

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 27 (1879)  
  
**Artikel:** Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1879  
**Autor:** Studer  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730439>

### **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:** 27.12.2025

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

Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

**1879**







## Tit.

Der siebenundzwanzigste, das Jahr 1879 umfassende Geschäftsbericht, welchen die Direktion hiemit sich beehrt, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen, schliesst sich nach Form und Eintheilung an die früheren Berichte an, und es folgen daher die einzelnen Abschnitte in bisheriger Ordnung.

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

Im Gebiete der Bundesgesetzgebung ist das Gesetz vom 20. Dezember 1878 betreffend „Sicherstellung der Kranken-, Unterstützungs-, Pensions-, Depositen- und Ersparniskassen der Eisenbahnangestellten“, sowie der von letzteren geleisteten Kautionen zu erwähnen, welches im Berichtsjahr in Kraft getreten ist, und dessen Bestimmungen bei allen derartigen Kassen der Nordostbahn zur Ausführung gekommen sind.

Bezüglich der Verhältnisse zu Kantonen und Landesgegenden ist es vor Allem die Angelegenheit der Nationalbahn, welche die Direktion beinahe über Gebühr in Anspruch genommen und auch im Verwaltungsrath zu vielfachem Meinungswechsel Anlass gegeben hat. Die Wichtigkeit der Frage wurde zwar allseitig anerkannt; aber während von einer Seite die Nachteile, welche der Nordostbahn durch einen selbständigen Betrieb der Nationalbahn erwachsen würden, vielleicht mit zu viel Besorgniss angesehen wurden, glaubten Andere gerade im Betrieb dieser Bahn durch die Nordostbahn eine unzweifelhafte Quelle von Einbussen zu erblicken, welche deren Erwerb weniger wünschbar erscheinen liesse. Es war auch in der That nicht leicht zu sagen, welches das kleinere Übel sein werde, und die Schwierigkeiten für die handelnden Personen wurden durch die Verschiedenheit der Meinungen keineswegs gemindert.

Die Berichterstattung über die in dieser Angelegenheit stattgefundenen Unterhandlungen darf wohl anschliessen an den Bericht, welcher der Generalversammlung unterm 25. September vorigen Jahres erstattet wurde und bis zur ersten Steigerung der Nationalbahn reichte. In Ihrer Versammlung vom 9. Oktober 1879 haben Sie den Verwaltungsrath ermächtigt:

- „1. Den Cessionsvertrag vom 14. März 1879 nach Gutfinden allen oder einzelnen Kontrahenten gegenüber „definitiv zu genehmigen und zu vollziehen.
- „2. Falls der Übergang der Schweizerischen Nationalbahn an die Nordostbahn und beziehungsweise an die „Schweizerische Centralbahn neuerdings in Frage kommen, und ein bezügliches Rechtsgeschäft zum Abschlusse gelangen sollte, dasselbe von sich aus definitiv zu genehmigen, in der Meinung, dass es dem „Verwaltungsrathe gestattet sein soll, in den bisher aufgestellten Übernahmsbedingungen die ihm nothwendig scheinenden Modifikationen anzubringen, eine Überschreitung des bisher in Aussicht genommenen „Kaufpreises dagegen nicht stattfinden darf.
- „3. Im Falle des Zustandekommens einer Vereinbarung betreffend die Übernahme der Westsektion der „Schweizerischen Nationalbahn, zum Zwecke der Erfüllung derselben eine neue Emission von Stammaktien „bis zum Maximalbetrage von 6000 Stück im Nennwerthe von drei Millionen Franken zu bewerkstelligen.“

Der Verwaltungsrath machte von dieser Vollmacht insofern Gebrauch, als er schon am 18. Oktober der Rheinischen Kreditbank und der Bank in Winterthur, sowie einer Anzahl Privatobligationären gegenüber den Cessionsvertrag vom 14. März 1879 ratifizierte. Bald hernach, im Oktober vorigen Jahres, wurden von Seite des interkantonalen Comites wieder neue Unterhandlungen mit uns angeknüpft; die Abgeordneten desselben glaubten aber als Grundlage einer Verständigung die Ratifikation des vom Comite an der Steigerung gemachten Angebotes fordern zu müssen. Die Abordnung der Nordostbahn trat zwar auf diese Forderung ein und legte einen bezüglichlichen Vertragsentwurf vor; aber da sie ihrerseits zur Bedingung machen musste, dass die für die Westsektion gebotene Million von den Garantiestädten bezahlt werde, und dass die Eidgen. Bank den Cessionsvertrag vom 14. März anerkenne, beides aber nicht erhältlich war, so fiel dieser Entwurf ohne weiteres wieder dahin.

Dagegen wurde der Direktion nun von Seite des Stadtrathes Winterthur die Eröffnung gemacht, dass diese Behörde geneigt wäre, der Stadtgemeinde die Ratifikation des Cessionsvertrages zu beantragen, wenn die Nordostbahn betreffend die Westsektion gewisse Zusicherungen ertheilen, und die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur gleichzeitig ihre Erledigung finden würde.

Wie immer, fand sich die Direktion auch hier zu Unterhandlungen bereit. Das Resultat einer Konferenz mit Abgeordneten des Stadtrathes Winterthur war einerseits der Entwurf eines Kaufvertrages über die der Stadt gehörenden Obligationen auf die Ostsektion, im Wesentlichen mit dem Cessionsvertrag vom 14. März übereinstimmend, anderseits eine Erklärung der Nordostbahndirektion zu Handen der vier Garantiestädte im Sinne der schon unterm 22. August an Herrn Nationalrath Künzli abgegebenen Eröffnung, jedoch mit Ausnahme der auf die Linie Winterthur-Koblenz bezüglichlichen Bedingungen.

Diese Punktationen sollten der Gemeindeversammlung von Winterthur nach der ursprünglichen Abrede vor dem 10. Dezember 1879 zur Ratifikation vorgelegt werden. Diese Versammlung wurde aber zwei Mal um acht Tage verschoben; denn in der nämlichen Zeit hatte das interkantonale Comite die bekannten Unterhandlungen mit einem Frankfurter Hause angeknüpft, und als am 21. Dezember die Gemeindeversammlung abgehalten wurde, fand sie für gut, auf diese Traktanden einstweilen nicht einzutreten, weil ihr Hoffnung auf einen günstigen Abschluss der erwähnten Unterhandlungen gemacht wurde. Die letzteren blieben jedoch resultatlos, und das interkantonale Comite richtete am 27. Januar 1880 neuerdings die Anfrage an uns, ob die Nordostbahn geneigt sei, die Unterhandlungen über eine abschliessende Einigung wieder aufzunehmen. Wir erklärten abermals unsere Bereitwilligkeit zu Unterhandlungen, jedoch in der Meinung, dass wir unter den veränderten Umständen von den uns früher vom Verwaltungsrathe gegebenen Vollmachten nicht mehr glauben Gebrauch machen zu dürfen, sondern neuerdings dessen Ratifikation vorbehalten müssen und dass wir unsere bisherigen Offerten einigermaßen zu modifiziren im Falle sein werden.

Inzwischen hatte das h. Bundesgericht unterm 2. Februar eine zweite Steigerung über die Nationalbahn auf den 15. März 1880 angeordnet und die Bedingungen dafür festgestellt. Nachdem auch der Stadtrath von Winterthur sich in ähnlichem Sinne wie das interkantonale Comite an uns gewendet hatte, führte unsere gleichlautende Antwort zu einer mündlichen Verhandlung, als deren Resultat sich abermals ein Kaufvertrag mit der Stadt Winterthur über ihre Obligationen auf die Ostsektion und eine Erklärung der Nordostbahn zu Handen der Garantiestädte betreffend den Erwerb der Westsektion ergab. Da diese beiden vom 24. Februar datirten Aktenstücke die Grundlagen für die weiteren Transaktionen in dieser Angelegenheit bilden, so lassen wir dieselben weiter unten (sub A und B) wörtlich folgen, indem wir nur beifügen, dass wir nachträglich der Stadt Winterthur auch für den Fall des Nichterwerbs der Ostsektion einen Erlös aus derselben von 40% ihres Obligationenkapitals garantirten, und dass die Bedingungen der Erklärung betreffend Abänderung der Konzession der Westsektion durch einen Beschluss des Bundesrathes, zwar nicht wesentlich, modifizirt worden sind.

Wir hatten nämlich behufs Erfüllung der von uns gestellten Bedingung, dass vor der zweiten Steigerung gewisse Abänderungen an den Konzessionsbestimmungen für die Westsektion erhältlich seien, das Gesuch an den h. Bundesrath gerichtet, die von uns bezeichneten Modifikationen, denen ein Vorbehalt betreffend die bedrohte Strecke der Ostsektion bei Dättwil beigefügt war, eventuell zu genehmigen. Der Bundesrath veranstaltete hiefür nach Anhörung der Regierungen von Zürich und Aargau auf den 5. März eine Konferenz zwischen Abgeordneten dieser beiden Regierungen, des interkantonalen Comite und der Nordostbahn, welche den Erfolg hatte, dass über die von den Regierungen beanstandeten Änderungen eine Einigung erzielt wurde. Betreffend die Konzession der Westsektion fand diese Verständigung ihren Ausdruck in dem Beschlusse des Bundesrathes vom 12. März 1880, hinsichtlich der bedrohten Stelle der Ostsektion in einer Übereinkunft mit der Regierung von Zürich. Wir lassen auch diese beiden Aktenstücke wörtlich folgen (sub C und D); die im letzteren enthaltenen Zusicherungen, dass die Nordostbahn ihre Erklärung betreffend Westsektion auch den beiden Regierungen gegenüber abgebe und dass sie dieselbe mit Ausnahme der Lieferung von 6000 Aktien festhalte, auch wenn sie die Westsektion allein erwerben sollte, wurden auch der Regierung von Aargau gegeben.

So rückte der Tag der zweiten Steigerung heran. Eine durch Mittelspersonen versuchte Verständigung zwischen der Nordostbahn und der Eidgen. Bank scheiterte an den Forderungen der letztern, und wir mussten uns auf die Eventualitäten der Steigerung gefasst machen.

In einer Vorberathung mit der vom Verwaltungsrath bestellten Spezialkommission machte sich wie bei der ersten Steigerung die Ansicht geltend, es sei auf die Ostsektion nicht höher zu bieten, als bis der dem Cessionsvertrag entsprechende Kaufpreis erlöst werde. Da jedoch seit der ersten Steigerung durch die Massaverwaltung verschiedene Aktiven der Nationalbahn liquidirt, und die Erträge zur Abzahlung von, den Hypotheken vorgängigen Forderungen verwendet worden waren, so stellte sich die zur Deckung des Restes derselben nöthige Summe erheblich niedriger als früher, und die Abordnung der Nordostbahn erhielt demgemäss die Vollmacht, auf die Ostsektion bis auf  $2\frac{3}{4}$  Millionen definitiv zu bieten. Höher zu gehen oder auch auf die Westsektion zu bieten, wurde der Abordnung unter Ratifikationsvorbehalt je nach Umständen anheimgestellt.

Die Versteigerung fand am 15. März 1880 statt. Da der Anschlagpreis von  $4\frac{1}{2}$  Millionen für die Ostsektion nicht geboten wurde, so wurde derselbe successiv um je 10 0/0 reduzirt. Beim Ausgebote um 70 0/0 des Anschlagpreises, d. h. bei Fr. 3,150,000, setzte die Eidgen. Bank mit ihrem Angebote ein, und die Abordnung der Nordostbahn fand sich nicht veranlasst, höher zu gehen.

Auch das erste Ausgebot der Westsektion zu 1 Million Franken fand keinen Anklang und musste nach einander um je 10 0/0 reduzirt werden. Bei Fr. 400,000 angelangt, wurde dieser Betrag von der Abordnung der Eidgen. Bank geboten. Die Abordnung der Nordostbahn machte zuerst ein Mehrgebot von Fr. 450,000; als dann aber von der andern Seite wieder überboten wurde, zog sie vor, auf Grundlage der bisherigen Konzession nicht weiter zu gehen, sondern eine erhebliche Summe für ein bedingtes Mehrgebot sich zu reserviren. Nachdem die Eidgen. Bank daher mit Fr. 460,000 für die Westsektion und für das Ganze mit Fr. 3,610,000 Meistbieterin geblieben war, und den Steigerungsbedingungen gemäss der Massaverwalter noch erklärte, bedingte Angebote anzunehmen, machte unsere Abordnung hievon Gebrauch, indem sie unter der Bedingung der in der Erklärung vom 24. Februar bezeichneten Konzessionsänderungen und unter Ratifikationsvorbehalt ein Angebot von Fr. 750,000 auf die Westsektion eröffnete. Die Abordnung der Eidgen. Bank behielt sich hierauf ein bedingtes Nachgebot ebenfalls vor, und damit war die Steigerungsverhandlung geschlossen. Da weder für eine Sektion noch für das Ganze der Anschlagpreis erreicht war, so konnte keinem der Bieter zugeschlagen werden, sondern wurde das Resultat zu weiterer Beschlussfassung an das Bundesgericht geleitet.

Das Ergebniss der Steigerung hatte indessen bei den Garantiegemeinden Zweifel darüber erweckt, ob nicht die von der Nordostbahn in ihrer Erklärung vom 24. Februar für den Fall der Erwerbung der ganzen Nationalbahn

gegebenen Zusicherungen, insbesondere das Anerbieten von 6000 Aktien, durch eine bloss theilweise Erwerbung der Bahn hinfällig werden könnten, und es wandten sich daher einige derselben mit der Frage an uns, ob die Nordostbahn nicht im Falle wäre, diese Zusicherungen auch in dem Falle aufrecht zu erhalten, dass ihr nur die Westsektion allein zugeschlagen würde.

Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes erwiederten wir diese Anfragen dahin, dass die Nordostbahn, sofern ihr die Westsektion zu ihrem bedingten Angebote von Fr. 750,000 zugeschlagen werde, sich den durch die Erklärung vom 24. Februar 1880 übernommenen Verpflichtungen auch in dem Falle unterziehe, dass sie die Ostsektion nicht erwerbe, jedoch in der Meinung, dass dagegen die vier Garantiegemeinden für die von der Nordostbahn zu bezahlende Kaufsumme von Fr. 750,000, soweit solche nicht für die Konkurskosten und für die der Hypothek vorangehenden privilegierten Forderungen in Anspruch genommen werde, Schuldner der Nordostbahn würden, und die aushinzugebenden 6000 Stück Aktien bis zur Abbezahlung dieser Schuld nebst zu vereinbarenden Zinsen als Faustpfand in Händen der Nordostbahn zu bleiben hätten.

Unter dem 5. April legte sodann die Eidgen. Bank für die Westsektion noch ein bedingtes Nachgebot von Fr. 760,000 beim Bundesgericht ein, das sich jedoch mit Rücksicht auf die daran geknüpften Bedingungen nicht als ein Mehrgebot qualifizierte. Da dasselbe überdies nur unter Ratifikationsvorbehalt gegeben war, während der Verwaltungsrath der Nordostbahn das Angebot der diesseitigen Abordnung schon am 3. April ratifiziert hatte, da auch die Regierungen von Zürich, Aargau und Schaffhausen, sowie der h. Bundesrath sich in ihren Gutachten ans Bundesgericht für den Zuschlag der Westsektion an die Nordostbahn ausgesprochen hatten, so durfte an einem Entscheide des h. Tribunals in diesem Sinne kaum mehr gezweifelt werden. Wir haben denselben übrigens noch dadurch zu erleichtern gesucht, dass wir, lautgewordenen Besorgnissen über das mögliche Schicksal der Ostsektion Rechnung tragend, auch für diese Sektion noch ein Angebot machten für den Fall, dass die Eidgen. Bank das ihrige nicht ratifiziren sollte.

Wir lassen auch den Beschluss des Bundesgerichts vom 17. April 1880 (sub E) folgen und behalten uns vor, den weiteren Verlauf der Angelegenheit Ihnen in einem künftigen Berichte zur Kenntniss zu bringen. Wir haben jedoch geglaubt, uns hier nicht auf den Zeitraum des eigentlichen Berichtsjahres beschränken zu dürfen, sondern Ihnen wenigstens bis zu diesem vorläufigen Abschluss der Angelegenheit Bericht erstatten zu sollen.

## A.

### „Kaufvertrag.

„Zwischen dem Stadtrathe von Winterthur einerseits  
und

der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft anderseits

ist folgender Kaufvertrag abgeschlossen worden:

#### „Art. 1.

„Die Stadtgemeinde Winterthur verkauft unter dem in Art. 2 näher bezeichneten Vorbehalt an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die im Besitze der erstern sich befindenden 2000 Stück Partial-Obligationen von je Fr. 500 des mit I. Hypothek auf die Eisenbahnlinie Winterthur-Singen-Kreuzlingen ausgestatteten Anlehens der Schweizerischen Nationalbahn von 5 Millionen Franken.

„Mit den Obligationen sind auch sämtliche dazu gehörigen unbezahlt gebliebenen, d. h. alle vom 1. Juli 1877 ab laufenden Zinscoupons an die Käuferin abzuliefern.

„Art. 2.

„Der Kauf erwächst nur in Kraft, wenn die Nordostbahngesellschaft die Bahnlinie Winterthur-Singen-Kreuzlingen von der Massverwaltung der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft erwirbt. Tritt dieser Fall ein, so hat die Nordostbahngesellschaft der Stadt Winterthur als Kaufpreis für die in Art. 1 genannten Titel eigene Schuldscheine im Gesamtbetrage von sechzig Prozent des nominellen Kapitalwerthes jener Titel zu übergeben.

„Die Schuldscheine sind nach 50 Jahren, vom Beginne der Verzinsung an gerechnet, zurückzubezahlen und inzwischen zu verzinsen wie folgt:

im ersten Jahre mit . . . . .	2	0/0.
„ zweiten „ „ . . . . .	2 1/2	0/0.
„ dritten „ „ . . . . .	3	0/0.
„ vierten „ „ . . . . .	3 1/2	0/0.
„ fünften und in den folgenden Jahren mit	4	0/0.

„Die Verzinslichkeit beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahnstrecke Winterthur-Singen-Kreuzlingen auf Rechnung des Erwerbers betrieben wird.

„Diese Schuldscheine sollen auf den Nominalbetrag von Fr. 1000 lauten; dieselben sind mit Jahreszinscoupons zu versehen, deren Verfallzeit, die Verrechnung allfälliger Marchzinse immerhin vorbehalten, von der Nordostbahn vor der Emission bestimmt werden wird.

„Zur Sicherung dieser Schuldscheine ist für dieselben ein Pfandrecht im I. Rang, auf die Bahnstrecke Winterthur-Singen-Kreuzlingen nebst Zubehörenden zu bestellen. Der Nordostbahn ist jedoch gestattet, auf die gleichen Objekte und in gleichem Range noch für anderweitige Verbindlichkeiten eine Hypothek zu errichten; es darf aber die Gesamthypothek die Summe von 3 Millionen Franken nicht übersteigen, und es müssen alle Schuldscheine in Hinsicht auf Zinsfuss und Rückzahlungstermin gleichgestellt sein. Demgemäss können dieselben auch als Partialen einer Gesamtforderung von 3 Millionen Franken bezeichnet werden.

„Im Falle die Nordostbahn in Folge einer Verweigerung der Konzessionsübertragung für die auf badischem Gebiete gelegene Strecke nicht in den Besitz der letztern gelangen würde, hätte sich die Hypothekbestellung auf die auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken zu beschränken.

„Sollte zu irgend einer Zeit das Theilstück Winterthur-Ossingen ausser Betrieb gesetzt, und dafür eine Bahnverbindung in der Richtung Andelfingen-Ossingen erstellt werden, so sind die Inhaber vorerwähnter Schuldscheine als solche in keinem Falle berechtigt, die Einbeziehung dieser Verbindungsstrecke in die Hypothek an Stelle des ausser Betrieb gesetzten Theilstückes zu verweigern.

„Art. 3.

„Die verkauften Titel bleiben als Faustpfand im Besitze der Stadtgemeinde Winterthur bis nach voller Befriedigung der letztern für alle ihr aus diesem Vertrage erwachsenden Rechte.

„Art. 4.

„Für diesen Vertrag wird vom Stadtrathe Winterthur die Ratifikation durch die Gemeindeversammlung und von der Direktion der Nordostbahngesellschaft die Ratifikation durch den Verwaltungsrath vorbehalten. Diese Ratifikationen sind bis spätestens am 2. März 1880 beizubringen, widrigenfalls der gegenwärtige Vertrag dahinfällt.

„Art. 5.

„Bis zum Tage der Beibringung der Ratifikation soll der Stadtgemeinde Winterthur das Recht zustehen, diesen Kaufvertrag noch auf eine weitere Anzahl Titel des in Frage stehenden 5 Millionen Anleihe der Schweizerischen Nationalbahn auszudehnen, immerhin nicht auf mehr als 350 Stück.

„Art. 6.

„Allfällige Streitigkeiten über die Vollziehung dieses Vertrages sind beim Bundesgericht anzubringen. Sollte letzteres den Fall nicht an Hand nehmen wollen, so ist derselbe vor einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Schiedsgericht, um dessen Ernennung das Bundesgericht zu ersuchen wäre, auszutragen. Für das Verfahren vor dem Schiedsgerichte sollen die jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften der zürcherischen Prozessgesetzgebung massgebend sein.

„Winterthur, den 24. Februar 1880.

Im Namen des Stadtrathes:

*Der Präsident:*

(sig.) R. GEILINGER.

*Der Stadtschreiber ad inter.:*

(sig.) H. KNUS, Stadtrath.

„Zürich, den 25. Februar 1880.

Namens der Direktion  
der Schweizerischen Nordostbahn:

*Der Präsident:*

(sig.) STUDER.

„Die in Art. 4 des vorstehenden Kaufvertrages vorbehaltene Ratifikation wird ertheilt.

„Winterthur, den 29. Februar 1880.

Im Namen  
der Versammlung der politischen Gemeinde:

*Der Präsident:*

(sig.) R. GEILINGER.

*Der Stadtschreiber ad inter.:*

(sig.) H. KNUS, Stadtrath.

**Ratifikationserklärung.**

„Kraft Ermächtigung und Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft wird zu dem vorstehenden Vertrag die Zustimmung des Verwaltungsrathes erklärt, und dem Vertrage die Ratifikation ertheilt.

„Zürich, den 2. März 1880.

Namens der Direktion  
der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:

*Der Präsident:*

(sig.) STUDER.

*Der Generalsekretär:*

(sig.) Dr. E. SUTER.“

**B.**

**„Erklärung.**

„Die Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gibt hiemit unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Verwaltungsrath dem Tit. Stadtrathe von Winterthur zu Handen der Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen die Erklärung ab, dass die Nordostbahngesellschaft bereit ist und sich verpflichtet, gegen Abtretung der Nationalbahnstrecke Winterthur-Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau mit allen denjenigen Bestandtheilen und Zubehörden, welche zusammen das Pfandobjekt für das auf der genannten Linie hypothetisirte Anleihen von neun Millionen Franken bilden:

- „I. den auf die genannte Sektion der Schweizerischen Nationalbahn entfallenden Antheil an den Konkurskosten und an den, der I. Hypothek vorgehenden privilegierten Forderungen, soweit solche nicht aus dem unverpfändeten Massvermögen gedeckt werden können, zu übernehmen;
- „II. den vier Eingangs genannten Gemeinden als Beitrag zur Erfüllung der von ihnen eingegangenen Garantieverpflichtung für das neun Millionen-Anleihen der Schweizerischen Nationalbahn 6000 Stück Stammaktien der Nordostbahn von nominell Fr. 500 zur Verfügung zu stellen, welche Aktien von der Nordostbahn ganz oder theilweise durch eine neue Emission beschafft werden können;
- „III. einen Anschluss der Nationalbahn an die Nordostbahnstation Örlikon zu erstellen, in der Meinung, dass es der freien Entschliessung der Nordostbahngesellschaft anheimgegeben sein soll, die Station Örlikon für die Nationalbahnlinie als Durchgangsstation oder als Kopfstation einzurichten;

„Alles unter der Voraussetzung und unter der Bedingung:

- „A. dass die Gemeindeversammlung von Winterthur den unter heutigem Datum zwischen dem Tit. Stadtrathe und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn abgeschlossenen Kaufvertrag über die im Besitze der Stadt Winterthur befindlichen Titel des fünf Millionen-Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn bis spätestens den 2. März dieses Jahres ratifizirt;
- „B. dass die Linie Winterthur-Singen-Konstanz an die Nordostbahn übergeht;
- „C. dass vor der zweiten Steigerung folgende Abänderungen an den Konzessionsbestimmungen für die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn erhaltlich sind:
  - „1. Die Nationalbahnstrecke Winterthur-Effretikon kann ausser Betrieb gesetzt, und das dortige Geleise demzufolge abgebrochen werden, mit dem Vorbehalte jedoch, dass, soweit die über Kloten gehenden Personenzüge nicht selbständig auf den Nordostbahngeleisen nach und von Winterthur geführt werden, in Effretikon auf thunlichsten Anschluss dieser Züge an die nach und von Winterthur über Wallisellen gehenden Züge Bedacht genommen werden soll.
  - „2. Die Vorschrift in Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873, wonach die Personenzüge von einem Endpunkt der Bahn bis zum andern geführt werden sollen, wird aufgehoben; es ist vielmehr behufs Ermöglichung einer bessern Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lokalverkehrs gestattet, die Bahn in selbständigen Sektionen zu betreiben, so zwar, dass die auf einer Sektion cirkulirenden Züge nicht in direkte Verbindung mit den auf den anstossenden Sektionen sich bewegenden gebracht werden müssen. Immerhin sollen keine andern als die nachbezeichneten Stationen die Endpunkte einer Sektion bilden dürfen: Effretikon, Örlikon, Wettingen, Aarau und Zofingen. Sofern jedoch die Nordostbahn Konvenienz darin findet, auf der Nationalbahnstrecke Otelfingen-Wettingen die von Örlikon kommenden oder dahin gehenden Personenzüge nicht mehr selbständig zu führen, so soll der Anschluss in Otelfingen stattfinden können, mit dem Vorbehalt indessen, dass die genannten Züge in direkte Verbindung mit den nach Wettingen gehenden, beziehungsweise von daher kommenden



Zügen der Linie Baden-Bülach gebracht werden. Überdies soll, wenn der eigene Verkehr der Strecke Örlikon-Otelfingen nicht wenigstens Fr. 4000 per Kilometer abwirft, die Nordostbahn berechtigt sein, auf dieser Strecke einen Sekundär- oder Tramwaybetrieb, im weitesten Sinne, nach seiner Zeit für diesen Betrieb allgemein aufzustellenden Konzessionsbedingungen einzuführen.

- „3. Die durch Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873 und beziehungsweise § 22 der Konzession vom 28. Februar 1872 vorgeschriebene mittlere Geschwindigkeit der Personen- und gemischten Züge wird auf 18 Kilometer in einer Zeitstunde herabgesetzt, in dem Sinne jedoch, dass bei Berechnung derselben die Zeit des Aufenthaltes auf den Anschlussstationen ausser Berücksichtigung fällt.
  - „4. Die Verpflichtung zur Führung von Wagenabtheilungen I. Klasse fällt dahin.
  - „5. Die Nordostbahn ist berechtigt, ihre jeweiligen Taxnormen für den Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Winterthur-Aarau auch auf der Nationalbahnlinie anzuwenden.
  - „6. Sofern die Nordostbahngesellschaft und die Schweizerische Centralbahngesellschaft gemeinschaftlich ein bezügliches Begehren stellen, ist die Konzession für die Bahnstrecke Suhr-Zofingen oder Aarau-Suhr-Zofingen auf die Schweizerische Centralbahn überzutragen und zwar in vollständiger Lösung der Konzessionseinheit mit den übrigen Theilen der Westsektion der Nationalbahn und unter Berechtigung für die Centralbahn, die ihr laut der Konzession des Kantons Aargau vom 4. November 1853 für ihre in letzterem gelegenen Strecken bewilligten Taxnormen auf die Strecke Aarau-Zofingen beziehungsweise Suhr-Zofingen zu übertragen.
  - „7. Die Nordostbahn ist berechtigt, die Bahnstrecke Hunzenschweil-Suhr in der Weise zu verlegen, dass die Züge Wettingen-Aarau in direkter Fahrt ohne Berührung von Suhr kursiren können; —
- „D. dass die Übertragung der Konzessionen sowohl für die Ostsektion als für die Westsektion ohne erschwerende Bedingungen erfolge.

„An die vorliegende Erklärung werden folgende Vorbehalte geknüpft:

- „1. Die vom interkantonalen Comité für die erste Versteigerung geleistete Kaution von Fr. 50,000, sowie die von demselben im Weiteren zur Deckung des Betriebsdefizits vom Monat Januar einbezahlte Summe von Fr. 18,000 werden als der Konkursmasse definitiv verfallen vorausgesetzt. Sollte das h. Bundesgericht die gänzliche oder theilweise Rückerstattung bewilligen, so erfolgt die Übergabe der in gegenwärtiger Erklärung den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen zugesicherten 6000 Stück Nordostbahnaktien nur gegen Ersatz des dem interkantonalen Comité zurückgegebenen Betrages.
- „2. Für das ab 1. Februar d. J. laufende Betriebsdefizit der Schweizerischen Nationalbahn haben die vier genannten Gemeinden aufzukommen und zwar bis zu demjenigen Zeitpunkte, an welchem der Betrieb auf Rechnung der Nordostbahn als Erwerberin geführt wird. Zur Vermeidung aller und jeder Anstände über die Berechnung der Höhe dieses Defizits wird für dasselbe die feste Summe von Fr. 15,000 pr. Monat angenommen. Die Bezahlung des Betrages hat ebenfalls vor Auslieferung der mehrerwähnten 6000 Aktien zu erfolgen.
- „3. Sofern bis zu dem Zeitpunkte, an welchem die 6000 Stück Aktien zur Aushingabe bereit lägen, unter den vier beteiligten Gemeinden keine Vereinbarung über deren dem Zwecke entsprechende Zuteilung oder Verwendung zu Stande gekommen wäre, so würde die Nordostbahngesellschaft die erwähnten Aktien beim Bundesgerichte zu Handen der Berechtigten hinterlegen, alle weiteren Auseinandersetzungen den letztern überlassend.

