt; im Berichtsjahre erscheinen dieselben unter Kapitel III. 1.d „Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux“.

6. Die Besoldungen des Administrationspersonals des Maschinendienstes und der Werkstätte erschienen bisher als Theile der „Provisionszuschläge“ auf den Kapiteln IV. 2.c und IV. 3.h „Unterhalt der Lokomotiven und Wagen“ verrechnet; als weitere Folge des schon unter 1) besprochenen Wegfalls der Provisionszuschläge werden diese Besoldungen jetzt unter Kapitel IV. 3.a „Besoldungen des etc.“ aufgeführt; eine gleiche Bewandniss hat es mit den jetzt auf IV. 3.c verrechneten „Bureaukosten“.

1. Ausgaben.

1877						1878		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 522 Kilometer						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 536 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente				Fr.	Cts.	Prozente
401,407	49	4.56	I. Zentralverwaltung . . . . .			361,290	29	4.77
1,804,304	18	20.47	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungskosten . . . . .			1,304,384	64	17.20
2,133,003	67	24.20	III. Expeditionsdienst . . . . .			2,490,833	67	32.86
4,071,577	78	46.18	IV. Transportdienst . . . . .			3,147,773	36	41.53
38,732	74	0.43	V. Bahntelegraphie . . . . .			31,563	86	0.42
366,881	21	4.16	VI. Verschiedenes . . . . .			244,023	09	3.22
8,815,907	07	100	. . . . . Totalausgaben . . . . .			7,579,868	91	100
			abzüglich:					
			Auf die Rechnung über den Ausbau des Stamm-					
			netzes fallende Quote der Kosten der Zentral-					
			verwaltung und des technischen Personals . . . . .			Fr. 2,348.41		
			Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien					
			fallende Quote der Kosten der Zentralver-					
			waltung . . . . .			„ 30,000. 40		
			Auf die Rechnung über das Transportmaterial					
			und die Werkstätten fallende Quote der Kosten					
			der Zentralverwaltung und des technischen					
			Personals . . . . .			„ —. —		
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues					
			der Bötzbahnbahn . . . . .			„ 348. 31		
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues					
			der Linie Koblenz-Stein . . . . .			„ 13. 74		
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote					
			der Kosten der Zentralverwaltung und der					
			technischen Leitung:					
			a. Dampfbootbetrieb auf dem					
			Bodensee . . . . .			Fr. 10,000		
			b. Dampfbootbetrieb auf dem					
			Zürichsee . . . . .			„ 15,000		
						„ 25,000. —		
118,613	83					53,014	04	
8,697,293	24		. . . . . Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes .			7,526,854	87	

Die Nebeneinanderstellung der Ausgaben des Berichtsjahres mit denen des Vorjahres erweist auf den ersten Blick eine Ersparniss von Fr. 1,236,038. 16 Cts.; diese Ziffer reduziert sich jedoch durch die vorstehend auseinander-gesetzten Änderungen in der Rechnungsstellung und müssen, um die wirklich erzielte Ersparniss darzustellen, von obiger Summe in Abzug gebracht werden:

1. Die nicht mehr in den mittelbaren Einnahmen figurirenden Wagenmiethe-  
Gebühren mit . . . . . Fr. 346.297. 55
  2. Der durch Aufhebung der „Provisionszuschläge“ entfallende Einnahme-  
posten „Reinertrag der Werkstätte“ mit ca. . . . . „ 114,000. —
  3. Der durch die frachtfreie Beförderung der Dienstkohlen entstehende  
Ausfall bei den unmittelbaren Transport-Einnahmen von ca. . . . . „ 70,002. 45
- Fr. 530,300. —

so zwar, dass die wirkliche Minderausgabe des Berichtsjahres im Vergleiche zum Jahre 1877 rund Fr. 705,000 beträgt. Diese Summe vertheilt sich, wie aus der nachfolgenden Besprechung der einzelnen Kapitel des Betriebs-Schemas erhellt, auf fast alle Zweige des Dienstes.

**I. „Zentralverwaltung“.** Die Minderausgabe von Fr. 40,117. 20 Cts., welche für diesen Theil der Verwaltung gegenüber dem Vorjahre stattgefunden, entfällt hauptsächlich auf die Kapitel „Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale“, sowie „Druckkosten“. Die betreffenden Minderausgaben finden ihren Grund in der mit 4. April 1878 erfolgten neuen Regelung der Besoldung der Direktionsmitglieder, sowie darin, dass dieser Titel für die Beleuchtung und Beheizung der im Bahnhofgebäude Zürich bezogenen neuen Bureaulokale erst nach Ablauf des Wintersemesters 1878/79 mit einer bestimmten Quote an den diesfälligen Gesamt-Auslagen für das erwähnte Gebäude belastet werden wird. Im Fernern waren, wie schon im letztjährigen Geschäftsberichte bemerkt worden ist, im Vorjahre eine Reihe ausserordentlicher Druckkosten, sowohl für die Direktion, als für den Verwaltungsrath und die Generalversammlung nothwendig geworden, welche im Berichtsjahre dahingefallen sind. Die Mehrausgabe von Fr. 2956. 99 Cts. für die Ergänzung und den Unterhalt des Inventars wurde durch Übernahme eines Theils des Mobiliars des aufgehobenen technischen Zentralbureaus herbeigeführt, wofür die betreffenden Bauconti kreditirt wurden.

**II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden.“** Die auffallende Differenz der Gesamt-Ausgaben dieses Kapitels mit Fr. 1,304,384. 64 Cts. gegen Fr. 1,804,304. 18 Cts. im Vorjahre rührt zunächst, wie oben auseinander-gesetzt, von der im Berichtsjahre zum ersten Male erfolgten Verrechnung eines Theiles der Bezüge der Stationswärter auf Kapitel „Expeditionsdienst“ her; der diesfällige Betrag beläuft sich auf Fr. 430,070. 31 Cts. Eine erhebliche Ersparniss an dem Titel II.1 „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals“ wurde im letzten Geschäftsbericht mit Rücksicht darauf in Aussicht gestellt, dass die, im Laufe des Jahres 1877 vorgenommene Vereinfachung des Bahnaufsichtsdienstes erst in diesem Jahre in vollem Umfange zur Geltung kommen könne; da nun die auf diesen Titel verrechnete Ausgabe des Jahres 1877 Fr. 1,282,938. 95 Cts. betrug, während derselbe diesmal einen Betrag von Fr. 787,531 aufweist, zu dem dann noch die auf Kapitel III.1.a übertragenen zwei Drittheile der Weichenwärtergehalte mit Fr. 430,070. 31 Cts. zu schlagen sind, — in Summa also Fr. 1,217,601. 31 Cts. ausmacht, so würde damit eine Ersparniss an „Besoldungen“ von Fr. 65,337. 64 Cts. zu Tage treten. Diese Ersparniss ist jedoch viel höher: es wurde nämlich schon seit dem Jahre 1871 jeweils ein Theil der Gehalte des Bahnwartpersonals auf die Titel „Unterhalt des Bahnkörpers“, „Unterhalt des Oberbaues“ und „Räumung von Schnee und Eis“ übertragen, mit Rücksicht darauf, dass diese Angestelltenkategorie an den betreffenden Arbeiten mitbetheiligt sei und dadurch eine entsprechende Anzahl eigener Linienarbeiter entbehrlich werde; die solchergestalt im Vorjahre zu Gunsten des Titels „Besoldungen“ auf die obenerwähnten drei Ausgabenkapitel verrechnete Quote belief sich auf Fr. 108,000 und zwar Fr. 20,000 auf Kapitel II.4, Fr. 85,000 auf Kapitel II.6 und Fr. 3000 auf Kapitel II.11; im Berichtsjahre jedoch wurde diese Übertragung nur im Umfange von Fr. 43,000 und zwar Fr. 8000 auf Kapitel II.4, Fr. 33,800 auf II.6 und Fr. 1,200 auf II.11 vorgenommen, wiewohl das Bahnwartpersonal sich an den Arbeiten auf offener Bahn in gleichem Maasse zu bethätigen hatte, wie bisanhin; würde nun in diesem Jahre die gleiche Quote wie im Vorjahre auf die anderen Titel übertragen worden sein, so müsste ein Vergleich der diesfälligen Ausgabe des Vorjahres mit derjenigen des Berichtsjahres die an den „Besoldungen“ thatsächlich erzielte Ersparniss von Fr. 130,337. 64 Cts. erzeugen. Die Minderausgabe von Fr. 18,083. 91 Cts. an dem Titel „Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals“ hat ihren Grund ebenfalls darin, dass dieses Mal nur ein Drittheil der Uniformirungskosten der Weichenwärter auf diesem Titel verrechnet erscheinen, während zwei Drittel (mit Fr. 13,686. 46 Cts.) auf Kapitel „Expeditionsdienst“ (III.1.b) übertragen sind.

Titel II. 4 „Unterhaltung des Bahnkörpers“ zeigt eine Minderausgabe von Fr. 27,640. 10 Cts.; dieselbe rührt, wie oben erwähnt, zum Theile davon her, dass im Vorjahre eine Quote von Fr. 20,000 der Besoldungen der Bahnwärter auf diesen Titel übertragen war, während der dieses Mal umgebuchte entsprechende Betrag sich nur auf Fr. 8000 beläuft.

Die Mehrausgabe an der Unterhaltung der Kunstbauten mit Fr. 28,884. 27 Cts. erklärt sich einerseits aus aussergewöhnlichen Arbeiten an einzelnen Objekten, die durch die Hochwasser im Juni nöthig wurden, anderseits aus dem Umstande, dass die provisorische Holzbrücke über die Murg bei Frauenfeld durch eine definitive eiserne ersetzt wurde, welche Arbeit einen Kostenaufwand von ca. 18,700 Fr. verursachte. Aus einem Vergleich der Kosten für Unterhaltung des Oberbaues mit der analogen Ziffer des Vorjahres würde eine Minderausgabe von Fr. 13,831. 80 Cts. resultiren. Indessen tritt hier die bei Besprechung der Titel II. 1 und II. 4 hervorgehobene Übertragung einer um so viel geringeren Quote der Besoldungen des, zu dem Unterhalt des Oberbaues mehr als sonst, herangezogenen Bahnwartpersonals am stärksten zu Tage; diese Quote betrug im Vorjahre Fr. 85,000, hier jedoch nur Fr. 33,800; wollten wir diese Übertragung in gleichem Umfange wie im Vorjahre vornehmen, so würde erhellen, dass dieser Titel eigentlich eine Mehrausgabe von Fr. 37,368. 20 Cts. trägt, und diese erklärt sich aus dem Umstande, dass die bei Erneuerung des Oberbaues auflaufenden Löhne, die bislang stets dem Erneuerungsfond belastet worden sind, im Berichtsjahre zum ersten Male direkt durch den Betrieb bestritten wurden, indem wir das Prinzip adoptirt haben, dass der Erneuerungsfond der Nordostbahnlinien hinfort nur noch für die zur Oberbauerneuerung verwendeten Materialien aufzukommen habe. — Im Berichtsjahre wurde der Erneuerungsfond für Materialien, die zur „Erneuerung des Oberbaues“ auf den Nordostbahnlinien in Verwendung kamen, bis zum Betrage von Fr. 314,044. 30 Cts. in Anspruch genommen:

Der Geleiseumbau auf Schienen von Profil V ist im Berichtsjahre im Umfange von 8.142 Kilometer Geleisen vorgenommen worden, gegen 5.796 im Vorjahre und sind demnach bis Ende des Jahres von den ältern Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV auf Schienen von Normalprofil V umgebaut worden:

am	Stammnetze	54.33 0/0	der Hauptgeleise
auf der	Luzerner Linie	27.02 0/0	„ „
„ „	Bülacher Linie	11.43 0/0	„ „

Die Gesamtauswechslung auf dem Nordostbahnnetze hat im Jahre 1878 betragen 41,353 laufende Meter Schienen und 20,216 Stück Schwellen, gegen 30,647 laufende Meter Schienen und 7,520 Stück Schwellen im Vorjahre.

Die Titel II. 7, 8, 9 und 10 geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Die bedeutende Ausgabe für „Räumung von Schnee und Eis“ wurde durch die abnorm starken Schneefälle im Januar, Februar und Dezember des Berichtsjahres verursacht.

III. „Expeditions-Dienst.“ Es erhellt aus den vorangegangenen Erläuterungen, dass  $\frac{2}{3}$  der Besoldungen der Weichenwärter, mit Fr. 430,070. 31 Cts., zum ersten Male auf den Titel III. 1. a. „Besoldungen des Betriebs-Chef etc.“ gebucht sind; es erklärt sich daraus die diesfällige, im Vergleiche zum Vorjahre hohe Ausgabenziffer. Eine gleiche Bewandniss hat es mit dem folgenden Titel „Bekleidung“, da auch hier zum ersten Male 2 Drittheile der Uniformirungskosten des Weichenwärterpersonals erscheinen. — Erhebliche Ersparnisse wurden an den „Druckkosten“ erzielt. — Der Titel III. 1. d. „Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Beheizung der Bureaux“ zeigt wohl auf den ersten Blick eine Mehrausgabe von Fr. 32,886. 29 Cts.; doch rührt dieselbe lediglich davon her, dass, wie schon Eingangs erwähnt, die Kosten der äussern Beleuchtung der Stationen, die noch im Vorjahre auf Titel IV. 1. d. „Beleuchtung der Bahn“ gebucht waren, jetzt zum ersten Male

hierher getragen wurden; um einen richtigen Vergleich anstellen zu können, müssen demnach die Ausgaben dieser beiden Titel zusammengezogen werden und resultirt dann an denselben bei einem Totale von Fr. 144,034. 68 Cts. gegen Fr. 194,568. 72 Cts. im Vorjahre, eine Ersparniss von Fr. 50,534. 04 Cts.

Sehr bemerkenswerthe Ersparnisse (dieselben belaufen sich auf Fr. 90,730. 33 Cts.) konnten auch im Berichtsjahre wieder an den Ausgaben für Besoldungen des beim Personen- und Güterdienst beschäftigten Personals erzielt werden. Als massgebender Faktor fiel dabei die im Berichtsjahre in Ausführung gebrachte Zutheilung der Weichenwärter zum Expeditionsdienste und deren Unterordnung unter die Stationsvorstände in's Gewicht; in Folge dessen konnten jene auch zur Aushilfe beim Stations- und Güterdienste herangezogen und dergestalt eine erhebliche Anzahl früher im Taglohn beschäftigter Lohnarbeiter entbehrlich gemacht werden.

Die Ersparniss speziell an Titel III. 3. a. würde übrigens noch weit stärker zu Tage treten, hätte nicht die ungewöhnlich lebhafteste Herbst-Getreidekampagne die Heranziehung einer bedeutenden Anzahl von Lohnarbeitern im Lagerhause Romanshorn nöthig gemacht; die diesfälligen besondern Ausgaben finden jedoch reichliche Kompensation in den dort erzielten, unter den „unmittelbaren Einnahmen“ erscheinenden Einnahmen an Lager-, Manipulations- und sonstigen Gebühren.

**IV. „Transport-Dienst.“** Die im Berichtsjahr fortgesetzte Reduktion der Zugszahl auf ein, den wirklichen Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Mass hat naturgemäss eine Reduktion sämmtlicher, durch den Fahrdienst bedingten Ausgaben im Gefolge gehabt. Es wurden im Berichtsjahre 2,938,775 Lokomotivkilometer (oder 5,482 per Bahnkilometer) und 81,975,876 Wagenachsenkilometer, gegen 3,071,657 Lokomotivkilometer (oder 5,884 per Bahnkilometer) und 87,405,196 Wagenachsenkilometer im Vorjahre, zurückgelegt. In Folge dessen reduzierte sich die Ausgabe auf Kap. IV. 2. a. (Zugspersonal) um Fr. 105,045. 07 Cts., die Ausgaben auf Kap. IV. 3. a. (Maschinenpersonal) um Fr. 42,214. 23 Cts.; an „Brennmaterialien“ (Kap. IV. 3. d.) konnten dadurch und wegen der billigeren Kohlenpreise Fr. 94,474 erspart werden, abgesehen von rund Fr. 70,000, die auf diesem Kapitel dadurch weniger verrechnet wurden, dass der Transport der Dienstkohlen auf dem eigenen Netz im Berichtsjahre frachtfrei erfolgte.