- „4. Die oben unter Ziffer I bis III von der Nordostbahn gemachten Zusagen erlöschen, wenn
- a) die auf den 15. März d. J. anberaumte Versteigerung der Schweizerischen Nationalbahn verschoben, oder
  - b) an derselben oder innert der dem Bundesgericht vorbehaltenen Bedenkzeit einem andern Bewerber als der Nordostbahn der Zuschlag auf die eine oder andere Sektion ertheilt wird, oder
  - c) nicht jedenfalls bis spätestens Ende Mai d. J. der Zuschlag der beiden Sektionen an die Nordostbahn und die Konzessionsübertragungen erfolgt sind.
- „5. Allfällige Streitigkeiten über die Vollziehung dieses Vertrages sind beim Bundesgerichte anzubringen. Sollte letzteres den Fall nicht an Hand nehmen wollen, so ist derselbe von einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Schiedsgericht, um dessen Ernennung das Bundesgericht zu ersuchen wäre, auszutragen. Für das Verfahren vor dem Schiedsgerichte sollen die jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften der zürcherischen Prozessgesetzgebung massgebend sein.

„Zürich, den 24. Februar 1880.

Für die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

(sig.) STUDER.

„Ratifikationserklärung.

„Kraft Ermächtigung und Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft wird zu der vorstehenden Erklärung die Zustimmung des Verwaltungsrathes erklärt, und dieser Erklärung die Ratifikation ertheilt.

„Zürich, den 2. März 1880.

Namens der Direktion  
der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:

*Der Präsident:*

(sig.) STUDER.

*Der Generalsekretär:*

(sig.) Dr. E. SUTER.“

C.

„Bern, den 12. März 1880.

„Der schweizerische Bundesrath an die Tit. Direktion der Schweiz. Nordostbahn in Zürich.

„Hochgeachtete Herren!

„Wir haben die Ehre, Ihnen hiemit zur Kenntniss zu bringen, dass wir bereit sind, kraft der am 23. Dezember 1879 von der Bundesversammlung erhaltenen Vollmacht die für die zweite Sektion der Nationalbahn bestehenden Konzessionen vom 28. Februar 1872 und 22. September 1873 in folgenden Punkten zu ändern, sobald die Nationalbahn, resp. deren zweite Sektion, vom Bundesgericht Ihrer Gesellschaft zugeschlagen, und der Zuschlag von dieser acceptirt worden sein wird:

„1. Dass die Nationalbahnstrecke Winterthur-Effretikon ausser Betrieb gesetzt, und das dortige Geleise demzufolge abgebrochen werden könne, mit dem Vorbehalt jedoch, dass soweit die über Kloten gehenden Personenzüge nicht selbständig auf den Nordostbahngeleisen nach und von Winterthur geführt werden, in Effretikon auf thunlichsten Anschluss dieser Züge an die nach und von Winterthur über Wallisellen gehenden Züge Bedacht genommen werden soll.

„2. Die Vorschrift in Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873, wonach die Personenzüge von einem Endpunkt der Bahn bis zum andern geführt werden sollen, wird aufgehoben, und es wird vielmehr behufs Ermöglichung einer bessern Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lokalverkehrs gestattet, die Bahn in selbständigen Sektionen zu betreiben, so zwar, dass die auf einer Sektion cirkulirenden Züge nicht in direkte Verbindung mit den auf den anstossenden Sektionen sich bewegenden gebracht werden müssen. Immerhin sollen keine andern als die nachbezeichneten Stationen die Endpunkte einer Sektion bilden dürfen: Effretikon, Örlikon, Wettingen, Aarau und Zofingen. Sofern jedoch die Nordostbahn Konvenienz darin findet, auf der Nationalbahnstrecke Otelfingen-Wettingen die von Örlikon kommenden oder dahin gehenden Personenzüge nicht mehr selbständig zu führen, so soll der Anschluss in Otelfingen stattfinden können, mit dem Vorbehalt indessen, dass die genannten Züge in direkte Verbindung mit den nach Wettingen gehenden, beziehungsweise von daher kommenden Zügen der Linie Baden-Bülach gebracht werden. Überdies soll, wenn der eigene Verkehr der Strecke Otelfingen-Örlikon nicht wenigstens Fr. 4,000 pro Kilometer abwirft, die Nordostbahn berechtigt sein, auf dieser Strecke einen Sekundär- oder Tramwaybetrieb, im weitesten Sinn, aber unter Ausschluss eines Pferdebetriebs nach seiner Zeit für diesen Betrieb allgemein aufzustellenden Konzessionsbedingungen einzuführen.

„3. Die durch Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873 und Art. 22 der Konzession vom 28. Februar 1872 vorgeschriebene mittlere Geschwindigkeit der Personen- und gemischten Züge wird auf 18 Kilometer in einer Zeitstunde herabgesetzt, in dem Sinne jedoch, dass bei Berechnung derselben die Zeit des Aufenthaltes auf den Anschlussstationen ausser Berücksichtigung fällt. Im Fall der Einführung eines Sekundär- oder Tramwaybetriebes auf der Strecke Otelfingen-Örlikon soll die Geschwindigkeit der auf dieser Strecke verkehrenden Züge unter Einrechnung der Aufenthalte auf den sämtlichen Stationen und Haltstellen nicht unter 18 Kilometer pro Zeitstunde betragen.

„4. Die in Art. 14 und resp. 24 der obengenannten Konzessionen vorgesehene Verpflichtung zur Führung von Wagenabtheilungen I. Klasse fällt dahin.

„5. Die Nordostbahn ist berechtigt, ihre jeweiligen Taxnormen für den Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Winterthur-Aarau auch auf der Nationalbahnlinie anzuwenden.

„6. Die Nordostbahn ist berechtigt, um den Betrieb der Strecke Wettingen-Aarau zweckmässig zu gestalten, die Bahnstrecke Hunzenschwil-Suhr-Aarau in der Art zu modifiziren, dass sie zur Benutzung der Kopfstation in Suhr nicht gezwungen ist. Wenn aber eine solche Modifikation eingeführt werden sollte, so muss für den östlichen Verkehr von Suhr aus in thunlichster Nähe von Suhr eine Haltestelle etablirt werden, welche aber nur für einen beschränkten Personenverkehr dienen und nicht mit den Attributen einer vollen Station (direkte Billete, Güter- und Viehverkehr) ausgerüstet sein soll. Ist diese neue Haltestelle mehr als 600 Meter vom jetzigen Bahnhof Suhr entfernt, so haben auch die Züge des von Westen kommenden Verkehrs daselbst anzuhalten. Überdem muss das Geleise der direkten Linie forterhalten werden.

„7. Die Nordostbahn wird einen Anschluss der Nationalbahn an die Nordostbahnstation Örlikon erstellen, jedoch in der Meinung, dass es ihrer freien Entschliessung anheimgegeben sein soll, diese Station für die Nationalbahn als Durchgangsstation oder als Kopfstation einzurichten.

„Sofern ein bezügliches Begehren gestellt wird, wird der Bundesrath auch die Konzession für die Bahnstrecke Suhr-Zofingen oder Aarau-Suhr-Zofingen auf einen dritten Erwerber übertragen und zwar in vollständiger Lösung von der Konzessionseinheit mit den übrigen Theilen der Westsektion der Nationalbahn und unter Anerkennung der Berechtigung des dritten Erwerbers, die laut der Konzession des Kantons Aargau vom 4. November 1853 der Schweizerischen Centralbahn für die in diesem Kanton gelegenen Strecken ihres Netzes bewilligten Taxnormen auf die Strecke Aarau-Suhr-Zofingen resp. Suhr-Zofingen anzuwenden.

„Von den besondern, von der Frage über die Zulässigkeit von Konzessionsänderungen an sich unabhängigen Vereinbarungen, welche Sie anlässlich der Verhandlungen über Ihr Gesuch um eventuelle Bewilligung solcher Änderungen an den Konzessionen der Nationalbahn mit den Kantonen Zürich und Aargau getroffen haben, und denen zufolge Sie namentlich auf die, im Hinblick auf die dormalen drohende Gefährdung des Bahnkörpers verlangte Konzessionsänderung hinsichtlich der Bahnstrecke Winterthur-Ossingen verzichtet und gewisse Zusicherungen, betreffend den Erwerb der Westsektion der Nationalbahn, zu Handen der Regierungen der genannten Kantone abgegeben haben, ist in unsern Akten Vormerkung genommen.

„Genehmigen Sie, hochgeachtete Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:

*Der Bundespräsident:*

(sig.) WELTI.

*Der Kanzler der Eidgenossenschaft:*

(sig.) SCHIESS.“

**D.**

„Zwischen dem Regierungsrathe des Kantons Zürich und der Direktion der Nordostbahngesellschaft ist mit Bezug auf die von letzterer verlangten Änderungen an den Konzessionen für die Nationalbahn, soweit sich der Regierungsrath nicht bereits mit den gestellten Begehren einverstanden erklärt hat, vereinbart worden was folgt:

„I.

- „1. Der Regierungsrath des Kantons Zürich gibt für den Fall der Erwerbung der Schweizerischen Nationalbahn durch die Nordostbahngesellschaft die Erklärung ab, dass der Kanton Zürich auf Grundlage des Korrektionsgesetzes
  - a) zum Schutze des bedrohten Thurufers bei Dättwil sofort eine ausreichende Uferversicherung in Angriff nehmen und nach Möglichkeit fördern,
  - b) den Durchstich der Thur im Zusammenhang mit der übrigen Thurkorrektur bei der thurgauischen Grenze sobald als möglich ausführen und
  - c) über den Unterhalt der ausgeführten Arbeiten stets sorgfältig wachen werde.
- „2. Die Nordostbahn ihrerseits übernimmt die Entwässerung des bedrohten Ufer- und Dammgebietes in ihren Kosten.
- „3. Auf Grund dieser Verständigung verzichtet die Nordostbahn zur Zeit auf die im Hinblick auf die dormalen drohende Gefahr verlangten eventuellen Konzessionsänderungen hinsichtlich der Bahnstrecke Winterthur-Ossingen.

„II.

„Hinsichtlich der Strecke Örlikon-Otelfingen verzichtet die Nordostbahn auf die Ermächtigung zur Einführung des Pferdebetriebes und indem sie sich bezüglich der Fahrgeschwindigkeit Freiheit vorbehält, verpflichtet sie sich immerhin zu einer Geschwindigkeit der konzessionsgemässen Züge von 18 Kilometer per Zeitstunde ohne Einrechnung der Aufenthalte auf den Stationen und Haltstellen.

„III.

„Die Nordostbahngesellschaft, auch wenn sie die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn nicht erwerben würde, verbleibt betreffend Übernahme der zweiten Sektion bei ihrer den Garantiestädten abgegebenen und im Sinne der heutigen Konferenzverhandlungen modifizirten Erklärung mit der einzigen Änderung, dass alsdann die Städte auf die Auslieferung der 6000 Stück Nordostbahnaktien verzichten müssten.

„IV.

„Die Erklärung der Nordostbahngesellschaft betreffend Übernahme der zweiten Sektion der Schweizerischen Nationalbahn, wie sie gegenüber den Garantiestädten gemacht wurde und mit den heute vereinbarten Modifikationen gilt nicht nur den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen, sondern ist auch als den Regierungen von Zürich und Aargau gegenüber gemacht anzusehen.

„Zürich, den 10. März 1880.

Namens der Direktion  
der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:  
(sig.) STUDER.

Namens des  
Regierungsrathes des Kantons Zürich:  
(sig.) ZOLLINGER.“

E.

„Schweizerisches Bundesgericht.

„In Sachen

der Liquidation der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft  
hat das Bundesgericht

nach Einsicht

„1. des Protokolls der zweiten Versteigerung der Nationalbahn vom 15. März l. J., enthaltend folgende Angebote:

a) auf Grundlage der Konzessionen:

von der Eidgen. Bank unter Vorbehalt der Ratifikation des Verwaltungsrathes:

auf die Ostsektion	Fr. 3,150,000
„ „ Westsektion	„ 460,000
„ „ gesammte Linie	„ 3,610,000

b) als bedingtes Angebot auf Grundlage von Konzessionserleichterungen für den Betrieb:

von der Nordostbahn auf die Westsektion Fr. 750,000, mit Vorbehalt der Ratifikation ihres Verwaltungsrathes;

von der Eidgen. Bank Verwahrung für nachträgliche Anmeldung eines bedingten Angebotes;

„2. einer Zuschrift der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom 5. April l. J., enthaltend die Erklärungen:

dass sie für den Fall der Erwerbung der Westsektion die Konzessionsabänderungen annehme, welche der Bundesrath gemäss Beschluss vom 12. März l. J. bewilligt habe, wie im Fernern, dass der Verwaltungsrath der Nordostbahn das für die Westsektion gemachte Angebot ratifizirt habe, dasselbe somit ein definitives sei;

- „3. der von der Nordostbahn unterm 24. Februar, beziehungsweise 3. April 1880, zu Gunsten der Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen eingegangenen Verpflichtung, denselben für den Fall der Erwerbung der Westsektion als Beitrag zur Erfüllung der von ihnen eingegangenen Garantieverpflichtung für das neun Millionen Anleihen der Nationalbahn 6000 Stück eigene Stammaktien von nominell Fr. 500 zur Verfügung zu stellen, in der Meinung, dass dagegen die vier Garantiegemeinden für die von der Nordostbahn zu bezahlende Kaufsumme von Fr. 750,000, soweit solche nicht für die Konkurskosten und für die der Hypothek vorangehenden privilegierten Forderungen in Anspruch genommen wird, Schuldner der Nordostbahn würden;
- „4. eines von der Eidgen. Bank unter Vorbehalt der Ratifikation ihres Verwaltungsrathes, unterm 5. April nachträglich eingereichten bedingten Angebotes auf die Westsektion im Betrage von Fr. 760,000;
- „5. der in Folge Einladungen an den h. Bundesrath und die beteiligten Kantonsregierungen, wie in Folge öffentlichen Aufrufes an die Gläubiger der Nationalbahngesellschaft (Art. 32 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen) dem Bundesgericht eingegangenen Zuschriften, nämlich:
- a) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Thurgau vom 27. März, wodurch derselbe erklärt, dass er in Sachen lediglich den Entscheid des Bundesgerichtes gewärtige;
  - b) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Schaffhausen vom 30. März, wodurch derselbe thunlichst rasche Erledigung der Sache und Zuschlag der Bahn an den Meistbietenden, d. h. der Ostsektion an die Eidgen. Bank und der Westsektion an die Nordostbahngesellschaft beantragt;
  - c) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Zürich vom 3. April 1880, mit welcher derselbe die Ansichts-äusserungen der beteiligten zürcherischen Gemeinden übermittelt, und in welcher er erklärt, dass er die Zuschlagung der Nationalbahn, beziehungsweise der Westsektion derselben an denjenigen Konkurrenten befürworten werde, welcher schliesslich die grössten Garantien dafür biete, dass dem Begehren der zürcherischen Gemeinden von Bassersdorf bis Otelfingen, welche den grössten Werth auf eine möglichst gute Verbindung mit Zürich legen, entsprochen werde;
  - d) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Aargau vom 5. April, laut welcher derselbe einig geht mit den Resolutionen, welche bei einer stattgehabten Konferenz mit den Aargauischen Nationalbahngemeinden gefasst worden seien, dahin lautend:
    - 1. die Regierung werde ersucht, den Zuschlag der Westsektion der Nationalbahn an die Nordostbahn zu unterstützen, sofern nicht weitere Angebote gemacht werden über diejenigen hinaus, welche von der Nordostbahn an der Steigerung und seither durch ihr Schreiben vom 3. April gemacht worden seien;
    - 2. Sollten weitere Angebote erfolgen, so wünsche die Regierung Mittheilung derselben zu bezüglicher Kenntnissgabe an die Gemeinden und zur Rückäusserung;
    - 3. die Regierung wird ersucht, dahin zu wirken, dass der Erwerber der Bahn die Kautionssumme von Fr. 50,000 übernehme, und die Nordostbahn die Fr. 18,000 monatliches Betriebsdefizit bis zur Betriebsübernahme fallen lasse;
  - e) einer Zuschrift des Stadtrathes von Winterthur vom 23. März 1880, worin derselbe um Beschleunigung des Entscheides über das Resultat der Steigerung nachsucht, sowie einer Zuschrift der nämlichen Behörde vom 3. April, womit dieselbe ihre an die Regierung des Kantons Zürich gerichtete Eingabe mittheilt, in welcher in erster Linie Zuschlag der Westsektion an die Nordostbahn, der Ostsektion an die Eidgen. Bank beantragt wird;
  - f) einer Eingabe der Rheinischen Kreditbank in Mannheim vom 2. April, worin dieselbe, als Gläubigerin, um Beschleunigung der Angelegenheit nachsucht;

- g) einer Eingabe des Martin Wirth in Lichtensteig vom 3. April, worin derselbe als Inhaber von Obligationen der Nationalbahn (Westsektion, I. Serie) Zuschlag der Westsektion an den Meistbietenden beantragt;
- h) der Zuschrift des schweizerischen Bundesrathes vom 13. April, worin sich derselbe gutachtlich dahin ausspricht:
1. Es sei die Ostsektion der Eidgen. Bank zu dem von ihr gemachten Angebote von Fr. 3,150,000 gemäss Steigerungsbedingungen zuzuschlagen.
  2. Die Westsektion soll der Nordostbahn zu ihrem bedingten Angebote von Fr. 750,000 zugeschlagen werden, in dem Sinne, dass sie für die den Garantiegemeinden gemachten Anerbietungen haftbar erklärt werde und spätestens innert Jahresfrist nach Zuschlag der Bahn die Verbindung mit Örlikon erstelle; — nach Einholung des Berichtes des Massaverwalters und nach Anhörung des Vortrages des Instruktionsrichters,

„in Betrachtung:

- „1. Keines der gelegten Gebote, sei es für die ganze Bahn, sei es für ein einzelnes Theilstück, erreicht den festgesetzten Anschlagspreis, und es muss sich daher fragen, ob auf Grund der Steigerungsergebnisse der Zuschlag ertheilt oder eine anderweitige zweckmässige Verfügung getroffen werden soll (Art. 32 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen).
- Es ist aber nicht zu erwarten, dass bei dem beschränkten Kreise der Bewerber durch weitere Unterhandlungen der Schatzungspreis oder überhaupt ein höherer Preis erzielt werde, dagegen erheischen sowohl das öffentliche Interesse als auch das Interesse der Gläubiger dringend den endlichen Abschluss der Liquidation.
- „2. In Beziehung auf die Ostsektion ist die Eidgen. Bank alleinige Bieterin geblieben, und es ist ihr daher dieselbe ohne Weiteres zuzuschlagen.
- „3. In Beziehung auf die Westsektion dagegen erscheint das bedingte Angebot der Nordostbahngesellschaft in mehrfacher Beziehung vortheilhafter als die Gebote der Eidgen. Bank, sowohl als das am Steigerungstag auf Grund der Konzessionen und Steigerungsbedingungen abgegebene, als auch als das nachträglich eingereichte bedingte Angebot. Denn das am Steigerungstag auf Grundlage der bestehenden Konzessionen abgegebene Angebot der Eidgen. Bank bleibt hinter demjenigen der Nordostbahn bedeutend zurück. Dagegen übersteigt allerdings das nachträglich eingereichte bedingte Angebot dasjenige der Nordostbahn um Fr. 10,000, allein dieser Unterschied wird mehr als aufgewogen dadurch, dass
- a) das Angebot der Nordostbahn ein definitives ist, und die Nordostbahn bereit ist, den Betrieb der Linie sofort zu übernehmen, während das Gebot der Eidgen. Bank unter Ratifikationsvorbehalt abgegeben wurde;
  - b) das Angebot der Nordostbahn unter der Bedingung von Konzessionsänderungen erfolgt ist, welche vom Bundesrathe eventuell zugestanden worden sind, während die Eidgen. Bank das ihrige an Bedingungen geknüpft hat, welche über das vom Bundesrathe eventuell Zugestandene hinausgehen und nach dem Gutachten des Bundesrathes vom 13. April dem öffentlichen Interesse weniger entsprechen als die von der Nordostbahn vorbehaltenen Konzessionsabänderungen;
  - c) die Nordostbahn sich fest verpflichtet hat, die Verbindung der Nationalbahn mit der Nordostbahnstation Örlikon zu erstellen und dadurch dem Wunsche der zürcherischen Gemeinden von Otelfingen bis Bassersdorf um Herstellung einer direkten Kommunikation mit Zürich zu entsprechen, während die Eidgen. Bank allerdings auch den Bau der Linie Seebach-Zürich in Aussicht nimmt, ohne indess eine sachbezügliche Verpflichtung zu übernehmen.

„Endlich darf

d) auch in Betracht gezogen werden, dass durch die Zusicherungen vom 24. Februar und 3. April 1880 die Nordostbahngesellschaft gegenüber den Garantiestädten für den Fall der Erwerbung der Linie finanzielle Leistungen von bedeutender Tragweite übernommen hat, welche mittelbar auch den Gläubigern der Westsektion zu Gute kommen.

„4. Es spricht, wie sich aus dem Gutachten des Bundesrathes und den Kundgebungen der beteiligten Kantonsregierungen und Gemeinden ergibt, kein zwingender Grund gegen die Trennung der beiden Theilstücke, sofern diese sich als im Interesse der Konkursmasse gelegen erweist; —

beschlossen:

- „1. Die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn, begreifend die Strecke Winterthur-Etzwilen-Konstanz, mit Abzweigung Etzwilen-Singen, wird der Eidgenössischen Bank in Bern um das Meistgebot von Fr. 3,150,000 (drei Millionen hundert und fünfzig Tausend Franken) auf Grundlage der Steigerungsbedingungen vom 2. Februar 1880 zugeschlagen.
- „2. Der Eidgenössischen Bank wird für Beibringung der Ratifikation Seitens der kompetenten Gesellschaftsbehörde eine Frist von sechszig Tagen, vom Tage der Eröffnung dieses Zuschlages durch den Massaverwalter an gerechnet, angesetzt, unter der Androhung, dass bei fruchtlosem Ablaufe dieser Frist angenommen würde, es werde die Ratifikation nicht erteilt.
- „3. Die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn, begreifend die Strecke Winterthur-Suhr-Zofingen mit Abzweigung Suhr-Aarau, wird der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft um ihr bedingtes Angebot von Fr. 750,000 auf Grundlage der Steigerungsbedingungen vom 2. Februar 1880 definitiv zugeschlagen, in dem Sinne, dass sie bei ihren unterm 24. Februar und 3. April 1880 den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen gemachten Zusicherungen behaftet wird und innerhalb der vom Bundesrathe festzusetzenden Baufristen die Verbindung mit Örliken herzustellen hat.
- „4. Dieser Beschluss ist dem Massaverwalter für sich und zu Handen der Eidgenössischen Bank und der Nordostbahn, sowie dem Bundesrathe und den beteiligten Kantonsregierungen mitzuthemen.

„Lausanne, den 17. April 1880.

Im Namen des schweizerischen Bundesgerichtes:

*Der Präsident:*

Dr. J. MOREL.

*Der Gerichtsschreiber:*

ROTT.“

---

In einigem Zusammenhang mit der Angelegenheit der Nationalbahn stand diejenige der Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur, deren schon in zwei vorhergehenden Geschäftsberichten Erwähnung gethan worden ist. Wir erinnern hier daran, dass schon im Juni 1876 vom h. Bundesrath ein umfassender Plan für diese Arbeiten festgesetzt wurde, dessen Ausführung jedoch durch die bald darauf eingetretene finanzielle Krisis der Nordostbahn ins Stocken gerieth. Ungeachtet diesseitiger Verwendung für Reduktion dieses Plans wurde derselbe im Juni 1877 im Wesentlichen bestätigt, jedoch die Frist für die Ausführung der Bauten um die Zeit bis zum bundesgerichtlichen



Entscheid über eine allfällige Forderung der Nordostbahn an die Nationalbahn und Tössthalbahn betreffend Sicherstellung des Beitrages derselben verlängert. Ein solches Rechtsgesuch wurde damals beim Bundesgericht eingereicht, ist aber heute noch nicht erledigt.

Inzwischen trat über die Nationalbahn die Liquidation ein, und zu Anfang des Berichtsjahres zeigte sich die Möglichkeit einer Erwerbung derselben durch die Nordostbahn. Damit war aber auch die wenig erfreuliche Aussicht eröffnet, dass die Nordostbahn den auf die Nationalbahn fallenden Antheil an den Kosten der Einführung der Ostlinien und der Bahnhofserweiterung zu übernehmen haben werde; um nun durch diese Baukosten den Erwerb der Nationalbahn nicht allzusehr zu erschweren, glaubte die Direktion die Zwischenzeit bis zur Steigerung benutzen zu sollen, die Zustimmung der Stadt Winterthur und der beteiligten Bahnen zu einer erheblichen Reduktion des bundesrätlichen Programmes anzustreben.

Nach verschiedenen Besprechungen kam am 19. Mai 1879 eine Vereinbarung mit den Abordnungen des Stadtrathes Winterthur und der vier dort einmündenden Bahnen zu Stande, welche eine Kollektiveingabe der Kontrahenten an den Bundesrath behufs Reduktion des Erweiterungsprogramms in Aussicht nahm. Diese Vereinbarung kam indessen nicht zur Perfektion; der Stadtrath Winterthur wollte sie der Gemeinde erst dann zur Ratifikation vorlegen, wenn die letztere von allen übrigen Kontrahenten beigebracht sein werde, und die Tössthalbahn ihrerseits erklärte, die Ratifikation von anderen, erst noch zu vereinbarenden Verträgen, abhängig zu machen; unter diesen Umständen glaubte auch der Verwaltungsrath der Nordostbahn mit der Ratifikation sich nicht beeilen zu sollen. Inzwischen hatte aber der h. Bundesrath, welcher von der Vereinbarung Kenntniss erhalten hatte, unterm 8. August einen Beschluss gefasst, der im Wesentlichen die in derselben bezeichneten Reduktionen, wenigstens zur Zeit gestattete. Damit war der Zweck der Vereinbarung erfüllt, und es konnte dieselbe als dahingefallen betrachtet werden. Einige untergeordnete Punkte wurden durch eine spätere Übereinkunft erledigt. Wir lassen den bundesrätlichen Beschluss hier wörtlich folgen:

#### „Der schweizerische Bundesrath,

nach Einsicht eines Berichtes seines Post- und Eisenbahndepartements vom 31. v. M. über die Frage der Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur,

in Abänderung seiner Schlussnahme vom 1. Juni 1877

b e s c h l i e s s t:

„Die Nordostbahngesellschaft ist verpflichtet, die Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur nach folgenden Bestimmungen vorzunehmen:

„1. Die Expropriation für die Erweiterung des Güterbahnhofes nach dem vom Bundesrath am 30. Mai 1876 genehmigten Plan ist sofort vorzunehmen und bis 1. Juni 1880 durchzuführen; die zur Entlastung des Zürcherstrassenüberganges erforderliche Erstellung von neuen Rangirgeleisen ist bis Ende 1881 zu vollenden.

„Im Übrigen behält sich der Bundesrath vor, die Ausführung des vorerwähnten Erweiterungsplans nach Massgabe des sich geltend machenden Bedürfnisses successiv anzuordnen.

„2. Die plangemässe Einführung der Ostlinien mit den vorgesehenen Änderungen im sogenannten Bahnhofdreieck, sowie die Überführung der Lind- und Haldenstrasse und die damit weiter im Zusammenhang stehenden Strassenkorrekturen sind insgesamt zu beginnen und bis Ende des Jahres 1880 zu vollenden.

„3. Bis Ende des laufenden Jahres sind die Arbeiten für die Erweiterung des Vorplatzes am Personenbahnhofs und die dadurch bedingten Änderungen an der bestehenden Passerelle durchzuführen.

„4. Der Beginn der Arbeiten für die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse bleibt bis Ende des Jahres 1885 verschoben; für die Art der Ausführung bleibt der hiefür genehmigte Plan massgebend. Der Bundesrath wird seiner Zeit die Frist bestimmen, in welcher diese Arbeit ausgeführt werden muss. Der Bundesrath wird untersuchen, ob es nicht möglich sei, wenigstens für den Fussgängerverkehr unter der Bahn in der Zwischenzeit provisorische Vorkehren zu treffen, und er behält sich eventuell die Anordnung daheriger Massregeln vor.

„5. Von der Überführung der Zürcherstrasse mit Inbegriff der Eulach-Korrektion wird zur Zeit abgesehen; dagegen behält sich der Bundesrath die Anordnung von Massregeln vor, welche bei der Zürcherstrasse in Ersetzung des provisorischen Steges einen ähnlichen Durchgang unter der Bahn ermöglichen, wie derselbe in Nr. 4 dieses Beschlusses vorgesehen ist.

„6. Die Änderung der Anlage von Geleisen und Trottoirs im Personenbahnhofe kann zur Zeit unterbleiben; der Bundesrath behält sich aber bei eintretendem Bedürfnisse vor, auf diesen Gegenstand zurückzukommen.

„7. Die unter Nr. 5 des Bundesrathsbeschlusses vom 1. Juni 1877 enthaltene Bestimmung bleibt mit folgendem Wortlaute in Kraft:

„Die Bauten sind von der Nordostbahngesellschaft als Eigenthümerin des Bahnhofes Winterthur so in Angriff zu nehmen, und zu fördern, dass sie in den bezeichneten Terminen zur Vollendung gelangen. Für den Fall, dass die Nordostbahngesellschaft glaubt, der Ausführung der Bauten vorgängig, von den, den Bahnhof Winterthur mitbenutzenden Eisenbahnunternehmungen Zahlung resp. Sicherstellung eines Kapitalbeitrages verlangen zu können, bleibt ihr überlassen, beim Bundesgericht die geeigneten Anträge zu stellen. Wenn sie binnen vier Wochen eine bezügliche Klage einreicht, so erstreckt sich die Frist für die Bauten, welche nach obigem Programm im Laufe dieses Jahres ausgeführt werden sollen, um den Zeitraum zwischen heute und dem bundesgerichtlichen Entscheide betreffend Leistung resp. Kautonirung eines Kapitalbeitrags.

„8. Im Übrigen wird der Beschluss vom 1. Juni 1877, soweit er nicht schon zur Vollziehung gelangt ist, durch den heutigen Beschluss ersetzt und aufgehoben.

„An die Nordostbahndirektion und an die Regierung des Kantons Zürich.

„Also beschlossen, Bern, den 8. August 1879.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

*Der Vice-Präsident:*

(sig.) WELTL.

Der Stellvertreter des Kanzlers

der Eidgenossenschaft:

(sig.) GISI.“

---

Verhandlungen nach verschiedenen Richtungen wurden nothwendig mit dem Comite der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn, zufolge des Moratoriumsvertrages vom 16. Januar 1878, welcher u. A. die nachfolgenden Bestimmungen enthält:

„Art. 5.

„Bei Festsetzung der Fahrtenpläne der Zürichsee-Dampfboote soll auf die Interessen des rechten Ufers thunlichste Rücksicht genommen und insbesondere, soweit nicht durch Längsfahrten dem bestehenden Bedürfnisse Genüge

geleistet wird, vermittelt Herstellung zweckmässiger Dampfbootverbindungen mit den geeigneten grössern Stationen der linksufrigen Zürichseebahn dafür gesorgt werden, dass die Hauptzüge dieser Bahn von den Anwohnern des rechten Ufers nach beiden Richtungen in möglichst vortheilhafter Weise benutzt werden können.

„Die Nordostbahn wird überdies die Dampfbootbillete zwischen Ortschaften des rechten Ufers, einschliesslich Zürich und Rapperswyl, auch für die Züge einer entsprechenden Strecke der linksufrigen Seebahn gültig erklären und umgekehrt.

„Die in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen haben so lange Platz zu greifen, als nicht eine Eisenbahn längs des rechten Seeufers hergestellt sein wird.

„Art. 6.

„Die Nordostbahn übernimmt den Transport der Güter zwischen den Ortschaften des rechten Seeufers von Zürich (Bahnhof der Nordostbahn und Güterexpedition der Dampftboote) bis Rapperswyl, einschliesslich dieser beiden Ortschaften, zu denjenigen Taxen, welche sie auf Grundlage der für die rechtsufrige Bahn bestehenden Konzession zu beziehen berechtigt sein würde, wenn diese Bahn bereits erstellt wäre. Die Nordostbahn ist indessen befugt, diese Taxen ausnahmsweise da zu erhöhen, wo es geschehen muss, damit nicht durch dieselben eine Herabsetzung des Tarifs der linksufrigen Seebahn zur Nothwendigkeit wird.

„Bei den in Art. 1 dieses Vertrages bezeichneten Transporten wird die Nordostbahngesellschaft, soweit die Besonderheit der in Anwendung kommenden Transporttarife es gestattet, nach den auf ihrem Bahnnetze bestehenden reglementarischen Bestimmungen verfahren. Zu den Lieferfristen wird jeweilen ein Tag zugeschlagen.

„Die in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen finden so lange Anwendung, als nicht eine Eisenbahn längs des rechten Seeufers hergestellt sein wird.

„Art. 10.

„Allfällige Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Anwendung dieses Zusatzvertrages entstehen sollten, entscheidet der Bundesrath.“

Der Moratoriumsvertrag, und daher auch die vorstehend wiedergegebenen Bestimmungen desselben erwachsen nach Art. 11 mit dem Gelingen der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn, welche erst im Beginne des Berichtsjahres zur Perfektion gebracht werden konnte, in Kraft. Indessen haben wir schon im Jahre 1878 mit Vollziehung jener Bestimmungen begonnen, soweit es ohne Übernahme starker finanzieller Opfer möglich war.

Zunächst erlitten schon für den Winterfahrplan 1878/79 die Dampfbootfahrtenpläne eine durchgreifende Änderung, in dem Sinn, dass die Verkehrsbesorgung am linken Ufer grösstentheils auf die Bahn konzentriert, dagegen eine grössere Zahl direkter Fahrten längs des rechten Ufers eingerichtet und für zahlreiche Querfahrten namentlich zwischen den oberen Ortschaften beider Ufer gesorgt wurde. Die seitherigen Fahrtenpläne wurden in gleichem Sinne erstellt.

Ebenfalls noch im Jahr 1878 wurde ein neuer Tarif für die Personenbeförderung auf dem Zürichsee erstellt, welcher das schon mit Eröffnung der linksufrigen Bahn für die Dampfbootfahrten am linken Ufer eingeführte Tarifsystem der Nordostbahn nun auch auf die Längsfahrten am rechten Ufer und die Querfahrten übertrug und die Benutzbarkeit der rechtsufrigen Billete auf der linksufrigen Bahn durchführte. Über diesen Tarif fanden, namentlich in der letzterwähnten Hinsicht, Verhandlungen mit dem Comite statt, bei welchen die Beilegung der anfänglichen Differenzen gelang. Der neue Tarif wurde auf den 1. Januar 1880 in Kraft gesetzt.

Noch ungelöst ist die dritte Frage, welche mit dem Comite zu beordnen war, die Erstellung der neuen Gütertarife. Dieselbe hat für die Nordostbahn eine sehr ernstliche finanzielle Tragweite, und anderseits bemüht sich das rechte Ufer seinerseits, die neuen Tarife möglichst günstig zu gestalten. Sofort nach vollendeter Rekonstruktion der Unter-

nehmung wurden die einschlägigen Vorarbeiten angeordnet, und nachdem auf Grund derselben die Entwürfe eines Transportreglements für den Personen- und Güterverkehr auf dem Zürichsee, sowie vollständiger Gütertarife festgestellt worden waren, wurden diese im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe dem rechtsufrigen Comite im August 1879 zur Äusserung vorgelegt. Dieselben fanden bei dem Comite keine günstige Aufnahme, und die daraufhin veranstaltete Konferenz zeigte, dass die beiderseitigen Anschauungen über die von der Nordostbahn durch den Moratoriumsvertrag übernommenen Verpflichtungen bedeutend von einander abweichen. Insbesondere waren es folgende zwei Punkte, über welche eine Einigung sich als unerreichbar erwies:

1. Unsere Direktion war der Ansicht, dass sie die Gütertarife für das rechte Ufer innerhalb der Maximalsätze der Konzessionen für die rechtsufrige Seebahn nach ihrem Ermessen frei berechnen dürfe. Sie machte hievon insofern Gebrauch, als sie, soweit es ohne Überschreitung der konzessionsgemässen Taxmaxima möglich war, zu den auf ihren Bahnen bestehenden Tarifsätzen per 100 Kilogr. je 12 Cts. für Stückgut, 10 Cts. für die Wagenladungsklassen A und B, 8 Cts. für diejenigen C, D und E hinzuschlug, als theilweises Äquivalent für die durchschnittlich grösseren Kosten des Wassertransports gegenüber dem Bahntransport und für den in vielen Fällen nöthig werdenden Unterwegsumlad vom Bahnwagen auf das Schiff oder umgekehrt. Die grosse Mehrzahl der Tarifsätze blieb hiebei immer noch und zwar zum Theil sehr erheblich unter den konzessionsgemäss zulässigen Taxen. Das Comite verlangte statt dessen die unveränderte Anwendung der normalen Gütertaxen der Nordostbahn, ausgenommen Steinkohlen- und Roheisentransporte, hinsichtlich welcher es dagegen auf die ihm günstigeren Taxbestimmungen der Konzessionen abstellte.

2. Wir glaubten, den Taxen zwischen den sämtlichen Dampfboot-Güterstationen unter sich nur noch solche nach dem Bahnhof Zürich beifügen zu müssen, während das Comite beanspruchte, dass die rechtsufrigen Dampfbootstationen auch nach allen übrigen Bahnstationen direkte Gütertaxen erhalten.

Bei einer am 17. September 1879 abgehaltenen Konferenz einigten wir uns mit dem Comite, über diese Fundamentalfragen gemäss dem Art. 10 des Moratoriumsvertrages einen Entscheid des Bundesrathes herbeizuführen. Die sachbezügliche Eingabe des Comite an den Bundesrath erfolgte am 28. September und gelangte am 8. Oktober an unsere Direktion, worauf wir am 23. Oktober in einlässlicher Gegenschrift antworteten; wir beschränkten uns dabei immerhin auf Beleuchtung der erwähnten beiden, auch in der Eingabe des Comite ausschliesslich erörterten Punkte, in der Absicht, uns über das Weitere, nachdem durch den Entscheid des Bundesrathes die erforderliche Grundlage gefunden sein werde, zunächst wieder direkt mit dem Comite ins Benehmen zu setzen. Ein weiterer Schriftenwechsel fand nicht statt; wohl aber traf am 15. Februar 1880 eine Einladung des Eisenbahndepartements ein, unter seiner Leitung zu einer nochmaligen konferenziellen Verhandlung des Gegenstandes mit dem rechtsufrigen Comite die Hand zu bieten, um wo möglich ohne eigentlichen Schiedsspruch des Bundesrathes eine Verständigung herbeizuführen. Wir beschlossen die Annahme dieser Einladung, während das Comite ablehnte und, wie es scheint, separate Verhandlungen mit dem Departement vorzog. Irgendwelche andere Eröffnungen des Bundesrathes gingen uns nicht mehr zu, bis uns dessen Schiedsspruch zugelangte. Derselbe datirt vom 25./31. März 1880 und greift also ins laufende Jahr hinüber; wir glauben aber, denselben des Zusammenhanges wegen schon im gegenwärtigen Geschäftsbericht mittheilen zu sollen. Er lautet:

„In Erledigung der dem schiedsrichterlichen Entscheid des Bundesrathes unterstellten Differenzen zwischen der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn und der Gesellschaft zur Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn wird festgesetzt:

„1. Der Distanzermittlung sind die Pläne für die rechtsufrige Zürichseebahn zu Grunde zu legen. Die für Zürich Bahnhof sich ergebenden Distanzen werden auf Zürich Schifflande übertragen.

„2. Die Tariffberechnung für den Verkehr zwischen Zürich Schifflande einerseits und den Stationen des rechten Seeufers anderseits erfolgt auf Grund des Normalschema zum internen Gütertarif der Nordostbahn. Für den Transport von Steinkohlen und Roheisen sind die in den Konzessionen der rechtsufrigen Zürichseebahn vorgeschriebenen Taxen massgebend.

„3. Die Tariffberechnung für den Verkehr zwischen Zürich Bahnhof loco einerseits und den Stationen des rechten Seeufers anderseits unterliegt den sub 2 stipulirten Bedingungen mit der Weiterung, dass die Nordostbahn berechtigt sein soll, auf den Gütern sämmtlicher Tarifklassen einen fixen Zuschlag von 6 Cts. per 100 Kilogramm zu beziehen und die Tarifsätze um diesen Betrag zu erhöhen.

„Vorbehalten bleibt der zweite Satz von Art. 6 des Zusatzvertrages.

„4. Bezüglich des Verkehrs nach weiter als Zürich gelegenen Nordostbahnstationen werden die Stationen des rechten Seeufers als integrierender Bestandtheil der Nordostbahn behandelt, und es hat demgemäss die Tariffberechnung auf Grund des Normalschema zum internen Gütertarif der Nordostbahn und der Gesamtdistanz zu geschehen — vorbehältlich des Art. 8, Alinea 2, des Hauptvertrages. Der in Ziffer 3 hievor festgesetzte fixe Zuschlag von 6 Cts. per 100 Kilogramm kann auch in diesem Verkehr in gleichem Umfange in Anrechnung gebracht werden.

„5. Die Bestimmung im zweiten Satz in Alinea 1, Art. 6, des Zusatzvertrages vom 16. Januar 1878 wird dahin präzisirt, dass die Taxen für Rapperswyl in allen sub 2 bis 4 verzeichneten Verkehren den über die linksufrige Route Thalwil-Pfäffikon-Seebrücke sich ergebenden Taxen und die letzteren hinwieder den Konkurrenztaxen via Glatthal gleichgestellt werden dürfen. Wo dies stattfindet, ist von dem in Ziffer 3 und 4 vorgesehenen Zuschlag Umgang zu nehmen.“

Die Vergleichung obigen Schiedsspruches einerseits mit den Fragen, welche, wenigstens nach den uns bekannt gewordenen Akten, allein dem Bundesrathe zum Entscheide vorgelegt waren, anderseits mit dem oben mitgetheilten Wortlaute der massgebenden Bestimmungen des Moratoriumsvertrages wird begreiflich erscheinen lassen, dass wir den Spruch mit dem Gefühl entgegennahmen, es habe sich der Bundesrath bei dessen Erlass diskretionäre Befugnisse zugemessen, welche einem gewöhnlichen Schiedsrichter jedenfalls nicht zukommen. Indessen wird sich die Gesellschaft demselben zu fügen haben, und müssen wir nur bedauern, dass der Bundesrath, nachdem er einmal als angemessen erachtete, über die dermaligen Streitfragen hinauszugreifen und die begleitenden Grundsätze für die Gütertariffbildung in solcher Weise festzustellen, uns nicht die Gelegenheit bot, an unserem Orte zur vollen Abklärung der einschlägigen Verhältnisse beizutragen. Der Schiedsspruch enthält in Folge dessen gewisse Unklarheiten namentlich über die Berechnung der Distanzen, welche uns zur Vorlage eines Interpretationsgesuches an die Bundesbehörde nöthigten, bevor wir an die zeitraubende und mit manchen Schwierigkeiten verknüpfte Ausarbeitung der Gütertarife der rechtsufrigen Dampfbootstationen unter sich und mit allen Nordostbahnstationen auf Grund des Schiedsspruches gehen konnten.

## II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, zu verhandeln. Von denen, welche im Berichtsjahr erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Rücksichtlich der Pulvertransporte wird das neue Reglement über die Militärtransporte die erforderlichen Bestimmungen treffen. Inzwischen nahmen die Bundesbehörden von

ihrem Begehren Abstand, dass Pulvertransporte nur mit reinen Güterzügen stattfinden dürfen, also auf Linien, welche keine regelmässigen Güterzüge haben, mittelst Extrazügen zu den gewöhnlichen Taxen geführt werden müssen; sie lassen dieselben wieder wie früher, unter Beobachtung gewisser Sicherheitsvorschriften, auch in gemischten Zügen zu, ohne sich bei dieser Transportweise der ihnen nach dem Gesetz obliegenden Haftpflicht zu entschlagen. 2) Die Verhandlungen über ein einheitliches Formular für die graphischen Fahrtenpläne fanden ihren Abschluss durch eine bundesrätliche Verfügung vom 4. März 1879, welche ein von der Eisenbahnkonferenz vorgelegtes Formular guthiess und für die Folge als allgemein verbindlich erklärte. 3) In Ergänzung der Bestimmungen des Transportreglements wurden über die landwirthschaftlichen Traglasten und die Zulässigkeit von Frachtbriefen, welche nicht durch Vermittlung der Bahnverwaltungen bezogen werden, besondere Instruktionen vereinbart. 4) In Folge wiederholter Reklamationen des Handelsstandes wurde für Käsesendungen, welche die Verwendung besonderer Güterwagen nöthig machen, ohne das von den Gütertarifen für Anwendung der Wagenladungstaxen vorgeschriebene Gewicht zu erreichen, eine Taxerleichterung gegenüber den normalen Taxen gewährt. 5) Nachdem schon früher Einrichtungen bestanden haben, um die Heimkehr unbemittelter Schweizer aus Frankreich und Deutschland zu erleichtern, wurde nun auch der schweizerischen Gesandtschaft in Wien die Ermächtigung ertheilt, unbemittelten Landsleuten Empfehlungen für Beförderung zur halben Taxe auf den schweizerischen Bahnen auszustellen. 6) Über das Vorkommen der sogenannten Farbenblindheit (Daltonismus) unter den Bahnangestellten wurden von allen Bahnverwaltungen Ermittlungen veranstaltet; bei der Nordostbahn war das Ergebniss nicht derart, um zu ausnahmsweisen Massnahmen zu nöthigen. 7) Hinsichtlich der Militärdienstbefreiung der Eisenbahnangestellten gelang eine Verständigung, welche den Bahnverwaltungen auch bei grösseren Truppenaufgeboten das Verbleiben des für den geordneten Bahnbetrieb unentbehrlichen Dienstpersonals sichert und hinwieder den Bundesbehörden Gewähr dafür bietet, dass Kräfte, welche für die Armee von besonderem Werthe sind, ihr nicht durch den Übertritt in den Bahndienst entzogen werden.

Eine grössere Zahl Fragen, welche die Eisenbahnkonferenz mit den Bundesbehörden erörterte, ging unerledigt ins neue Jahr hinüber. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Die Bahnverwaltungen wurden vom Eisenbahndepartement zur Meinungsäusserung darüber veranlasst, auf welchem Wege sie eine Sicherung der aus dem direkten Personen- und Güterverkehre resultirenden Guthaben an nothleidende Bahnunternehmungen möglich und wünschbar finden. Wir äusserten uns dahin, dass uns hiezu die gesetzliche Aufstellung eines Konkursprivilegiums für derartige Guthaben nicht das geeignete Mittel zu sein scheine, sondern wir die richtigere Abhülfe im Rechte der Bahnverwaltungen erblicken, direkte Verkehre mit solchen Bahnen, deren Betriebsergebnisse für regelmässige Saldirung der diesbezüglichen Guthaben keine ausreichende Gewähr bieten, und die eine anderweitige Sicherheit nicht leisten können oder wollen, abzulehnen. 2) Die von den Westschweizerischen Bahnen zum bundesgerichtlichen Entscheide verstellte Frage, ob, wenn der Bund die Ausführung von Bahnzügen über die in den Konzessionen vorgeschriebene Zahl hinaus anordne, er den Bahnen für die daraus erwachsenden finanziellen Einbussen schadensersatzpflichtig werde, ist noch unerledigt; von einer ähnlichen Klage, auf welche unser letzte Geschäftsbericht hinwies, haben wir inzwischen Umgang genommen. 3) Die Angelegenheit der Tarifunifikation ist im Wesentlichen auf dem Stande, welchen wir verflossenes Jahr mittheilten, verblieben. Inzwischen war, was speziell die Gütertarife betrifft, in Deutschland selbst die Zweckmässigkeit des sogenannten Reformsystems, dessen Übertragung auf die Schweiz beabsichtigt war, vielen Anfechtungen unterworfen, und sind baldige eingreifende Änderungen desselben sehr wahrscheinlich geworden; desshalb unterliess die Eisenbahnkonferenz, auf eine Förderung der Angelegenheit bei den Bundesbehörden hinzuwirken, indem sie dabei der Ansicht Raum gab, dass Schritte, um letztere mittlerweile lediglich rücksichtlich der Personen- und Gepäcktarife zu Konzessionsänderungen zu bestimmen, wenig Erfolg versprechen würden. 4) Seit Jahren klagen namentlich die grösseren Finanzinstitute darüber, dass die schweizerischen Eisenbahntarife die Benutzung der Bahnen für grosse Geldtransporte fast verunmöglichen; um dem diesfälligen Verkehrs-

bedürfniss zu genügen, hat sich die Eisenbahnkonferenz auf Erstellung eines Spezialtarifs geeinigt, dessen Einführung sich aber verzögerte, weil das Post- und Eisenbahndepartement darüber noch die Ansichten der Postverwaltung als hiebei interessirter Konkurrenzanstalt einholen zu müssen glaubte. 5) Der Bundesrath beabsichtigt die Aufstellung neuer technischer Vorschriften für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen; hierüber fanden wiederholt eingehende Besprechungen statt.

Von den übrigen Geschäften, welche die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen im Berichtsjahr erledigte, erwähnen wir folgende: 1) Revision der Übereinkunft über gegenseitige Benutzung der Personenwagen. 2) Aufstellung eines Reglements für Behandlung der Frachtreklamationen, zum Zwecke rascherer Erledigung derselben und thunlichster Vereinfachung der bezüglichen Korrespondenz. 3) Aufstellung eines Reglements betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, beziehungsweise die Regelung der hieraus unter den Bahngesellschaften erwachsenden Verhältnisse. 4) Neuordnung der Zinspflicht auf den Schuldbeträgen aus dem direkten Personen- und Güterverkehr. 5) Revision des Reglements für die gegenseitige Benutzung der Bahntelegraphen und 6) desjenigen über die Miethe besonderer Personenwagen. 7) Änderung des Organisationsstatuts in dem Sinn, dass ein Drittel der Konferenzkosten, wie bisher, nach Massgabe der Länge der Bahnnetze verlegt, die andern zwei Drittel dagegen nicht mehr zu gleichen Theilen, sondern nach Verhältniss der Stimmberechtigung auf die einzelnen Bahnverwaltungen verlegt werden. 8) Rücktritt der Nordostbahn von der Vereinbarung über den Austausch von Jahresfreikarten. 9) Zulassung des Überganges der Güterwagen auf die Seilbahn Lausanne-Ouchy. — Von den unerledigten Geschäften benennen wir: 1) Aufstellung eines einheitlichen Reglements für den Zugsdienst. 2) Centralisation des Transportmaterials. 3) Gemeinsamer graphischer Distanzenzeiger. 4) Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den in gemeinschaftlicher Benutzung stehenden Bahnstrecken und Stationen.

Schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten wir einer engeren Vereinigung, welche zwischen der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, den Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Bahn, mit Vorbehalt nachträglichen Beitritts auch der Vereinigten Schweizerbahnen, abgeschlossen worden ist und sich den Namen kommerzielle Union beigelegt hat. Die sachbezügliche Konvention ist vom 8. Januar 1879 datirt und lautet in deutscher Übersetzung, mit Weglassung der Einleitung und Unterschriften, wie folgt:

### **„Konvention**

**betreffend die Verkehrsverhältnisse zwischen den Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn,  
der Schweizerischen Centralbahn, der Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Bahn.**

#### **„Art. 1.**

„Zwischen den Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Bahn wird vereinbart, dass, unter Vorbehalt der in Art. 2 vorgesehenen Fälle, der Ertrag der Eil- und Frachtgutsendungen, welche im direkten Verkehr über ihre verschiedenen Linien Beförderung erhalten, zwischen ihnen jeweilen nach Massgabe der effektiven Kilometerlänge derjenigen Routen, welche die Sendungen zufolge der Tarife befolgen sollen, zur Repartition zu bringen ist. Als Eil- und Frachtgutsendungen im Sinne dieser Bestimmung sind auch zu verstehen die Viehsendungen, die Fahrzeuge und die Gegenstände von aussergewöhnlichen Dimensionen, und bleiben davon lediglich solche Güter ausgenommen, welche als Gepäck zur Gepäcktaxe aufgegeben werden.

„Jene Repartition erfolgt unter Vorabzug einer festen, noch zu bestimmenden Gebühr, welche je zur Hälfte der Versandt- und Empfangsbahn zufällt und bestimmt ist, dieselben für die Kosten der Versendung und des Empfanges zu decken.



„Immerhin darf eine Gesellschaft, mit Einrechnung der Expeditionsgebühr, niemals mehr erhalten als die Taxe ihres internen normalen Tarifs für die gleiche Strecke.

„Im internationalen und Transit-Verkehr gelten die Grenzstationen, über welche die Sendung geht, als Versandt- und Bestimmungsstation.

„Erfolgt die Repartition auf Grund bestehender Tarife, welche eine Expeditionsgebühr bereits vorsehen, so findet ein anderer Vorabzug zu Gunsten der Versandt- und Empfangsbahn nicht statt.

„Art. 2.

„Ist ein direkter Tarif zwischen zwei oder mehreren der kontrahirenden Gesellschaften durch einfachen Zusammenstoss der Taxen der normalen internen Tarife der beteiligten kontrahirenden Gesellschaften gebildet, so findet zwischen diesen eine kilometrische Repartition nicht statt, sondern es erhält jede Gesellschaft ihre normale Taxe.

„Art. 3.

„Die kontrahirenden Gesellschaften dürfen ihre dormaligen direkten Tarife, welche der gegenwärtigen Konvention entsprechen, nicht künden ohne die einmüthige Zustimmung derjenigen unter diesen Gesellschaften, welche die betreffenden Tarife anzuwenden haben. Die andern kontrahirenden Gesellschaften sind von einer solchen Kündigung in nützlicher Frist zu benachrichtigen.

„Keine der kontrahirenden Gesellschaften darf ihre Mitwirkung zur Erstellung neuer direkter Tarife, welche ihr von einer oder mehreren der andern Gesellschaften vorgeschlagen werden, verweigern, insofern sie auf Grund der bestehenden direkten, schweizerischen oder internationalen Tarife gebildet werden und den Bestimmungen der gegenwärtigen Konvention entsprechen.

„Handelt es sich um Erstellung eines direkten Tarifs für einen Verkehr, für welchen noch kein solcher Tarif vorhanden ist, so hat jede Gesellschaft das Recht, die Einräumung ermässigter Taxen zu beanspruchen, soweit die Konkurrenzen es erheischen. Immerhin ist die Zustimmung aller beteiligten kontrahirenden Gesellschaften nothwendig, um unter ein noch zu bestimmendes, kilometrisches Taxminimum herunterzugehen.

„Art. 4.

„Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung:

1. auf die Dampfboote des Zürichsees und Bodensees;
2. auf die Basler Verbindungsbahn;
3. auf die Linien Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-Loche und Biel-Tavannes-Convers der Jura-Bernbahn, so lange diese Linien nicht über Morteau mit dem französischen Bahnnetz verbunden sind, in der Meinung übrigens, dass der gegenwärtige Vertrag rücksichtlich des Verkehrs zwischen Biel und Basel auch auf der Strecke Biel-Tavannes anwendbar ist.

„Art. 5.

„Die kontrahirenden Gesellschaften verpflichten sich, auf ihre Transporte im direkten schweizerischen Verkehr den Grundsatz der Instradierung der Güter über die kürzeste Route zwischen dem wirklichen Abgangs- und Bestimmungspunkt zur Anwendung zu bringen.

„Diejenige Station, auf welcher der Frachtbrief vom Versender aufgegeben wird, gilt als wirkliche Abgangsstation, vorausgesetzt, dass der gleiche Frachtbrief das Gut bis zur wirklichen Bestimmungsstation begleitet.



„Art. 6.

„Für den internationalen Verkehr wird der Grundsatz der Instradirung über die kürzeste Route, nach den Bestimmungen des vorhergehenden Artikels, in dem Sinn angenommen, dass die längere Route, soweit es sich um die schweizerische Strecke handelt, keine gekürzten Taxen bewilligen darf, und dass für Transporte, welche über die längere Route gehen, diese letztere die kürzere zu entschädigen hat, durch Abtretung des nach Abrechnung der Traktionskosten verbleibenden Ertrages ihrer Transporte. Die der kürzeren Route zu leistende Entschädigung soll jedoch die auf dieser Route in Kraft bestehende Taxe für Transporte der in Frage kommenden Art, nach Abzug der ihr ersparten Traktionskosten, nicht übersteigen. Ist die gleiche Gesellschaft sowohl bei der längeren als bei der kürzeren Route betheiligt, so hat sie an dem Rest, welcher nach Vorweigerung der Traktionskosten und der Entschädigung an die kürzere Route verbleibt, nur für die Differenz ihrer Antheile an der längeren und der kürzeren Route Anspruch.

„Art. 7.

„In Fällen, wo die längere Route auf Schweizergebiet eine längere Strecke beansprucht als die kürzere, darf die erstere gekürzte Taxen einrechnen, unter Entschädigung der kürzeren Route gemäss den Bestimmungen des Art. 6. Die kontrahirenden Gesellschaften werden im einzelnen Fall sich über die Anwendung dieser Bestimmung verständigen.

„Art. 8.

„Wenn für den internationalen Transport gewisser Güter, welche über entgegengesetzte Grenzstationen in die Schweiz eintreten, zwei Routen der Bahnnetze der kontrahirenden Gesellschaften mit einander in Konkurrenz stehen, werden die betheiligten Gesellschaften in Erwägung ziehen, ob die zwischen ihnen bestehende Konkurrenz nicht beseitigt werden könne, sei es durch Errichtung einer gemeinschaftlichen Kasse für die Gesamtheit der in Frage kommenden Transporte, sei es durch eine billige Theilung ihres Ertrages.

„So lange eine derartige Verständigung für die Baumwolltransporte ab den Häfen des mittelländischen Meeres nicht erfolgt ist, wahrt sich die Nordostbahn, als ganz besondere Ausnahme, das Recht, von den über Genf kommenden und nach Stationen der Linien Aarau-Zürich und Luzern-Zürich bestimmten Sendungen ihre interne normale Taxe zu beziehen.

„Art. 9.

„Jede Gesellschaft behält, was den Verkehr zwischen ihren eigenen Stationen anbelangt, vollständige Freiheit.

„Als interner Verkehr soll auch gelten der Verkehr von einer gemeinschaftlichen Station nach einer Station derjenigen Gesellschaft, welcher diese Station gehört, und umgekehrt. Für den Verkehr zwischen zwei den gleichen Gesellschaften gemeinschaftlichen Stationen ist der Grundsatz der Instradirung über die kürzeste Route zu befolgen.