An „Öl und Schmiere für die Wagen“ (Kap. IV. 2. d.) wurde ebenfalls eine Ersparniss von Fr. 7,151. 30 Cts. gemacht, zum grossen Theile in Folge der Verwendung von viel billigeren und für diesen Zweck vollkommen bewährt gefundenen Mineralölen, sowie im Allgemeinen als Folge des günstigen Standes der Ölpreise.

Im Vorjahre erschien der Titel IV. 2. g. „Vergütung für die Benutzung fremder Wagen“ mit einer Ausgabe von Fr. 417,920. 29 Cts., der eine Einnahme von Fr. 347,608. 73 Cts. für die Benutzung von Nordostbahn-Material seitens fremder Verwaltungen entgegenstand, und resultirte sonach eine Saldoausgabe von Fr. 70,311. 56 Cts. Im Berichtsjahre wurden, wie schon gesagt, die diesfälligen Einnahmen von Fr. 346,297. 55 Cts. direkt von den Ausgaben, welche Fr. 389,398. 58 Cts. betrugen, in Abzug gebracht und nur der Überschuss der letzteren mit Fr. 43,101. 03 Cts. auf den Titel IV. 2. g. getragen; es hat sich demnach diese Ausgabe gegen das Vorjahr um Fr. 27,210. 53 Cts. vermindert, zum Theil in Folge des schwächeren Waaren- und deshalb auch Wagenverkehrs, zum andern Theile von der fortgesetzten Tendenz, das eigene Material nach Kräften auszunützen, herrührend.

Für Unterhalt und Erneuerung der Wagen (Kap. IV. 2. c.) und der Lokomotiven (Kap. IV. 3. h.) erscheinen im Berichtsjahre Fr. 624,924. 16 Cts. verrechnet, gegen Fr. 848,620. 43 Cts. im Vorjahre, was einer Minderausgabe von Fr. 223,696. 27 Cts. entspräche; es ist jedoch schon in den zu Anfang dieses Abschnittes gegebenen Erläuterungen bemerkt worden, dass diese scheinbare Minderausgabe wesentlich in einer Änderung des Rechnungssystems, beziehungsweise in der Aufhebung der früher in Aufrechnung gebrachten „Provisionszuschläge“, d. h. allgemeinen Kosten beruht. Diese „allgemeinen Kosten“ umfassten zunächst die Besoldungen des gesammten Administrationspersonals des Maschinendienstes die Bureaukosten dieses Dienstzweiges, sowie eine Quote für Abnutzung der Werkstätte-Einrichtungen im Allgemeinen

und wurden auf die verschiedenen, ob für die eigene oder für fremde Verwaltungen in der Werkstätte verfertigten Arbeiten, proportional vertheilt; der am Jahresschluss über die effektiven Ausgaben für die Werkstätte hinaus verbleibende Saldo der Einnahmen dieses Etablissements wurde unter dem Titel „Nettoertrag der Werkstätte“ in den „mittelbaren Einnahmen“ ausgewiesen. Diese allgemeinen Kosten nun werden nicht mehr kumulativ, sondern spezialisiert auf die verschiedenen Ausgabetitel des Betriebsschemas verrechnet; so erscheinen jetzt zum ersten Male die „Besoldungen des Administrationspersonals des Zugkraft- und Werkstättedienstes“, die bisher als Theil der Provisionszuschläge auf die Kap. IV. 2. c. und IV. 3. h. „Unterhalt der Lokomotiven und Wagen“ gebucht waren, mit Fr. 87,229. 36 Cts. auf Cap. IV. 3. a. verrechnet; ebenso die Bureaukosten der Werkstätte (IV. 3. c.) mit ca. Fr. 6000, und da endlich der Nettoertrag der Werkstätte zum grössten Theile ein an den Arbeiten für den Unterhalt der Lokomotiven und Wagen erzielter Gewinn war, dieser Gewinn aber jetzt fallen gelassen worden ist, so haben sich natürlicherweise die Kosten der betreffenden Arbeiten auch um diesen Betrag vermindert; würden diese 3 Faktoren, analog zum Vorjahre, wieder auf die in Sprache stehenden zwei Titel vertheilt, so müssten diese anstatt der effektiv in Ausgabe gekommenen und in Evidenz gestellten Fr. 624,924. 16 Cts., einen Gesamtbetrag von rund Fr. 830,000, also annähernd so viel als im Vorjahre, ausweisen, wiewohl die geringere Leistung des Materials (132,882 Lokomotivkilometer und 5,429,320 Wagenachsenkilometer weniger als im Vorjahre) auch eine entsprechend geringere Ausgabe für den laufenden Unterhalt bedingt hätte.

V. „Bahntelegraphie.“ Die Ausgaben dieses Titels betragen Fr. 31,563. 86 Cts. gegen Fr. 38,732. 14 Cts. im Vorjahre. Die Minderausgabe hat ihren Grund zum Theile in der Reduktion des Telegraphisten-Personals, zum Theile in dem Umstande, dass die den Stationsvorständen ohne Gehülfen bewilligten Zulagen für alleinige Besorgung des Telegraphendienstes, welche früher auf diesen Titel gebucht waren, nunmehr auf Kapitel III. 1. a. getragen werden.

Mit der Verlegung der Zentral-Verwaltung in den Bahnhof ist das Telegraphenbureau Bleicherweg mit 3 Apparaten, sowie dasjenige der Betriebskontrolle in Venedigli eingegangen; ebenso wurde das auf der Gemeinschafts-Station Rorschach-Hafen bestehende Nordostbahn-Telegraphenbureau aufgehoben.

Es bestanden am Schlusse des Jahres 133 Bahntelegraphen-Stationen mit 175 Morse-Apparaten und 202 Telegraphen-Beamten. Zur Beförderung kamen im Ganzen 116,328 Bahndienst-Depeschen.

VI. Verschiedenes. Auch dieses Kapitel partizipirt an der Gesamtersparniss gegen das Vorjahr, und zwar mit Fr. 122,858. 12 Cts. Die hauptsächlich, auf diesen Titel gebuchten Ausgaben sind: Einlage in den Unfallversicherungsfond mit Fr. 30,000; in den Versicherungsfond gegen Transportgefahren Fr. 30,000; freiwilliger Beitrag an den Unterstützungsfond der Nordostbahn-Angestellten Fr. 20,000; Staats-, Gemeinde- und Kirchensteuern Fr. 25,454. 90 Cts.; Entschädigung an Herrn alt Direktor Peter Fr. 20,000; Abschreibungen an den Maschinen der Imprägniranstalt, an den Vorräthen des Werkstättomagazins etc. Fr. 31,778; freiwillige Beiträge an Gemeinden, Gratifikationen und Unterstützungen Fr. 16,000; Bankiersprovisionen rund Fr. 12,000; Prozesskosten rund Fr. 17,000, Umzugskosten der Zentral-Verwaltung Fr. 5000 u. s. w.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

Wir geben nachstehend in üblicher Weise eine Übersicht 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 wurden die 4 Lokomotiven der Serie C III Nr. 35, 37, 38 und 39, sowie die Lokomotive E 253, welche anlässlich des Wädensweiler Unfalls demolirt wurde, ausrangirt, nachdem die ersteren 4 schon seit längerer Zeit aus dem Dienste zurückgezogen und durch die Lokomotiven 162, 164, 165 und 166 der Serie C IV ersetzt sind. Der Lokomotivpark bestand zu Ende des Jahres 1878 aus 143 Stück.

**Leistungen.** Im Durchschnitt standen während des ganzen Jahres 113 Lokomotiven im Dienst, welche im Ganzen 3,457,358, nämlich im Fahrdienst 2,938,775 und im Rangirdienst 518,583 Kilometer zurücklegten (gegenüber 3,588,091 im Jahr 1877, wovon 3,071,657 im Fahrdienst und 516,434 im Rangirdienst). Auf die einzelnen von der Nordostbahn betriebenen Bahnunternehmungen verlegten sich die ausgeführten Fahrkilometer folgendermassen:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Materialtransport- kilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesammttotal der Fahrkilometer.
Eigenes Netz (mit Sulgen-Gossau)	2,204,273	47,974	2,252,247	132	13,861	2,266,240
Zürich-Zug-Luzern . . .	260,717	1,185	261,902	—	698	262,600
Bötzbergbahn . . . . .	345,008	771	345,779	—	—	345,779
Effretikon-Wetzikon-Hinweil . .	63,581	552	64,133	—	23	64,156
Summa . . . . .	2,873,579	50,482	2,924,061	132	14,582	2,938,775

Die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsenkilometer befördert:

Achsenkilometer					
		1877.		1878.	
		Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die Lokomotiven der Klasse A		30,813,759	20.33	31,985,720	21.11
„ „ „ „ B		4,336,299	17.88	4,853,197	16.82
„ „ „ „ C		47,467,967	46.93	42,331,877	44.80
„ „ „ „ D		4,787,171	15.84	2,805,082	14.72
Zusammen		87,405,196	28.46	81,975,876	27.89

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

**Unterhaltungskosten.** Der Brennmaterial-Verbrauch stellte sich für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven auf 1261 Kubikmeter Tannenholz und 22,960 Tonnen Steinkohlen (gegenüber 1515 Kubikmeter Tannenholz und 24,292.8 Tonnen Steinkohlen im Vorjahre.) In Steinkohleneinheiten reduziert, beträgt (der Kubikmeter Tannenholz zu 185 Kilogr. Kohlen gerechnet) der gesammte Verbrauch an Brennmaterial im Berichtsjahre 23,193.6 Tonnen gegen 24,573.1 Tonnen im Vorjahr. Dafür wurden verausgabt: Fr. 586,894. 05 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 2. 53.04 Cts. (gegenüber Fr. 737,965. 34 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 3. 00.32 Cts. im Vorjahr). Der bedeutend geringere Einheitssatz findet seine Begründung zum Theile in den weiter reduzierten Kohlenpreisen, zum Theile in der schon andern Orts erwähnten frachtfreien Beförderung der Dienstkohlen auf dem eigenen Netze. An Schmiermaterial verbrauchten die Lokomotiven des Fahrdienstes 58,249.5 Kilogr. (1877 62,968), mit einem Kostenaufwand von Fr. 58,132. 52 Cts. (1877: Fr. 59,085. — Cts.). Es kostete demnach ein Kilogramm Schmiere im Durchschnitt 99.799 Cts. (1877: 95.115 Cts.). Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die im Fahrdienst gestandenen Lokomotiven belaufen sich auf Fr. 322,396. 21 Cts. (gegenüber Fr. 407,773. 79 Cts. im Vorjahre), worin die Kosten des Umbaues der Lokomotive C I. Nr. 12 inbegriffen sind; dagegen sind darin nicht enthalten die Reparaturkosten der zwei, an die Gesellschaft Wädenswil-Einsiedeln vermieteten Lokomotiven im Betrage von Fr. 2280. 78 Cts. Die niedrigere Ausgabenziffer an diesem Kapitel erklärt sich, wie wir auf Seite 35 bemerkt haben, aus der Aufhebung der „Provisionszuschläge“ auf Arbeiten für den eigenen Betrieb. — Im Ganzen verursachten die Fahrdienstlokomotiven folgende Kosten:

	1877.	1878.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . . . .	24,573,124	23,193,600
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . . . . .	62,968	58,249
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 737,965	Fr. 586,894
„ „ Schmiermaterials . . . . .	„ 59,085	„ 58,132
„ „ Putzmaterial . . . . .	„ 23,201	„ 27,682
„ „ Reparaturen . . . . .	„ 407,774	„ 322,396
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer . . . . .	Cts. 39.98	Cts. 33.86

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

Zurückgelegte Weglänge in Kilometern (die Zeitstunde zu 7 Kil. angenommen) . . . . .	1877.	1878.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogr. . . . .	516,434	518,583
„ „ Schmier- und fettigen Putzmaterialien in Kilogr. . . . .	2,733,534	2,543,355
Kosten des Brennmaterials . . . . .	11,756	11,701
„ „ Schmiermaterials . . . . .	Fr. 82,091	Fr. 68,689
„ „ Putzmaterials . . . . .	„ 13,473	„ 11,448
„ „ der Reparaturen . . . . .	„ 429	„ 505
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer . . . . .	„ 67,259	„ 40,514
	„ 31.61	„ 23.36

**Wagen.** Unsere fortgesetzten Bemühungen, den überreichen Bestand an Personenwagen ferner zu reduzieren, hatten insoweit Erfolg, als es uns gelang, im Laufe des Jahres weitere 4 Personenwagen I. Klasse, worunter ein noch nie benutzter Salonwagen, zu annehmbaren Preisen zu verkaufen; deren Inventarwerth wurde dem Bauconto gutgebracht, während für die Differenz zwischen Inventar- und Verkaufswerth die Betriebsrechnung aufzukommen hatte. Am Jahresschluss waren an Personenwagen vorhanden: 488 Stück mit 1116 Achsen und 19,773 Sitzplätzen (1877: 492 Stück mit 1124 Achsen und 19,841 Sitzplätzen). Von den Gepäck- und Güterwagen wurde ein Wagen der Serie R ausrangirt, so dass am Jahresschlusse vorhanden waren 2414 Stück mit 4860 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,156 Tonnen (gegenüber 2415 Stück mit 4862 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,038.5 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:

	1877.	1878.
Personenwagen . . . . .	24,051,244	22,718,898
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	33,593,792	32,816,702
	57,645,036	55,535,600
auf fremden Bahnen:		
Personenwagen . . . . .	1,864,134	1,722,222
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	20,078,296	20,908,138
	21,942,430	22,630,360
Total	79,587,466	78,165,960

2) Wagen fremder Verwaltungen auf der  
Nordostbahn:

	1877	1878
Personenwagen . . . . .	1,496,260	1,275,724
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	26,025,146	22,944,078
Schweizerische Bahnpostwagen . . . . .	2,238,754	2,220,474
Total	<u>29,760,160</u>	<u>26,440,276</u>

3) Von Nordostbahnwagen und fremden

Wagen zusammen auf der Nordostbahn:	<u>87,405,196</u>	<u>81,975,876</u>
-------------------------------------	-------------------	-------------------

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 9725 Kilogramm, wofür Fr. 6,090. 89 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 15,567 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 13,242. 19 Cts. im Vorjahre. Mit 1 Kilogr. Schmiere wurden 8429.4 Achsenkilometer zurückgelegt (1877: 5614.5 Achsenkilometer). Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 259,733. 03 Cts. (gegenüber Fr. 369,457. 36 Cts. im Vorjahre), wovon Fr. 51,090. 70 Cts. auf Anschaffung von Ersatzstücken fallen; auch diese Minderausgabe erklärt sich aus der schon mehrfach erwähnten Aufhebung der Provisionszuschläge. —

Unter den laufenden Reparaturen ist besonders hervorzuheben:

- das Auswechseln von 847 Paar Bandagen,
- „ Anstreichen von 32 Wagen und 463 Wagendächern,
- „ Ueberziehen von 111 Sitzplätzen,
- „ Ersetzen von 2295 Bremsklötzen etc.

Unter den zur Verwendung gekommenen Ersatzstücken befinden sich 11 Radsätze, 93 Radsterne mit und ohne Bandagen, 1340 gusseiserne Bremsklötze, 66 Gussstahlbandagen u. dgl. m.

# A. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

## I. Lokomotiven.\*)

Stand und Leistung.								
	Fahrdienst						Rangirdienst	
	Personen- Zugs-Lokomotiven (Klasse A)	Personen- zugs-Lokomotiven (Klasse B)	Güter- zugs-Lokomotiven (Klasse C)	Tender- Lokomotiven (Klasse D)	Total		1877	Tender- Lokomotiven (Klasse D) 1878
					1877	1878		
<b>a. Stand und Leistung.</b>								
Zahl der Lokomotiven . . .	53	16	39	18	130	126	15	15
Davon im Fahrdienst . . .	44	8	33	13	107	98	15	13
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen . . Kilometer	1,483,627	285,733	920,218	184,001	2,952,412	2,873,579	—	—
im Materialtransport . . .	—	—	132	—	19,502	132	—	—
im Vorspanndienst . . .	22,879	2,181	19,862	5,560	71,928	50,482	—	—
leer . . . . .	8,375	567	47,119	921	27,815	14,582	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom. Davon Nutzkilometer	1,514,881 1,506,506	288,481 287,914	944,931 940,080	190,482 189,561	3,071,657 3,024,340	2,938,775 2,924,061	516,434 —	518,583 —
im täglichen Gesamtdurchschnitt Kilometer . . . . .	4,150.4	790.4	2,588.9	521.9	8,415.5	8,051.4	1,414.9	1,420.8
Beförderte Wagenachsenkilometer	31,985,720	4,853,197	42,331,877	2,805,082	87,405,196	81,975,876	—	—
<b>b. Kosten des Brennmaterials.</b>								
Verbrauch im Ganzen . Kilogr.	10,614,285	1,812,505	9,755,506	1,011,289	24,573,124	23,193,585	2,733,534	2,543,355
„ per Lokomotivkil. . .	7.0067	6.2829	10.3240	5.3091	8.0000	7.8923	—	—
Kosten im Ganzen . . . . Fr.	268,585.75	45,863.94	246,855.05	25,589.84	737,965.34	586,894.58	82,091.85	68,688.47
„ per Lokomotivkilometer Cts.	17.7298	15.8984	26.1241	13.4343	24.0250	19.9707	—	—
„ per Nutzkilometer . . Cts.	17.8284	15.9297	26.2589	13.4995	24.4009	20.0712	—	—
<b>c. Übrige Unterhaltungskosten.</b>								
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaren . . Kilogr.	28,253	6,870	26,000	3,688.5	69,729.0	64,811.5	11,756.5	11,701.5
Verbrauch per Lokomotivkil. . .	0.0186	0.0238	0.0271	0.0194	0.0227	0.0221	—	—
Kosten des Schmier- und Putz- materials im Ganzen . . . Fr.	39,457.78	8,999.57	32,972.85	4,384.38	82,286.40	85,814.58	13,901.76	11,952.71
Kosten per Lokomotivkilometer Cts.	2.60	3.12	3.49	2.30	2.68	2.92	—	—
„ per Nutzkilometer . . Cts.	2.62	3.13	3.51	2.31	2.72	2.93	—	—
Erneuerungs- und Repara- turkosten der Lokomotiven und Tender:								
im Ganzen . . . . . Franken	136,990.16	21,036.66	147,836.06	16,533.33	407,773.79	322,396.21	67,259.03	40,514.14
per Lokomotivkilometer Centimes	9.04	7.29	15.65	8.68	13.27	10.97	—	—
per Nutzkilometer . . . .	9.09	7.31	15.73	8.72	13.48	11.03	—	—
<b>d. Total</b>								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Re- paraturen:								
im Ganzen . . . . . Franken	445,032.71	75,899.80	427,663.39	46,509.47	1,228,025.53	995,105.37	163,252.64	121,155.32
per Lokomotivkilometer Centimes	29.38	26.31	45.26	24.42	39.98	33.86	für jeden Tag:	
per Achsenkilometer . . .	1.39	1.56	1.01	1.66	1.40	1.21	Fr. 447.27	Fr. 311.93
per Nutzkilometer . . . .	29.54	26.36	45.49	24.54	40.60	34.03	—	—

\*) Die 2 Lokomotiven der Serie E sind in dieser Tabelle nicht berücksichtigt.

A. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personen-Wagen.

a. Stand und Leistung.												
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdige	vierrädige		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht (zu 75 Kilogr.)	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast		
				I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im Ganzen	per Bahn-Kilo- meter	per Achsen- Kilometer
Tonnen - Kilometer												
1878	70	418	1116	1,131	6,744	11,898	19,773	9,875,315	103,224,918	113,100,233	211,007.9	4.71
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
b. Unterhaltungs-Kosten.												
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen				
	im Ganzen u. z. im Jahre 1878 ohne Provisionszuschläge	per Achsen- Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne	per Achsen-Kilo- meter		Material	Ausgaben für Arbeitslöhne			
						Schmiere	Aus- gabe		Total	per Kilo- meter		
Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centime	Kilogr.	Franken	Centime			
1878	98,398.58	0.403	1.665	2,847	3,522.07	0.11863	0.0147	1,944.	29,718.57	0.12635		
1877	144,332.19	0.557	2.369	4,550	5,605.11	0.17811	0.02194	2,076.2	31,541.43	0.12346		

III. Gepäck- und Güterwagen.

a. Stand und Leistung.																
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben leer   beladen zurückgelegt		
	Gepäck- Wagen	Güter- wagen	Totalzahl		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh				Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast						
			der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- Kilomtr.				
	achträdige	vierrädige	vierrädige	der Wagen	der Achsen				Tonnen			Tonnen-Kilometer			Achsen-Kilometer	
	1878	16	59	2,339	2,414				4,860	26,156.0	2.8456	10.0	88,657,450	173,892,657	262,550,107	489,832
1877	16	59	2,340	2,415	4,862	26,038.5	2.8455	10.0	94,222,627	179,830,168	274,052,795	525,005	4.60	15,422,316	44,196,622	
b. Unterhaltungskosten.																
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen								
	im Ganzen u. z. im Jahre 1878 ohne Provisionszuschläge		p. Achsen- Kilometer	in Prozenten der	Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss p. Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne							
	Franken	Centime					Einnahme	Kilogr.	Franken	Gramme	Centime	Franken	Centime			
	1878	161,334.45	0.300	1.721	6,878	8,508.82	0.11863	0.0147	2,701.68	0.00466						
	1877	225,125.17	0.419	2.357	11,017.8	13,572.30	0.17811	0.02194	2,742.72	0.00443						

## B. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

(Länge des Netzes am Jahresschluss: 536 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 536 Kilometer.)		1876	1877	1878
<b>I. Ausgaben.</b>				
Gesamt-Betriebsausgaben . . .	per Bahn-Kilometer . . . Franken	21,750.25*	16,661.48*	14,042.64*
	„ Nutz-Kilometer . . . „	3.05*	2.87*	2.57*
	„ Lokomotiv-Kilometer . . . „	2.99*	2.83*	2.56*
	„ Wagenachsen-Kilometer. Centimes	10.77*	9.95*	9.18*
Zentralverwaltung . . .	„ Bahn-Kilometer . . . Franken	579.96*	669.39*	632.03*
Bahnaufsicht u. Pahnunterhalt	„ „ . . . „	4,954.74*	3,388.33*	2,420.66*
1878 abzüglich 2/3 der Gehalte und Bekleidungskosten der Stationswärter von Fr. 665,635. 16				
Expeditionsdienst . . .	per Bahn-Kilometer . . . „	4,781.62*	4,039.69*	4,618.63*
1878 incl. 2/3 der Gehalte und Bekleidungskosten der Stationswärter von Fr. 665,635. 16 und incl. der äussern Beleuchtung der Bahnhöfe.				
<b>Transportdienst:</b>				
Im Ganzen . . .	per Bahn-Kilometer . . . Franken	10,862.56*	7,787.03*	5,857.16*
	„ Nutz-Kilometer . . . „	1.52.26*	1.34.40**	1.07.36*
1878 incl. Vergütung für Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen mit Fr. 346,297. 55 und excl. der äussern Beleuchtung der Bahnhöfe.				
	per Lokomotiv-Kilometer . . . „	1.49.37*	1.32.33*	1.06.83*
	„ Wagenachsen-Kilometer. Centimes	5.38*	4.65*	3.83*
Allgemeine Kosten (1878 excl. Be- leuchtung der Bahnhöfe) . . .	„ Nutz-Kilometer . . . „	5.74	5.22	2.22
	„ Lokomotiv-Kilometer . . . „	5.64	5.14	2.21
	„ Wagenachsen-Kilometer . . . „	0.20	0.18	0.08
Fahrdienst (1878 incl. Miethe für Nordostbahnwagen) . . .	„ Nutz-Kilometer . . . „	68.40	59.37	40.82
	„ Lokomotiv-Kilometer . . . „	67.13	58.45	40.62
	„ Wagenachsen-Kilometer . . . „	2.42	2.05	1.46
Zugkraft . . .	„ Nutz-Kilometer . . . „	78.12*	69.81*	64.32*
	„ Lokomotiv-Kilometer . . . „	76.60*	68.71*	64*
	„ Wagenachsen-Kilometer . . . „	2.76*	2.42*	2.29*
	„ Bahn-Kilometer . . . Franken	5,570.71*	4,044.89*	3,508.80*
Bahnteleggraphie . . .	„ „ . . . „	94.89	74.20	58.89
Verschiedenes . . .	„ „ . . . „	476.48	702.84	455.27
<b>II. Fahr-Material.</b>				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen . . .	Bahn-Kilometer	3.6880	3.8014	3.8014
„ „ „ „ . . .	Personenwagenachsen	8.7518	7.9716	7.9149
„ „ „ „ . . .	Güterwagenachsen	34.497	34.482	34.468
„ „ „ „ im Ganzen . . .	Wagenachsen	43.248	42.454	42.383
„ „ „ „ . . .	Sitzplätze	157.17	140.72	140.23
„ „ „ „ . . .	Tonnen Tragkraft	184.855	184.600	185.503
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen . . .	Lokomotiven	0.271	0.263	0.263
Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.				



### C. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials excl. Schiffe. (Aus dem Erneuerungs- bzw. Reservefond bestritten)		
		Zentralver-waltung	Unter-haltungs-kosten	Expedi-tions-dienst	Trans-port-dienst	Tele-graphie	Ver-schiede-nes	Im Ganzen	per Lokomot.-Kilometer	per Wagen-achsen-Kilometer	per Bahn-Kilom.	Gesamtbetrag	
												Oberbau	Transport-Material
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	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	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
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	17,232	—
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	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848*	472,756**
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—

\*) 1877 incl. Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipirten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.

\*\*) " " " 413,562.10 idem idem " Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.

### D. Finanzergebniss.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Betriebsergebnisse des eigenen Netzes einschliesslich Sulgen-Gossau und ausschliesslich der Linien Zürich-Zug-Luzern, Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Bötzbühlbahn.

\* Verschiedene im Laufe des Berichtsjahres vorgenommene Änderungen im Rechnungsschema, welche auf Seite 35 detaillirt sind, würden eine Vergleichung der Ergebnisse des Berichtsjahres mit denen des Vorjahres

schwierig machen; um eine solche Vergleichung doch zu ermöglichen, haben wir die mit 1878 in Kraft getretenen Rechnungsprinzipien hier auch schon auf die Ziffern des Jahres 1877 in Anwendung gebracht. Unter den mittelbaren Einnahmen erscheint demnach in keinem der beiden Vergleichsjahre ein Posten für Wagenmiete, da derselbe von dem diesfälligen Ausgabeposten in Abzug gebracht ist; es hat sich ferner durch die im Berichtsjahr erfolgte Aufhebung der „Provisionszuschläge“ der „Nettoertrag der Werkstätte“ und damit im Zusammenhang auch die Betriebsausgabe gegen das Vorjahr um Fr. 114,308. 77 Cts. vermindert; die analoge Summe ist demgemäss auch für 1877 sowohl von den mittelbaren Einnahmen als von den Ausgaben in Abzug gebracht.

Auch werden die „Zinse von ausgeliehenen Geldern“ in dieser Tabelle, wie für 1878, so auch für 1877 nicht unter den mittelbaren Einnahmen aufgeführt.

1877		1878	
	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr		
Fr. 12,186,718. 38	.	Fr. 11,909,028. 48	
„ 223,509. —	.	„ 197,238. 25	
Fr. 12,410,227. 38	Mittelbare Einnahmen	Fr. 12,106,266. 73	
„ 6,501,596. 35	.	„ 5,864,348. 17	
Fr. 5,908,631. 03	Ausgaben	Fr. 6,241,918. 56	
	Brutto-Überschuss der Betriebseinnahmen		
	Davon ab: Ausbau und neue Anlagen Fr. 82,774. 76		
„ 670,000. —	Einlage in den Erneuerungsfond „ 670,000. —	752,774. 76	
Fr. 5,238,631. 03	Betriebsergebniss des eigenen Netzes	Fr. 5,489,143. 80	
	42,21 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> in Prozenten der Bruttoeinnahme 45,34 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>		
Fr. 13,858. 81	per Bahnkilometer Fr. 14,002. 92		
„ 2. 33	„ Zugskilometer „ 2. 49		
„ 2. 26	„ Nutzkilometer „ 2. 43		
	Fügt man zu obigen Summen		
„ 105,281. 48	den Ertrag der Dampfboote mit	„ 196,194. 13	
„ 898,429. 63	und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit	„ 901,091. 59	
Fr. 6,242,342. 14	so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes	Fr. 6,586,429. 52	
	Dazu:		
„ 90,678. 07	Zinse von ausgeliehenen Geldern	„ 41,726. 41	
„ 890. 35	Übertrag von 1876	„ — —	
Fr. 6,333,910. 56	Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation	Fr. 6,628,155. 93	
	Hiefür sind zunächst erforderlich:		
Fr. 3,499,000. —	Für Zinse von Obligationsanleihen	Fr. 3,499,000. —	
„ 416,430. 55	„ „ „ Subventionsdarlehen	„ 414,613. 27	
„ 264,033. 05	„ „ „ Darlehen auf kürzere Dauer (Oblighi)	„ — —	
„ 1,531,306. —	„ „ „ Vorschüssen des Comptoir d'Escompte in Paris	„ 1,470,063. 10	
„ — —	„ „ „ „ schweiz. Konsortiums	„ 925,843. 80	
„ 77,360. 75	„ Amortisation von Kursverlusten auf frühern Anleihen	„ 56,516. 23	
Fr. 5,788,130. 35	Total	Fr. 6,366,036. 40	
Fr. 545,780. 21	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von	Fr. 262,119. 53	

Die Direktion würde sich glücklich schätzen, die Verwendung eines Theiles dieser beiden Saldi zur Ausrichtung einer Dividende für die Aktien in Vorschlag bringen zu können. Sie ist weit entfernt, die Rechte der Aktionäre und namentlich diejenigen der Inhaber von Prioritätsaktien zu misskennen oder dieselben durch künstliche Rechnungen schmälern zu wollen. Aber sie kann auch nicht die Vertheilung von blossen Rechnungsüberschüssen befürworten, so lange denselben absolut werthlose Aktivposten gegenüber stehen. Wir sprechen hier nicht von Betheiligungen an Eisenbahnunternehmungen, welche keinen Zins abwerfen oder jährliche Betriebsdefizite ergeben; solche Verhältnisse können sich möglicherweise ändern. Auch die Liquidationsrechnung über die zu amortisirenden Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen mit der Centralbahngesellschaft haben wir hier nicht im Auge; es erscheint uns vielmehr gerechtfertigt, die Kursverluste bei der Emission eines Anleihe durch jährliche Quoten, die sich aber jedenfalls nicht über die Dauer des Anleihe hinaus erstrecken dürfen, zu amortisiren. Dagegen erschienen in der diesjährigen Rohbilanz unter den Liquidationsrechnungen verschiedene Posten, deren Entfernung aus den Aktiven wohl kaum auf eine ernstliche Opposition stossen wird, wenn die nachfolgende kurze Darstellung der Entstehung und Bedeutung dieser Posten berücksichtigt wird.

1. Emissionskosten des ehemaligen 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Pariseranleihe vom 1. November 1876.

In der Bilanz vom 31. Dezember 1877 erscheint dieser Posten mit Fr. 22,996. 38 Cts. hauptsächlich für Anfertigung der Titel.