„Art. 10.

„Wenn die Distanz zwischen zwei Stationen über zwei verschiedene Linien der Bahnnetze der kontrahirenden Gesellschaften gleich ist, wird der Verkehr oder sein Ertrag zwischen den genannten Gesellschaften getheilt; dieselben werden sich übrigens rücksichtlich der Instradirung und der näheren Ausführung verständigen.

„Art. 11.

„Die kontrahirenden Gesellschaften verpflichten sich gegenseitig, jeden Schritt zu unterlassen, welcher die Ausführung der gegenwärtigen Konvention zu gefährden geeignet wäre, insbesondere jede Massnahme, welche die Ableitung von Gütern auf dem Wege der Reexpedition herbeiführen könnte.

„Die kontrahirenden Gesellschaften verpflichten sich ausserdem, einander jede mögliche Unterstützung zu gewähren und insbesondere alle Sendungen, über welche sie verfügen, sich gegenseitig zuzuwenden, wenn sie dies ohne Benachtheiligung ihrer eigenen Interessen thun können.

„Art. 12.

„Sobald als möglich und spätestens innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Ratifikation der gegenwärtigen Konvention an, werden die kontrahirenden Gesellschaften die Abrechnung mit den fremden Bahnen auf die Grenzstationen verlegen und dort einen ähnlichen Reexpeditionsdienst, wie er in Genf, Pontarlier und Delle bereits stattfindet, einrichten.

„Art. 13.

„Die Frage der Errichtung eines centralisirten Abrechnungsbureau für den direkten Verkehr soll aufs Schnellste geprüft werden.

„Art. 14.

„Die Vertreter der kontrahirenden Gesellschaften werden zur Besprechung der gemeinsamen Angelegenheiten periodische Konferenzen halten.

„Art. 15.

„Die gegenwärtige Konvention wird sofort nach ihrer Ratifikation durch die Verwaltungsräthe der kontrahirenden Gesellschaften in Kraft treten und bis zum 31. Dezember 1895 vollziehbar bleiben.

„Art. 16.

„Alle Bestimmungen und Vereinbarungen, einschliesslich der direkten Tarife, welche zwischen den kontrahirenden Gesellschaften bestehen oder mit dritten Gesellschaften abgeschlossen sind, und welche mit dem gegenwärtigen Vertrag rücksichtlich der Taxrepartition oder der Instradierung sich im Widerspruch befinden, werden ohne Verzug mit den vorstehenden Bestimmungen in Einklang gebracht werden.

„Jedoch bleiben die Verträge zwischen der Nordostbahn und den Badischen Staatseisenbahnen vom 26. August 1857, ferner zwischen der Jura-Bern-Bahn und der französischen Ostbahn vom 19. März und 17. April 1873 vorbehalten; ebenso die besonderen, bis spätestens den 20. Januar 1879 zwischen den verschiedenen kontrahirenden Gesellschaften noch abzuschliessenden Verträge zur Regelung ihrer speziellen Konkurrenzbeziehungen.

„Des Weitern werden für ihre gegenwärtige Dauer, oder bis die Vereinigten Schweizerbahnen der gegenwärtigen Konvention beigetreten sein werden, die zwischen dieser Gesellschaft und der Nordostbahn abgeschlossenen Verträge vorbehalten, nämlich:

1. Vertrag vom 19/22. November 1873 zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse;
2. Vertrag vom 1. Mai 1874 zur Regelung der Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse zwischen der linksufrigen Zürichseebahn und der Glattthalbahn;
3. Vertrag vom 30. Mai 1876 zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse der Linie Sulgen-Gossau;
4. Vertrag vom 31. August 1876 zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse der Linie Effretikon-Hinweil;
5. Vertrag vom 21. Januar 1877 betreffend die Konkurrenzstellung zur Tössthalbahn.

„Art. 17.

„Allfällige Streitigkeiten hinsichtlich der Ausführung der gegenwärtigen Konvention werden vorerst der Konferenz der vier kontrahirenden Gesellschaften unterbreitet. Können sie von ihr nicht auf gütlichem Wege beigelegt werden, so werden sie von einem Einzelschiedsrichter, welchen die vier Gesellschaften bezeichnen, entschieden. Mangels einer Einigung über die Wahl dieses Schiedsrichters wird derselbe durch den Präsidenten des Bundesgerichtes ernannt.

„Art. 18.

„Die Befugniss, dem gegenwärtigen Vertrage beizutreten, wird dem Kanton Bern für seine Linie Bern-Luzern und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für ihr Bahnnetz vorbehalten, hinsichtlich der letzteren vorbehaltlich der zwischen ihr und der Nordostbahn zu schliessenden Spezialkonvention, welche übrigens den durch die gegenwärtige Konvention erworbenen Rechten der anderen Gesellschaften keinen Eintrag thun darf.

### „Schlussartikel.

„Die Frist für Ratifikation der gegenwärtigen Konvention durch die Verwaltungsräthe der beiden Gesellschaften wird auf den 31. Januar 1879 festgesetzt. Sollte diese Ratifikation nicht erfolgen, so erhält jeder Kontrahent wieder seine Freiheit.“

Die vorbehaltene Ratifikation hat binnen der genannten Frist allseits stattgefunden, und in Folge dessen trat die vorstehend mitgetheilte Konvention mit dem 1. Februar 1879 in Kraft, zugleich mit folgenden, zufolge des Art. 16, Absatz 2, abgeschlossenen Spezialverträgen: 1) zwischen der Jura-Bern-Bahn und der Centralbahn vom 14. und 15. Januar 1879, zur Regelung der besonderen Konkurrenzverhältnisse zwischen diesen Gesellschaften; 2) zwischen den Westschweizerischen Bahnen und der Centralbahn einer- und der Jura-Bern-Bahn anderseits vom 8. Januar 1879, über Entschädigung der letzteren Bahn für die ihrer Linie nach Delle aus der Hauptkonvention erwachsenden Nachtheile; 3) zwischen der Jura-Bern-Bahn einer- und der Centralbahn und Nordostbahn anderseits vom 14/21. Januar 1879; 4) zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn vom 20. Januar 1879. Die erstgenannten beiden Spezialverträge berühren die Nordostbahn nicht; die andern theilen wir nachstehend mit, wieder mit Weglassung der Einleitung und Unterschriften:

### 1. Annex-Vertrag

zwischen der Jura-Bern-Bahn, Centralbahn und Nordostbahn vom 14/21. Januar 1879.

„Als Ergänzung zur allgemeinen Konvention vom 8. Januar 1879 geben die Vertreter der Gesellschaften der Schweizerischen Central- und Nordostbahn die Erklärung ab, dass der Grundsatz der Leitung des Güter- und Viehverkehrs über die kürzeste Route, welcher in der vorstehend genannten allgemeinen Konvention aufgestellt ist, keine Anwendung findet auf den Güter- und Viehverkehr, welcher von Stationen der französischen Ostbahn und weiter nach Delle transit gelangt und nach Basel, Bern, Biel, Neuenstadt oder irgend einer andern Station, auf welcher das jurassische Bahnnetz an die Linien anderer Bahnen anschliesst, bestimmt ist oder welcher sich in umgekehrter Richtung bewegt.

„Ausserdem geben sie Namens ihrer betreffenden Gesellschaften die Erklärung ab, dass sie auf jede Tarifbildung zu Ungunsten des Eingangspunktes Delle verzichten, in dem Sinn, dass sie ihre Gesellschaften verpflichten, die Linie Delle-Basel in den Genuss aller Vortheile, welche den konkurrirenden Linien bewilligt werden, zu setzen, soweit dieselben auf den Verkehr von Stationen der französischen Ostbahn und weiter, ferner auf den Verkehr von solchen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, für welche die kürzeste Route über Delle führt, nach der Ostschweiz oder auf den in umgekehrter Richtung sich bewegenden Verkehr Bezug haben.

„Diese Erklärungen und Verpflichtungen bilden einen Bestandtheil der obenerwähnten allgemeinen Konvention und treten zugleich mit derselben und für die gleiche Zeitdauer in Kraft.“

### 2. Spezialübereinkunft zwischen der Centralbahn und Nordostbahn vom 20. Januar 1879.

„Im Anschluss an die Vereinbarung vom 8. Januar 1879 und in Anwendung des in Art. 16 dieser Vereinbarung gemachten Vorbehaltes wird für den zwischen den beiden Netzen der Centralbahn und Nordostbahn stattfindenden Güterverkehr folgende Vereinbarung getroffen:

#### „Art. 1.

„Für den letzteren Verkehr sind, soweit nachstehend keine besondere Bestimmung getroffen ist, die Vorschriften der erwähnten allgemeinen Vereinbarung ebenfalls massgebend.

„Art. 2.

„Der am 22. und 30. August 1876 zwischen der Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn, von letzterer im Einvernehmen mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn abgeschlossene Vertrag, betreffend den direkten Verkehr zwischen den ersteren beiden Bahnen, einschliesslich der auf Grund desselben erstellten Tarife und Taxrepartitionen, bleibt vorläufig, auch soweit er den Güterverkehr betrifft, noch so lange in Kraft, als nicht eine der beiden Direktionen seine Kündigung als angezeigt erachtet.

„Beiden kontrahierenden Parteien steht überdies das Recht zu, auf den 31. August 1879 eine Umarbeitung der Tarifrepartitionen im Sinne der allgemeinen Konvention zu verlangen.

„Art. 3.

„Der Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn vom 2. Februar 1870, betreffend Subventionirung der Gotthardbahn und Theilung des über ihre Linien gehenden Verkehrs der letzteren, behält seine Gültigkeit.

„Rücksichtlich der Tarifbildung und Instradierung des Güterverkehrs von und nach der Gotthardbahn finden, so lange die allgemeine Vereinbarung vom 8. Januar 1879 in Kraft bleibt, deren Bestimmungen ebenfalls Anwendung.

„Art. 4.

„Der Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn vom 16. Dezember 1874, betreffend Regulirung der aus dem Bau der Bötzberrgbahn erwachsenden Konkurrenzverhältnisse, verliert seine Gültigkeit, soweit er mit der allgemeinen Konvention vom 8. Januar 1879 im Widerspruche steht. Es soll nur diejenige in letztere Kategorie fallende Bestimmung gültig bleiben, wonach der Güterverkehr sämtlicher Stationen der Bötzberrgbahn, einschliesslich der Station Augst, nach den Stationen der Linie Brugg-Aarau und umgekehrt bis und mit Rapperswil, und einschliesslich der Stationen der Aargauischen Südbahn, via Brugg instradirt wird.

„Der Verkehr zwischen Basel und Cham wird bis zur Eröffnung der Strecke der Aargauischen Südbahn Muri-Rothkreuz in noch zu vereinbarendr Weise hälftig zwischen der Route Basel-Olten-Luzern-Rothkreuz-Cham und der Route Basel-Stein-Brugg-Altstetten-Cham getheilt, wobei die Taxbildung in der Weise vorzunehmen ist, dass die Taxe der massgebenden Route durch Zusammenstoss gebildet und kilometrisch auf die andere Route verlegt wird.

„Art. 5.

„Bei Berechnung der effektiven Routenlängen der Linie Altstetten-Luzern wird die Distanz für den die Stationen Knonau und Cham transitirenden Verkehr direkt über das Verbindungsgeleise bei der Kollerrmühle berechnet.

„Art. 6.

„Die gegenwärtige Spezialvereinbarung tritt nur im Falle des Perfektwerdens der in Art. 1 erwähnten allgemeinen Vereinbarung, eventuell aber zugleich mit der letzteren in Kraft und behält während deren Dauer Gültigkeit.

„Art. 7.

„Zur Austragung von Meinungsverschiedenheiten bei deren Ausführung setzen sich die beiden kontrahierenden Direktionen zunächst in mündliches Benehmen miteinander oder bringen ihre Differenzen, falls dieselben sich auf Grundsätze der allgemeinen Konvention vom 8. Januar 1879 beziehen, im Schoosse der in dieser letztern vorgesehenen Konferenzen zur Erörterung.

„Gelingt hiebei die Einigung nicht, so wird der Entscheid einem Schiedsrichter übertragen, dessen Wahl nach Analogie der Bestimmungen von Art. 17 der allgemeinen Vereinbarung erfolgt.“

Noch vor Abschluss der Konvention vom 8. Januar 1879 hatten wir den Vereinigten Schweizerbahnen den einer zweijährigen Kündigung unterliegenden Konkurrenzvertrag zwischen der linksufrigen Zürichseebahn und der Glatthallinie vom 1. Mai 1874, ferner die dazu gehörenden Verträge betreffend die Konkurrenzverhältnisse der Linie Effretikon-Hinweil und der Tössthalbahn vom 31. August 1876 und 21. Januar 1877 auf Ende 1880 gekündigt. Dieser Kündigung folgte am 21. Februar 1879 diejenige des Konkurrenzvertrages vom 19/22. November 1873 und des Vertrages vom 30. April 1876 über die Konkurrenzverhältnisse der Linie Sulgen-Gossau auf den 31. August 1879. Daran anschliessend eröffneten wir, Gebrauch machend von Art. 18 der Konvention vom 8. Januar 1879, Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über deren Eintritt in die kommerzielle Union, welche aber im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschluss gebracht werden konnten, in Folge der Schwierigkeit, die vielfachen Konkurrenzverhältnisse zwischen den Linien der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auf eine beiden Gesellschaften annehmbare Weise und zugleich in Einklang mit den Bestimmungen der genannten Konvention neu zu ordnen. Inzwischen einigten wir uns mit den Vereinigten Schweizerbahnen interimistisch über die von Neujahr 1880 an für die Güterintradirung anzuwendenden Grundsätze.

Die Konvention vom 8. Januar 1879 bildete zur Zeit ihres Abschlusses den Gegenstand mehrfacher Angriffe. Wohl veranlasst hiedurch verlangte, noch bevor sie völlig perfekt geworden war, die Bundesbehörde Vorlegung sowohl der Konvention als der dazu gehörenden Spezialverträge, ein Begehren, welchem die kommerzielle Union mit Rücksicht auf Art. 35, Absatz 1, des Eisenbahngesetzes bereitwillig entsprach. Seither sind weitere sachbezügliche Eröffnungen der Bundesbehörde nicht erfolgt. Einwendungen derselben gegen die Konvention scheinen übrigens kaum gedenkbar; nach Ansicht der Unionsverwaltungen halten die Bestimmungen der Konvention sich innerhalb der Schranken der Gesetze und Konzessionen, und auch der Grundgedanke der Konvention, einen die Kräfte der Bahnen zersplitternden Konkurrenzkampf zu verhüten und die Verhältnisse des Güterverkehrs in möglichst einfacher Weise zu ordnen, sollte, zumal nach den Erfahrungen der letzten Jahre, der Billigung der Behörden und Bevölkerungen gewiss sein. Ähnliche Vertragsverhältnisse haben übrigens, wie beispielsweise die Verträge zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen beweisen, auch früher schon bestanden, ohne dass von irgend einer Seite her ihre Rechtsbeständigkeit bezweifelt worden wäre, und der einzige wesentliche Unterschied der neuen Konvention besteht wohl nur darin, dass sie sich auf ein ausgedehnteres Bahnnetz erstreckt und für eine längere Dauer abgeschlossen wird.

Eher lagen Gründe gegen die Konvention im speziellen Interessenstandpunkte der Nordostbahn, indem aus dem Grundsätze kilometrischer Taxerepartition für die Nordostbahn sehr namhafte Einbussen erwachsen, auch die Verkehrsleitung über die kürzesten Routen ihr in gewissen Richtungen nachtheilig ist, und für sie die bisherige Freiheit in Beordnung der Verhältnisse zu den Nachbarbahnen zufolge ihrer Lage von grossem Werthe war. Diese Momente schienen indessen uns und dem Verwaltungsrath durch die allgemeinen Vortheile, welche die kommerzielle Konvention gewährt, aufgewogen zu werden. Immerhin werden diese Vortheile sich nur indirekt und allmählig geltend machen, während die obenerwähnte Einnahmeneinbusse sofort eintritt. Zuzufolge Beschlusses der kommerziellen Union werden nämlich die der Nordostbahn im Durchschnitt nachtheiligen Repartitionen der Gütertaxen aus den direkten Verkehren, die auf Grund der kommerziellen Konvention zu erstellen waren, jedoch erst im Jahr 1880 successiv in Kraft treten können, bis zum 1. Februar 1879 rückgreifende Anwendung finden; für Deckung der daraus erwachsenden nachträglichen Vergütungen an die andern Unionsverwaltungen, deren Betrag sich nicht zum voraus mit Sicherheit berechnen lässt, ist dadurch vorgesorgt worden, dass von den Verkehrseinnahmen der Monate Februar bis Dezember 1879 ein Betrag, der für diesen Zweck ausreichen sollte, abgetrennt und auf besondern Conto vorgetragen wurde.

Die wichtigeren Massnahmen, welche die Union seit dem 1. Februar 1879 in Ausführung der kommerziellen Konvention getroffen hat, sind folgende: 1) Aufstellung eines Reglements über die Organisation der Unionskonferenzen, aus welchem wir die Bestimmung hervorheben, dass Beschlüsse, welche die Anwendung, Interpretation, Ausdehnung oder Abänderung der Konvention vom 8. Januar 1879 betreffen, nur mit Stimmeneinhelligkeit gefasst werden können. 2) Wahl der Jura-Bern-Bahn zur Präsidialverwaltung für das Jahr 1879, sodann der Centralbahn für das Jahr 1880. 3) Festsetzung der Expeditionsgebühren, welche bei den kilometrischen Taxrepartitionen zu Gunsten der Versandt- und Empfangsbahn in Vorabzug zu kommen haben. 4) Festsetzung der Entschädigung für Traktion und Expedition, auf welche die transportirende längere Route bei Umwegtransporten Anspruch hat. 5) Bestimmung der Minimaltaxen, unter die bei Bildung neuer direkter Tarife ohne Zustimmung aller beteiligten Gesellschaften nicht heruntergegangen werden darf. 6) Festsetzung der Normen für Erstellung gemeinsamer intern-schweizerischer und internationaler Distanzenzeiger und Ausarbeitung dieser Distanzenzeiger. 7) Bestimmung derjenigen Tarife, welche als unvereinbar mit der Konvention ausser Kraft zu setzen waren. 8) Bestimmung derjenigen direkten Tarife, deren Repartitionen der Umarbeitung bedurften, und Erstellung der neuen Repartitionen. 9) Einführung neuer Frachtkarten und Frachtkartenregister, um den Lauf aller Güter zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation nicht nur der Frachtkarten, sondern auch der sie begleitenden Frachtbriefe festzustellen. 10) Unterhandlungen mit den deutschen und österreichischen Bahnen über Verlegung des Abrechnungsdienstes auch über die auf Grund direkter Tarife stattfindenden Gütertransporte auf die Grenzstationen, mittelst Bruches der Kartirung daselbst; die diesbezügliche Bestimmung von Art. 12 der Konvention erwies sich einstweilen als unausführbar, wogegen eine Revision der Abrechnungsvereinbarungen mit den bayerischen und österreichisch-ungarischen Bahnen gelang, welche in anderer Form, ohne die direkte Kartirung der Güter zu zerstören, eine Beschleunigung der Abrechnungen sichert. 11) Prüfung der Frage eines gemeinsamen Abrechnungsbureau und Entwerfung eines Organisationsreglements für dasselbe.

Die Betriebsergebnisse der Unternehmung Effretikon - Wetzikon - Hinweil sind trotz der im letzten Geschäftsberichte besprochenen Ermässigung der an die Nordostbahn zu entrichtenden Entschädigung für Besorgung des Betriebes fortwährend der Art, dass eine Fortführung dieses Unternehmens auf bisheriger Grundlage nicht als möglich betrachtet werden kann. Für das Defizit, das einschliesslich der Zins-Rückstände für das Obligationen-Kapital Ende des vorigen Jahres sich auf Fr. 75,145. 81 Cts. belief und Ende des Berichtsjahres auf Fr. 148,519. 33 Cts. angestiegen ist, fehlen alle und jede Deckungsmittel. Es haben deshalb im Laufe des Jahres im Schoosse des leitenden Ausschusses Berathungen darüber stattgefunden, in welcher Weise die Gefahr einer gerichtlichen Liquidation beseitigt, und das Verhältniss zur Nordostbahn definitiv beordnet werden könnte. Auf den Wunsch des leitenden Ausschusses hat die herwärtige Direktion es übernommen, diesfällige Vorschläge einzubringen; dieselben konnten aber bis heute aus dem Grunde nicht vorgelegt werden, weil unseres Erachtens vorerst die Abklärung verschiedener anderer Fragen abzuwarten war. Wir hoffen indessen, noch im Laufe dieses Jahres diese Angelegenheit zur Erledigung bringen zu können. Eine etwelche, wenn auch durchaus unzureichende Verbesserung der finanziellen Ergebnisse dürfte aus der im laufenden Jahre zur Einführung gelangten Erhöhung der Personentaxen und sodann namentlich aus dem, durch den neuen Konkurrenzvertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen dieser Linie zugewiesenen grössern Güterverkehr resultiren. Dabei darf übrigens nicht ausser Acht gelassen werden, dass dieser vermehrte Güterverkehr im Wesentlichen nur durch Kompensationen, welche die Nordostbahn anderweitig gewährte, erhältlich war.

Bei der Tössthalbahn hat die ökonomische Bedrängniss auch im Berichtsjahre fortgedauert. Unter diesen Umständen war es uns nicht möglich, die Abbezahlung oder auch nur eine beträchtliche Reduktion unserer ungedeckten Guthaben herbeizuführen. Immerhin haben wir strenge darauf gehalten, für unsere neu auflaufenden Forderungen stets rechtzeitig Deckung zu erlangen, und hat auch ein etwelcher Rückgang unseres Guthabens aus

früherer Zeit erzielt werden können. Die im letzten Bericht angedeuteten Verhandlungen über eine definitive Beordnung unserer verschiedenen Beziehungen zur Tössthalbahn, speziell auch der Pflicht zur Leistung von Kapitalbeiträgen an die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, sind noch nicht zum Abschlusse gelangt, dürften aber aller Voraussicht nach in nächster Zeit zu der angestrebten Einigung führen.

Seitens der Bischofszeller Bahn, an welche die Nordostbahn bekanntlich auf Ablauf der zehnjährigen Pachtzeit ein Darlehen von Fr. 1,500,000 in der Form von Nordostbahn-Obligationen auszurichten hat, ist bei uns die Anregung auf käufliche Übernahme der Bahn oder wenigstens auf frühzeitigere Aushandlung eines Theiles dieser Obligationen gemacht worden. Es wurden diesfalls Vorschläge von unserer Seite vorgelegt, jedoch von der Geschäftsführung der Bischofszellerbahn als nicht befriedigend erachtet. In der Folge haben zwar weitere Besprechungen zwischen dem Präsidenten der Geschäftsführung der Bischofszellerbahn und Mitgliedern unserer Direktion stattgefunden; wir erachteten es dann aber nicht als opportun, der Anregung zur Zeit weitere Folge zu geben. Über die bestehenden Differenzen hinsichtlich einer Reihe von gegenseitigen Forderungen konnte eine Verständigung nicht erzielt werden. Vor Kurzem haben wir uns nun geeinigt, dieselben vor einem Schiedsgericht auszutragen. Einen Hauptstreitpunkt bildet die Frage, ob die zur Konsolidirung der Bahn nothwendig gewordenen Entwässerungsarbeiten im sogenannten Tellen, die einen Aufwand von beiläufig Fr. 12,000 beanspruchen werden, auf Rechnung der Bahneigenthümerin oder auf diejenige der Nordostbahn, als Pächterin, auszuführen seien.

Gegenüber der Unternehmung Wädensweil-Einsiedeln ist die Frage der Haftpflicht für die bei der Probefahrt vom 30. November 1876 vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen noch nicht zum Austrage gekommen. Von allen Klägern ist die Nordostbahn ins Recht gefasst worden, und es haben die bezüglichlichen Prozesse bis zum Abschlusse des Berichtes bereits zu folgenden, zum Theil rechtskräftig gewordenen Verurtheilungen geführt, für welche die Nordostbahn auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages vom 25. Januar 1875 das Regressrecht auf die Unternehmung Wädensweil-Einsiedeln beansprucht:

Zu Gunsten der Hinterlassenen des Heizer Frei, Aversalentschädigung	.	.	.	.	.	.	Fr. 15,000. —
„ „ „ „ Dr. Kälin, idem	.	.	.	.	.	.	„ 10,000. —
„ „ von Lokomotivführer Steiner	Fr. 1,710	Leibrente vom 1. Sept. 1879 ab und Heilungskosten etc.	„	10,479. 95			
„ „ „ Bremser Weber	„ 1,800	idem „ 21. April 1877	„ „	idem	„	850. —	
„ „ „ Ingenieur Ritter	„ 450	idem „ 19. Okt. 1877	„ „	idem	„	3,438. 80	
„ „ „ Zugführer Gattiker, Aversalentschädigung	.	.	.	.	.	.	„ 7,250. —
„ „ „ Bauführer Möhrle, idem	.	.	.	.	.	.	„ 482. —

Der im letzten Jahresberichte erwähnte Prozess mit den Bauunternehmern Schedlbauer & Vogl ist im Berichtsjahre ebenfalls nicht zur Erledigung gelangt.

Die Liquidation der Schweizerischen Nationalbahn, über deren Verlauf im Übrigen an anderer Stelle berichtet wird, ist im Berichtsjahre soweit gefördert worden, dass wie einerseits der gänzliche Verlust unserer laufenden Forderungen, so andererseits die vollständige Einbringlichkeit unserer aus Expropriation herrührenden Guthaben ausser Frage gestellt wurden. Die letztern beziffern sich inclusive Zinse auf beiläufig Fr. 400,000, von denen nur etwa Fr. 270,000 durch Hinterlagen gedeckt waren. An den bereits in der Betriebsrechnung pro 1878 auf Abschreibung gebrachten laufenden Guthaben von zusammen Fr. 125,491. 80 Cts. konnten im Wege des Regresses auf andere Unternehmungen nachträglich Fr. 8,754. 92 Cts. wieder eingebracht werden, und es ist Aussicht vorhanden, auf diesem Wege noch einen weitem Betrag von beiläufig Fr. 10,000 realisiren zu können.

Unser letztjährige Geschäftsbericht deutete bereits auf die Schwierigkeiten hin, welchen der schweizerische Getreidespezialtarif Nr. 6 vom 1. Dezember 1878 seitens der Lagerhäuser im Innern der Schweiz begegnete,



indem diese sich in ihren Interessen durch das Staffelsystem des Tarifs gefährdet glaubten, welches zwar in noch mehr ausgesprochenem Grade schon dem Spezialtarif Nr. 5 vom 1. Mai 1869 zu Grunde gelegen hatte. In Folge dessen wurden Begehren laut, dass der Tarif rein proportional den Distanzen gebildet werde. Letztere Änderung hätte, weil die Bahnverwaltungen die jetzigen ermässigten Taxen für Transporte auf grössere Distanzen nicht ohne schwere Verluste auch für solche auf nähere Distanzen zugestehen könnten und daher genöthigt wären, nicht die höhern Taxen auf nähere, sondern die ermässigten auf grössere Distanzen aufzuheben, für einen Theil der Getreidetransporte eine starke Vertheuerung zur Folge; sie würde zugleich die Konkurrenz, welche sich die verschiedenen Getreideimportrouten im Innern der Schweiz machen, zum Nachtheile des Landes einschränken und die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bahnen zu Gunsten der ausländischen fühlbar abschwächen. Es ist daher kaum zu denken, dass die Behörden einer solchen Forderung, deren gesetzliche Berechtigung zudem höchst zweifelhaft wäre, zur Geltung verhelfen werden. Auch wird nach unserer Überzeugung die unzureichende Frequenz, worüber einzelne Binnenlagerhäuser sich beklagen, mit Unrecht grossentheils auf den Getreidetarif zurückgeführt. Immerhin waren wir und die übrigen an diesem Tarif beteiligten Bahnen bereit, für das Getreide die ganz ausnahmsweise, für andere Transporte weder bestehende, noch verlangte Begünstigung zuzugestehen, dass dasselbe, wenn es einen Aufenthalt in einem Lagerhause durchgemacht hat und sodann zum Weitertransport neu aufgegeben wird, für letzteren nicht die ab der Station des Lagerhauses geltende Taxe zu bezahlen habe, sondern die Fracht zwischen der vorherigen Abgangs- und der neuen Bestimmungsstation, nach Abzug der für den Transport zum Lagerhaus bereits bezahlten Theilfracht und mit Zurechnung einer mässigen Gebühr für die Behandlung auf der Lagerhausstation. Diese Vergünstigung musste auf solche Lagerhäuser beschränkt werden, welche den Bahnen durch ihre Lage, Organisation und sonstige Einrichtung die nöthige Garantie gegen die sonst unausweichlichen Missbräuche zu bieten scheinen. In erster Linie wurde sie für die Lagerhäuser der Centralschweiz in Aarau und Olten anboten, mit dem Vorbehalt, über deren Ausdehnung auf andere Lagerhäuser bei eintretendem Begehren neuen Beschluss zu fassen. Der Bundesrath erblickte indess in der Stellung, welche hienach den genannten Lagerhäusern zukäme, eine gesetzlich unzulässige Begünstigung derselben und erklärte, dass er sich von vornherein das Recht wahre, die Bahnen anzuhalten, ähnlichen Begehren Dritter, selbst wenn dies keine Lagerhäuser seien, jeweilen zu entsprechen. Zu unserm Bedauern wurde hiedurch die Verkehrserleichterung, welche in Aussicht genommen war, verunmöglicht.

Es machte sich das Bedürfniss geltend, die im Vorjahr mit den Vereinigten Schweizerbahnen vereinbarte Gültigerklärung der Personenbillete zwischen Zürich, Örlikon etc. und den Glarnerstationen zur Benutzung sowohl der Weesenerroute als derjenigen über Niederurnen, auch auf die Billete der Glatthallinie, der Linie Effretikon-Hinweil und der Tössthalbahn auszudehnen. Wir trafen hierüber mit der genannten Gesellschaft eine interimistische Verständigung für die Winterfahrplanperiode und beabsichtigen die definitive Ordnung dieses Verhältnisses mittelst eines der verwaltungsräthlichen Genehmigung unterliegenden Vertrages.

Das Berichtsjahr erhielt für das Tarifwesen dadurch eine grosse Bedeutung, dass die sämmtlichen Bahnverwaltungen, welche der Kontrolle der deutschen Reichsbehörde unterstehen, ihre direkten Gütertarife mit dem Auslande, welche nicht auf Grund des deutschen Reformsystems erstellt waren, kündigten. Hievon wurde auch unsere Gesellschaft betroffen, indem zunächst die Gütertarife mit Elsass-Lothringen und Baden, dann auch diejenigen mit Württemberg auf Ende 1879 gekündet wurden; gegen Ende des Berichtsjahres folgte trotz seines Reservatrechtes in Eisenbahnsachen auch Bayern, immerhin unter einstweiliger Intakabelassung der österreichisch - ungarischen Transittarife nach der Schweiz und nach Frankreich, und mit der Zusicherung, dass es die wirkliche Ausserkraftsetzung der seitherigen Tarife erst beanspruche, nachdem die Erstellung neuer möglich geworden sein werde. Wir waren bemüht, dem gänzlichen Abbruch des direkten Güterverkehrs mit den Nachbarbahnen möglichst rasch zu



begegnen, und wurden hierin von der badischen und württembergischen Verwaltung kräftig unterstützt; leider musste aber den neuen Tarifen, zufolge der Differenzen zwischen unserm Gütertarifsystem und dem deutschen Reformsystem, eine sehr komplizierte Form gegeben werden, ohne dass die Gesamtheit des Güterverkehrs in deren Rahmen einbezogen werden konnte. Es wurde möglich, noch auf Neujahr 1880 für die wichtigen Stationen Basel B. B. und Waldshut neue Gütertarife zu erstellen; denselben folgten seither solche für Singen und dann für die übrigen wichtigeren Stationen der Badischen Bahn. Auch die Tarife mit Württemberg sind der Einführung nahe, während diejenigen mit Elsass-Lothringen, den Pfälzischen Bahnen etc. sich noch im Rückstande befinden.

Die Konzession der Linie Glarus-Lintthal entspricht der sogenannten Normalkonzession, welche über die Bildung der Tarife andere Bestimmungen enthält als die übrigen Konzessionen der Nordostbahn. Wir waren hiedurch genöthigt, für die Personen- und Gütertarife jener Linie, welche am 1. Juni 1879 dem Betrieb übergeben wurde, besondere Taxschemata aufzustellen, und konnten in Folge dessen die Tarife zwischen ihr und unsern andern Linien nicht auf Grund unserer allgemeinen Schemata nach den durchgerechneten Distanzen feststellen, sondern mussten sie mittelst Zusammenstosses der beiderseitigen Taxen in Glarus bilden. Im Übrigen wurde für Glarus-Lintthal das Taxsystem der Nordostbahn zur Geltung gebracht.

Nachstehend folgt eine Übersicht der wichtigeren Tarifarbeiten des Berichtsjahres:

1. Personen- und Gepäckverkehr. *a)* Revision des Tarifs für den internen Verkehr der Nordostbahn auf den 1. Januar 1880 behufs Durchführung der theilweise veränderten Distanzen, welche sich aus der kontradiktorisch mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement vorgenommenen Neuvermessung der Nordostbahnlinien ergeben haben. *b)* Revision des Tarifs der Bötzberrgbahn, zum Zwecke der Durchführung einer Vereinbarung der Centralbahn mit Baselstadt, welche gestattet, den Tarifen statt der bisherigen um einen Kilometer gekürzten Distanzen die wirklichen Distanzen ab Basel zu Grunde zu legen. *c)* Ausdehnung des Personentarifs auf die Stationen Ennenda bis Lintthal, ferner Einbeziehung letzterer Stationen in den direkten Verkehr mit der Bötzberrgbahn und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil. *d)* Vollendung der Revision des Tarifs mit den Vereinigten Schweizerbahnen und Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in denselben. *e)* Erstellung direkter Taxen mit Rapperswyl, Station der Zürichsee-Gotthardbahn, über den Seedamm. *f)* Ergänzung des Tarifs mit der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln. *g)* Erstellung eines direkten Tarifs mit der Bergbahn Rorschach-Heiden. *h)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in den direkten Verkehr mit der Centralbahn, Aargauischen Südbahn und Jura-Bern-Luzernbahn. *i)* Ausdehnung der direkten Taxen mit Einsiedeln auf Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn, ferner auf elsass-lothringische Stationen, Bregenz, Feldkirch und Lindau. *k)* Revision des Personentarifs mit Tyrol, Triest und Italien über den Brenner. *l)* Neuerstellung des Personentarifs mit Württemberg. *m)* Ergänzung der Personentarife mit der Badischen Bahn und *n)* mit Elsass-Lothringen. *o)* Neuerstellung der Personentarife mit der Main-Neckarbahn, sodann *p)* der Transittarife über die Nordostbahn zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Badischen Bahn. *q)* Ergänzung der Rundfahrtbillete, namentlich durch Erstellung von Touren ab Frankfurt a/M., Mainz, Ludwigshafen, Neustadt, Ems und Wiesbaden nach der Central- und Ostschweiz.

2. Güterverkehr. *a)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in die internen Gütertarife, ferner in die direkten Tarife mit der Bötzberrgbahn und der Linie Effretikon-Hinweil. *b)* Neuerstellung des Reglements und Tarifs für die Lagerhäuser in Zürich, und *c)* Revision desjenigen für die Lagerhäuser in Romanshorn. *d)* Revision des Tarifs für den Camionnage in Zürich. *e)* Tarif zwischen Romanshorn transit und Schaffhausen. *f)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in die direkten Tarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen, der Aargauischen Südbahn, der Centralbahn und den weiter gelegenen schweizerischen Bahnen. *g)* Revision der Tarife mit der Simplonbahn. *h)* Neuerstellung des Tarifs der Bötzberrgbahnstation Basel mit der Nordostbahn und den Vereinigten

Schweizerbahnen, zur Durchführung der am Distanzenzeiger der Bötzbahn und Nordostbahn eingetretenen Änderungen und zugleich zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Bötzbahnroute gegenüber den dormaligen Gütertaxen ab dem badischen Bahnhof Basel über Waldshut. *i)* Entsprechende Neuerstellung des Gütertarifs zwischen dem badischen Bahnhof Basel und Waldshut einer- und der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits. *k)* Revision und Ergänzung des Tarifs zwischen Basel, Bötzbahn und Badische Bahn, und den Bodenseeuferten, einschliesslich Schaffhausen. *l)* Erstellung eines Transittarifs über Delle, Verrières und Genf mit Schaffhausen, Konstanz und Romanshorn. *m)* Reexpeditionstarife zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel und der Ostschweiz für den Verkehr mit Mannheim und Ludwigshafen, ferner zwischen Singen und der Ostschweiz via Schaffhausen für belgische und holländische Güter. *n)* Tarif für Brennmaterialien, Roheisen, Baumaterialien, Getreide etc. zwischen Winterthur und Wald via Illnau. *o)* Nachtrag zum Tarif Commun Nr. 442 mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, zur Sicherung der hiesigen Eisenbahngüter für Güter nach der Levante gegenüber eingetretenen Konkurrenzen. *p)* Revision des Tarifs für Fleischtransporte nach Paris. *q)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Linthal in die Saarkohlentarife, ferner Erstellung von Spezialtarifen für Steinkohlen und Roheisen ab Mannheim und Ludwigshafen nach dem Vorarlberg. *r)* Neuerstellung des Tarifs zwischen Basel und Schaffhausen einer- und den bayerischen Staatsbahnen anderseits, ferner Revision und Ergänzung des gleichartigen Tarifs mit Sachsen. *s)* Spezialtarife für den Holzexport nach der Schweiz und Frankreich mit Bayern, der Kaiserin Elisabethbahn, der österreichischen Südbahn, Galizien und der Bukowina. *t)* Neue Spezialtarife für den Getreideexport nach der Schweiz und Frankreich mit Bayern und mit Österreich-Ungarn, einschliesslich Böhmen. *u)* Spezialtarife für den Weinexport aus Österreich-Ungarn nach der Schweiz und nach Frankreich. *v)* Spezialtarife für mineralische Kohlen, Kartoffeln und Zucker mit den böhmischen Bahnen, ferner für mineralische Kohlen der Kronprinz Rudolfbahn. *w)* Revision und Ergänzung der Gütertarife mit Südrussland via Podwoločyzska und Brody und mit Rumänien via Suczawa, einschliesslich des Exporttarifs für metallurgische Produkte aus Südfrankreich nach Russland. *x)* Einbeziehung der Stationen Romanshorn und Rorschach via Konstanz in verschiedene mittel- und norddeutsche Tarifverbände.

### III. Finanzverwaltung.

Der letztjährige Geschäftsbericht reichte bis zur Konstituierung der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel und ihrer Übernahme aller der Verpflichtungen, welche in der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 der Nordostbahn zugesichert waren. Soweit die Bedürfnisse der letztern es erheischten, sind diese Verpflichtungen seither auch immer mit grosser Pünktlichkeit erfüllt worden, und es war der Verkehr mit dem genannten Institut überhaupt stets ein sehr angenehmer.

Während des Berichtsjahres wurden von der Eisenbahnbank folgende Zahlungen geleistet:

Fr. 3,000,000	Valor 31. Januar 1879	auf Rechnung der Rückzahlung des 3 Millionen-Anleihens vom 1. Febr. 1859,
„ 20,000,000	„ 1. Febr. „ „ „ „	Übernahme der Vorschüsse des Comptoir d'Escompte,
„ 500,000	„ 28. „ „ „ „ „	Gotthardsubvention pro 1878,
„ 2,000,000	„ 1. Mai „ „ „ „	Rückzahlung der Subvention vom rechten Seeufer,
„ 3,500,000	„ 15. Aug. „ „ „ „	„ des 5 Millionen-Anleihens vom 28. Okt. 1867,
„ 400,000	„ 1. Nov. „ „ „ „	Gotthardsubvention pro 1879,
„ 1,500,000	„ 10. „ „ „ „ „	Rückzahlung des 5 Millionen-Anleihens vom 28. Okt. 1867,
„ 200,000	„ 10. „ „ „ „ „	„ der Subvention vom rechten Ufer,
„ 12,990,000	„ 31. Dezbr. „ „ „ „	des Rückkaufs der Titel des schweiz. Konsortiums.

Fr. 44,090,000 effektiv.

Da nach der Konvention für baar zu empfangende 54 Millionen Franken 136,000 Obligationen à Fr. 500 zu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% verzinslich und mit erster Hypothek auf das Nordostbahnnetz, also nominell 68 Millionen Franken der Eisenbahnbank zu überlassen sind, so belauft sich die Schuld der Nordostbahn an letztere für obige Fr. 44,090,000 à 54/68 auf Fr. 55,520,500, und es ergibt sich darauf ein Kursverlust von Fr. 11,430,500.

Nach Art. 7 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 sollten die gesammten 136,000 Obligationen der Eisenbahnbank sofort nach ihrer Konstituierung übergeben werden, immerhin in der Meinung, dass der Zins jeweilen nur auf derjenigen Zahl von Titeln zu vergüten sei, welche den effektiven Einzahlungen entspreche, und mit dem Vorbehalt einer Kontrolle des Bundesrathes über die zu verabfolgende Zahl von Obligationen. Durch Beschluss des h. Bundesrathes wurden aber je nur so viel neue Titel zum Eintrag ins eidgenössische Pfandbuch zugelassen, als abbezahlte ältere Obligationen zur Löschung kämen. Gleichwohl überstieg die Zahl der letzteren diejenige, welche den effektiven Einzahlungen entsprach, wie sich aus nachstehender Übersicht ergibt:

Es kamen im Laufe des Berichtsjahres successiv zur Einlösung und wurden hierauf am eidgenössischen Pfandbuche gelöscht:

a) Vom 3 Millionen-Anleihen von 1859:	5950 Stück oder . . . . .	Fr. 2,975,000
b) „ 5 „ „ 1867:	9770 „ „ . . . . .	„ 4,885,000
c) Die dem Comptoir d'Escompte für seine Vorschüsse von 20 Millionen zu Faustpfand gegebenen Obligationen des 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 50 Millionen sogenannten Pariser Anleihens von 1876 . .		„ 36,000,000
d) Der Rest dieses Anleihens, welcher seiner Zeit vom schweizerischen Konsortium übernommen worden war . . . . .		„ 14,000,000
e) Die vom Konsortium überdies besessenen 5 Millionen des mit der Schweizerischen Centralbahn gemeinschaftlichen 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Anleihens von 50 Millionen mit . . . . .		„ 5,000,000

Im Ganzen wurden im Pfandbuche von älteren Obligationen gelöscht für . . . . . Fr. 62,860,000  
und dagegen von neuen Obligationen des 68 Millionen-Anleihens eingetragen 125,720 Stück à Fr. 500 „ 62,860,000

Von diesen neuen Obligationen . . . . . Fr. 62,860,000 oder 125,720 Stück à Fr. 500  
wurden als Gegenwerth der ersten Amortisationsquote abermals

im Pfandbuch gelöscht . . . . .	110,000	„ 220	„ „ „ 500
so dass sich im Besitz der Eisenbahnbank befinden für . . . . .	Fr. 62,750,000	oder 125,500 Stück.	
d. h. mehr als unsere verzinsliche Schuld per 31. Dezember . . . . .	„ 7,229,500	„ 14,459	„

Die neuen Obligationen des 68 Millionen-Anleihens konnten zwar erst im September abgeliefert werden, da zuerst die Feststellung ihres Textes längere Verhandlungen mit der Eisenbahnbank veranlasste, und sodann auch deren Anfertigung und Unterzeichnung erhebliche Zeit in Anspruch nahm. Die ersten Zahlungen der Eisenbahnbank wurden daher durch provisorische Schuldscheine von je Fr. 500,000 gedeckt, aber auch diese mussten zuerst ins eidgenössische Pfandbuch eingetragen und beim Austausch gegen definitive Obligationen wieder gelöscht werden.

In dem bundesrätlichen Verpfändungsbeschluss vom 8. November 1878 sind, ausser den 160 Millionen, auf welche die I. Hypothek auf das Nordostbahnnetz beschränkt ist, noch 25 Millionen des mit der Centralbahn gemeinschaftlichen Anleihens von 50 Millionen einbezogen, welche von dieser Gesellschaft geschuldet werden, und von diesen 25 Millionen lagen noch 5 Millionen, welche nie emittirt worden waren, in den Händen der Centralbahn. Die entsprechenden 5 Millionen der Nordostbahn waren anno 1876 mit Zustimmung der Centralbahn dem schweizerischen Konsortium abgetreten worden; nach deren Rückkauf durch die Eisenbahnbank und dem Austausch derselben gegen neue Obligationen des 68 Millionen-Anleihens erschien es wünschenswerth, diese Titel nicht weiter zu emittiren, sondern das Gemeinschaftsanleihen um dieselben zu vermindern. In Übereinstimmung mit der Centralbahn und in

Anwesenheit von Abgeordneten beider Gesellschaften, sowie des eidgenössischen Pfandbuchführers, wurden daher diese 10 Millionen nebst den zugehörigen eingelösten und nicht eingelösten Coupons durch Feuer vernichtet. Das Gleiche war zum Theil schon früher ebenfalls in Anwesenheit des eidgenössischen Pfandbuchführers mit den 50 Millionen des 5 0/0 Pariseranleihens geschehen; über diese Operationen sind gehörige Protokolle aufgenommen worden, und es sind dieselben auch vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement in Nr. 14 des Bundesblattes vom 3. April 1880 amtlich publizirt worden.

Die vorstehend bezeichneten Operationen sind indessen nicht ohne erhebliche Auslagen bewerkstelligt worden, von denen hier die bedeutendsten Posten Erwähnung finden mögen:

An die eidgenössische Staatskasse:

für Pfandbucheintrag des 160 bzw. 185 Millionen-Anleihens à 20 Cts. per Fr. 1000.	Fr. 37,000. —
„ Löschung von Titeln im Pfandbuch 62,970,000 à 20 Cts. per Fr. 1000	„ 12,594. —
„ Abstempelung von Titeln, 16,084 Stück à 2 Cts.	„ 321. 68
	<hr/> Fr. 49,915. 68

An die zürcherische Stempelverwaltung:

für Stempelgebühren auf 136,300 Titeln à 10 Cts.	„ 13,630. —
--	-------------

An Orell Füssli & Co.:

für Papier und Druck der provisorischen und definitiven Titel	„ 15,131. 50
---	--------------

Von diesen Kosten fällt ein kleinerer Theil auf die Rechnung des Jahres 1880; die Rechnung für 1879 ist davon belastet mit Fr. 74,683. 03.

Durch Art. 10 der Konvention vom 11. März /10. Dezember 1878 ist der Eisenbahnbank das Recht gewahrt, die später fälligen Anleihen der Nordostbahn auf den Zeitpunkt ihrer Verfallzeit zu konvertiren, insofern wenigstens ein Jahr vor diesem Zeitpunkt auf diesfällige Anzeige der Bank hin eine Spezial-Übereinkunft mit der Nordostbahn zu Stande kommen sollte.

Gestützt auf diesen Artikel machte die Eisenbahnbank gegen Ende des Berichtsjahres Vorschläge für Konversion des 1882 verfallenden 10 Millionen Anleihens vom 1. Juli 1868, eventuell auch des im Jahr 1884 zur Rückzahlung kommenden 5 Millionen Anleihens vom 7. Juni 1869. Die Direktion konnte sich nicht verhehlen, dass es zur Zeit für die Nordostbahn noch ein Wagniss wäre, ohne Mithülfe eines Finanzinstituts den Versuch zur Aufnahme eines Anleihens zu machen; war aber die Vermittlung eines solchen Instituts angezeigt, so konnte auch über die Wahl desselben kaum ein Zweifel herrschen, vorausgesetzt, dass die Bedingungen der Eisenbahnbank überhaupt als annehmbar erscheinen. Berücksichtigte man nun aber, dass Obligationen mit 75-jähriger Rückzahlungsfrist in der Ostschweiz mit Ausnahme einiger Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen bisher nicht häufig umgesetzt wurden und sich erst noch einbürgern müssen, dass selbst die 1895 fälligen 4 1/2 0/0 Nordostbahn-Obligationen im November v. J. nicht höher als 92 1/2 notirt waren, so musste das Offert der Eisenbahnbank, unsere neuen Obligationen zu 90 0/0 zu übernehmen, als den Umständen angemessen betrachtet werden, und es erhielt die nachstehende Konvention vom 20/21. November 1879 auch die einstimmige Genehmigung des Verwaltungsrathes. Immerhin ist zu bemerken, dass der Kurs von 90 0/0 gegenüber dem Abschluss des 68 Millionen Anleihens zu 79,4 0/0 einen bedeutenden Fortschritt konstatirt. Dem Abschluss der Konvention vom 20/21. November ist es auch ohne Zweifel zuzuschreiben, dass die Kurse der Nordostbahn-Obligationen seither einen weiteren Aufschwung erhalten haben, und die Hoffnung erscheint berechtigt, künftige Konversionen noch unter erheblich günstigeren Bedingungen bewerkstelligen zu können.

## „Convention.

„Entre la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse,  
représentée par Mr. STUDER, président de la Direction

d'une part,

„et la Banque des Chemins de fer Suisses,  
représentée par Mr. J. J. SCHUSTER-BURCKHARDT, l'un de ses vice-présidents

d'autre part

„il a été convenu, sous réserve des ratifications des Conseils d'Administration respectifs, ce qui suit, concernant le remboursement de l'emprunt de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse, échéant en 1882, et d'une partie des emprunts échéants en 1884.

### „Art. 1.

„La Banque des Chemins de fer Suisses se charge du remboursement de l'emprunt 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0 de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse du 1<sup>er</sup> Juillet 1868, s'élevant à 10,000,000 francs, remboursable le 30 Septembre 1882 au plus tard.

„La Banque des Chemins de fer Suisses a la faculté d'effectuer ce remboursement à une époque antérieure moyennant un avertissement en mains de la Compagnie du Nord-Est Suisse, d'au moins six mois, et, le cas échéant, la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse prendra les mesures nécessaires pour dénoncer l'emprunt à temps.

### „Art. 2.

„En compensation de l'engagement pris dans le précédent article par la Banque des Chemins de fer Suisses, la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse lui remet 22,200 Obligations de 500 francs, jouissant de la même garantie hypothécaire et émises aux mêmes conditions d'intérêt et d'amortissement que les 136,000 Obligations dont la Banque des Chemins de fer Suisses s'est chargée par suite de la Convention de Paris des 11 Mars et 10 Décembre 1878.

„La remise de ces Obligations devra toujours avoir lieu en sommes proportionnées au remboursement de l'emprunt mentionné à l'article premier et la jouissance des intérêts prendra cours à partir de l'époque correspondante.

### „Art. 3.

„Les frais concernant la vente des sus-dites Obligations, y compris les frais à faire pour obtenir la cote des titres à la Bourse de Paris, tombent exclusivement à la charge de la Banque des Chemins de fer Suisses.

„Toutefois, la différence au-dessus de 460 francs par Obligation qui pourrait être obtenue par la vente des 22,200 Obligations, sera affectée en tout premier lieu au remboursement des dits frais.

„L'excédant de cette différence sera réparti par moitié entre la Banque des Chemins de fer Suisses et la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse.

„Après avoir pris l'avis de la Direction de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse, la Banque des Chemins de fer Suisses ou le Syndicat de vente qu'elle se réserve d'instituer à cet effet, fixera librement l'époque et les conditions de la vente des Obligations.

### „Art. 4.

„La Banque des Chemins de fer Suisses ou le Syndicat de vente ont le droit jusqu'au 31 Décembre 1880 de comprendre aussi dans cette transaction l'emprunt de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0 de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est

Suisse de 5,000,000 francs du 7 Juin 1869, remboursable le 30 Novembre 1884 au plus tard. Si elle fait usage de ce droit, le nombre des Obligations qui, d'après l'article 2, doit lui être remis par la Compagnie du Nord-Est, sera augmenté de 11,000 c'est-à-dire porté à 33,200. Dans ce cas, les dispositions de la présente Convention seront appliquées respectivement à cette cession ultérieure d'Obligations.

„Art. 5.

„La Banque des Chemins de fer Suisses en vue de la meilleure exécution de ce traité, se réserve de substituer à ses droits comme à ses charges un Syndicat de vente. Toutefois la Banque demeure responsable vis-à-vis de la Compagnie du Nord-Est de l'accomplissement des engagements qu'elle contracte par la présente convention.

„Bâle, le 21 Novembre 1879.

„Zurich, le 20 Novembre 1879.

Pour la Banque des Chemins de fer Suisses:

J. J. SCHUSTER-BURCKHARDT.

Pour la Direction du Chemin de fer du Nord Est-Suisse:

STUDER.“

Die wirkliche Ausführung der Konversion des im Jahr 1882 fälligen Anleihens wird Gegenstand eines künftigen Geschäftsberichtes bilden.

Es ist weiter oben erwähnt worden, dass an die Amortisation des neuen Anleihens eine erste Quote von Fr. 110,000 bezahlt worden sei. Da diese Quote etwas gering erscheinen dürfte, die Art der Amortisation überhaupt den Aktionären der Nordostbahngesellschaft noch nie offiziell zur Kenntniss gebracht worden ist, so mag es hier am Platze sein, etwas näher darauf einzutreten. — In Art. 5 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 ist für die erste Hypothek auf das Netz der Nordostbahn ein Gesamtanleihen von 160 Millionen Franken in Aussicht genommen, welches in 75 Jahren durch Amortisation nach einem festzustellenden Plan getilgt werden soll. Die Amortisation soll im Jahr 1879 beginnen, und die jährliche Quote bis zum Jahr 1885 inclusive auf Fr. 103,000 beschränkt werden dürfen. Der Gesellschaft ist vorbehalten, die Amortisation zu beschleunigen. Die Beschränkung der Amortisation während der ersten sieben Jahre ist darin begründet, dass die Nordostbahn nach Art. 8 der Konvention während dieser Zeit der Bank eine jährliche Kommissionsgebühr von Fr. 250,000 zu entrichten hat, und das Minimum von Fr. 103,000 ist so berechnet, dass durch jährliche Leistung dieses Betrages in 75 Jahren ein Anleihen von 60 Millionen getilgt würde, das gesammte Anleihen also sich auf 100 Millionen reduzirte. In dem nachfolgenden Amortisationsplan ist obiges Minimum auch während der ersten sieben Jahre etwas überschritten, um in dieser Zeit wenigstens eine Million zu tilgen. Vom Jahr 1886 an ist die Amortisation auf das gesammte Anleihen ausgedehnt. Die zu tilgende Summe beträgt dann noch 159 Millionen, die Dauer des Anleihens 68 Jahre, die jährlich erforderliche Quote berechnet sich auf Fr. 377,604. Diesem Betrage sind jährlich die auf den bereits amortisirten Titeln ersparten Zinse beizufügen. Ganz genau würde sich daher die Amortisation auf den 1. Februar

1887 zu Fr. 377,604 stellen oder auf 755 Obligationen.

1888 „ „ 377,604 + 16,992 „ „ 789 „

1889 „ „ 377,604 + 16,992 + 17,757 „ „ 824 „

Um aber je Serien von 20 Obligationen auslosen zu können, sind obige Zahlen in der Tabelle so auf- und abgerundet, dass sie durch 20 theilbar sind, und die Differenzen sich ausgleichen. In 75 Jahren wird also auf diese Weise das Gesamtanleihen von 160 Millionen zurückbezahlt. Die Zahl dieser Jahre ist so gewählt, dass sie ungefähr mit den ersten Konzessionen der Nordostbahn, nämlich im Jahre 1953, zu Ende geht.

Amortisationstabelle.

Zeit der Rückzahlung	Zahl der Obligationen	Zeit der Rückzahlung	Zahl der Obligationen	Zeit der Rückzahlung	Zahl der Obligationen	Zeit der Rückzahlung	Zahl der Obligationen
1. Februar	à Fr. 500	1. Februar	à Fr. 500	1. Februar	à Fr. 500	1. Februar	à Fr. 500
		Report	13,660		50,880		136,800
1880	220	1899	1,280	1918	2,960	1937	6,800
1881	240	1900	1,340	1919	3,080	1938	7,100
1882	260	1901	1,400	1920	3,220	1939	7,420
1883	280	1902	1,460	1921	3,380	1940	7,760
1884	300	1903	1,520	1922	3,520	1941	8,120
1885	320	1904	1,600	1923	3,680	1942	8,500
1886	380	1905	1,660	1924	3,860	1943	8,900
1887	760	1906	1,740	1925	4,020	1944	9,300
1888	780	1907	1,820	1926	4,200	1945	9,740
1889	820	1908	1,900	1927	4,400	1946	10,180
1890	860	1909	1,980	1928	4,600	1947	10,620
1891	900	1910	2,080	1929	4,800	1948	11,080
1892	940	1911	2,180	1930	5,020	1949	11,560
1893	980	1912	2,280	1931	5,240	1950	12,080
1894	1,020	1913	2,380	1932	5,480	1951	12,620
1895	1,080	1914	2,480	1933	5,720	1952	13,200
1896	1,120	1915	2,600	1934	5,980	1953	13,800
1897	1,180	1916	2,700	1935	6,240	1954	14,420
1898	1,220	1917	2,820	1936	6,520		
Transport	13,660		50,880		136,800	Total	320,000

Es kann noch die Frage aufgeworfen werden, ob die Nordostbahn auch diese gänzliche Amortisation zu tragen vermöge, da die jährliche Quote immer zu wachsen scheint. Das Letztere ist aber in der That nicht der Fall, Zins und Amortisation betragen immer gleich viel, und es gibt ein Maximum, über welches diese beiden Beträge zusammen nie hinausgehen können. Dieses Maximum ist gleich  $159 \text{ Millionen} \times \frac{4\frac{1}{2}}{100} + \text{Fr. } 377,604$  oder = Fr. 7,532,604, und es kann dasselbe erst eintreten, wenn sämtliche 160 Millionen emittirt sind. In der Rechnung für 1879 betragen Verzinsung und Amortisation zusammen Fr. 6,613,254.39 Cts., darunter sind Fr. 56,516.23 Cts. als Amortisation der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen, welche mit dem Jahre 1892 zu Ende geht. In unserm ungünstigen Berichtsjahre belauft sich die Differenz zwischen den Einnahmen und den Betriebsausgaben noch auf mehr als 8 Millionen Franken; selbst dieses Resultat würde daher beim Eintritt des obigen Maximums noch immer eine bescheidene Einlage in den Erneuerungsfond ermöglichen. Eine Besserung der Verhältnisse darf aber wohl mit allem Grund erwartet werden.

Die am Schlusse unseres Berichtes beigefügten Rechnungen schliessen sich ganz an die des Vorjahres an; nur sind die Überschriften theilweise modifizirt. So ist der Titel „Generalbaurechnung“ in den einer „Rechnung über



den Kapitalverkehr der Nordostbahn“ umgeändert; diese Rechnung enthält zwar wie früher nur die Mutationen auf den Posten der Hauptbilanz, während auf dem besondern Conto der verfügbaren und Betriebskapitalien ebenfalls bedeutende Kapitalbewegungen stattgefunden haben, die zu erwähnen hier am Platze sein mag.