Im Vertrag vom 1. November 1876 betreffend den kommissionsweisen Verkauf dieser 100,000 Obligationen durch ein vom Comptoir d'Escompte geleitetes Konsortium war bestimmt, dass dem Letzteren von jeder verkauften Obligation eine Kommissionsgebühr von Fr. 4, ferner vom Verkaufserlös Fr. 10 nebst der Hälfte des Mehrerlöses über Fr. 460 zufallen sollen. Bekanntlich wurden dann aber diese Titel nicht zum Verkaufe gebracht, weil inzwischen die Krisis der Nordostbahn eintrat. Dagegen übernahm das schweizerische Konsortium 28,000 Stück derselben kaufweise mit der Fakultät des Rückkaufs durch die Nordostbahn und es kam nun in Frage, ob die erwähnten Verkaufsgebühren für diesen Fall ebenfalls zu bezahlen seien. Auf dem Wege der Unterhandlung wurden dieselben um die Hälfte reduziert, d. h. auf Fr. 7 per Stück, und es ergab sich dadurch immerhin eine Vermehrung der Emissionskosten um Fr. 196,000.

Nach einer damaligen Verfügung hätten diese Kosten in 10 Jahren amortisirt werden sollen; aber, nachdem der grösste Theil dieser Titel bereits vernichtet ist und der Rest demnächst ebenfalls zur Rückzahlung kommen wird, hätte die Weiterführung dieses Postens in der Bilanz alle Begründung verloren und es bleibt nichts übrig, als die Abschreibung des nach Abzug einiger Rückvergütungen bleibenden Restbetrages von Fr. 213,229. 03 Cts.

2. Zinsnachvergütung auf das Subventions-Darlehen der rechtsufrigen Zürich-seebahn.

Im Vertrage vom 5. Juni 1873 betreffend den Bau der rechtsufrigen Seebahn hatte sich die betheiligte Landesgegend zu einem Darlehen an die Nordostbahn von 5 Millionen Franken verpflichtet, welches die ersten fünf Jahre zu 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zu verzinsen war. Dieses Darlehen wurde im Jahre 1874 einbezahlt und die Arbeiten am Tunnel wurden begonnen, aber im Jahre 1877 wieder eingestellt. Am 16. Januar 1878 kam der Zusatzvertrag über die Verschiebung der Bauten zu Stande, in welchem sich die Nordostbahn verpflichtete, das Darlehen unter Nachvergütung von 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> beziehungsweise 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Zinsen im Jahr 1879 zurückzubezahlen. Dieser Rückzahlungstermin ist nun eingetreten und damit auch die Verpflichtung zur Nachzahlung der Zinse, welche sich mit Ausnahme eines noch bestrittenen Postens per 11. November 1878 auf Fr. 396,246. 70 bezieht. Es entsteht die Frage, wie diese Summe zu behandeln sei. Der Baurechnung der rechtsufrigen Seebahn kann sie nicht wohl belastet werden, denn diese beläuft sich bereits auf einen Betrag, bei welchem eine Abschreibung eher gerechtfertigt wäre, als eine Zuschreibung. Der

Reservefond, welchem ein Theil dieser Zinsersparnisse mit Fr. 109,750 s. Z. vergütet worden ist, kann dafür auch nicht mehr in Anspruch genommen werden, weil er vor einem Jahre gänzlich liquidirt worden ist. Der Rest desselben ist dem Erneuerungsfond zugeschrieben worden, welchem somit auch obiger Antheil zu Gute gekommen ist, während der grössere Theil der jetzt zu leistenden Nachvergütung einfach die Betriebsausgaben vermindert resp. den Gewinnsaldo vergrößert hat und daher auch jetzt wieder aus den Betriebsergebnissen zu schöpfen ist. Die Direktion könnte übrigens auch die Zurücknahme der Fr. 109,750 aus dem Erneuerungsfond nicht befürworten, da dieser Fond seinem statutarischen Zwecke ungeschmälert erhalten werden sollte — und sie spricht sich daher für einfache Abschreibung des gesammten Betrages von Fr. 396,246. 70 Cts. aus.

3. Bei Ausführung des Vertrages vom 11. April 1874 betr. Übernahme des Betriebes der Bischofszeller-Bahn durch die Nordostbahn erfuhr derselbe von Seite der Kontrahenten sehr verschiedene Auslegung und es entstanden daraus erhebliche Rechnungs-Differenzen, welche theils durch gütliche Übereinkunft vom 17. Mai 1877, theils durch schiedsgerichtliches Urtheil vom 3. Juni 1878 erledigt wurden. Hiebei ergab sich gegenüber den Büchern der Nordostbahn eine Gesamt-Differenz von Fr. 20,041. 96 Cts., deren Abschreibung wohl keiner weiteren Begründung bedarf.

#### 4. Forderung an die Konkursmasse der Schweizerischen Nationalbahn.

Schon der vorjährige Geschäftsbericht hat auf dieses Guthaben verwiesen und eine erhebliche Einbusse daran in Aussicht gestellt. Es setzt sich zusammen aus den Antheilsbetheilungen der Nationalbahn an den Baukapitalzinsen und Betriebskosten für die von ihr benutzten Bahnhöfe der Nordostbahn und aus Forderungen aus dem direkten Verkehr vor dem Eintritt der Liquidation, alles Leistungen, wozu die Nordostbahn durch die Behörden angehalten worden ist, ohne dass ihr dafür ein Vorrecht im Konkurs eingeräumt wäre. Mit Ende 1877 betrug dieses Guthaben der Nordostbahn Fr. 103,785. 70 Cts., wozu bis 18. Februar 1878, dem Eintritt der Liquidation, noch weitere Fr. 21,706. 10 Cts. kamen. Bei den gegenwärtigen Aussichten für die Versteigerung der Nationalbahn sind diese Forderungen als völlig werthlos zu betrachten und es wird nichts Anderes übrig bleiben als die Abschreibung des Gesamtbetrags von Fr. 125,491. 80 Cts. aus dem Rechnungsergebnisse dieser beiden Jahre.

#### 5. Pendente Differenz aus Wagenbenutzung in früheren Jahren.

Während des deutsch-französischen Krieges in den Jahren 1870—1871 war eine genaue Kontrolle der gegenseitigen Wagenbenutzung und eine rechtzeitige Abrechnung darüber zur Unmöglichkeit geworden; die daherigen Differenzen trugen sich auch in die folgenden Jahre über und blieben unerledigt bis im Jahre 1877. In mündlicher Verhandlung der Betriebsdirektion der Nordostbahn mit den Nachbarbahnen, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, wurden die gegenseitigen Forderungen aus Wagenbenutzung bereinigt und ergab sich schliesslich eine Schuld der Vereinigten Schweizerbahnen von Fr. 39,214. 01 Cts. und ein Guthaben der Centralbahn von Fr. 105,006. 51 Cts. Es wurde nun die Saldirung aller Pendenzen aus Wagenmiethe zu Lasten des Reservefonds angeordnet; dabei blieb jedoch ein aus der gleichen Quelle rührendes Guthaben gegen die Vereinigten Schweizerbahnen von Fr. 68,997. 69 Cts. irrthümlich auf den Büchern stehen, obwohl auch dieser Betrag in der Generalabrechnung enthalten und durch die gütliche Abmachung als getilgt zu betrachten war. Dieser Posten darf daher unter den Aktiven der Nordostbahn nicht mehr erscheinen und muss nachträglich ebenfalls abgeschrieben werden. Dem Reservefond kann derselbe nicht mehr belastet werden, weil dieser Fond nicht mehr existirt, dem Erneuerungsfond aber, welcher den Saldo des Reservefonds empfangen hat, kann diese Summe auch nicht mehr enthoben werden; es bleibt daher nur das Rechnungsergebniss von 1877 und 1878 übrig, welches dafür in Anspruch genommen werden kann.

Nun hat die Generalversammlung vom 28. Juni 1878 beschlossen: „Die Schlussnahme über die definitive Feststellung und Verwendung des Reinertrags der Unternehmung im Jahr 1877 wird verschoben bis die bleibende Deckung des Kapitalbedarfs der Gesellschaft erfolgt sein wird.“ Und in einem an die Generalversammlung vom

27. Februar l. J. gerichteten Zwischenbericht des Verwaltungsrathes wurden Ihnen die Gründe auseinandergesetzt, wesshalb die betreffende Vorlage noch nicht eingebracht werden konnte, dagegen dieselbe für nächste Generalversammlung in Aussicht gestellt.

Nach den oben gegebenen Ausweisen über die in der Bilanz von 1878 erscheinenden werthlosen Aktivposten glauben wir Ihnen folgende Bereinigung des Ergebnisses der Rechnung von 1877 vorschlagen zu sollen.

Wir beantragen die Abschreibung folgender wesentlich dem Jahr 1877 zur Last fallenden Posten:

1. Pendente Differenz aus Wagenbenutzung in früheren Jahren . . . . .	Fr. 68,997. 69
2. Verlust an der Nationalbahn aus dem Jahr 1877 . . . . .	„ 103,785. 70
3. Zins-Nachvergütung an die rechtsufrige Subvention . . . . .	„ 396,246. 70

Fr. 569,030. 09

Ziehen wir davon ab den Betriebssaldo von 1877 . . . . .	„ 545,780. 21
--	---------------

so erhalten wir einen Passivübertrag auf 1878 von . . . . .	Fr. 23,249. 88
---	----------------

Für die Rechnung von 1878 bleiben somit noch folgende Posten abzuschreiben:

1. Emissionskosten des 5 0/0 Pariser Anleihens . . . . .	„ 213,229. 03
2. Verlust an der Nationalbahn bis 18. Februar 1878. . . . .	„ 21,706. 10
3. Reduktion der Forderung an die Bischofszellerbahn . . . . .	„ 20,041. 96

Summa . Fr. 254,977. 09

Dazu den Passivsaldo aus 1877 . . . . .	„ 23,249. 88
---	--------------

Fr. 278,226. 97

Hievon ab der Betriebssaldo von 1878 . . . . .	„ 262,119. 53
--	---------------

bleibt ein Passivsaldo von . . . . .	Fr. 16,107. 44
--------------------------------------	----------------

welcher auf die Rechnung von 1879 überzutragen ist.

Der Erneuerungsfond ist wie im Vorjahr mit Fr. 670,000 dotirt worden; die Ausgaben desselben betragen Fr. 314,044. 30 Cts., so dass die Rechnung desselben mit einem Saldo von Fr. 2,162,921. 06 Cts. per Ende 1878 schliesst, gegenüber einem solchen von Fr. 1,806,965. 36 Cts. per Ende 1877. Das durch die Statuten geforderte Regulativ betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfond ist entworfen und steht auf den Traktanden des Verwaltungsrathes.

Am Schlusse der Betriebsrechnung finden sich zwei neue Rubriken, „Amortisation“ und „Ausbau und neue Anlagen.“ Die erstere ist früher mit der Verzinsung der Anleihen verschmolzen gewesen und soll bloss dazu dienen, diese beiden Ausgaben auseinanderzuhalten, da künftig die Amortisation bedeutendere Dimensionen annehmen wird.

Die Rubrik „Ausbau und neue Anlagen“ enthält Ausgaben für bauliche Änderungen im Betrage von Fr. 82,774. 76 Cts., welche einen erheblichen Mehrwerth der Bahn oder der betreffenden Gebäude nicht bedingen; solche Ausgaben sollten nach unserer Ansicht künftig nicht mehr dem Bauconto belastet werden, sind aber ebenso wenig als eigentliche Betriebsausgaben zu betrachten.

Wir führen von diesen Ausgaben an:

- Geleiseanlagen auf der Station Pfäffikon (Schwyz) in Folge Einmündung der Zürichsee-Gotthardbahn;
- Verschiedene Geleiseänderungen im Rangirbahnhof Zürich;
- Strassenverbreiterung bei der Station Andelfingen;
- Bauliche Einrichtungen im Verwaltungsgebäude Venedigli;
- Einrichtung von Wohnungen im ehemaligen Verwaltungsgebäude im Bleicherweg;

Bauliche Änderungen im Gepäckbureau Zürich;  
 Versetzen eines Reservoirs in Brugg;  
 Erhöhung von Ufermauern in Wädenswil;  
 Wiederherstellung der Münchhaldenstrasse in Riesbach;  
 Erstellung von Zugbarrieren im Zusammenhang mit einer Reduktion von Wärterposten;  
 Verlegung der Zentralverwaltung und der Hauptkasse vom Bleicherweg in den Bahnhof und  
 Verschiedene kleinere Bauausgaben.

Der Verkauf entbehrlicher Liegenschaften ist nie aus den Augen gelassen worden, hat aber erst im laufenden Jahre 1879 einiges Leben gewonnen. Im Berichtsjahre beschränkten sich die Verkäufe ab dem Liegenschaftenskonto auf 13 Parzellen längs den Bahnlinien im Inventarwerth von . . . . . Fr. 27,828. 56 Cts.  
 und ein Gebäude im Bleicherweg . . . . . „ 135,000. — „  
 Fr. 162,828. 56 Cts.  
 der Erlös beträgt . . . . . „ 169,757. 92 „  
 es ergibt sich daher ein Mehrerlös von . . . . . Fr. 6,929. 36 Cts.  
 welcher am Inventarwerth der Liegenschaft Venedigli abgeschrieben wurde.

Ab dem Bauonto wurden in einzelnen kleineren Parzellen verkauft  
 93,258 Quadratmeter um Fr. 39,797. 29 Cts.

## E. Verschiedenes.

### 1. Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee. Verkehr und Einnahmen.

		Transportquantitäten				Einnahmen					
		1877		1878		1877			1878		
		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>											
Einfache Fahrt	I. Platz . .	24,456	23.34	22,679	28.39	45,328.	79	43.58	43,430.	64	46.53
"	II. " . .	31,673	30.23	24,482	30.64	33,720.	16	32.41	28,645.	56	30.69
Hin- und Rückfahrt	I. " . .	9,990	9.53	5,492	6.87	6,881.	94	6.61	6,606.	16	7.08
"	II. " . .	18,040	17.22	12,588	15.76	7,717.	97	7.42	7,584.	83	8.13
Abonnementsbillete	I. " . .	3,512	3.35	2,986	3.74	2,068.	86	1.99	1,833.	18	1.96
"	II. " . .	6,805	6.50	5,264	6.59	3,604.	58	3.47	2,774.	48	2.97
Lustfahrtbillete	I. " . .	4,644	4.43	3,615	4.52	1,506.	48	1.45	974.	97	1.04
"	II. " . .	5,660	5.40	2,789	3.49	3,192.	68	3.07	1,494.	70	1.60
Total .		104,780	100	79,895	100	104,021.	46	100	93,344.	52	100
<b>Rekapitulation nach Plätzen.</b>											
I. Platz . . . . .		42,602	40.66	34,772	43.52	55,786.	07	53.63	52,844.	95	56.61
II. " . . . . .		62,178	59.34	45,123	56.48	48,235.	39	46.37	40,499.	57	43.39
Total .		104,780	100	79,895	100	104,021.	46	100	93,344.	52	100
<b>II. Gepäcktransport</b> . . . . .		Tonnen		Tonnen							
		560	.	513	.	5,850.	02	.	5,442.	45	.
<b>III. Viehtransport.</b>		Stück		Stück							
Klasse a, Pferde . . . . .		52	1.32	54	1.06	7,089.	05	.	8,359.	10	.
" b, schweres Vieh . . . . .		1,307	33.03	1,225	23.95						
" c, leichtes " . . . . .		1,246	31.49	2,232	43.64						
" d, Schweine . . . . .		86	2.17	153	2.99						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		1,006	25.42	1,259	24.61						
Hunde . . . . .		260	6.57	192	3.75						
Total .		3,957	100	5,115	100	7,089.	05	.	8,359.	10	.
<b>IV. Gütertransport.</b>		Tonnen		Tonnen							
Eilgut . . . . .		1,166	0.75	1,208	0.69	398,245.	37	.	442,140.	80	.
Gewöhnliches Gut . . . . .		14,929	9.63	13,489	7.67						
Güter der Ausnahmsklasse I . . . .		103,788	66.92	120,248	68.37						
" " " II . . . . .		35,209	22.70	40,920	23.27						
Total .		155,092	100	175,865	100	398,245.	37	.	442,140.	80	.
<b>V. Verschiedenes</b> . . . . .		.	.	.	.	710.	49	.	76.	50	.
Gesamt-Total .		.	.	.	.	515,916.	39	100	549,363.	37	
<b>Rekapitulation:</b>											
Personentransport . . . . .		.	.	.	.	104,021.	46	20.16	93,344.	52	16.99
Gepäcktransport . . . . .		.	.	.	.	5,850.	02	1.13	5,442.	45	0.99
Viehtransport . . . . .		.	.	.	.	7,089.	05	1.38	8,359.	10	1.52
Gütertransport . . . . .		.	.	.	.	398,245.	37	77.19	442,140.	80	80.48
Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	710.	49	0.14	76.	50	0.02
Total .		.	.	.	.	515,916.	39	100	549,363.	37	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1878</b>	79,895	93,344	52	513	5,442	45	5,115	8,359	10	175,865	442,140	80	76	50	549,363	37
gegenüber 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
mehr . . .	—	—	—	—	—	—	1,158	1,270	05	20,773	43,895	43	—	—	33,446	98
weniger . . .	24,885	10,676	94	47	407	57	—	—	—	—	—	—	633	99	—	—

Durchschnittseinnahmen.

											1877	1878
Einnahmebetreffniss	per	Reisenden	.	.	.	.	.	.	.	Franken	0.99	1.17
"	"	Tonne Gepäck	.	.	.	.	.	.	.	"	10.45	10.61
"	"	Stück Vieh	.	.	.	.	.	.	.	"	1.79	1.63
"	"	Tonne Güter	.	.	.	.	.	.	.	"	2.57	2.51

Die vorstehenden Tabellen ergeben auf dem Personen- und Gepäckverkehr eine erhebliche Mindereinnahme, die nur durch den allgemeinen Rückgang des Personenverkehrs ihre Erklärung finden kann; indessen wurde vom einzelnen Reisenden eine Mehreinnahme erzielt (Fr. 1. 17 Cts. gegenüber 99 Cts. im Vorjahr), was davon herrührt, dass die im Jahr 1875 beschlossene Erhöhung der Personentarife des Bodensees erst nach der successiven Umrechnung der direkten Tarife mit Bayern und Oesterreich-Ungarn, welche im Berichtsjahr zu Ende geführt wurde, ihre volle Wirkung äusserte. Der Viehverkehr, ganz besonders aber der Güterverkehr, zeigen eine Mehreinnahme welche nicht nur ausreichte, um den Ausfall beim Personen- und Gepäckverkehr auszugleichen, sondern noch einen Überschuss der Totalerinnahmen von Fr. 33,446. 98 Cts. ergab. Diese Mehreinnahme erklärt sich aus Zunahme der Transporte von Getreide, ferner derjenigen von Wein und Nutzholz; die Holztransporte welche grossentheils durch die Schweiz nach Frankreich transitiren, bezahlen, wie auf der Bahn, so auch auf dem Bodensee eine ermässigte Taxe, was wohl die wesentlichste Ursache des Rückgangs der Einnahme pro Gütertonne von Fr. 2. 57 Cts. auf Fr. 2. 51 Cts. ist. Die auf den 1. September 1878 ins Werk gesetzte Erhöhung der Bodenseegütertarife wird sich erst in der Folge fühlbarer machen, nachdem die erhöhten Seetaxen auch in die direkten Gütertarife mit Bayern, Oesterreich-Ungarn etc. einbezogen sein werden; die hiefür nöthigen Schritte sind, soweit thunlich, bereits gethan.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1877				1878			Gegenüber 1877			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Zentralverwaltung und der technischen Leitung . . . . .	10,000	—	2.55	—	—	—	—
10,000	—	2.51								
16,608	73	4.16	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals . . . . .	14,362	38	3.66	—	—	2,246	35
117,444	77	29.41	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals . . . . .	118,260	83	30.13	816	06	—	—
2,449	43	0.61	4. Bekleidung desselben . . . . .	2,120	30	0.54	—	—	329	13
754	55	0.19	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	2,500	57	0.64	1,746	02	—	—
64,403	90	16.13	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter	71,458	90	18.21	7,055	—	—	—
120,241	16	30.11	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	114,286	40	29.12	—	—	5,954	76
41,764	48	10.46	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände . . . . .	37,963	39	9.67	—	—	3,801	69
7,207	70	1.81	10. Assekuranz-Prämien . . . . .	7,408	30	1.89	200	60	—	—
18,421	19	4.61	11. Verschiedenes . . . . .	14,082	22	3.59	—	—	4,338	97
399,295	91	100		392,443	29	100	—	—	6,852	62

Zu Mitte des Berichtsjahres wurde die Stelle eines Verwalters der Bodenseedampfschiffahrt aufgehoben und die administrative Leitung dieses Dienstes dem Bahnhof-Inspektor in Romanshorn übertragen, dem für den technischen Schiffsdienst ein Kapitän-Adjunkt zugetheilt ist; dadurch, sowie durch die Vereinigung der Rechnungsstellung dieses Dienstes mit derjenigen für den Zürichseedienst wurde eine Verminderung der Ausgaben für Besoldungen des Administrations-Personals ermöglicht. Die Mehrausgaben auf Kap. 6/7 sind durch den sehr starken Getreideverkehr veranlasst.

Finanzergebniss.

	1877					1878				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahmen	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	515,916	39	6	27	—	549,363	37	6	93	—
Ausgaben . . . . .	399,295	91	4	85	77.40	392,443	29	4	95	71.44
Vorschlag . . . . .	116,620	48	1	42	22.60	156,920	08	1	98	28.56

### Betriebsmaterial.

Auch in diesem Jahre sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach 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.

	1877	1878
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . Kilometer	82,245	79,228
und zwar in . . . . . Zeitstunden	4,653	4,547
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . Kilometer	17.68	17.42
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . „	34,050	36,368
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial:</b> Holz . . . . . Ster		
Steinkohlen . . . . . Tonnen	2,269.650	2,282.350
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 185.2 Kilogr. Kohlen) . . . . . „	2,276.218	2,287.715
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . Kilogramm	27.680	28.875
„ Zeitstunde . . . . . „	489.193	503.126
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken	71,967.41	66,725.75
per Kilometer . . . . . Centimes	87.50	84.22
„ Zeitstunde . . . . . „	15.47	14.67
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b> Öl und Talg im Ganzen . . . . . Tonnen		
per Kilometer . . . . . Kilogramm	0.060	0.066
„ Zeitstunde . . . . . „	1.021	1.156
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken	4,793.95	5,421.84
per Kilometer . . . . . Centimes	5.83	6.84
„ Zeitstunde . . . . . „	103.03	119.24
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b> im Ganzen . . . . . Franken		
per Kilometer . . . . . Centimes	50.78	47.92

### 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Eine durchgreifende Reorganisation auch dieses Dienstzweiges hatte die günstigsten Resultate zur Folge, da ungeachtet der geringeren Verkehrs-Einnahmen durch eine zweckmässige Reduktion der Ausgaben ein erheblicher Einnahmenüberschuss erzielt werden konnte. — Eine von den Bewohnern des rechten Seeufers begrüßte Neuerung ist die Einführung direkter Fahrten dem rechten Ufer entlang, während die Verbindung der beiden Ufer unter sich durch speizell für diesen Dienst bestimmte kleine Schraubendampfer hergestellt wird.

Im Berichtsjahre wurden am rechten Seeufer zwei neue Stationen — Goldbach und Feldmeilen — dem Verkehr übergeben.

Verkehr und Einnahmen der Zürichseedampfboote.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1877		1878		1877			1878		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	39,103	3.94	33,614	3.97	39,289.	05	8.52	33,709.	25	8.78
„ „ . . . II. „	185,232	18.66	155,222	18.33	105,198.	00	22.81	86,375.	50	22.50
Hin- und Rückfahrt . . I. „	116,336	11.72	90,306	10.67	85,168.	60	18.46	69,660.	35	18.14
„ „ . . . II. „	379,176	38.19	314,034	37.10	168,079.	90	36.44	139,435.	00	36.31
Abonnementsbillete . . I. „	131,260	13.22	123,530	14.59	25,964.	10	5.63	23,295.	82	6.07
„ „ . . . II. „	121,870	12.28	120,790	14.27	26,359.	60	5.71	23,964.	13	6.24
Gesellschafts-, Lust- u.										
Rundfahrtbillete . . I. „	10,673	1.07	5,071	0.60	7,311.	45	1.59	5,143.	66	1.34
II. „	9,166	0.92	3,972	0.47	3,869.	95	0.84	2,370.	50	0.62
Total .	992,816	100	846,539	100	461,240.	65	100	383,954.	21	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz . . . . .	297,372	29.95	252,521	29.83	157,733.	20	34.20	131,809.	08	34.33
II. „ . . . . .	695,444	70.05	594,018	70.17	303,507.	45	65.80	252,145.	13	65.67
	992,816	100	846,539	100	461,240.	65	100	383,954.	21	100
<b>II. Gepäcktransport . . .</b>										
	Tonnen		Tonnen							
	869	.	727	.	6,041.	10	.	5,119.	05	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
	Stück		Stück							
a. Pferde . . . . .	50	0.96	40	1.07	4,874.	65	.	3,517.	60	.
b. Schweres Vieh . . . . .	1,838	35.41	1,284	34.21						
c. Leichtes Vieh . . . . .	158	3.05	100	2.66						
d. Schweine . . . . .	201	3.87	204	5.44						
e. Kälber . . . . .	522	10.06	445	11.86						
f. Hunde . . . . .	2,421	46.65	1,680	44.76						
Total .	5,190	100	3,753	100	4,874.	65	.	3,517.	60	.
<b>IV. Gütertransport.</b>										
	Tonnen		Tonnen							
Eilgut . . . . .	3,330	9.04	3,157	11.76	128,031.	30	.	107,653.	15	.
Stückgut . . . . .	16,075	43.63	13,682	50.98						
Wagenladungen . . . . .	816	2.22	425	1.58						
Schiffsladungen . . . . .	15,303	41.54	7,709	28.73						
Ausnahme-Güter . . . . .	1,316	3.57	1,864	6.95						
	36,840	100	26,837	100	128,031.	30	.	107,653.	15	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	25,838.	27	.	24,176.	35	.
Total . . . . .	.	.	.	.	153,869.	57	.	131,829.	50	.
<b>V. Verschiedenes . . . .</b>										
	.	.	.	.	6,155.	32	.	4,912.	55	.
Gesammt-Total . . . . .	.	.	.	.	632,181.	29	.	529,332.	91	.
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	461,240.	65	72.96	383,954.	21	72.54
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	6,041.	10	0.96	5,119.	05	0.97
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	4,874.	65	0.77	3,517.	60	0.66
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	153,869.	57	24.34	131,829.	50	24.90
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	6,155.	32	0.97	4,912.	55	0.93
					632,181.	29	100	529,332.	91	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1878	846,539	383,954	21	727	5,119	05	3,753	3,517	60	26,837	131,829	50	4,912	55	529,332	91
gegenüber 1877:	992,816	461,240	65	869	6,041	10	5,190	4,874	65	36,840	153,869	57	6,155	32	632,181	29
mehr	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
weniger	146,277	77,286	44	142	922	05	1,437	1,357	05	10,003	22,040	07	1,242	77	102,848	38

Durchschnittseinnahmen.

													1877	1878
Einnahmebetreffniss per Reisenden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Franken	0.46	0.45
„ „ Tonne Gepäck	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„	6.95	7.03
„ „ Stück Vieh	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„	0.94	0.94
„ „ Tonne Güter	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„	4.18	4.91

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1877				1878			Gegenüber 1877			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	2.33	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	15,000	—	3.06	—	—	—	—
14,385	20	2.23	2. Besoldungen und Löhne des Administrationspersonals . . . . .	16,865	50	3.44	2,480	30	—	—
273,659	90	42.53	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	239,608	80	48.89	—	—	34,051	10
3,569	68	0.55	4. Bekleidung desselben . . . . .	3,643	04	0.74	73	36	—	—
23,875	99	3.71	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	16,266	10	3.32	—	—	7,609	89
199,667	59	31.03	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	135,836	30	27.73	—	—	63,831	29
103,821	28	16.13	7. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände . . . . .	56,461	92	11.52	—	—	47,359	36
4,036	35	0.63	8. Assekuranzprämien . . . . .	3,889	50	0.79	—	—	146	85
5,504	30	0.86	9. Verschiedenes. . . . .	2,487	70	0.51	—	—	3,016	60
643,520	29	100		490,058	86	100	—	—	153,461	43

Finanzergebniss.

	1 8 7 7					1 8 7 8				
	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 . . . . .	632,181	29	2	06	—	529,332	91	2	06	—
Ausgaben . . . . .	643,520	29	2	10	101.79	490,058	86	1	91	92.58
Rückschlag . . . . .	11,339	—	—	04	1.79	—	—	—	—	—
Vorschlag . . . . .	—	—	—	—	—	39,274	05	—	15	7.42

Betriebsmaterial.

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

						1877	1878
<b>a. Leistungen der Dampfschiffe:</b>							
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . .				Kilometer		278,843	231,270
und zwar in . . . . .				Zeitstunden		19,840	17,024
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .				Kilometer		14.05	13.58
Schleppdampfboote. Solche durchliefen . . . . .				"		27,820	25,264
und zwar in . . . . .				Zeitstunden		2,870	2,788
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .				Kilometer		9.69	9.06
Total: Zurückgelegte . . . . .				"		306,663	256,534
				Zeitstunden		22,710	19,812
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .				Kilometer		13.50	12.95
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz . . . . .</b>						603	378
Steinkohlen . . . . .				Tonnen		5,281.565	3,941.095
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen							
(1 Kubikmeter Holz = 185.2 Kilogramm Kohlen) . . . . .				"		5,393.241	4,011.101
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . .				Kilogr.		17.586	15.635
" " Zeitstunde . . . . .				"		237.478	202.454
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . .				Franken		173,615.47	117,061.14
" " " per Kilometer . . . . .				Centimes		56.61	45.63
" " " " Zeitstunde . . . . .				Franken		7.64	5.91
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Oel und Talg im Ganzen . . . . .</b>						15.052	12.329
" " " per Kilometer . . . . .				Kilogr.		0.049	0.048
" " " " Zeitstunde . . . . .				"		0.663	0.622
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . .				Franken		14,902.63	12,518.26
per Kilometer . . . . .				Centimes		4.86	4.87
" " " " Zeitstunde . . . . .				"		65.62	63.18
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen . . . . .</b>						103,821.28	56,461.92
per Kilometer . . . . .				Centimes		33.85	22.00

### 3. Werkstätte-Betrieb.

Auch in diesem Jahre wurde die Werkstätte fast ausschliesslich durch Arbeiten für den eigenen Bedarf in Anspruch genommen. Es wurde neben den gewöhnlichen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten für Lokomotiven und Wagen die Lokomotive 12 der Serie C I umgebaut und 35 eiserne Gepäckrollwagen für den Bahnhof Zürich angefertigt.

Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter betrug Ende 1878 336 Mann, worunter 2 provisorische Wagenvisiteure inbegriffen sind, gegenüber 355 im Vorjahre.

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

	1877	1878
Einnahmen	Fr. 1,163,033. 85 Cts.	Fr. 815,338. 15 Cts.
Ausgaben	„ 1,030,457. 68 „	„ 797,070. 75 „
Netto-Ertrag	Fr. 132,576. 17 Cts.	Fr. 18,267. 40 Cts.