Es erscheinen in den Rechnungen über die Liegenschaften als Netto-Einnahmen

auf dem Liegenschaften-Conto Fr. 288,305. 47

„ „ Villenquartier- „ „ 262,318. 16

Zusammen Fr. 550,623. 63

um welche Summe sich diese Aktiven vermindert haben. Dagegen ist der Passivposten „Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften,“ welcher in der vorjährigen Rechnung noch . . . . . Fr. 1,660,142. — betrug, reduziert durch Baarzahlungen von . . . . . Fr. 1,244,642. —

„ Überträge „ . . . . . „ 400,000. — um „ 1,644,642. —

auf Fr. 15,500. —

Von obigen Überträgen schuldet die Nordostbahn auf einem Personal-Conto . . . . . „ 250,000. —

so dass die Gesamtschuld aus Liegenschaften noch beträgt . . . . . Fr. 265,500. —

welche im laufenden Jahr grösstentheils ebenfalls zur Abzahlung kommen werden.

Die wirklichen Verkäufe von Liegenschaften im Berichtsjahr betragen auf dem Liegenschaften-Conto

für Gebäude . . . . . Fr. 281,856. 75

„ Grundstücke und Abschnitte . . . . . „ 9,550. 30

Fr. 291,407. 05

gegenüber dem Inventarwerth von . . . . . „ 263,454. 20

Der Mehrerlös von . . . . . Fr. 27,952. 85

wurde auf den übrigen Inventarposten, namentlich auf Gebäulichkeiten abgeschrieben.

Von den noch auf Bau-Conto befindlichen Abschnitten wurden verkauft: 32,495 Quadratmeter für Fr. 20,900; überdies sind auf Rechnung von Expropriationen für den Bau der Schweizerischen Nationalbahn von der Massaverwaltung Fr. 270,000 eingegangen.

Die Verkäufe auf dem Villenquartier belaufen sich im Ganzen auf . . . . . Fr. 507,865. 70

also für die Hälfte der Nordostbahn auf. . . . . „ 253,932. 85

Es bleiben von diesem Komplex noch disponibel 40,110 Quadratmeter, gemeinsam mit der Schweizerischen Kreditanstalt.

In Folge der erwähnten Liegenschaftenverkäufe und der Übernahme von aus denselben herrührenden Schuldbriefen hat sich der Bestand der eigenen Werthpapiere vermehrt um Fr. 93,285. Eine bedeutendere Vermehrung dieses Conto, nämlich um Fr. 391,400, ist verursacht durch die vertragliche Übernahme von Gotthardbahnobligationen IV. Serie; ein Theil dieser Titel von früheren Serien ist dagegen im laufenden Jahre veräussert worden.

Als im Laufe des Berichtsjahres die Möglichkeit einer Erwerbung der Nationalbahn durch die Nordostbahn näher trat, die endliche Liquidation aber noch in unbestimmter Ferne lag, wurden der Direktion von verschiedenen Bauunternehmern dieser Bahn deren privilegierte Forderungen, aus Garantierücklassen bestehend, zum Kaufe angeboten. Nachdem wir bereits durch den Cessionsvertrag vom 14. März die Hälfte der auf der Ostsektion haftenden Hypothekar-



forderungen unter Ratifikationsvorbehalt erworben hatten, konnten wir kein Bedenken tragen, auch die dieser Hypothek vorgängig kollozirten Forderungen zu übernehmen, um so mehr, als der dafür zu bezahlende Preis von 80 0/0 annehmbar erschien. Die hiefür gemachte Auslage belauft sich auf Fr. 454,966. 71 Cts.

Der Titel „Materialvorräthe“ hat im Berichtsjahr eine wesentliche Reduktion erfahren, nämlich von Fr. 3,375,650. 32 Cts. auf Fr. 2,247,552. 76 Cts., theils durch allmälige Verwendung und Verkauf der vorhandenen Vorräthe, theils durch Aufhebung der Bureaux des Oberingenieurs für den Bahnbau und Vereinigung des Inventars desselben mit demjenigen des Oberingenieurs für den Betrieb. Bei dieser Verschmelzung konnten die aus der Zeit hoher Materialpreise stammenden Ansätze des Bauinventars nicht wohl auf das Betriebsinventar übertragen werden, sondern es mussten dieselben einer erheblichen Reduktion unterliegen, wobei sich ein Defizit von Fr. 110,630. 73 Cts. ergab, von dessen Verrechnung weiter unten die Rede sein wird.

Die übrigen Posten der Bilanz und der Rechnung über den Kapitalverkehr erfordern keine besondere Beleuchtung; für die Betriebsrechnung verweisen wir auf den Abschnitt „Finanzergebniss“ auf Seite 69.

## 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 2,106,673 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 401 Kilometer, indem zu dem letztjährigen Durchschnitt von 391 Kilometer (vgl. die erläuternde Bemerkung im Eingang von Titel „C. Ausgaben und Statistik des Betriebs“) 10 Kilometer durchschnittlich betriebene Betriebslänge der am 1. Juni eröffneten 16 Kilometer langen Linie Glarus-Lintthal hinzukommen.

	1878.	1879.
Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:	Kilometer.	Kilometer.
1. Fahrplanmässige Züge:		
Schnell- und Personenzüge . . . . .	1,323,358	1,360,841
Gemischte Züge . . . . .	628,944	517,071
Güterzüge ohne Personenbeförderung . . . . .	206,449	185,340
	<hr/> 2,158,751	<hr/> 2,063,252
2. Ergänzungs- und Extrazüge . . . . .	45,522	43,421
	<hr/> 2,204,273	<hr/> 2,106,673

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### 1. Einnahmen.

1878 (391 Kilometer)			1879 (401 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme			
Fr.	Cts.	Prozente	I. Nordostbahn (eigenes Netz).			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			gegenüber 1878					
4,562,350	26	37.69	1. Personentransport . . . .	4,519,545	58	37.31	—	—	42,804	68	
240,020	70	1.98	2. Gepäcktransport . . . .	252,159	65	2.08	12,138	95	—	—	
166,457	41	1.37	3. Viehtransport . . . .	152,827	57	1.26	—	—	13,629	84	
6,940,200	11	57.33	4. Gütertransport . . . .	6,971,053	71	57.56	30,853	60	—	—	
11,909,028	48	98.37				11,895,586	51	98.21	—	13,441	97
			B. Mittelbare Einnahmen:								
132,299	51	.	1. Pacht- und Miethzinse . . . .	173,999	18	.	41,699	67	—	—	
18,267	40	.	2. Nettoertrag der Werkstätten . . . .	—	—	.	—	—	18,267	40	
46,671	34	.	3. Verschiedenes . . . .	42,417	78	.	—	—	4,253	56	
197,238	25	1.63				216,416	96	1.79	19,178	71	—
12,106,266	73	100	. . . Total des eigenen Netzes . . . .	12,112,003	47	100	5,736	74	—	—	
			II. Aus andern Unternehmungen:								
196,194	13	17.88	Nettoertrag der Dampfboote . . . .	247,448	12	21.17	51,253	99	—	—	
901,091	59	82.12	Nettoertrag anderer Linien . . . .	921,578	20	78.83	20,486	61	—	—	
1,097,285	72	100	. . . Total aus andern Unternehmungen . . . .	1,169,026	32	100	71,740	60	—	—	
41,726	41	.	III. Aktivsaldo des Interessen-Conto . . . .			89,113	34	.	47,386	93	—
13,245,278	86	.	. . . Total-Einnahmen . . . .	13,370,143	13	.	124,864	27	—	—	
			Rekapitulation:								
12,106,266	73	91.40	Eigenes Netz . . . .	12,112,003	47	90.59	—	—	—	—	
1,097,285	72	8.28	Andere Unternehmungen . . . .	1,169,026	32	8.74	—	—	—	—	
41,726	41	0.32	Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . .	89,113	34	0.67	—	—	—	—	
13,245,278	86	100				13,370,143	13	100	—	—	

Die vorstehende Tabelle ergibt, dass die unmittelbaren Betriebseinnahmen der eigenen Linien, obwohl die durchschnittlich betriebene Bahnlänge um 10 Kilometer grösser war als im Vorjahr, sich abermals verminderten; immerhin beträgt die Verminderung nur Fr. 13,441. 97 Cts., während das Jahr 1878 im Vergleich zu 1877 bei einer Mehrlänge von 14 Kilometern eine solche von Fr. 227,689. 90 Cts. ergeben hatte. Auf dem Personenverkehr beziffert sich der Ausfall übrigens wesentlich höher, auf Fr. 42,804. 68 Cts., und bei Hinzurechnung desjenigen auf dem Viehverkehr von Fr. 13,629. 84 Cts. erhält man auf diesen beiden Verkehrstheilen zusammen einen Ausfall von Fr. 56,434. 52 Cts. Derselbe ermässigte sich auf obige Fr. 13,441. 97 Cts., weil der Gepäcktransport Fr. 12,138. 95 Cts. und der Gütertransport Fr. 30,853. 60 Cts., beide zusammen mithin Fr. 42,992. 55 Cts. mehr abwarfen als im Vorjahr. Nachdem der Gütertransport im Jahr 1878 ebenfalls eine Mindereinnahme von Fr. 84,621. 82 Cts. gegenüber dem Vorjahr ergeben hatte, darf die diesmalige Mehreinnahme, wenn sie auch bescheiden ist, immerhin

hervorgehoben werden. Sie wäre übrigens höher geworden, wenn nicht der Getreideimport nach der Schweiz, welcher bis im Juli in noch höherem Masse als im Vorjahr der Romanshornerroute zugefallen war, zufolge der ungünstigen Getreideernte namentlich in Ungarn und der grossen Getreidezufuhren aus den Vereinigten Staaten vom August an sich vorwiegend der Route Marseille-Genf zugewendet hätte; die Getreidetransporte ab Romanshorn betrugen:

	1878.	1879.
	Tonnen	Tonnen
Im August . . . . .	12,102	11,151
„ September . . . . .	20,701	7,535
„ Oktober . . . . .	24,811	8,357
„ November . . . . .	25,163	7,545
„ Dezember . . . . .	21,753	6,741
	104,530	41,329
Im ganzen Jahr . . . . .	202,577	174,041

Die mittelbaren Betriebseinnahmen erzielen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 19,178. 71 Cts. Die Differenz hätte sich noch günstiger gestaltet, wenn im Berichtsjahr nicht auch auf den Arbeiten der Werkstätte für den Dampfbootbetrieb die bisher üblichen Provisionszuschläge aufgehoben, und wenn der auf Arbeiten für Dritte erzielte Gewinn von Fr. 3,772. 69 Cts., statt zu Abschreibungen auf den Materialvorräthen der Werkstätte Verwendung zu finden, unter die mittelbaren Einnahmen eingestellt worden wäre. Die auf dem Titel „Pacht- und Miethzinse“ ausgewiesene Mehreinnahme von Fr. 41,699. 67 Cts. hat ihren Ursprung einestheils mit Fr. 23,491. 29 Cts. in der Verpachtung neu eingerichteter Restaurationen auf den Stationen Bülach, Enge und Schwanden, in der Vermietung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes im Bleicherweg, sowie in etwelcher Zunahme der von fremden Verwaltungen bezahlten Baukapitalzinse für Mitbenutzung diesseitiger Stationen, andernteils darin, dass im Vorjahr der Badischen Bahn für Benutzung des Bahnhofes Waldshut durch die Züge der Linie Winterthur-Waldshut für die Zeit vom 1. August 1876 ab eine Nachvergütung von Fr. 22,708. 38 Cts. geleistet werden musste, während die bezügliche Jahresleistung pro 1879 sich nur auf Fr. 4,500 bezifferte. Der Ausfall von Fr. 4,253. 56 Cts. auf dem Titel „Verschiedenes“ ist durch Verminderung der Kursgewinne auf fremden Valuten herbeigeführt worden.

Bei den Einnahmen aus andern Unternehmungen erscheinen zunächst die Dampfboote mit einer Netto-Einnahme von Fr. 247,448. 12 Cts., gegenüber Fr. 196,194. 13 Cts. im Vorjahr, also mehr Fr. 51,253. 99 Cts. Eine Mehreinnahme ergaben übrigens nur die Dampfboote auf dem Zürichsee, nämlich Fr. 54,776. 53 Cts.; diejenigen auf dem Bodensee zeigen eine Verminderung um Fr. 3,522. 54 Cts., welche von ersterer Summe abzurechnen sind.

Von dem Reinertrage der Beteiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen fallen Fr. 507,970 auf die Linie Zürich-Zug-Luzern, Fr. 6,800 mehr als im Vorjahr; die Nordostbahn bezog aus ihrem Antheil an der Unternehmung, welcher Ende 1879 Fr. 9,626,000 betrug, einen durchschnittlichen Zins von 5.28 0/0. Von der Bötzbeargbahn kamen der Nordostbahn zu Fr. 395,118. 70 Cts., also Fr. 13,653. 26 Cts. mehr als im Vorjahr; es ergibt dies einen Zins von 3.23 0/0 des Beteiligungskapitals von Fr. 12,230,000. Bei der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil ist die Nordostbahn mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000 und einem Obligationenkapital von Fr. 1,120,000 theilhaft. Für das Aktienkapital wurde keine Einnahme erzielt, sondern die Jahresrechnung ergibt, wenn die vertragsmässige Einlage in den Erneuerungsfond von Fr. 17,250 mit in die Betriebsausgaben eingestellt wird, einen Rückschlag auf dem Betriebe von Fr. 17,373. 52 Cts., gegenüber Fr. 20,894. 09 Cts. im Vorjahr. Es war also der Unternehmung auch nicht möglich, der Nordostbahn den vereinbarten Zins von 5 0/0 auf obigem Obligationen-Kapital zu bezahlen, sondern es musste derselbe mit Fr. 56,000 zu Lasten der Unternehmung auf neue

Rechnung vorgetragen werden; rechnet man hiezu das obige Betriebsdefizit und das letztjährige Defizit von Fr. 75,145.81 Cts., so beziffert sich das Guthaben der Nordostbahn mit Ende 1879 auf Fr. 148,519.33 Cts. Die Beteiligungen an der Aargauischen Südbahn mit Fr. 3,625,000 und an der Linie Wohlen-Bremgarten mit Fr. 500,000 blieben ebenfalls unfruchtbar, weil diese Unternehmungen abermals Betriebsdefizite hatten; der Anteil der Nordostbahn an diesen betrug bei der Südbahn Fr. 28,906.22 Cts., bei Wohlen-Bremgarten Fr. 8,604.28 Cts., gegenüber Fr. 26,598.94 Cts. und Fr. 8,255.67 Cts. im Vorjahr. Das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei allen genannten Unternehmungen zusammen beträgt Fr. 27,601,000 und hat im Ganzen Fr. 921,578.20 Cts. abgeworfen, gegenüber Fr. 901,091.59 Cts. im Vorjahr, also mehr Fr. 20,486.61 Cts.; es entspricht dies einem durchschnittlichen Zins von 3.34<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Nähere Mittheilungen finden sich in den für die genannten Bahnunternehmungen im Beilagenband zum gegenwärtigen Bericht ausgegebenen besondern Geschäftsberichten.

Die Bischofszellerbahn ist seiner Zeit von der Nordostbahn zum Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr übernommen worden, gegen Bezahlung eines Pauschalzinses an die Unternehmung, welcher für 1879 Fr. 62,500 betragen hat. In Folge dessen sind die Einnahmen und Ausgaben dieser Linie mit denen des eigenen Netzes verschmolzen, und lässt sich deren Betriebsergebniss nur approximativ ermitteln, mittelst besonderer Berechnungen, deren Vornahme erst nachträglich auf Grund der Jahresrechnungen und Verkehrsstatistik möglich ist. Aus letzterem Grunde theilen wir dasselbe nachstehend nicht für das Berichtsjahr, sondern für das Jahr 1878 mit, unter Gegenüberstellung der entsprechenden Ziffern des Vorjahres:

	1877.	1878.
Einnahmen: Unmittelbare . . . . .	Fr. 106,674. 32	Fr. 107,508. 89
Mittelbare . . . . .	„ 16,441. 64	„ 4,520. 25
	<u>Fr. 123,115. 96</u>	<u>Fr. 112,029. 14</u>
Ausgaben: 1. Betrieb:		
Centralverwaltung . . . . .	Fr. 25,174. 53	Fr. 24,927. 22
Bahnunterhalt . . . . .	„ 47,145. 01	„ 34,967. 82
Expeditionsdienst . . . . .	„ 12,849. 26	„ 17,816. 93
Transportdienst . . . . .	„ 99,207. 80	„ 78,577. 73
Bahntelegraphie . . . . .	„ 41. 97	„ 86. 95
Verschiedenes . . . . .	„ 16,165. 26	„ 10,002. 65
	<u>Fr. 200,583. 83</u>	<u>Fr. 166,379. 30</u>
Mitverzinsung der Station Sulgen . . . . .	„ 3,140. —	„ 3,140. —
Antheil an den Betriebskosten der Stationen Sulgen und Gossau . . . . .	„ 18,289. 95	„ 17,717. 31
	<u>Fr. 222,013. 78</u>	<u>Fr. 187,236. 61</u>
2. Einlage in den Erneuerungsfond . . . . .	„ 17,000. —	„ 17,139. 35
3. Pachtzins an die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau . . . . .	„ 60,493. 15	„ 62,155. 93
	<u>Fr. 299,506. 93</u>	<u>Fr. 266,531. 89</u>
Hievon ab die Einnahmen . . . . .	„ 123,115. 96	„ 112,029. 14
Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn . . . . .	Fr. 176,390. 97	Fr. 154,502. 75

ohne Einrechnung des Ausfalles auf dem unverzinst bleibenden Aktienkapital der Unternehmung, an welchem die Nordostbahn mit Fr. 300,000 theilhaft ist.

Die auf dem Aktivsaldo des Interesses-Conto (früherer Titel: „Zinse von ausgeliehenen Geldern“) ausgewiesene Mehr-Einnahme von Fr. 47,386. 93 Cts. gegenüber dem Vorjahr erklärt sich zum grösseren Theile dadurch, dass verschiedene im Jahr 1878 diesem Conto belastete Passivzinse im Berichtsjahr in Wegfall gekommen sind, insbesondere: die Zinse auf Hypothekaranleihen in Folge Rückzahlung der letzteren; ein Marchzins auf der Gotthardbahnsubvention pro 1878; die Verzinsung der Betriebsüberschüsse der Bötzbahnbahn, weil nunmehr gemäss Vereinbarung mit der Schweizerischen Centralbahn deren Antheilsbeträge an den genannten Betriebsüberschüssen im Wege gegenseitiger monatlicher Abrechnungen beglichen werden. Ausserdem wurde der Zinsfuss für die Betriebsüberschüsse der Linie Zürich-Zug-Luzern, deren Verzinsung ebenfalls zu Lasten dieses Titels fällt, von  $4\frac{1}{2}\%$  auf  $3\%$  ermässigt, und erforderte auch die Verzinsung des Reservefonds dieser Linie zufolge Verminderung desselben eine geringere Summe. Endlich erhielt der Titel eine neue Einnahme durch den Eingang der Zinse auf der Betheiligung der Nordostbahn an der IV. Serie Gotthardbahnobligationen.

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

			Transportquantitäten				Einnahmen					
			1878		1879		1878			1879		
			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	19,719	0.37	19,811	0.38	104,013. 75	2.28		105,152. 41	2.33	
"	"	II. "	271,482	5.04	259,520	4.97	832,800. 58	18.25		793,522. 27	17.56	
"	"	III. "	1,010,915	18.75	1,027,536	19.67	1,161,263. 78	25.45		1,139,589. 18	25.21	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:												
Mit Güterzügen	.	II. Klasse	11,868	0.22	10,702	0.20	10,031. 92	0.22		8,898. 10	0.20	
"	"	III. "	173,237	3.21	155,182	2.97	88,958. 97	1.95		81,731. 81	1.81	
Hin- und Rückfahrt.	.	I. "	4,850	0.09	3,085	0.06	10,563. 94	0.23		6,476. 54	0.14	
"	"	II. "	471,112	8.74	470,365	9.00	544,192. 13	11.93		535,354. 73	11.85	
"	"	III. "	2,542,210	47.16	2,564,961	49.10	1,471,559. 23	32.25		1,499,992. 85	33.19	
Abonnementsбилете	.	II. "	218,984	4.06	170,200	3.26	79,323. 97	1.74		64,644. 72	1.43	
"	.	III. "	528,220	9.80	390,590	7.48	75,478. 73	1.65		72,448. 08	1.60	
Militär- u. Polizeitransporte	III.	"	38,273	0.71	42,392	0.81	32,877. 44	0.72		37,497. 04	0.83	
Gesellschafts-, Schul- und	I.	"	2,752	0.05	2,941	0.06	9,348. 31	0.21		10,746. 88	0.24	
Lustfahrten.	II.	"	21,176	0.39	24,190	0.46	62,746. 35	1.38		76,058. 19	1.68	
	III.	"	75,672	1.41	82,574	1.58	79,191. 16	1.74		87,432. 78	1.93	
Total			5,390,470	100	5,224,049	100	4,562,350. 26	100		4,519,545. 58	100	
Rekapitulation nach Klassen:												
I. Klasse	.	.	27,321	0.51	25,837	0.49	123,926. —	2.72		122,375. 83	2.71	
II. "	.	.	994,622	18.45	934,977	17.90	1,529,094. 95	33.51		1,478,478. 01	32.71	
III. "	.	.	4,368,527	81.04	4,263,235	81.61	2,909,329. 31	63.77		2,918,691. 74	64.58	
Total			5,390,470	100	5,224,049	100	4,562,350. 26	100		4,519,545. 58	100	
II. Gepäcktransport			13,023	.	13,633	.	240,020. 70	.		252,159. 65	.	
III. Viehtransport.			Stück		Stück							
Klasse I	.	.	4,116	3.01	4,724	3.66	166,457. 41	.		152,827. 57	.	
" II	.	.	44,757	32.73	41,625	32.21						
" III	.	.	52,494	38.38	47,368	36.65						
" IV	.	.	35,400	25.88	35,515	27.48						
Total			136,767	100	129,232	100	166,457. 41	.		152,827. 57	.	
IV. Gütertransport.			Tonnen		Tonnen							
Eilgut	.	.	38,801	3.27	40,608	3.37	6,202,235. 28	89.37		6,198,143. 84	88.91	
Normalklasse I	.	.	55,990	4.72	57,759	4.80						
" II	.	.	143,296	12.08	146,512	12.17						
Wagenladungsklasse A	.	.	87,914	7.41	107,681	8.94						
" B	.	.	269,735	22.74	252,484	20.96						
" C	.	.	69,286	5.84	73,947	6.14						
" D	.	.	98,914	8.34	86,560	7.19						
" E	.	.	422,200	35.60	438,759	36.43						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahme provision etc.)	.	.	.	.	.	.	737,964. 83	10.63		772,909. 87	11.09	
Total			1,186,136	100	1,204,310	100	6,940,200. 11	100		6,971,053. 71	100	
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen			.	.	.	.	11,909,028. 48	.		11,895,586. 51	.	

### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1879 = 401 Kilom., 1878 = 391 Kilom.)						1878	1879
<b>Personentransport.</b>							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	11,668.42	11,270.69
" " Reisenden	.	.	.	.	"	0.85	0.87
" " " und Bahnkilometer	.	.	.	.	Centimes	4.40	4.48
Zahl der Personenkilometer	.	.	.	.	.	103,657,348	100,882,949
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	.	.	.	.	Kilometer	19.23	19.31
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	.	.	.	.	Reisende	265,108	251,578
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	13,786	13,028
" " Personen-Wagenachsenkilometer kommen	.	.	.	.	"	5.85	5.79
<b>Gepäcktransport.</b>							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	613.86	628.83
" " Tonne	.	.	.	.	"	18.43	18.50
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	53.84	54.32
" " Reisenden	.	.	.	.	"	4.45	4.83
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.	.	445,832	464,247
Jede Tonne hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	34.23	34.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Tonnen	1,140	1,158
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	33	34
" " Reisenden " " " " " " " " " " " "	.	.	.	.	Kilogr.	2.42	2.61
<b>Viehtransport.</b>							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	425.72	381.12
" " Stück	.	.	.	.	"	1.22	1.18
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	27.11	27.28
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.	.	614,062	560,132
<b>Gütertransport.</b>							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	17,749.87	17,384.17
" " Tonne	.	.	.	.	"	5.85	5.79
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	10.37	10.39
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.	.	66,928,582	67,118,358
Jede Tonne hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	56.43	55.73
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Tonnen	171,173	167,377
" jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	3,034	3,003
" " Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	.	.	.	.	"	1.49	1.53
<b>Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer</b>	.	.	.	.	Franken	30,457.87	29,664.81
<b>Mittelbare Betriebs-Einnahmen per Bahnkilometer</b>	.	.	.	.	"	504.45	539.69
<b>Total-Einnahme per Bahnkilometer</b>	.	.	.	.	"	30,962.32	30,204.50

#### 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 .	346,667	729	10,970	2,799	4,011	10,376	7,647	24,634	4,721	5,432	27,701	87,321
Februar .	306,657	712	10,575	2,951	4,110	10,832	8,094	21,446	4,551	6,039	30,014	88,037
März .	365,518	844	11,424	2,882	4,938	12,534	8,637	24,477	5,751	9,309	41,391	109,919
April .	412,308	935	9,231	3,135	4,632	12,150	8,010	21,963	5,757	6,766	37,816	100,229
Mai .	473,595	1,082	9,071	4,026	4,975	12,919	8,519	23,849	6,401	7,075	43,072	110,836
Juni .	521,657	1,163	9,413	3,124	4,387	11,592	8,392	21,982	5,834	7,418	40,503	103,232
Juli .	506,845	1,642	9,874	3,442	5,220	12,071	6,942	23,508	7,068	6,253	43,027	107,531
August .	556,066	1,875	10,708	3,951	5,151	11,692	6,607	19,471	7,133	5,493	37,616	97,114
September	518,017	1,491	15,092	3,288	5,069	12,232	8,610	17,281	6,385	5,394	40,196	98,455
Oktober .	466,580	1,331	12,202	3,577	5,934	15,425	10,591	21,161	8,196	15,556	39,032	119,472
November	405,102	1,020	9,914	3,967	5,200	13,603	13,082	17,235	6,972	8,016	32,905	100,980
Dezember	345,037	809	10,758	3,466	4,132	11,086	12,550	15,477	5,178	3,809	25,486	81,184
Total gegenüber 1878 :	5,224,049	13,633	129,232	40,608	57,759	146,512	107,681	252,484	73,947	86,560	438,759	1,204,310
mehr .	—	610	—	1,807	1,769	3,216	19,767	—	4,661	—	16,559	18,174
weniger .	166,421	—	7,535	—	—	—	—	17,251	—	12,354	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1879		1878	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	256,209	18	12,054	02	11,248	87	552,594	96	832,107	03	2,128	15	2,146	92
Februar .	230,432	37	11,365	27	10,229	04	533,369	59	785,396	27	2,008	69	2,065	55
März .	290,111	69	14,417	81	11,794	20	638,194	59	954,518	29	2,441	22	2,245	26
April .	346,844	08	17,103	28	11,454	08	577,623	67	953,025	11	2,437	40	2,433	61
Mai .	382,054	02	19,480	72	11,407	55	638,499	91	1,051,442	20	2,689	11	2,546	28
Juni .	456,013	32	22,068	62	11,676	10	597,960	29	1,087,718	33	2,672	53	2,452	24
Juli .	518,880	63	33,051	99	13,020	51	595,698	56	1,160,651	69	2,851	72	2,775	66
August .	584,632	12	37,763	81	12,961	09	533,172	79	1,168,529	81	2,871	08	2,990	47
September	513,058	47	29,894	21	19,575	49	527,586	58	1,090,114	75	2,678	41	3,001	37
Oktober .	411,090	80	24,329	87	15,841	29	700,724	16	1,151,986	12	2,830	43	3,085	58
November	292,714	33	16,786	72	11,434	04	582,649	26	903,584	35	2,220	11	2,525	27
Dezember	237,504	57	13,843	33	12,185	31	492,979	35	756,512	56	1,858	75	2,189	66
Total gegenüber 1878 :	4,519,545	58	252,159	65	152,827	57	6,971,053	71	11,895,586	51	29,664	81	30,457	87
mehr .	—	—	12,138	95	—	—	30,853	60	—	—	—	—	—	—
weniger .	42,804	68	—	—	13,629	84	—	—	13,441	97	793	06	—	—