Der erheblich geringere Netto-Ertrag der Werkstätte rührt von der Aufhebung der sog. Provisionszuschläge her und findet eine Kompensation in der entsprechenden Minderausgabe an den Titeln „Unterhalt der Lokomotiven und Wagen“.

### 4. Unfälle.

Unfälle, welche den Tod von Menschen zur Folge hatten, sind im Berichtsjahr 15 vorgekommen (im Jahr 1877: 10); 4 derselben betrafen Bahnangestellte, 11 dagegen der Bahnverwaltung fremde Personen. Von den 4 Bahnangestellten verunglückte 1 beim Rangir- und Stationsdienste, 2 durch unvorsichtiges Überschreiten der Geleise, 1 wurde beim Arbeiten auf der Bahnlinie während eines Anfalles von Epilepsie überfahren. Von den andern 11 Unfällen mit tödtlichem Ausgange fallen 6 auf Selbstmorde, 2 wurden durch unbefugtes Betreten der Bahn herbeigeführt, 1 Mann fiel in trunkenem Zustande Nachts zwischen Schwellen und Gitter einer Brücke in den Fluss, 1 mit dem Ausladen eines Steinwagens beschäftigter fremder Arbeiter wurde durch den Schlag eines Krannenhebels getödtet, 1 Mann gerieth mit dem Kopf zwischen die Puffer von 2 Wagen.

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1878 bestanden folgende Versicherungen:

#### a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus) . . . . . Fr. 13,050,278. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . . . . „ 37,073,945. —

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

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürichsee und Bodensee	„ 514,000. —
Total	Fr. 50,638,223. —

Nachdem zu Ende des Vorjahres der mit einer Versicherungsgesellschaft geschlossene Vertrag betreffend Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Angestellten im Eisenbahn- und Dampfbootdienste gekündet worden war, mit Rücksicht auf die während des Bestehens dieses Vertrages gemachten Erfahrungen und hauptsächlich auf den Umstand, dass uns derselbe die unbedingte Verpflichtung auferlegte, auf Verlangen dieser Gesellschaft mit den eigenen Angestellten zu prozessiren, entschlossen wir uns zur Bildung eines eigenen Fonds, der für sämtliche aus dem Haftpflichtgesetze abzuleitende Verpflichtungen, sowohl dem eigenen Personale aller Dienstkatégorien, als auch dem Reisendenverkehr gegenüber aufzukommen hat. — Dieser

Fond wurde im Berichtsjahre mit einer ersten Einlage von Fr. 30,000 dotirt, welcher Betrag in Etwas unter der, früher an die erwähnte Versicherungsgesellschaft bezahlten Jahresprämie zurückbleibt, und zeigt mit Ende des Jahres einen Saldo von Fr. 17,535. 99 Cts.

## 6. Personal-Etat.

Abgeschlossen auf Ende des Jahres 1878.

### A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.		Übertrag . 171	
Sekretariat, Expropriations-Sekretariat, Registratur und Kanzlei . . . . .	37	Einnehmer, Stations-Gehülften, Gepäckexpedienten und Gehülften . . . . .	93
Rechnungs-Revisorat und Hauptkassa . . . . .	21	Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülften, Güterschaffner, Frachtenbezüger . . . . .	201
Betriebs-Kontrolle . . . . .	59	Telegraphisten . . . . .	11
Tariffbureau . . . . .	9	Portiers, Abwarte und Nachtwächter (incl. 4 Dampfheizer und Abwart des Betriebs-Chefs) . . . . .	49
Statistisches Bureau . . . . .	20	Gepäckträger . . . . .	28
Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	12	Arbeiter für Güterverladung und Camionneure, einschliesslich Eilgutarbeiter . . . . .	416
Abwarte des Zentralbureau . . . . .	5	Oberzugführer und Gehülften, Zugführer, Kondukteure und Bremser . . . . .	230
	163	Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure, Reiniger und Schmierer . . . . .	182
II. Bahnunterhalt.		Wagenkontroleure (in Bahnhöfen) . . . . .	18
Betriebsoberingenieur und Adjunkten . . . . .	3	Billetdrucker . . . . .	3
Bauführer, Ingenieure, Architekten . . . . .	3	Weichenwärter . . . . .	448
Geometer und Zeichner . . . . .	5		1850
Bureau des Betriebsoberingenieurs . . . . .	13	2. Abtheilung.	
Baumaterialverwalter, Buchhalter und Werkführer der Bauwerkstätte . . . . .	3	Oberingenieur und Maschinenmeister . . . . .	3
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher . . . . .	31	Werkführer . . . . .	3
Bahn- und Strassenwärter . . . . .	383	Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülften nebst Abwart . . . . .	26
	441	Oberlokomotivführer und Lokomotivführer . . . . .	84
III. Expeditions- und Fahrdienst.		Lokomotivheizer . . . . .	97
1. Abtheilung.		Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader . . . . .	115
Betriebschef und Adjunkten . . . . .	4		328
Inspektor für den Gütertransport und Gehülften . . . . .	3		
Telegraphen-Inspektor und Gehülften . . . . .	2		
Bureau des Betriebschefs und Wagenkontrolle . . . . .	33		
Bahnhofvorstände und Gehülften . . . . .	27		
Stationsvorstände . . . . .	102		
	Übertrag . 171		

Total **2782** (definitiv und provisorisch) Angestellte gegen 3063 im Vorjahre; die im Lagerhause zu Romanshorn in Akkord arbeitenden Tagelöhner (114 Mann im Berichtsjahre, 97 im Vorjahre) sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. Im Ganzen kommen auf einen Kilometer Bahnlänge 5,1 Angestellte gegen 5,7 im Vorjahre.

## B. Dampfschiffahrt.

### I. Auf dem Bodensee.

Adjunkt . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	4
Expedienten, Hafenmeister und Abwart . . . . .	4	Heizer . . . . .	8
Kapitäne . . . . .	4	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen . . . . .	25
Steuermänner und Schleppschiffführer . . . . .	9	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	4

Zusammen 59 Angestellte (im Vorjahre 64).

### II. Auf dem Zürichsee.

Verwalter . . . . .	1	Maschinisten . . . . .	9
Abtheilungs-Chef und Chefkapitän . . . . .	2	Heizer . . . . .	14
Buchhalter, Bureaugehülfen und Abwart . . . . .	6	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schleppschiffmannschaft . . . . .	27
Stationsvorstände und Gehülfen . . . . .	31	Anbinder . . . . .	6
Kapitäne . . . . .	7	Güter- und Kohlenverlader . . . . .	15
Steuermänner und Untersteuermänner . . . . .	14	Werftpersonal . . . . .	13
Einzüger . . . . .	6		

Zusammen 151 Angestellte (im Vorjahre 180).

## 7. Unterstützungs- und Krankenkasse.

### a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1877 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 766,707. 31

Im Jahr 1878 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .	Fr. 20,000. —
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	„ 97,096. 62
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . . . .	„ 45,873. 68

„ 162,970. 30

Gesamteinnahme Fr. 929,677. 61

Die Ausgaben bestehen aus:

Rückerstattungen von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr. 2,431. 12
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . . . .	„ 1,613. 50
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	„ 102,610. 48
Verschiedenes . . . . .	„ 475. 35

„ 107,130. 45

Bestand am 31. Dezember 1878 Fr. 822,547. 16

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2216 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1877 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 38,383. 03
Im Jahr 1878 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu . . . . .	„ 22,610. 51

Gesamteinnahme Fr. 60,993. 54

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. ziehen sich davon ab mit . . . . .	„ 22,305. 70
---	--------------

Bestand am 31. Dezember 1878 Fr. 38,687. 84

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1159.

c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

Am 31. December 1877 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 8,678. 89
Im Jahr 1878 kamen an Einnahmen (Beiträge und Zinsen) hinzu . . . . .	„ 6,893. 56

Fr. 15,572. 45

An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden verausgabt . . . . .	„ 2,018. 90
--	-------------

Bestand am 31. Dezember 1878 Fr. 13,553. 55

Die Fonds obiger drei Kassen waren zu Ende 1878 ganz oder mit Ausnahme eines kleineren Betrages zur Deckung laufender Bedürfnisse in Werthpapieren angelegt und zwar: derjenige der Unterstützungskasse in Werthpapieren mit . . . . . Fr. 829,450. —

abzüglich Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn „ 6,902. 84

Saldo wie oben Fr. 822,547. 16

idem der Krankenkasse der Güterarbeiter etc.

in Werthpapieren mit Fr. 34,625. —

hiez u an Baarschaft „ 4,062. 84

Saldo wie oben Fr. 38,687. 84

idem der Krankenkasse der Bahnarbeiter

in Werthpapieren mit Fr. 12,200. —

hiez u an Baarschaft „ 1,353. 55

Fr. 13,553. 55

8. Bureauelokalitäten.

Nachdem die Frage einer Verlegung der Bureaux der Zentralverwaltung aus den beiden Verwaltungsgebäuden im Bleicherweg nach dem Aufnahmsgebäude im Bahnhof Zürich näherer Prüfung unterstellt worden war, und letztere die Ausführung von mehrfachem Gesichtspunkt aus als zweckmässig und vortheilhaft erscheinen liess, so dass auch der Verwaltungsrath sich damit einverstanden erklärte, wurde die Translokation definitiv beschlossen; von derselben mussten jedoch die Betriebskontrolle und das statistische Bureau, welche in den dafür bestimmten Lokalitäten bei der Station Enge untergebracht sind, einstweilen ausgeschlossen bleiben. Ein Theil der Bureaux der Zentralver-

waltung wurde schon Mitte Februar in den ersten Stock und den Entresol des Aufnahmsgebäudes übergesiedelt, ein anderer erst zu Ostern ebendahin nach erfolgter Räumung der vormaligen Wohnung des Betriebschefs und Vornahme einiger nöthigen baulichen Änderungen. Dagegen konnte die Translokation der Hauptkasse, die nunmehr nebst dem Expropriationsbureau im Erdgeschoss des westlichen Flügels untergebracht ist, der vorgängig erforderlichen, grösseren Umbaute wegen erst im Sommer bewerkstelligt werden.

Die neue Installirung hat sich bis anhin als zweckmässig bewährt.

Die Ausgaben für die Translokation, einschliesslich Bauten, welch' letztere Kosten, wie an anderer Stelle erwähnt, in dem Titel „Ausbau und neue Anlagen“ enthalten sind, beziffern sich insgesamt auf Fr. 30,297. 70 Cts.

Gleichzeitig mit diesen Anordnungen fanden Einleitungen für Veräusserung beziehungsweise Verwerthung der beiden vormaligen Verwaltungsgebäude statt.

## V. Bahnbau.

### A. Bau neuer Linien.

Gemäss den verschiedenen Baumortiumsverträgen blieb die Bauthätigkeit im Berichtsjahre auf die Fortführung der Arbeiten an der Linie Glarus-Lintthal beschränkt. Es ermöglichte dies auf Ende des Monats August die Aufhebung des technischen Zentralbureau, das bis dahin neben den Arbeiten für Glarus-Lintthal noch mit Nachtragsarbeiten und Bauabrechnungen für die im Jahre 1877 dem Betriebe übergebenen Linien, sowie in nicht unerheblichem Masse mit der Beschaffung und Zusammenstellung des Materiales für eine Anzahl von Bauprozessen von grösserm Belange beschäftigt war. Die Bauleitung ging an den Oberingenieur für den Bahnbetrieb über. Jedoch wurde mit Herrn Oberingenieur Moser über dessen fernere Mitwirkung bei der Führung der verschiedenen wichtigen und verwickelten Prozesse eine Spezialvereinbarung getroffen. Das übrige Personal konnte mit wenig Ausnahmen ganz entlassen werden, während die Verbleibenden dem Oberingenieur für den Bahnbetrieb zugetheilt wurden.

Von den bis dahin bestandenen Expropriationskommissariaten für die neuerbauten oder projektirten Linien wurden schon im Anfang des Berichtsjahres aufgelöst diejenigen für

Winterthur-Koblentz,	„ <i>ausgegeben</i>
Koblentz-Stein,	„ <i>aufgegeben</i>
Rechtes Zürichseeufer,	„ <i>„</i>
Niederglatt-Baden,	„ <i>ausgegeben</i>
Stationserweiterung in Effretikon,	

in der Meinung, dass die noch ausstehenden Abrechnungen mit den Grundeigenthümern durch die bisherigen Kommissariate mit möglichster Beförderung durchzuführen und alle übrigen Geschäfte fortan durch das Expropriationsbureau zu besorgen seien.

### Glarus-Lintthal.

a. Technisches Personal. Nach Wiederaufnahme des Baues im Dezember 1877 wurde das technische Personal dem Umfange der zur Ausführung gelangenden Arbeiten entsprechend kompletirt. Ende 1878 bestand dasselbe aus: 1 Sektionsingenieur, 4 Bauführern für den Unterbau, 2 Bauführern für den Hochbau, 1 Ingenieur-Assistenten, 1 Geometer, 1 Bauschreiber und beziehungsweise Bauzeichner.

b. Expropriation. Die Expropriation konnte im Berichtsjahre fast vollständig durchgeführt werden. Erledigt wurden

Gütlich . . . . .	153 Fälle
Durch die Schatzungskommission . . .	9 „
„ das Bundesgericht . . . . .	4 „
Pendent blieben . . . . .	21 „

wovon 1 vor Schatzungs-Kommission und 16 vor Bundesgericht.

Es wurden im Ganzen 32 Hektaren, 36 Aren und 30 Quadratmeter Grund und Boden eingelöst und ausserdem 63 Gebäulichkeiten erworben, und zwar 21 Wohnhäuser, 39 Ställe und Scheunen und 3 Schützenhäuser.

c. Unterbau. Die Arbeiten begannen theils Ende 1877, theils mit Beginn des Berichtsjahres. Ungeachtet der fortwährend ungünstigen Witterung waren mit Jahresschluss die Unterbauarbeiten des I. Looses beinahe ganz vollendet, im II. Loose blieb noch ein kleiner Theil der Erdarbeiten und die Bekiesung, im III. Loose die Uferbauten und ein Theil der Bekiesung auszuführen. Im IV. Loose sind die Arbeiten am meisten im Rückstande geblieben, indem daselbst noch ein Theil der Erdarbeiten, Kunstbauten, sowie der grösste Theil der Uferbauten auszuführen war.

Die Ausführung des eisernen Oberbaues der Brücken und offenen Durchlässe wurde im Juni an die Herren Ott & Cie., Brückenbauer in Bern und Bosshard & Cie., Maschinenwerkstätte und Giesserei in Näfels vergeben und es mussten sämtliche Konstruktionen bis 1. April 1879 montirt sein.

Im Berichtsjahre wurde noch mit Montirung der Linthbrücken bei Ennenda und Rüti begonnen.

d. Oberbau. Im Monat Oktober ist mit dem Legen des Oberbaues begonnen und es sind bis Ende 1878 circa 8 Kilometer offene Bahn, sowie die Seitengeleise der Stationen Ennenda, Mitlödi und Luchsingen gelegt worden.

Sämmtliche Materialien für den Geleisebau befanden sich auf den Depotplätzen längs der Strecke vertheilt, so dass im laufenden Jahr die Vollendung in kürzester Frist erfolgen konnte.

Die Herstellung der Einfriedigung und Pflanzungen, die Lieferung von Marksteinen und Kilometersteinen wurde an Unternehmer vergeben.

e. Hochbau. Die Ausführung der Hochbauten wurde im Juli an die Herren Äbli & Sohn in Ennenda, Kanton Glarus, übertragen.

Die Arbeiten wurden von denselben derart gefördert, dass sämtliche Stationsgebäude und Güterschuppen mit Ende des Jahres unter Dach gebracht und der innere Verputz, sowie die Zimmerarbeiten grösstentheils vollendet werden konnten.

Die Lieferung einer Drehscheibe von 12 Meter Durchmesser für die Station Linththal, sowie eines Drehkransens von 5000 Kilogr. Tragkraft, der Reservoirs und technischen Einrichtung für die Wasserstation Linththal, sind an die Herren Gebrüder Koch, Eisengiesserei in Zürich, vergeben worden.