# 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Gegenüber 1878		Rangordnung der Stationen			
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach			
	Anzahl	Tonnen	Stück				Tonnen	Tonnen			Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl
Rorschach . . .	57,916	128	630	15,799	27,150	42,949	176,107	—	—	2,882	+	5,710	21	5
Horn . . . . .	14,558	20	219	6,599	4,757	11,356	27,933	10	—	2,377	+	197	67	18
Arbon . . . . .	47,776	93	263	2,392	7,125	9,517	53,520	74	+	1,977	+	2,686	27	22
Egnach . . . . .	17,800	77	418	1,297	3,600	4,897	20,766	11	—	2,486	—	395	60	42
Romanshorn . .	111,334	323	14,426	240,771	29,716	270,487	2,321,887	50	—	2,050	—	930	6	2
Uttweil . . . . .	11,424	22	121	491	819	1,310	10,638	20	+	810	+	356	80	81
Kessweil . . . .	9,884	8	92	1,212	1,416	2,628	15,099	18	—	714	—	357	85	62
Güttingen . . .	14,148	18	76	790	2,051	2,841	18,066	78	—	2,198	—	461	69	60
Altnau . . . . .	10,703	17	228	454	614	1,068	13,497	17	—	705	+	37	83	83
Münsterlingen .	20,116	14	254	598	1,699	2,297	19,304	63	—	1,294	+	177	55	70
Kreuzlingen . .	20,498	57	83	1,425	2,022	3,447	45,030	44	—	985	—	230	54	56
Konstanz . . . .	61,012	303	471	20,817	7,774	28,591	182,791	53	—	601	+	676	19	6
Amrisweil . . .	55,748	117	4,735	2,493	6,784	9,277	86,654	84	+	107	+	127	22	24
Erlen . . . . .	22,961	35	1,217	983	1,810	2,793	32,780	32	—	2,030	—	366	47	61
Sulgen . . . . .	36,893	47	974	763	1,409	2,172	34,941	76	+	2,494	—	652	30	71
Kradolf . . . . .	9,638	21	100	842	1,536	2,378	15,563	97	—	649	+	514	86	68
Sitterthal . . .	7,977	19	139	917	4,239	5,156	17,513	96	—	2,090	+	916	88	40
Bischofszell . .	34,106	114	834	2,138	4,822	6,960	53,242	83	+	2,097	+	344	33	32
Hauptweil . . .	11,452	16	351	450	3,342	3,792	17,961	06	—	875	—	698	79	53
Arnegg . . . . .	12,394	13	253	1,835	3,120	4,955	19,443	47	+	611	+	2,563	74	41
Gossau . . . . .	26,459	28	388	527	2,895	3,422	16,433	69	+	3,943	+	906	41	58
Bürglen . . . .	28,251	49	513	2,388	6,424	8,812	51,282	66	+	701	+	377	38	27
Weinfelden . . .	63,120	105	4,145	2,634	6,279	8,913	85,460	18	—	2,384	+	266	18	25
Märstetten . . .	24,801	30	1,481	2,073	3,269	5,342	39,946	66	—	817	—	600	43	38
Müllheim-Wigolt.	27,525	47	1,386	2,800	5,184	7,984	45,895	66	+	248	+	319	39	28
Felben . . . . .	22,549	11	806	1,054	1,030	2,084	19,956	98	—	532	—	196	49	74
Frauenfeld . . .	111,130	324	2,723	7,015	18,673	25,688	202,415	97	—	7,857	—	486	7	9
Islikon . . . . .	21,457	23	394	401	1,097	1,498	17,293	—	—	3,755	—	15	51	83
Wiesendangen . .	16,686	9	146	196	401	597	10,237	70	—	3,113	—	277	63	91
Winterthur . . .	352,489	792	10,041	37,049	67,328	104,377	699,781	97	—	34,487	+	13,132	2	3
Hettlingen . . .	10,987	11	124	103	243	346	6,678	01	—	3,941	—	147	82	96
Henggart . . . .	19,177	44	882	334	1,625	1,959	16,976	15	—	711	+	413	58	76
Andelfingen . .	33,635	72	929	1,255	2,268	3,523	35,851	43	—	3,428	—	115	34	55
Marthalen . . .	18,896	52	503	2,194	2,280	4,474	30,404	55	—	1,052	—	544	59	46
Dachsen . . . . .	20,751	50	142	361	478	839	19,484	94	—	4,124	—	587	53	89
Schaffhausen . .	80,685	400	10,947	51,668	21,395	73,063	494,776	76	—	12,576	+	8,370	10	4
Töss . . . . .	11,991	18	24	3,775	9,220	12,995	28,066	88	—	1,873	—	2,802	77	15
Wülflingen . . .	13,621	13	14	1,847	6,772	8,619	22,965	52	—	3,105	—	1,764	71	26
Neftenb.-Pfungen	22,297	16	77	3,107	4,451	7,558	26,585	26	—	3,949	+	294	50	29
Übertrag	1,514,845	3,556	61,549	423,847	277,117		5,053,238	56						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1878		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	1,514,845	3,556	61,549	423,847	277,117		5,053,238	56				
Embrach-Rorbas.	42,076	65	143	4,166	5,341	9,507	44,815	59	- 3,751 +	1,036	27	23
Bülach . . .	63,129	82	1,500	1,780	2,216	3,996	48,115	46	- 3,760 -	5,309	17	51
Glattfelden . . .	8,792	8	31	636	5,999	6,635	9,766	40	- 983 +	3,055	87	33
Eglisau . . .	25,949	53	916	1,850	2,600	4,450	32,749	86	- 1,996 +	1,700	42	48
Zweidlen . . .	3,965	4	33	812	1,743	2,555	9,830	45	- 56 -	209	98	63
Weiach-Kaiserst.	15,299	30	533	1,427	1,073	2,500	20,771	72	- 1,047 +	688	65	65
Rümikon . . .	5,382	6	27	6,002	336	6,338	18,239	37	+ 337 +	1,584	94	34
Reckingen . . .	5,062	8	40	1,738	285	2,023	8,465	53	- 426 +	116	95	75
Zurzach . . .	21,246	39	705	2,075	790	2,865	24,415	70	- 888 -	737	52	59
Koblenz . . .	19,476	10	616	4,237	1,575	5,812	24,527	56	+ 6,723 +	1,090	57	37
Kempthal . . .	28,944	22	* 240	3,995	6,683	10,678	40,860	36	- 2,523 +	437	37	19
Effretikon . . .	41,352	43	3,937	19,959	1,516	21,475	68,223	18	- 4,921 +	5,815	28	11
Dietlikon . . .	23,549	26	133	797	652	1,449	16,772	26	- 4,886 -	2,140	44	80
Wallisellen . . .	50,347	56	240	1,461	3,315	4,776	31,118	88	- 4,114 +	751	24	45
Örlikon . . .	*119,498	*82	*270	2,554	7,452	*10,006	63,029	64	- 22,959 -	2,834	5	21
Glattbrugg . . .	11,638	19	67	1,359	967	2,326	10,278	07	- 2,004 -	203	78	69
Rümlang . . .	11,135	15	86	470	1,928	2,398	8,426	54	- 2,697 -	618	81	67
Oberglatt . . .	14,332	60	208	182	161	343	9,101	08	- 241 -	6	68	97
Niederglatt . . .	19,649	55	347	938	1,598	2,536	18,030	16	- 1,200 -	96	56	64
Niederhasli . . .	5,009	26	88	345	144	489	4,398	42	+ 154 +	206	97	94
Dielsdorf . . .	27,277	64	486	10,996	1,533	12,529	43,272	32	- 3,015 -	5,931	40	17
Zürich . . .	† 902,944	† 2,780	† 5,742	65,151	251,907	† 317,058	2,775,539	62	-103,329 +	1,605	1	1
Enge . . .	150,032	151	121	1,011	1,476	2,487	88,185	08	+ 2,477 -	701	4	66
Wollishofen . . .	31,524	19	59	1,061	4,850	5,911	27,371	40	- 7,665 +	1,456	35	36
Bendlikon (Kilchb.)	52,819	29	71	331	671	1,002	25,197	76	- 2,558 -	76	23	86
Rüschlikon . . .	30,613	33	72	250	815	1,065	19,404	73	- 6,332 +	328	36	84
Thalweil . . .	70,663	115	100	1,550	8,865	10,415	76,219	93	- 4,422 +	832	14	20
Oberrieden . . .	23,386	21	55	761	1,143	1,904	22,277	64	- 3,844 -	370	45	77
Horgen . . .	99,424	223	276	4,982	12,797	17,779	128,856	38	- 9,847 +	4,412	9	12
Au (Zürich) . . .	13,352	28	94	.	475	475	6,672	85	- 1,449 +	216	73	95
Wädensweil . . .	107,092	251	848	8,172	19,975	28,147	220,087	42	+ 2,131 -	2,026	8	7
Richtersweil . . .	72,313	182	540	6,317	8,442	14,759	107,140	99	- 5,288 +	1,146	13	14
Pfäffikon (Schwyz).	23,089	17	172	411	520	931	16,049	78	- 6,241 -	236	46	88
Lachen . . .	39,015	74	1,175	1,520	3,309	4,829	39,810	41	- 7,507 +	59	29	43
Siebnen (Wangen) . . .	22,659	26	587	1,366	3,417	4,783	34,086	33	- 3,190 +	217	48	44
Reichenburg . . .	12,045	32	424	433	562	995	11,884	58	- 462 +	90	76	87
Bilten . . .	6,928	10	160	334	320	654	6,839	60	+ 736 +	9	93	90
Ziegelbrücke . . .	7,857	7	113	339	1,746	2,085	16,671	47	- 1,746 -	1,664	89	73
N.-O.-Urnen . . .	14,142	31	57	407	1,319	1,726	15,515	76	+ 279 -	497	70	78
Übertrag	3,757,848	8,358	82,861	586,022	647,633		9,246,258	84				

\*) 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 1878		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	3,757,848	8,358	82,861	586,022	647,633		9,246,258	84				
Näfels-Mollis . .	12,088	22	127	1,411	2,985	4,396	46,312	79	+ 3,433	- 231	75	50
Netstall . . .	7,599	16	41	1,001	3,319	4,320	35,773	26	+ 2,620	- 982	90	52
Glarus . . .	69,438	131	763	6,552	17,301	23,853	203,805	76	+ 32,370	- 8,760	15	10
Ennenda . . .	14,974	26	28	907	3,901	4,808	28,733	52	+ 14,974	+ 4,808	*	*
Mitlödi . . .	12,916	7	12	437	846	1,283	9,755	33	+ 12,916	+ 1,283	*	*
Schwanden . .	37,764	30	403	2,778	4,895	7,673	49,689	45	+ 37,764	+ 7,673	*	*
Nidfurn-Haslen .	12,499	12	27	276	905	1,181	10,297	35	+ 12,499	+ 1,181	*	*
Luchsingen . .	16,624	16	30	672	1,662	2,334	24,112	09	+ 16,624	+ 2,334	*	*
Diesbach . . .	5,816	6	21	433	180	613	4,528	67	+ 5,816	+ 613	*	*
Rüti (Glarus) . .	5,631	4	105	209	319	528	4,785	42	+ 5,631	+ 528	*	*
Lintthal . . .	29,087	39	213	908	2,564	3,472	31,504	95	+ 29,087	+ 3,472	*	*
Altstetten . . .	65,948	30	143	2,071	5,249	7,320	44,213	11	- 17,119	- 201	16	31
Schlieren . . .	34,841	45	120	1,079	2,360	3,439	24,871	28	- 5,223	- 384	32	57
Dietikon . . .	48,307	89	170	1,844	3,494	5,338	45,077	69	- 10,092	+ 854	25	39
Killwangen . .	14,703	25	117	316	199	515	10,531	44	- 762	- 322	66	93
Wettingen . . .	16,936	20	127	4,462	3,072	7,534	29,066	81	- 2,063	- 896	62	30
Würenlos . . .	7,575	7	70	347	245	592	3,148	08	- 1,340	- 675	91	92
Otelfingen . . .	7,149	7	204	650	570	1,220	5,077	90	- 537	- 128	92	82
Buchs . . .	5,045	6	102	76	138	214	3,372	82	- 503	- 98	96	98
Baden . . .	161,119	472	986	5,728	9,790	15,518	186,804	44	- 10,314	- 365	3	13
Turgi . . .	59,323	47	969	1,657	3,113	4,770	46,008	44	+ 594	- 100	20	47
Siggenthal . .	13,367	15	154	2,336	1,438	3,774	18,186	63	- 940	- 563	72	54
Döttingen-Klingn.	17,020	30	457	1,005	1,129	2,134	19,879	83	- 2,073	- 154	61	72
Brugg . . .	80,050	154	2,508	5,352	7,335	12,687	110,346	71	- 4,527	+ 1,628	11	16
Schinznach . .	15,551	43	69	701	342	1,043	15,711	58	+ 440	- 654	64	85
Wildeggen . . .	36,534	49	355	2,872	3,138	6,010	47,985	08	+ 440	+ 1,444	31	35
Ruppersweil . .	10,247	11	51	2,074	2,330	4,404	21,138	48	- 1,337	+ 996	84	49
Aarau . . .	74,519	202	1,034	16,281	10,168	26,449	243,682	01	- 5,161	- 6,366	12	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	465,732	2,748	26,027	380,160	289,997	670,157	—	—	+ 14,430	+ 30,472		
Rundfahrten . .	33,073	—	—	—	—	—	92,849	83	+ 1,893	—		
Transitverkehr	74,726	966	10,938	173,693	173,693	347,386	1,232,076	92	+ 13,201	- 34,108		
<b>Total</b>	5,224,049	13,633	129,232	1,204,310	1,204,310		11,895,586	51				

\* Seit 1. Juni 1879 im Betrieb.

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1878	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	9,304	—	11,387	—	20,691	—	+ 20,691	—
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen† . . . . .	16,639	28,325	16,316	5,830	32,955	34,155	- 2,607	+ 4,498
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	48,800	32,038	47,925	138,467	96,725	170,505	- 1,413	+ 1,467
Effretikon-Hinweil . . . . .	36,858	8,681	37,004	2,240	73,862	10,921	- 2,176	+ 1,709
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	168,544	84,907	168,582	42,452	337,126	127,359	+ 30,977	+ 8,448
Tössthalbahn . . . . .	7,773	163	8,105	15	15,878	178	- 630	- 5,887
Nationalbahn . . . . .	20,935	2,472	24,488	5,523	45,423	7,995	- 15,788	+ 1,693
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	22,063	3,363	21,461	2,044	43,524	5,407	+ 441	+ 621
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	69,631	114,959	70,343	70,209	139,974	185,168	+ 1,320	+ 29,135
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	47,031	7,999	48,764	69,926	95,795	77,925	- 6,753	- 161
K. Württemberg. Staatsbahn * . . . . .	6,264	1,817	6,344	18,878	12,608	20,695	+ 514	+ 127
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,972	5,273	5,013	24,576	11,985	29,849	- 129	- 11,178
Total	460,814	289,997	465,732	380,160	926,546	670,157	+ 24,447	+ 30,472
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örliken 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 . . . . .	609	1,564	475	5,020	1,084	6,584	+ 227	- 399
Effretikon-Hinweil . . . . .	114	150	153	259	267	409	- 99	+ 10
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	2,679	1,385	3,236	1,037	5,915	2,422	- 11	+ 75
Tössthalbahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	- 128
Nationalbahn . . . . .	45	72	158	501	203	573	- 154	+ 42
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	1,536	211	1,708	58	3,244	269	+ 768	- 27
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	32	253	51	455	83	708	+ 1	- 473
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	623	3,612	1,239	8,345	1,862	11,957	+ 457	+ 1,081
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	123	89	258	614	381	703	+ 64	- 200
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	865	549	634	2,118	1,499	2,667	+ 222	- 1,018

	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil		Total		Differenz gegenüber 1878	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Übertrag . . . . .	19,955	52,312	21,636	35,095	41,591	87,407		
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen . . . . .	733	326	461	1,053	1,194	1,379	+ 254	- 30
Tössthalbahn . . . . .	4	—	3	—	7	—	+ 1	- 69
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	—	7	—	22	—	29	—	+ 5
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	24	194	7	1,221	31	1,415	- 16	+ 826
Gr. Bad. Bahn . . . . .	4	7	—	207	4	214	- 2	+ 22
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,586	1,174	1,585	635	3,171	1,809	+ 551	+ 261
Tössthalbahn . . . . .	63	369	93	267	156	636	+ 4	+ 100
Nationalbahn . . . . .	320	—	370	207	690	207	- 171	+ 207
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	3,334	12	3,107	1	6,441	13	+ 5,956	- 9
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	5,545	6,554	5,343	12,552	10,888	19,106	- 22	- 24
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	605	758	827	17,098	1,432	17,856	+ 459	- 1,748
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	430	—	343	—	773	—	- 101
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	425	1	1,165	1	1,590	+ 1	+ 212
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	—	—	102	—	102	—	- 395
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	7	—	429	—	436	—	+ 68
	Von Wädensweil- Einsiedeln		Nach Wädensweil- Einsiedeln					
Gr. Bad. Bahn . . . . .	1,893	31	1,812	247	3,705	278	- 949	- 183
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	561	—	506	—	1,067	—	+ 1,067	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Gr. Bad. Bahn . . . . .	818	15	1,035	222	1,853	237	+ 15	+ 53
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	89	2,678	141	1,287	230	3,965	+ 116	- 851
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,216	7,048	1,049	29,193	2,265	36,241	- 133	- 5
<b>Total des Transitverkehrs</b>	36,750	72,347	37,976	101,346	74,726	173,693	+ 13,201	- 17,054
<b>Gesamt-Total</b>	497,564	362,344	503,708	481,506	1,001,272	843,850	+ 37,648	+ 13,418

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1878	1879	Gegenüber 1878	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide . . . . .	223,616	202,170	—	21,446
2. Mehl- und Mühlenfabrikate, incl. Teigwaren . . .	41,691	47,867	6,176	—
3. Kartoffeln und Gemüse . . . . .	24,090	22,429	—	1,661
4. Baumfrüchte . . . . .	14,245	10,564	—	3,681
5. Fleisch und Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	5,438	5,500	62	—
6. Butter und Schmalz . . . . .	3,477	3,008	—	469
7. Käse und Zieger . . . . .	10,593	10,280	—	313
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate . . . . .	5,718	6,561	843	—
9. Zucker . . . . .	7,408	8,429	1,021	—
10. Tabak und Cigarren . . . . .	3,694	3,954	260	—
	339,970	320,762	—	19,208
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, incl. condensirte . . . . .	9,753	9,899	146	—
12. Wein und Most . . . . .	41,594	53,203	11,609	—
13. Bier . . . . .	14,656	16,471	1,815	—
14. Branntwein und Liqueur . . . . .	3,066	3,228	162	—
	69,069	82,801	13,732	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
15. Hausrath und Effekten . . . . .	11,486	12,074	588	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . .	2,847	2,516	—	331
	14,333	14,590	257	—
	<b>423,372</b>	<b>418,153</b>	—	<b>5,219</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
17. Brennholz . . . . .	35,177	46,208	11,031	—
18. Holzkohlen . . . . .	1,416	1,366	—	50
19. Steinkohlen, Agglomerés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit . . . . .	169,574	176,245	6,671	—
20. Torf . . . . .	5,953	6,776	823	—
	<b>212,120</b>	<b>230,595</b>	<b>18,475</b>	—
<b>C. Baumaterialien:</b>				
21. Bausteine und Pflastersteine . . . . .	70,766	55,971	—	14,795
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer . . . . .	22,246	23,586	1,340	—
23. Kalk und Kalksteine . . . . .	10,464	9,231	—	1,233
24. Cement . . . . .	19,611	15,574	—	4,037
25. Gyps und Gypssteine . . . . .	8,114	7,863	—	251
26. Asphalt . . . . .	2,033	1,695	—	338
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie . . . . .	77,862	89,281	11,419	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen . . .	26,090	23,689	—	2,401
	<b>237,186</b>	<b>226,890</b>	—	<b>10,296</b>
<b>D. Metall-Industrie:</b>				
29. Rohes und altes Eisen, Erze . . . . .	16,054	24,564	8,510	—
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen . . . . .	22,698	23,970	1,272	—
31. Eisenwaaren . . . . .	13,848	13,570	—	278
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde .	5,041	3,846	—	1,195
33. Maschinen und Maschinentheile . . . . .	15,866	18,815	2,949	—
	<b>73,507</b>	<b>84,765</b>	<b>11,258</b>	—
Übertrag	<b>946,185</b>	<b>960,403</b>	<b>14,218</b>	—

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1878	1879	Gegenüber 1878	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag . . . . .	<b>946,185</b>	<b>960,403</b>	<b>14,218</b>	—
<b>E. Textil-Industrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
34. Baumwolle, roh . . . . .	15,915	19,365	3,450	—
35. Garn und Tücher (roh) . . . . .	24,476	25,802	1,326	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	13,205	15,086	1,881	—
37. Baumwollabfälle . . . . .	4,763	5,747	984	—
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>	58,359	66,000	7,641	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . .	3,824	4,621	797	—
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	6,435	6,909	474	—
<i>d) in Wolle.</i>				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle . . . .	5,894	5,938	44	—
	<b>74,512</b>	<b>83,468</b>	<b>8,956</b>	—
<b>F. Gerberei:</b>				
41. Felle und Häute. . . . .	4,392	4,164	—	228
42. Rinde und übrige Gerbstoffe . . . . .	5,557	6,669	1,112	—
43. Leder und Lederwaaren . . . . .	4,267	4,356	89	—
	<b>14,216</b>	<b>15,189</b>	<b>973</b>	—
<b>G. Glas- und Thonfabrikation:</b>				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) . . . . .	<b>9,288</b>	<b>9,356</b>	<b>68</b>	—
<b>H. Papier-Fabrikation:</b>				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) . . . . .	4,614	4,583	—	31
46. Papier und Carton . . . . .	5,784	5,956	172	—
	<b>10,398</b>	<b>10,539</b>	<b>141</b>	—
<b>I. Hilfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:</b>				
47. Eis . . . . .	4,055	452	—	3,603
48. Salz . . . . .	15,717	15,634	—	83
49. Erden aller Art (Kies und Sand) . . . . .	9,228	7,457	—	1,771
50. Mineralöl . . . . .	9,583	8,659	—	924
51. Vegetabilische Öle . . . . .	6,516	7,639	1,123	—
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen . . . .	4,942	5,394	452	—
53. Sprit . . . . .	4,600	6,011	1,411	—
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien . . . . .	6,568	7,005	437	—
55. Chemische Produkte, excl. Düngemittel . . . .	8,889	9,847	958	—
56. Stärke und Stärkemehl . . . . .	2,432	2,802	370	—
57. Heu und Stroh . . . . .	1,290	2,292	1,002	—
58. Düngemittel . . . . .	11,745	10,168	—	1,577
	<b>85,565</b>	<b>83,360</b>	—	<b>2,205</b>
<b>K. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
59. Fahrzeuge incl. Lokomotiven und Wagen . . . .	4,504	5,095	591	—
60. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .	18,643	20,896	2,253	—
	<b>23,147</b>	<b>25,991</b>	<b>2,844</b>	—
<b>Total</b>	<b>1,163,311</b>	<b>1,188,306</b>	<b>24,995</b>	—
<b>Nicht klassifizierte Waaren . . . . .</b>	<b>22,825</b>	<b>16,004</b>	—	<b>6,821</b>
<b>Gesammt-Total</b>	<b>1,186,136</b>	<b>1,204,310</b>	<b>18,174</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 Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					per Bahnkilom.
							Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr. Cts.	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	391*	265,108	1,140	171,173	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540

\* Da die Länge der im Betrieb gestandenen Linien zufolge der kontradiktorischen Vermessung sich von 392 auf 391 Kilometer reduzierte, wurden die kilometrischen Durchschnittsziffern des genannten Jahres auf letztere Länge umgerechnet.

Rücksichtlich der Änderungen im Rechnungswesen, welche die Verminderung der mittelbaren Einnahmen gegenüber frühern Jahren grossentheils veranlasst haben, verweisen wir auf die Bemerkungen in den frühern Geschäftsberichten.

## C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst ausser dem eigenen Netz der Nordostbahn, welches durch die am 1. Juni 1879 erfolgte Eröffnung der Linie Glarus-Linthal einen Zuwachs von 16 Kilometer erhielt und damit eine Betriebslänge von 407 Kilometer erreichte, auch die Linien Effretikon-Wetzikon-Hinwil mit 23, Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 Kilometer. Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug somit am Schluss des Berichtsjahrs 555 Kilometer (gegen 536 im Vorjahr).

Es hat sich nämlich auf Grundlage der kontradiktorisch mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement vorgenommenen Vermessungen, welche im Jahre 1879 zu Ende geführt worden sind, die Länge derjenigen Nordostbahnlinien, welche schon im Vorjahr im Betrieb standen und damals auf 392 Kilometer angegeben wurden, um einen Kilometer



vermindert; zuzüglich der 16 Kilometer für Glarus-Lintthal erhält man hienach als Gesamtlänge des eigenen Netzes die erwähnten 407 Kilometer. Die Länge der Linie Effretikon-Hinweil blieb unverändert auf 23 Kilometer, während als Betriebslänge der Linie Zürich-Zug-Luzern, welche bisher zu 64 Kilometer, als dem Mittel zwischen der wirklich befahrenen Distanz über Zug (67) und derjenigen der direkten Linie über das Geleise im Sumpf (61), angesetzt war, die erstere Distanz angenommen wurde, so dass dieselbe sich um drei Kilometer vermehrte. Bei der Linie Brugg-Basel kommt zufolge Vereinbarung zwischen der Centralbahn und dem Kanton Baselstadt, statt der bisherigen fingierten Länge von 57, nunmehr die effektive Länge von 58 Kilometer in Ansatz. — Die durchschnittlich während des ganzen Jahres betriebene Bahnlänge betrug 549 Kilometer (gegen 536 im Vorjahr).

### 1. Ausgaben.

1878						1879		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 536 Kilometer						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 549 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente				Fr.	Cts.	Prozente
361,290	29	4.77	I. Centralverwaltung . . . . .			312,213	72	4.44
1,304,384	64	17.20	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungskosten . . . . .			1,356,374	29	19.29
2,490,833	67	32.86	III. Expeditionsdienst . . . . .			2,748,829	43	39.10
3,147,773	36	41.53	IV. Transportdienst . . . . .			2,435,434	64	34.64
31,563	86	0.42	V. Bahntelegraphie . . . . .			29,241	41	0.42
244,023	09	3.22	VI. Verschiedenes . . . . .			148,367	71	2.11
7,579,868	91	100	. . . . . Totalausgaben . . . . .			7,030,461	20	100
			abzüglich:					
			1. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stamm-					
			netzes fallende Quote der Kosten der Central-					
			verwaltung und des technischen Personals . . . . .	Fr.	—.			
			2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien					
			fallende Quote der Kosten der Centralver-					
			waltung . . . . .	"	11,515. 21			
			3. Die Entschädigung für die Leitung des Baues					
			der Bötzberrgbahn . . . . .	"	20. 80			
			4. Die Entschädigung für die Leitung des Baues					
			der Linie Koblenz-Stein . . . . .	"	—.			
			5. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote					
			der Kosten der Centralverwaltung und der					
			technischen Leitung:					
			a) Dampfbootbetrieb auf dem					
			Bodensee . . . . .	Fr.	10,000			
			b) Dampfbootbetrieb auf dem					
			Zürichsee . . . . .	"	15,000			
					25,000. —			
53,014	04					36,536	01	
7,526,854	87		. . . . . Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes . . . . .			6,993,925	19	

Eine Vergleichung der Betriebsausgaben in den beiden Jahren 1878 und 1879 ergibt für das letztere eine Ersparniss von Fr. 549,407. 71 Cts., die sich mit Ausnahme des Unterhaltes der Bahn auf alle Zweige der Verwaltung erstreckt.

I. „Centralverwaltung.“ Die Minderausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 49,076. 57 Cts. Der Hauptantheil daran fällt auf die Gehalte, indem die im Geschäftsbericht pro 1877 erwähnte Aufstellung einer „Delegation für den Betrieb“ mit Ende März 1879 vertragsgemäss ihre Endschaft erreichte, und überdies mehrere im Laufe des Jahres frei gewordene Stellen nicht mehr besetzt wurden.

Nachdem die bis zum Sommer 1878 vollständig zur Ausführung gelangte Verlegung der Bureaux der Centralverwaltung aus den ehemaligen Verwaltungsgebäuden im Bleicherweg in den Bahnhof Zürich ihre ökonomische Wirkung im Berichtsjahre vollständig üben konnte, hat auch das Kapitel für Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureauelokale eine erhebliche Ersparniss zu verzeichnen. Ebenso trat in Folge getroffener Einschränkungsmassregeln eine Minderausgabe für Bureaubedürfnisse ein.

Das Kapitel „Porti und Kommissionskosten“ weist eine kleine Mehrausgabe von Fr. 880. 15 Cts. auf, für Provisionen, welche in Folge Rückzahlung der beiden Anleihen von drei und fünf Millionen Franken vom Februar 1859 beziehungsweise Oktober 1867 bezahlt werden mussten.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden.“ Dieser Titel erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 51,989. 65 Cts. Während nämlich die Kapitel 1, 4, 5, 8, 10 und 11 Minderausgaben ausweisen, sind auf den Kapiteln 2, 3, 6, 7 und 9 Mehrausgaben entstanden. Die Minderausgabe von Fr. 59,850. 42 Cts. für „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals“ rührt daher, dass im Berichtsjahre eine Reorganisation des Bahnaufsichtsdienstes Platz gegriffen hat, welche es ermöglichte, eine grössere Zahl von Wärterposten aufzuheben, einzelne Wärterstrecken auszudehnen und auf denselben den Barrierendienst Frauen oder andern erwachsenen Familienangehörigen von Wärtern zu übertragen. Für „Unterhaltung des Bahnkörpers“ wurden Fr. 11,406. 34 Cts. und für „Unterhaltung der Kunstbauten“ Fr. 28,012. 55 Cts. weniger verausgabt als im Jahr 1878, weil grössere Schädigungen dieser Bauobjekte durch Hochwasser, wie sie im Jahr 1878 stattfanden, im Berichtsjahre nicht vorgekommen sind. Das Kapitel „Unterhalt des Oberbaues“ erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 178,171. 83 Cts. im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahr; dieselbe erklärt sich daraus, dass im Berichtsjahre das für den gewöhnlichen Bahnunterhalt verwendete Oberbaumaterial auf Betriebsrechnung gebucht, während früher hiefür der Erneuerungsfond in Anspruch genommen wurde.