Im Ganzen waren die Arbeiten soweit vorgeschritten, dass die Inbetriebsetzung der Linie Glarus-Linththal auf 1. Juni d. J. erfolgen konnte.

#### Übrige neue Linien.

Die dem Bauconto der übrigen neuen Linien im Berichtsjahre belasteten Beträge sind nur zum geringsten Theile neuerwachsene Ausgaben für Ergänzungsarbeiten und bestehen zumeist aus Restzahlungen an Lieferanten und Unternehmer, welche, bisher dem bestehenden Prinzipie gemäss in den diversen Conto-Correnten aufgeführt, nun nach der im Berichtsjahre erfolgten Auszahlung auf Bauconto getragen worden sind.

Auf den Bauconto der linksufrigen Zürichseebahn wurde im Ganzen ein Betrag von Fr. 195,620. 64 Cts. getragen, worin ein Posten von Fr. 176,461. 18 Cts. die Restzahlung an die Gesellschaft Wädenswil-Einsiedeln für das von ihr erkaufte Bahnhofplanum Wädenswil sammt Verzugszinsen bis 1. April 1876 repräsentirt. — Dagegen wurde diesem Conto ein Betrag von Fr. 22,534. 12 Cts., als Erlös für entbehrlich gewordene und verkaufte Landabschnitte, Inventargegenstände, sowie für das zur Station Buchs verwendete Abbruchmaterial des alten Stationsgebäudes Niederurnen in Gutschrift gebracht; die Nettoausgabe im Betriebsjahre für diese Linie beläuft sich demnach auf Fr. 173,086. 52 Cts.

Der Bauconto der Linie Winterthur-Koblenz hatte für verschiedene Nachtragszahlungen im Gesamtbetrage von Fr. 21,107. 62 Cts. aufzukommen; dagegen wurden demselben Fr. 54,604. 32 Cts. gutgebracht, theilweise als Erlös aus dem Verkaufe disponibler Landabschnitte, Inventargegenstände, andernteils für verschiedene, seitens des Betriebes übernommene Oberbaumaterialien; dieser Conto erscheint demnach mit einem um Fr. 33,496. 70 Cts. geringeren Totale als zu Ende des Vorjahres.

Dem Bauconto der Linie Niederglatt-Baden wurden die Kosten für die im ersten Jahre nach der Betriebsöffnung dieser Linie noch zur Ausführung gekommenen Ergänzungsarbeiten, sowie Restzahlungen an Lieferanten und Unternehmer belastet; nach Abzug der aus dem Verkaufe disponibler Landabschnitte erzielten Einnahmen und der Gutschrift für die übrig gebliebenen Oberbau-Materialien etc. beziffert sich das Total der im Berichtsjahre auf diesen Conto getragenen Netto-Ausgaben auf Fr. 413,085. 72 Cts. Wir erwähnen noch, dass für die Linien Winterthur-Koblenz und Bülach-Niederglatt-Wettingen Situationspläne, Längenprofile und Grundbücher angefertigt wurden, und dass eine grössere Anzahl von Expropriationsfällen, die sich auf diese Linien beziehen, ihre endgültige Erledigung gefunden haben.

#### **B. Bauten an den alten Linien.**

Die Einführung der Nationalbahn und Tössthalbahn in den Bahnhof Winterthur, der Nationalbahn und der Linie Effretikon-Hinweil in die Station Effretikon, der Bischofszellerbahn in die Station Sulgen und der Bötzbeargbahn in den Bahnhof Brugg hat die Erweiterung der genannten Stationsanlagen bedingt. Für die betreffenden Arbeiten wurden im laufenden Jahre verausgabt Fr. 102,366. 98 Cts., wogegen die National- und Tössthalbahn als ihre rückständigen Antheile an den Expropriationskosten vom Jahre 1877 für den Bahnhof Winterthur einen Betrag von Fr. 98,215. 28 Cts., einbezahlen; ausserdem wurden vereinnahmt für entbehrlich gewordene Oberbaumaterialien und Inventarstücke, sowie für einen nach einer andern Station versetzten Drehkrahn Fr. 27,247. 48 Cts., wodurch sich der Bestand des Bauconto zu Ende des Jahres um Fr. 23,095. 78 Cts. niedriger stellte als zu Ende des Vorjahres.

#### **C. Transportmaterial und Werkstätten.**

Diesem Conto wurden im Berichtsjahre gutgebracht der Inventarwerth von 4 verkauften Personenwagen mit Fr. 58,584, die jährliche 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Abschreibung von dem Werthe der Maschinen der Imprägnir-Anstalt mit Fr. 9,861. 54 Cts., Verschiedenes Fr. 2,100. 90 Cts., zusammen Fr. 70,546. 44 Cts.

### **VI. Direktion.**

Vor Neubestellung der Gesellschaftsbehörden auf Grund der revidirten Gesellschaftstatuten vom 10. Oktober 1877 hatte sich die zu diesem Ende am 4. April 1878 zusammengetretene ausserordentliche Generalversammlung über die Mitgliederzahl der Direktion auszusprechen. Sie setzte diese Zahl grundsätzlich auf fünf fest, beschloss aber gleichzeitig, die fünfte Stelle vor der Hand noch unbesetzt zu lassen.

Die Generalversammlung bestellte hierauf die Direktion aus den Herren: Ständerath E. Russenberger von Schaffhausen, Regierungspräsident Dr. S. Stoffel von Arbon, Bankpräsident H. Studer von Wipkingen und Direktor Dr. E. Escher von Zürich. Herr Regierungspräsident Stoffel lehnte die Wahl ab; die Vornahme einer Ersatzwahl wurde von der, auf den 28. Juni einberufenen ordentlichen Generalversammlung vertagt. Herr Bankpräsident Studer, welcher nach genommener Bedenkzeit die Erklärung abgab, die Wahl anzunehmen, konnte die Stelle erst am 20. August antreten; bis dahin fungirte, hiefür vom Verwaltungsrathe bezeichnet, als stellvertretendes Mitglied der Direktion Herr Cramer-Wyss.

Der Verwaltungsrath wählte zum Präsidenten der Direktion Herrn H. Studer, zum Vice-Präsidenten Herrn E. Escher.

Die Direktion hielt 96 Sitzungen und fasste 3393 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Die den Verwaltungsrath berührenden personellen Mittheilungen finden sich in dessen Bericht erwähnt.

---

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1878 angelangt, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 5. Juni 1879.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:**

Der Präsident:

**Studer.**

Rechnungen

der

**Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

umfassend das Jahr 1878.

---

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

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Vom eigenen Netze (incl. Sulgen-Gossau).</b>							
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
1. Personentransport . . . . .		4,562,350	26				
2. Gepäcktransport . . . . .		240,020	70				
3. Pferde- und Viehtransport . . . . .		166,457	41				
4. Gütertransport . . . . .		6,940,200	11	11,909,028	48		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
1. Pacht- und Miethzinse . . . . .		211,594	79				
abzüglich:							
Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . . .	Fr. 62,155. 93						
Einlage in den Erneuerungsfond idem . . . . .	" 17,139. 35	79,295	28				
		132,299	51				
2. Ertrag der Werkstätte . . . . .		18,267	40				
3. Verschiedenes . . . . .		46,671	34	197,238	25	12,106,266	73
<b>II. Aus andern Unternehmungen.</b>							
<b>A. Nettoertrag der Dampfboote.</b>							
1. Dampfboote auf dem Bodensee . . . . .		156,920	08				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .		39,274	05	196,194	13		
<b>B. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Bahnen.</b>							
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . . . .		501,170	—				
2. Bötzberrgbahn . . . . .		381,465	44				
3. Aargauische Südbahn . . . . .		26,598	94				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . . . .		8,255	67				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil <del>*</del> . . . . .		53,310	76	901,091	59		
<b>C. Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . . .</b>							
	<i>Zinsfuß 7/8</i>	935,946	20	41,726	41	1,139,012	13
		348,54	61			13,245,278	86
<b>Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1877.</b>				545,780	21		
Ab folgende Abschreibungen:							
a) Zinsnachvergütung auf das Subventions-Darlehen der rechtsufrigen Zürichseebahn bis 11. November 1878 à 2 1/2, 2 3/4 und 3 0/0 . . . . .		396,246	70				
b) Forderung an die Konkursmasse der Schweiz. Nationalbahn per Ende 1877, aus dem Betriebe herrührend . . . . .		103,785	70				
c) Pendente Differenz aus Wagenbenutzung von früheren Jahren . . . . .		68,997	69	569,030	09		
<b>Passiv-Saldo . . . . .</b>				23,249	88		
<b>Ab Einnahme-Überschuss des Betriebsjahres 1878 . . . . .</b>				7,142	44		
<b>Passiv-Saldo-Übertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahre 1879 . . . . .</b>						16,107	44
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>						<b>13,261,386</b>	<b>30</b>

\* Die Cursivzahlen bedeuten Rückschläge.

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1878.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Eisenbahnbetrieb.</b>							
<b>I. Zentralverwaltung.</b>							
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung . . . . .		.	.	299,684	67		
2. Reiseauslagen . . . . .		.	.	5,307	90		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale . . . . .		.	.	9,318	22		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .		.	.	34,844	50		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .		.	.	7,663	07		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars. . . . .		.	.	4,471	93	361,290	29
<b>II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.</b>							
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter) . . . . .		572,495	84				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Stationswärter von Fr. 645,105. 47		215,035	16	787,531	—		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .		.	.	5,277	49		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .		11,141	72				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Stationswärter von Fr. 20,529. 69		6,843	23	17,984	95		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .		.	.	35,489	82		
5. „ der Kunstbauten . . . . .		.	.	43,011	89		
6. „ des Oberbaues . . . . .		.	.	205,605	25		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .		.	.	13,595	01		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .		.	.	22,341	06		
9. „ der Gebäude . . . . .		.	.	101,342	76		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . . . .		.	.	24,299	78		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .		.	.	47,905	63	1,304,384	64
<b>III. Expéditionsdienst.</b>							
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>							
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 488,589. 48							
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Stationswärter „ 430,070. 31 von Fr. 645,105. 47		918,659	79				
b) Bekleidung derselben . . . . . Fr. 13,530. 71							
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Stationswärter „ 13,686. 46 von Fr. 20,529. 69		27,217	17				
c) Bureaukosten . . . . .		39,282	16				
d) Aeussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux . . . . .		120,110	45				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars . . . . .		35,370	20	1,140,639	77		
Übertrag . . . . .		.	.	1,140,639	77	1,665,674	93

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	1,140,639	77	1,665,674	93
2. Personendienst.							
a) Besoldung und Entschädigung der Einnahmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen . . . . .		191,003	30				
b) Bekleidung derselben . . . . .		2,544	54				
c) Druckkosten . . . . .		23,190	69				
d) Ersatzleistungen . . . . .		292	95	217,031	48		
3. Güterdienst.							
a) Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion, Agenturen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc. . . . .		1,065,086	35				
b) Bekleidung derselben . . . . .		3,321	08				
c) Druckkosten . . . . .		32,349	51				
d) Ersatzleistungen . . . . .		8,589	29				
e) Assekuranz der Güter . . . . .		23,816	19	1,133,162	42	2,490,833	67
IV. Transportdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .		27,924	67				
b) Bureaunkosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .		12,596	13				
c) Assekuranz der Materialvorräthe . . . . .		609	38				
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung . . . . .		23,924	23	65,054	41		
2. Kosten des Fahrdienstes.							
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen des Zugpersonals, der Zentralwagenkontrolle, des Wagenmeisters, der Bahnhofaufseher, Wagenkontroleure, Wagenwärter, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger .		816,354	28				
b) Bekleidung derselben . . . . .		31,359	94				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . .		259,733	03				
d) Oel und Schmiere für die Wagen . . . . .		6,090	89				
e) Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .		28,532	48				
f) Assekuranz der Wagen . . . . .		8,494	88				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 389,398. 58							
Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen . . . . „ 346,297. 55		43,101	03	1,193,666	53		
Übertrag .		.	.	1,258,720	94	4,156,508	60

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1878.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	1,258,720	94	4,156,508	60
3. Zugkraftskosten.							
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 652,085. 80 Hiezu Administrationskosten des Zugkrafts- und Werkstättendienstes . . . . . " 87,229. 36		739,315	16				
b) Bekleidung desselben . . . . .		3,119	01				
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .		9,047	62				
d) Brennmaterial . . . . .		655,583	05				
e) Schmiermaterial . . . . .		69,580	17				
f) Putzmaterial . . . . .		28,187	12				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . . . .		13,715	49				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken { incl. Umbau der Güterzugslocomotive C I. 12 mit Fr. 35,109. 27 }		365,191	13				
i) Assekuranz der Lokomotiven . . . . .		5,313	67	1,889,052	42	3,147,773	36
V. Bahnteleggraphie . . . . .		.	.	.	.	31,563	86
VI. Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	244,023	09
Summa . . . . .		.	.	.	.	7,579,868	91
Hievon ab:							
1. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals . . . . .		2,348	41				
2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung . . . . .		30,000	40				
3. Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzberrgbahn . . . . .		348	31				
4. Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein . . . . .		13	74	28,014	04		
5. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung:							
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .		10,000	—				
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .		15,000	—	25,000	—		
6. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:							
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .		608,000	—	53,014	04		
b) auf der Bötzberrgbahn . . . . .		932,214	85				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .		122,291	85	1,662,506	70	1,715,520	74
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes . . . . .		.	.	.	.	5,864,348	17
B. Verzinsung der Anleihen . . . . .		.	.	.	.	6,309,520	17
C. Amortisation . . . . .		.	.	.	.	56,516	23
D. Einlage in den Erneuerungsfond . . . . .		.	.	.	.	670,000	—
E. Ausbau und neue Anlagen . . . . .		.	.	.	.	82,774	76
F. Abschreibungen:							
a) Emissionskosten des ehem. 50/o Pariser Anleihens d. d. 1. November 1876 . . . . .		.	.	213,229	03		
b) Forderung an die Konkursmasse der Schweiz. Nationalbahn vom 1. Januar bis 18. Februar 1878, aus dem Betriebe herrührend . . . . .		.	.	21,706	10		
c) Reduktion der Forderung an die Bischofszellerbahn, in Folge schiedsgerichtlichen Urtheil vom 3. Juni 1878 . . . . .		.	.	20,041	96	254,977	09
Passiv-Saldo-Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1877 . . . . .		.	.	.	.	13,238,136	42
		.	.	.	.	23,249	88
Total gleich der Einnahme . . . . .		.	.	.	.	13,261,386	30

## II. General-Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
<b>I. Saldo der Baurechnung vom Jahre 1877:</b>				
<i>a.</i> Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1877 . . . . .	884,417	56		
<i>b.</i> Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1877 . . . . .	5,478,552	39	6,362,969	95
<b>II. Konsortium für käufliche Übernahme von Nordostbahn-Obligationen:</b>				
Resteinzahlung gemäss Art. 5 des Vertrages vom 8. September 1877 . . . . .	.	.	7,140,000	—
<b>III. Subventions-Darlehen des Kantons Glarus:</b>				
Einzahlungen gemäss Art. 5 der Uebereinkunft vom 14. November 1877 . . . . .	.	.	1,000,000	—
<b>IV. Subventions-Darlehen der rechtsufrigen Zürichseebahn:</b>				
Zinsnachvergütung à 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> und 3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> bis 11. November 1878 . . . . .	.	.	396,246	70
<b>V. Anleihen auf kürzere Dauer, zu verschiedenem Zinsfusse:</b>				
Marchzinse auf Oblighi . . . . .	.	.	3,600	—
<b>Summa .</b>				
	.	.	14,902,816	65

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1878.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>					
<b>I. Nordostbahnlinien :</b>					
a)	Nettoeinnahme der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1878 . . . . .	23,095	78		
b)	Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1878 . . . . .	2,760,002	20	2,736,906	42
<b>II. Transportmaterial und Werkstätten :</b>					
	Einnahmen im Jahre 1878 . . . . .	.	.	70,546	44
<b>III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen :</b>					
a)	Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1878 . . . . .	15,000	—		
b)	Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf das Obligationenkapital der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil im Jahre 1878 . . . . .	70,000	—	85,000	
<b>IV. Gotthardbahn-Subvention :</b>					
	Sechste Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1878 . . . . .	.	.	558,932	05
<b>V. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris :</b>					
	Rückzahlung an die Vorschüsse auf das 5 0/0 Anleihen vom 1. November 1876 . . . . .	.	.	5,000,000	—
<b>VI. Anleihen auf kürzere Dauer, zu verschiedenem Zinsfusse :</b>					
	Rückzahlungen . . . . .	.	.	1,778,600	—
<b>VII. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1879 :</b>					
a)	Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1878 . . . . .	804,904	95		
b)	Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1878 . . . . .	4,009,019	67	4,813,924	62
<b>Summa</b> . . . . .		.	.	14,902,816	65

**A—C. Beilagen zur Generalbaurechnung pro 1878.**

### A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>							
<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>							
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . . .	.	.	—	—			
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste . . .	.	.	—	—			
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung u. des technischen Personals . . . . .	.	.	2,348	41	2,348	41	
<b>II. Expropriation.</b>							
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	150	75			
B. Entschädigungen . . . . .	.	.	45,712	40			
C. Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	1,458	30			
D. Verschiedenes . . . . .	.	.	—	—	44,103	35	
<b>III. Bahnbau.</b>							
<b>A. Unterbau:</b>							
a. Erdarbeiten . . . . .		19,129	37				
b. Stützmauern . . . . .		—	—				
c. Tunnels . . . . .		—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .		6,550	31				
e. Wegbauten . . . . .		1,519	66				
f. Uferbauten . . . . .		—	—				
g. Bettung . . . . .		5,072	80				
h. Verschiedenes . . . . .		100	—	32,372	14		
Übertrag .		.	.	32,372	14	46,451	76

NR. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

# der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1878.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
Übertrag .	.	.	32,372	14	46,451	76
<b>B. Oberbau:</b>						
a. Schwellen . . . . .	22	70				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	737	30				
c. Wegübergänge . . . . .	—	—				
d. Legen des Oberbaues . . . . .	322	07				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	28	90				
f. Verschiedenes . . . . .	—	—	409	03		
<b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	1,272	79				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . . . .	589	82				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc. . . . .	—	—				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen . . . . .	3,304	76				
e. Verschiedenes . . . . .	—	—	2,621	79	29,341	32
<b>IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.</b>						
A. Bureaux der Zentralverwaltung und Kontrolle . . . . .	.	.	4,823	45		
B. Materialverwaltung . . . . .	.	.	—	—		
C. Bahnhofverwaltungen . . . . .	.	.	574	—		
D. Bahnaufsichtsdienst . . . . .	.	.	587	89	5,985	34
<b>Total der Netto-Einnahmen</b>	.	.	.	.	23,095	78

## B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
<b>Ausgaben.</b>								
<b>I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste . . . .</b>	.	.	—	—	.	.	—	—
<b>II. Allgemeine Verwaltung.</b>								
A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
B. Administrative Leitung des Baues . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
C. Technisches Personal:								
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . .	14,465	85			9,003	70		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen etc. .	—	—			—	—		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.) .	<b>859</b>	<b>45</b>			<b>1,842</b>	<b>38</b>		
d. Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux	—	—			—	—		
e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti . . . . .	43	25			—	—		
f. Verschiedenes . . . . .	—	—	13,649	65	75	11	7,236	43
<b>III. Expropriation.</b>								
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	210	45	.	.	503	55
B. Entschädigungen . . . . .	.	.	<b>17,920</b>	<b>85</b>	.	.	168,407	12
C. Schatzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	1,173	75	.	.	2,149	65
D. Verschiedenes . . . . .	.	.	35	—	.	.	<b>2</b>	<b>40</b>
<b>IV. Bahnbau.</b>								
A. Unterbau:								
a. Erdarbeiten . . . . .	<b>55</b>	<b>20</b>			374	92		
b. Stützmauern . . . . .	—	—			<b>300</b>	—		
c. Tunnels . . . . .	—	—			213	83		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . .	6	—			—	—		
e. Wegbauten . . . . .	839	51			1,746	28		
f. Uferbauten . . . . .	—	—			<b>115</b>	—		
g. Bettung . . . . .	<b>210</b>	—			—	—		
h. Verschiedenes . . . . .	1,006	30	1,586	61	38	—	1,958	03
Übertrag . . . . .	.	.	<b>1,265</b>	<b>39</b>	.	.	180,252	38

NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1878.

Rechtsufrige Zürichseeb.				Baden - Niederglatt				Glarus-Linththal				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	.	.	—	—
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—	.	.	.	.
.	.	—	—	.	.	8,630	98	.	.	21,369	42	30,000	40	.	.	.	.
1,573	40			38,823	50			66,924	48								
—	—			—	—			230	29								
<b>978</b>	<b>53</b>			<b>2,760</b>	<b>24</b>			69	45								
80	06			1,959	87			4,174	97								
44	05			1,407	64			1,138	44								
—	—			28	67			49	75								
		718	98			39,459	44			72,587	38	133,651	88			163,652	28
.	.	—	—	.	.	18	88	.	.	350	—	1,082	88				
.	.	10,425	75	.	.	18,261	88	.	.	691,613	42	870,787	32				
.	.	1,689	75	.	.	1,587	90	.	.	17,020	05	23,621	10				
.	.	—	—	.	.	22	10	.	.	299	65	354	35			895,845	65
—	—			42,348	91			425,486	37								
—	—			1,481	72			31,550	—								
35,715	05			—	—			31,300	—								
51	—			288,390	65			271,625	—								
438	85			1,685	76			14,224	41								
—	—			—	—			44,956	92								
—	—			<b>2,065</b>	<b>19</b>			22,950	—								
5	80			<b>476</b>	<b>75</b>			<b>18,715</b>	<b>68</b>								
		36,210	70			331,365	10			823,377	02	1,194,497	46				
.	.	49,045	18	.	.	399,346	28	.	.	1,626,616	94	1,194,497	46	1,059,497	93	—	—

### B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1878.

Rechtsufrige Zürichseeb.				Baden - Niederglatt				Glarus - Linththal				Zusammenzüge							
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	49,045	18	.	.	399,346	28	.	.	1,626,616	94	1,194,497	46	1,059,497	93	—	—		
—	—			15,628	28			81,992	38										
—	—			42,720	92			237,219	48										
—	—			—	—			157	88										
—	—			29,315	86			5,559	30										
—	—			12,512	55			2,994	65										
—	—	—	—	—	—	16,520	79	31	85	327,955	54	278,152	27						
—	—			32,943	21			125,283	38										
—	—			5,295	73			27,868	32										
—	—			—	—			2,500	—										
—	—			474	06			—	—										
—	—	—	—	—	—	28,121	54	—	—	155,651	70	178,789	73						
.	.	30	—	.	.	300	—	.	.	—	—	411	—	1,651,028	46				
.	.	—	—	.	.	1,080	80	.	.	—	—	784	02						
.	.	—	—	.	.	757	89	.	.	—	—	604	49	1,388	51				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	48,087	30			48,087	30				
		49,015	18			413,085	72			2,158,311	48					2,760,002	20		
<b>Total der Ausgaben .</b>																<b>2,760,002</b>	<b>20</b>		

# C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1878.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
<hr/>						
I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	.	.	.	.	—	—
II. Transportmaterial.						
A. Lokomotiven und Tender . . . . .	.	.	—	—		
B. Wagen . . . . .	.	.	58,584	—		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . . . .	.	.	300	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . .	.	.	1,250	90	60,134	90
III. Werkstätten.						
1. Expropriation . . . . .	.	.	—	—		
2. Bahnbau . . . . .	.	.	—	—		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
a. Stehende Dampfmaschinen } 10% Abschreibung auf den	8,964	81				
b. Werkzeugmaschinen } Maschinen der Imprägniranstalt	896	73				
c. Werkzeuge und Requisite . . . . .	550	—	10,411	54	10,411	54
<b>Total der Einnahmen .</b>	.	.	.	.	<b>70,546</b>	<b>44</b>

# Bilanz

der

**Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

auf 31. Dezember 1878.

---

### III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.</b>						
<b>I. Nordostbahnlinien</b>						
<i>a. Stammnetz:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	66,159,679	55				
2. Hievon ab: Netto-Einnahme im Jahre 1878 laut vorstehender Rechnung . . . . .	23,095	78	66,136,583	77		
<i>b. Neue Linien:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	44,004,712	40				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1878 laut vorstehender Rechnung . . . . .	2,760,002	20	46,764,714	60	112,901,298	37
<b>II. Transportmaterial und Werkstätten.</b>						
Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . . .	.	.	28,472,565	01		
Hievon ab: Einnahmen im Jahre 1878 laut vorstehender Rechnung . . . .	.	.	70,546	44	28,402,018	57
<b>III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.</b>					<del>141,303,316</del>	<del>94</del>
<i>a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:</i>						
1. Einbezahltes Beteiligungs-Kapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung . . . . .	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . . .	2,826,000	—	9,626,000	—		
<i>b. Bötzbühlbahn:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . .	.	.	12,230,000	—		
<i>c. Aargauische Südbahn:</i>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . .	3,585,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	15,000	—	3,600,000	—		
<i>d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . .	.	.	45,980	22		
<i>e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . .	.	.	500,000	—		
<i>f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:</i>						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital . .	500,000	—				
2. Betrag der per Ende 1877 geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital . . . . .	1,050,000	—				
3. Betrag der 1878 geleisteten Einzahlung auf d. Obligationenkapital . .	70,000	—	1,620,000	—		
<i>g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:</i>						
Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . . .	.	.	300,000	—	27,921,980	22
<b>IV. Gotthardbahn-Subvention.</b>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . .	.	.	1,638,092	87		
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	.	.	558,932	05	2,197,024	92
<b>B. Liquidations-Rechnungen.</b>					171,422,322	08
1. Kursverluste auf dem 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Gemeinschafts-Anleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, I. Serie . . . . .	.	.	599,739	58		
2. Dessgleichen II. Serie . . . . .	.	.	205,165	37	804,904	95
<b>C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis</b>	.	.	.	.	4,009,019	67
<b>Summa .</b>	.	.	.	.	<b>176,236,246</b>	<b>70</b>

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1878.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktienkapital:</b>							
1.	78,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500 . . . . .	.	.	39,000,000	—		
2.	22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien à Fr. 500 . . . . .	.	.	11,000,000	—	50,000,000	—
	<u>100,000</u>						
<b>B. Obligationen:</b>							
1.	mit einem Zinsfusse von 4 0/0:						
a.	Anleihen vom 1. Oktober 1860 . . . . .	7,100,000	—	12,100,000	—		
b.	Anleihen vom 1. Juni 1862 . . . . .	5,000,000	—				
2.	mit einem Zinsfusse von 4 1/2 0/0:						
a.	Anleihen vom 1. Februar 1859 (Zurückbezahlt 31. Jan. 1879)	3,000,000	—	67,000,000	—	79,100,000	—
b.	Anleihen vom 3. November 1863 . . . . .	5,000,000	—				
c.	Anleihen vom 26. September 1865 . . . . .	3,000,000	—				
d.	Anleihen vom 28. Oktober 1867 (Gekündet auf 15. Aug. 1879)	5,000,000	—				
e.	Anleihen vom 1. Juli 1868 . . . . .	10,000,000	—				
f.	Anleihen vom 7. Juni 1869 . . . . .	5,000,000	—				
g.	Anleihen vom 3. April 1871 . . . . .	5,000,000	—				
h.	Anleihen vom 30. November 1871 . . . . .	5,000,000	—				
i.	Anleihen vom 16. April 1873 . . . . .	6,000,000	—				
k.	Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn . . . . .	20,000,000	—				
<b>C. Subventions-Darleihen:</b>							
1.	mit einem Zinsfusse von 4 1/2, 4 3/4 und 5 0/0:						
	Rechtsufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 11. November 1874 (incl. Zinsnachvergütung) . . . . .	.	.	4,136,246	70		
2.	mit einem Zinsfusse von 2 1/2 bzw. 4 1/2 und 5 0/0:						
	Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal						
a.	laut Vertrag vom 30. August 1873 . . . . .	—	—				
b.	antizipirte Einzahlung, laut Vertrag vom 2. Juni und 14. November 1877. <i>12,200,000</i> . . . . .	3,200,000	—	3,200,000	—		
3.	mit einem Zinsfusse von 3 1/4 0/0:						
a.	Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874	5,000,000	—	6,750,000	—	14,086,246	70
b.	Bötzbergbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870 . . . . .	1,000,000	—				
c.	Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . . . . .	750,000	—				
<b>D. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris:</b>							
	auf das 5 0/0 Anleihen von 50 Millionen Fr. d. d. 1. Nov. 1876	.	.	.	.	20,000,000	—
<b>E. Konsortium für käufliche Uebernahme von Nordostbahnobligationen:</b>							
	Einzahlungen gemäss Art. 5 des Vertrages vom 8. Sept. 1877	.	.	.	.	12,990,000	—
<b>F. Anleihen auf kürzere Dauer</b> . . . . .		.	.	.	.	60,000	—
<b>Summa</b> . . . . .		.	.	.	.	<b>176,236,246</b>	<b>70</b>

# Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1878.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktiven.</b>						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti . . . . .	.	.	1,178,987	42		
2. Werthpapiere . . . . .	.	.	392,450	—		
3. Liegenschaften-Conto (incl. Villenquartier in Enge) . .	.	.	2,682,292	36		
4. Material-Vorräthe:						
<i>a.</i> Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) .	478,990	66				
<i>b.</i> Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.) . . . . .	1,743,838	19				
<i>c.</i> Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Bahnbau (Vorräthe an Rollbahnmaterialien, Lokomotiven, Eisen etc.)	544,035	36				
<i>d.</i> Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) . .	608,786	11	3,375,650	32		
5. Passiv-Saldo der Betriebs-Rechnung der Nordostbahn . .	.	.	16,107	44		
6. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .	.	.	2,225,454	53	9,870,942	07
<b>B. Passiven.</b>						
1. Erneuerungsfonds:						
<i>a.</i> Erneuerungsfond der Nordostbahn . . . . .	2,162,921	06				
<i>b.</i> Erneuerungsfond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	42,090	79				
<i>c.</i> Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn . . . . .	41,433	13	2,246,444	98		
2. Reservefond der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	.	.	164,320	10		
3. Aktiv-Saldo der Betriebsrechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	.	.	38,112	32		
4. Aktiv-Saldi der Baurechnungen:						
<i>a.</i> Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	527,569	14				
<i>b.</i> Baurechnung der Bötzbeargbahn . . . . .	20,062	66				
<i>c.</i> Baurechnung der Linie Koblenz-Stein . . . . .	1,611	66				
<i>d.</i> Baurechnung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	10,215	59	559,459	05		
5. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften . . . .	.	.	1,660,142	—		
6. Versicherungsfond gegen ausserordentliche Beschädigungen des Transportmaterials . . . . .	.	.	222,460	52		
7. Unfallversicherungsfond . . . . .	.	.	17,535	99		
8. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .	.	.	953,447	44	5,861,922	40
<b>Aktiv-Saldo-Vortrag auf das Jahr 1879 . . . . .</b>	.	.	.	.	<b>4,009,019</b>	<b>67</b>

# IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1878.

	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Saldo vom 31. Dezember 1877 . . . . .	1,806,965	36
Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung:		
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. —	670,000	—
<b>Summa .</b>	<b>2,476,965</b>	<b>36</b>
<b>Ausgaben.</b>		
Erneuerung des Oberbaues . . . . .	314,044	30
Saldo auf neue Rechnung . . . . .	2,162,921	06
<b>Summa .</b>	<b>2,476,965</b>	<b>36</b>