Die Gesamtausgabe für Materialien auf der streckenweisen Erneuerung und auf der Einzelauswechslung betrug Fr. 353,827. 26 Cts., von welcher Summe in erwähnter Weise Fr. 199,911. 78 Cts. auf Betriebsrechnung, Kapitel II 6, übertragen wurden. Im Vorjahr belief sich die entsprechende Ausgabe auf Fr. 314,044. 30 Cts. Obwohl die Eisenpreise im Jahr 1879 einen sehr niedrigen Stand erreichten, ist also im Berichtsjahre auf diesem Kapitel mehr verausgabt worden als im Vorjahr, weil die Schienenauswechslung im Berichtsjahre eine viel bedeutendere war als 1878.

Die Gesamtauswechslung auf dem ganzen Nordostbahnnetz betrug im Jahr 1879: 62,610 laufende Meter Schienen (1878: 41,353) und 21,666 Stück Schwellen (1878: 20,216).

Der Geleisumbau von Schienen der älteren Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1879 in einer Länge von 19.661 Kilometer Geleise vorgenommen worden, gegen 8.142 im Vorjahr. Ferner wurden im verflossenen Jahr auf 5560 Meter Geleise für Eisenschienen vom Profil V Stahlschienen des gleichen Profils eingelegt. Bis Ende des Jahres 1879 sind auf den ältern Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV auf Schienen von Profil V umgebaut worden:

Auf dem Stammnetz	188,024 laufende Meter Geleise oder 60,43 0/0 der Hauptgeleise
„ der Luzerner Linie	20,103 „ „ „ „ 33,43 0/0 „ „
Total	208,127 „ „ „ „ 56,05 0/0 „ „

Von auf den verschiedenen Linien des Nordostbahnnetzes vorhandenen 410,868 laufenden Meter Geleisen mit Profil V haben 143,251 laufende Meter = 34,87 0/0 Stahlschienen.

**III. „Expeditionsdienst.“** Dieser Titel ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr eine Mehrbelastung von Fr. 257,995. 76 Cts. Es erklärt sich dies daraus, dass, während auch hier fast auf allen Kapiteln ziemlich bedeutende Ersparnisse gemacht wurden, wesentlich in Folge Reduktion des bislang bei allen Dienstabtheilungen noch ziemlich reichlich bemessen gewesenen Personals, in der Betriebsrechnung pro 1879 unter Kapitel III 1f zum ersten Mal ein Posten von Fr. 441,854. 45 Cts. für „Rangirdienst (incl. Besoldung und Bekleidung der Bahnhofsaufseher und Wagenwärter)“ erscheint. Anlässlich der Aufstellung des Voranschlags für 1879 wurde nämlich beschlossen, vom 1. Januar 1879 an die effektiven Kosten der Rangirleistungen zu Gunsten des Transportdienstes dem Expeditionsdienste zu belasten. Demzufolge sind Fr. 172,160. 93 Cts. Besoldungen der Bahnhofsaufseher und Wagenwärter, Fr. 6,782. 52 Cts. Bekleidungskosten und Antheilsbetheilnisse bei Gemeinschaftsbahnhöfen zu Gunsten von Kapitel IV 2a, b, und Fr. 262,911 Vergütung an Kapitel IV 3 „Zugkraftskosten“ dem „Expeditionsdienste“ III 1f belastet worden.

Die Mehrausgaben, welche die Rechnung pro 1879 im Vergleich zu derjenigen von 1878 für „Druckkosten im Personendienst und Güterdienst“ (Kapitel III 2c und III 3c) aufweist, sind durch die Ausrüstung der acht neuen Glarnerstationen mit Formularen entstanden.

**IV. „Transportdienst.“** Dieser Titel erzeugt eine Minderausgabe im Ganzen von Fr. 712,338. 72 Cts. Zieht man von dieser Summe den Betrag der Rangirkosten von Fr. 441,854. 45 Cts., welche, wie oben ausgeführt wurde, zu Gunsten der Kapitel IV 2a und b und IV 3 dem Titel Expeditionsdienst III 1f belastet wurden, ab, so verbleibt bei Vergleichung der 1878 und 1879er Betriebsrechnungen als wirkliche Ersparniss auf dem Transportdienst im Berichtsjahr ein Betrag von Fr. 270,484. 27 Cts., der sich auf alle Rechnungsrubriken dieses Titels vertheilt.

Diese Ersparniss ist wesentlich eine Folge des auch im Berichtsjahr fortgesetzten Bestrebens, die Zugzahl auf ein dem wirklichen Verkehrsbedürfniss entsprechenderes Verhältniss zu bringen und gleichzeitig das kursirende Betriebsmaterial besser auszunutzen. Es wurden nämlich im Berichtsjahr 88,414 Lokomotivkilometer und 3,750,825 Wagenachsenkilometer weniger als im Vorjahr zurückgelegt. In Folge dessen reduzierte sich die Ausgabe auf Kapitel IV 2a (Zugpersonal etc.) um ca. Fr. 60,000, auf Kapitel IV 3a (Maschinenpersonal) um ca. Fr. 88,000, auf Kapitel IV 3d (Brennmaterial), hier unter Mithilfe eines im Berichtsjahr abermals eingetretenen Rückgangs der Kohlenpreise um ca. Fr. 48,000, endlich auf Kapitel IV 2d und IV 3e u. f (Schmier- und Putzmaterial) um ca. Fr. 19,000. Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen und Lokomotiven wurde im Berichtsjahr nahezu so viel wie im Vorjahr verwendet, obwohl das Betriebsmaterial eine oben in Zahlen ausgedrückte, geringere Leistung zu machen hatte.

**V. „Bahntelegraphie.“** Die Ausgaben dieses Titels betragen Fr. 29,241. 41 Cts. gegen Fr. 31,563. 86 Cts. im Vorjahr. Sämmtliche Stationen der im Berichtsjahr eröffneten Linie Glarus-Lintthal wurden mit Telegraphenapparaten versehen, wodurch sich die Zahl der Telegraphenstationen um 8 vermehrte, während die Telegraphenbureaux der Werkstätte und des Güterbahnhofes Zürich wegen deren geringer Entfernung vom Haupttelegraphenbureau im Personenbahnhof aufgehoben wurden, so dass am Schluss des Berichtsjahrs 139 Telegraphenstationen mit 181 Morse-Apparaten bestanden. Im Ganzen wurden 115,256 Bahndienstdepeschen befördert, gegen 116,328 im Vorjahr.

Die Zahl der Privattelegraphenbureaux verminderte sich auf 9, indem die Direktion durch die Inkonvenienzen, welche namentlich das Verbringen der Telegramme an die Adressaten veranlasste, sich genöthigt sah, die Ablösung des Privattelegraphendienstes auf den Stationen Islikon, Märstetten, Müllheim, Andelfingen und Dielsdorf herbeizuführen.

**VI. „Verschiedenes.“** Auch auf diesem Kapitel ist eine namhafte Ersparniss gegenüber dem Vorjahr erzielt worden. Dieselbe beträgt Fr. 95,655. 38 Cts. Sie beruht auf einer Reduktion der Jahreseinlage in den Versicherungsfond gegen Transportgefahren von Fr. 30,000 auf 20,000, die uns bei dem günstigen Stand dieses Fonds gerechtfertigt

erschien; ferner auf dem Wegfall der im Jahr 1878 erfolgten Abschreibungen an den Maschinen der Imprägniranstalt und an den Vorräthen des Werkstättenmagazins mit Fr. 31,778, zu welchen im Berichtsjahr die Reinerträge dieser beiden Anstalten mit zusammen Fr. 16,177. 30 Cts. verwendet wurden, sowie auf dem Wegfall der früheren freiwilligen Beiträge von zusammen Fr. 6,500 an die Gemeinden Auszersihl und Enge, an deren Stelle nunmehr die gesetzlichen Steuern getreten sind; überdies wurden an ausserordentlichen Provisionen im laufenden Jahr ca. Fr. 11,300 erspart, und sind auch die Prozesskosten um ca. Fr. 6,000 und die Gratifikationen und Unterstützungen um ca. Fr. 4,400 unter den letztjährigen diesfälligen Ausgaben geblieben.

## 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 Berichtsjahr trat im Bestand der Lokomotiven keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1879 **143** Stück vorhanden, wie im Vorjahre. Gegen Ende des Jahres wurde eine neue, rationellere Bezeichnung und Nummerirung der Lokomotiven durchgeführt.

**Leistungen.** Von den 143 Stück Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 72 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleine Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwicklung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv dienstleistend, waren 60 Lokomotiven, wovon 48 im Strecken- und 12 im Rangirdienst. Jene 72 Lokomotiven haben im Ganzen 3,374,793 Kilometer, nämlich im Fahrdienste 2,850,361 und im Rangirdienst 524,432, zurückgelegt (gegenüber 3,457,358 im Jahre 1878, wovon 2,938,775 im Fahrdienst und 518,583 im Rangirdienst).

Auf die einzelnen von der Nordostbahn betriebenen Bahnunternehmungen verlegten sich die ausgeführten Fahrkilometer wie folgt:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Material- transport- kilometer.	Schneepflug- fahrkilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesamt- total der Fahrkilometer.
Eigenes Netz (mit Sulgen-Gossau)	2,106,673	61,398	2,168,071	2,060	322	15,725	2,186,178
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	262,456	1,051	263,507	—	—	696	264,203
Bötzbergbahn . . . . .	342,889	1,100	343,989	—	—	388	344,377
Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	55,488	69	55,557	—	—	46	55,603
Summa . . . . .	2,767,506	63,618	2,831,124	2,060	322	16,855	2,850,361

Die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsenkilometer befördert:

				Achsenkilometer			
				1878.		1879.	
				Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die Lokomotiven der Klasse A				31,985,720	21.11	32,862,194	21.72
„ „ „ „ B				4,853,197	16.82	4,511,750	15.91
„ „ „ „ C				42,331,877	44.80	38,447,020	44.12
„ „ „ „ D				2,805,082	14.72	2,404,087	13.21
Zusammen				81,975,876	27.89	78,225,051	27.44

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

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch stellte sich für die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven auf 1,111 Ster Tannenholz und 22,445,567 Kilogramm Steinkohlen, oder in Steinkohlen-einheiten reduziert auf 22,691.799 Tonnen gegen 23,193.585 Tonnen im Vorjahr. Dafür wurden verausgabt Fr. 536,056. 86 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 2. 36 Cts. (gegenüber Fr. 586,894. 58 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 2. 53 Cts. im Vorjahr). Pro Lokomotiv- und pro Wagenachsen-Kilometer war der Verbrauch etwas grösser, unter dem Einfluss theils der ungünstigen Steigungs- resp. Gefällsverhältnisse der am 1. Juni eröffneten Linie Glarus-Linththal, theils des frühen und abnorm kalten Winters von 1879/80.

An Schmiermaterial verbrauchten die Lokomotiven des Fahrdienstes 53,427 Kilogr. (1878: 58,249.5 Kilogr.) mit einem Kostenaufwand von Fr. 42,602. 52 Cts. (1878: Fr. 58,132. 52 Cts.) Es kostete demnach ein Kilogramm Schmiere im Durchschnitt 79 Cts. (1878: 99 Cts.). Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die im Fahrdienste gestandenen Lokomotiven belaufen sich auf Fr. 321,593. 14 Cts. (1878: Fr. 322,396. 21 Cts.), worin die Kosten des Umbaues der beiden Lokomotiven A 44 und 45 inbegriffen sind.

Im Ganzen verursachten die Fahrdienstlokomotiven folgende Kosten:

	1878.	1879.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . . . .	23,193,585	22,691,799
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . . . . .	58,249	53,427
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 586,894. 58	Fr. 536,056. 86
„ „ Schmiermaterials . . . . .	„ 58,132	„ 42,602. 52
„ „ Putzmaterials . . . . .	„ 27,682	„ 19,619. 86
„ der Reparaturen . . . . .	„ 322,396	„ 321,593. 14
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer . . . . .	Cts. 33.86	Cts. 32.27

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

	1878.	1879.
Zurückgelegte Weglänge in Kilometern (die Zeitstunde zu 8 Km. angenommen, während sie 1878 zu 7 Km. gerechnet war) . . . . .	518,583	524,432
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogr. . . . .	2,543,355	2,634,356
„ „ Schmier- und fettigen Putzmaterialien in Kilogr. . . . .	11,701	11,168
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 68,689	Fr. 70,985. 97
„ „ Schmiermaterials . . . . .	„ 11,448	„ 13,145. 55
„ „ Putzmaterials . . . . .	„ 505	„ 5,258. 22
„ der Reparaturen . . . . .	„ 40,514	„ 42,065. 76
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer . . . . .	Cts. 23.36	Cts. 25.06

Zur Erklärung der bedeutenden Mehrausgabe für Putzmaterial an die Rangirlokomotiven im Jahr 1879 gegenüber dem Jahr 1878 muss bemerkt werden, dass im Berichtsjahre zum ersten Mal nicht nur das direkt an die ausserhalb der Depôts befindlichen Rangirlokomotiven abgegebene Material in Rechnung gebracht wurde, sondern auch eine angemessene Quote der durch die Depôts für die Reinigung der Lokomotiven im Allgemeinen bezogenen Materialien, womit früher ausschliesslich der Fahrdienst belastet wurde. Hienach ist bei letzterem auch der bezügliche Ausgabeposten entsprechend kleiner geworden.

**Wagen.** Am Jahresschlusse waren an Personenwagen vorhanden: **488** Stück mit 1,116 Achsen und 19,846 Sitzplätzen (1878: 488 Stück mit 1,116 Achsen und 19,773 Sitzplätzen). Die Vermehrung der Sitzplatzzahl rührt daher, dass bei einem Theil der Personenwagen die Abtritte beseitigt, und der dadurch gewonnene Raum für Anbringung von Sitzen verwendet wurde. Dagegen haben wir angeordnet, dass nach und nach eine Anzahl Gepäckwagen mit Abtritteinrichtung versehen werden sollen.

An Gepäck- und Güterwagen waren am Jahresschlusse vorhanden: **2,413** Stück mit 4,858 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,239.5 Tonnen (1878: 2,414 Stück mit 4,860 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,156 Tonnen).

Die Zahl der Lastwagen hat sich durch Abschreibung des bei einem Zusammenstosse zertrümmerten Wagens N, Nr. 3162 am Inventar gegenüber dem Vorjahr um ein Stück vermindert, während die Vermehrung der Tragkraft davon herrührt, dass die Erhöhung der Tragfähigkeit der L-Wagen von 10 auf 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen pro Wagen im Laufe des Berichtsjahrs zu Ende geführt wurde.

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, bzw. die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnutzung der Sitzplätze, sowie der Tragkraft der Güterwagen finden sich in den Tabellen a II und III.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) auf den eigenen Linien:

	1878.		1879.
Personenwagen . . . . .	22,718,898		19,814,920
Gepäck- und Güterwagen. . . . .	32,816,702	55,535,600	31,065,834
			50,880,754
b) auf fremden Bahnen:			
Personenwagen . . . . .	1,722,222		1,615,600
Gepäck- und Güterwagen. . . . .	20,908,138	22,630,360	22,059,146
			23,674,746
Total . . . . .		78,165,960	74,555,500

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen. . . . .	1,275,724		1,815,425
Gepäck- und Güterwagen. . . . .	22,944,078		23,368,436
Schweizerische Bahnpostwagen. . . . .	2,220,474		2,160,436
Total . . . . .		26,440,276	27,344,297

3. Von Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn

	81,975,876	78,225,051
--	------------	------------

**Unterhaltungskosten.** Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 9,200.5 Kilogramm, wofür Fr. 4,587. 45 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 9,725 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 6,090. 89 Cts. im Vorjahre. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 8,502.2 Achsenkilometer zurückgelegt (1878: 8,429.4).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 245,660. 40 Cts. gegenüber Fr. 259,733. 03 Cts. im Vorjahre.

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

Stand und Leistung.								
	Fahrdienst						Rangirdienst	
	Personen- zugs-Lo- komotiven (Klasse A)	Per- sonen- zugs-Lo- komo- tiven (Klasse B)	Güter- zugs-Lo- komotiven (Klasse C)	Tender- Lokomo- tiven (Klasse D)	Total		Tender-Lokomot. D	
					1878	1879	1878	1879
<b>a. Stand und Leistung.</b>								
Zahl der Lokomotiven . . .	51	16	41	18	126	128	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke					*			
mit Bahnzügen . . Kilometer	1,471,504	278,336	840,266	177,400	2,873,579	2,767,506	—	—
im Materialtransport . . .	214	—	1,846	—	132	2,060	—	—
im Vorspanndienst . . .	31,139	4,354	24,473	3,652	50,482	63,618	—	—
in Schneepflugfahrten . . .	183	32	107	—	—	322	—	—
leer . . . . .	10,206	891	4,773	985	14,582	16,855	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,513,246	283,613	871,465	182,037	2,938,775	2,850,361	518,583	**524,432
im täglichen Durchschnitt Kilometer	4,145.9	777.0	2,387.6	498.7	8,051.4	7,809.2	1,420.8	1,436.8
Beförderte Wagenachsenkilometer	32,862,194	4,511,750	38,447,020	2,404,087	81,975,876	78,225,051	—	—
<b>b. Kosten des Brennmaterials.</b>								
Verbrauch im Ganzen . Kilogr.	10,955,602	1,768,526	8,991,584	976,087	23,193,585	22,691,799	2,543,355	2,634,356
„ per Lokomotivkil. . .	7.2398	6.2357	10.3177	5.3620	7.8923	7.9610	—	—
Kosten im Ganzen . . . . Fr.	258,888.70	41,814.27	212,260.84	23,093.05	586,894.58	536,056.86	68,688.47	70,985.97
„ per Lokomotivkilometer Cts.	17.1081	14.7434	24.3568	12.6859	19.9707	18.8066	—	—
<b>c. Übrige Unterhaltungskosten.</b>								
Schmier- und Putzmaterial.								
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaaren . . Kilogr.	26,887	5,875	21,863	3,335	64,811.5	57,960	11,701.5	11,168
Verbrauch per Lokomotivkil. . .	0.0177	0.0207	0.0250	0.0183	0.0221	0.0203	—	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials im Ganzen . . . Fr.	29,870.82	6,282.32	22,392.79	3,676.45	85,814.58	62,222.38	11,952.71	18,403.77
Kosten per Lokomotivkilometer Cts.	1.97	2.21	2.57	2.02	2.92	2.18	—	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:								
im Ganzen . . . . . Franken	124,971.26	24,670.40	157,447.30	14,504.18	322,396.21	321,593.14	40,514.14	42,065.76
per Lokomotivkilometer Centimes	8.25	8.69	18.06	7.97	10.97	11.28	—	—
<b>d. Total</b>								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:								
im Ganzen . . . . . Franken	413,730.78	72,766.99	392,100.93	41,273.68	995,105.37	919,872.38	121,155.32	131,455.50
per Lokomotivkilometer Centimes	27.34	25.65	44.99	22.67	33.86	32.27	für jeden Tag:	
per Achsenkilometer . . .	1.26	1.61	1.02	1.71	1.21	1.18	Fr. 311.93	Fr. 360.15

\* Zwei an die Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln vermietet gewesene Lokomotiven nicht inbegriffen.

\*\* 1879 wurde die Rangirstunde à 8 Kilometer gerechnet,  
1878 à 7 „

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistung.												
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
				im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht (zu 75 Kilogr.)	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast		
	I. Klasse	II. Klasse		III. Klasse	im Ganzen	per Bahnkilo- meter				per Achsen- kilometer		
										Tonnen		
1879	70	418	1116	1,131	6,748	11,967	19,846	9,629,747	93,742,482	103,372,229	188,292	4.78
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

B. Unterhaltungskosten.												
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen				
	im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für				
						Schmiere	Aus- gaben	Material	Arbeits- löhne	Totalkost per Achsen- kilometer		
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes		
1879	84,232.05	0.393	1.4375	2,544	2,910.99	0.11761	0.01345	995.44	23,843.18	0.11483		
1878	98,398.58	0.403	1.665	2,847	3,522.07	0.11863	0.0147	1,372.95	29,718.57	0.12958		

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											
	achträdige	vierrädige							der Wagen	der Achsen					
Tonnen					Tonnen					Achsenkilometer					
1879	16	59	2,338	2,413	4,858	26,239.5	2.8471	10.0	89,516,102	169,517,985	259,034,087	471,829	4.76	14,062,429	40,371,841
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	4.71	14,885,511	40,875,269
B. Unterhaltungskosten.															
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials					Putzen						
	im Ganzen		p. Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material  Kilogr.	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne  Franken	Betreffniss p. Achsenkilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne						
							Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsen- kilometer					
Franken	Centimes					Gramme	Centimes	Franken	Centimes						
1879	161,428.35		0.304	1.707	6,656.5	7,616.46	0.11761	0.0134	2,510	0.00443					
1878	161,334.45		0.300	1.721	6,878	8,508.82	0.11863	0.0147	2,701.68	0.00466					

\* Excl. die eidg. Bahnpostwagen.



## b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

(Länge des Netzes am Jahresschluss: 555 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 549 Kilometer.)		1877	1878	1879
<b>I. Ausgaben.</b>				
Gesamt-Betriebsausgaben . . .	per Bahnkilometer . . . Franken	16,661.48*	14,042.64*	12,739.39*
	„ Nutzkilometer . . . „	2.87*	2.57*	2.47*
	„ Lokomotivkilometer . . . „	2.83*	2.56*	2.45*
	„ Wagenachsenkilometer . Centimes	9.95*	9.18*	8.91*
Centralverwaltung . . . . .	„ Bahnkilometer . . . Franken	669.39*	632.03*	542.99*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„ „ . . . „	3,388.33*	2,420.66*	2,465.38*
Abzüglich 2/3 der Gehalte und Bekleidungskosten der Stationswärter { 1878 von Fr. 665,635. 16 1879 „ „ 590,120. 03 1879 incl. Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien mit Fr. 199,911. 78 Cts.				
Expeditionsdienst . . . . .	per Bahnkilometer . . . Franken	4,039.69*	4,618.63*	4,986.55*
Incl. 2/3 der Gehalte und Bekleidungskosten der Stationswärter . . { 1878 von Fr. 665,635. 16 1879 „ „ 590,120. 03 1878/79 incl. der äussern Beleuchtung der Bahnhöfe. 1879 Rangirdienst mit Fr. 441,854. 45.				
<b>Transportdienst:</b>				
Im Ganzen . . . . .	per Bahnkilometer . . . Franken	7,787.03*	5,857.16*	4,420.95*
Incl. Vergütung für Benutzung von N.O.B.-Wagen auf fremden Bahnen { 1878 mit Fr. 346,297. 55 1879 „ „ 385,223. 60 1878/79 excl. der äussern Beleuchtung der Bahnhöfe. 1879 abzüglich Rangirdienst mit Fr. 441,854. 45.				
	per Nutzkilometer . . . Franken	1.34.40*	1.07.36*	85.73*
	„ Lokomotivkilometer . . . „	1.32.33*	1.06.83*	85.15*
	„ Wagenachsenkilometer . Centimes	4.65*	3.83*	3.10*
Allgemeine Kosten . . . . . 1878/79 excl. Beleuchtung der Bahnhöfe	„ Nutzkilometer . . . „	5.22	2.22	1.77
	„ Lokomotivkilometer . . . „	5.14	2.21	1.76
	„ Wagenachsenkilometer . . . „	0.18	0.08	0.06
Fahrdienst . . . . . 1878/79 incl. Miete f. Nordostbahnwagen. 1879 abzüglich Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter mit Fr. 178,943. 45.	„ Nutzkilometer . . . „	59.37	40.82	32.34
	„ Lokomotivkilometer . . . „	58.45	40.62	32.12
	„ Wagenachsenkilometer . . . „	2.05	1.46	1.18
Zugkraft . . . . . 1879 abzügl. Vergütung vom Expeditions- dienst für Rangirleistungen mit Fr. 262,911.	„ Nutzkilometer . . . „	69.81*	64.32*	51.62*
	„ Lokomotivkilometer . . . „	68.74*	64*	51.27*
	„ Wagenachsenkilometer . . . „	2.42*	2.29*	1.87*
	„ Bahnkilometer . . . Franken	4,044.89*	3,508.80*	2,662.04*
Bahntelegraphie . . . . .	„ „ . . . „	74.20	58.89	53.26
Verschiedenes . . . . .	„ „ . . . „	702.84	455.27	270.25
<b>II. Fahr-Material.</b>				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive (143) kommen . . . . .	Bahnkilometer	3.8014	3.8014	3.8811
„ „ „ „ . . . . .	Personenwagenachsen	7.9716	7.9149	7.8042
„ „ „ „ . . . . .	Güterwagenachsen	34.482	34.468	33.972
„ „ „ „ . . . . .	im Ganzen . Wagenachsen	42.454	42.888	41.78
„ „ „ „ . . . . .	Sitzplätze	140.72	140.23	138.78
„ „ „ „ . . . . .	Tonnen Tragkraft	184.600	185.503	183.493
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	Lokomotiven	0.263	0.263	0.258
„ „ „ „ . . . . .	Personenwagenachsen	2.097	2.082	2.011
„ „ „ „ . . . . .	Güterwagenachsen	9.071	9.067	8.753
„ „ „ „ . . . . .	im Ganzen . Wagenachsen	11.168	11.149	10.764
„ „ „ „ . . . . .	Sitzplätze	37.017	36.890	35.758
„ „ „ „ . . . . .	Tonnen Tragkraft	48.579	48.799	47.278
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . .	Sitzplätze	17.65	17.72	17.78
„ „ Güterwagenachse „ . . . . .	Tonnen Tragkraft	5.3555	5.3820	5.4013

Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit \* bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabebüchel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

	1877	1878	1879
b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt . . . . . per Jahr Km.	*	*	23,600
„ Tag „	*	*	64.7
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive (60) zurückgelegt . . . . . „ Jahr „	*	*	47,506
„ Tag „	*	*	130.2
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer (48) zurückgelegt . . . . . „ Jahr „	*	*	59,383
„ Tag „	*	*	162.7
Im Durchschnitt hat jede Rangirlokomotive (12) zurückgelegt . . . . . „ Jahr „	*	*	43,703
„ Tag „	*	*	119.7
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug . . . . .	28.46	27.89	27.44
Reparaturkosten d. Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . . . Centimes	13.27	10.97	11.28
„ Nutzkilometer . . . . . „	13.47	11.02	11.36
„ beförderten Wagenachsenkilometer . . . . . „	0.467	0.393	0.411
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . . . . Kilogr.	8.0000	7.8923	7.9610
„ Nutzkilometer . . . . . „	8.1248	7.9318	8.0151
„ Wagenachsenkilometer . . . . . „	0.2811	0.2829	0.2901
„ „ Schmiermaterial** „ Lokomotivkilometer . . . . . „	0.0205	0.0198	0.0187
„ Zugskilometer . . . . . „	0.0208	0.0699	0.0193
„ Wagenachsenkilometer . . . . . „	0.0007	0.0007	0.00068
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . . . . Centimes	24.0250	19.9707	18.8066
„ Zugskilometer . . . . . „	24.3898	20.0706	19.3697
„ beförderten Wagenachsenkilometer . . . . . „	0.8443	0.7160	0.6852
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer . . . . . „	1.9498	1.9781	1.4946
„ Zugskilometer . . . . . „	1.9802	1.9880	1.5394
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahnkilometer (549) . . . . . Franken	2,352.54	1,856.54	1,675.54
„ Lokomotivkilometer . . . . . Centimes	39.98	33.86	32.27
„ Zugskilometer . . . . . „	40.60	34.02	33.24
„ beförderten Wagenachsenkilometer . . . . . „	1.40	1.21	1.18
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordostbahn und auf fremden Bahnen) . . . . . Kilometer	13,296	13,080	12,480
und zwar jede Personenwagenachse . . . . . „	23,056	21,901	19,203
„ Güterwagenachse . . . . . „	11,039	11,054	10,936
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . . . .	134.09	122.65	107.94
„ Güterwagenachsen . . . . .	324.66	296.37	282.42
„ Personen- u. Güterwagenachsen . . . . .	458.75	419.01	390.37
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen .			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Procente	65.95	67.75	65.044
„ fremde Wagen . . . . . „	34.05	32.25	34.956
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . . . Centimes	0.0151	0.0074	0.0058
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	707.77	484.58	447.47
„ Wagenachse und Jahr . . . . . „	61.72	43.46	41.12
„ Wagenachsenkilometer . . . . . Centimes	0.464	0.332	0.329
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Procente	28.103	29.302	31.92
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . . . „	30.65	30.27	31.52

\*) Die Berechnung pro 1877 und 1878 beruht auf andern Grundlagen als pro 1879.  
 \*\*) Putzmaterial nicht gerechnet.

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)		
		Centralver-waltung	Unter-haltungs-kosten	Expedi-tions-dienst	Trans-port-dienst	Tele-graphie	Ver-schiede-nes	Im Ganzen	per Lokomotiv-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	—
1879	549	543	2,465†	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473†	—

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

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

†) 1879 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien mit Fr. 199,911.78 der Betriebsrechnung belastet.

## D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

1878		1879
	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr	
Fr. 11,909,028. 48	.	Fr. 11,895,586. 51
„ 197,238. 25	Mittelbare Einnahmen	„ 216,416. 96
Fr. 12,106,266. 73		Fr. 12,112,003. 47
„ 5,864,348. 17	Ausgaben	„ 5,312,807. 14
Fr. 6,241,918. 56	Brutto-Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 6,799,196. 33
	Davon ab:	
	Fr. 82,774. 76 . Ausbau und neue Anlagen .	Fr. 48,668. 57
„ 752,774. 76	„ 670,000. — Einlage in den Erneuerungsfond	„ 850,000. —
Fr. 5,489,143. 80	Betriebsergebniss des eigenen Netzes	Fr. 5,900,527. 76
	45,34 0/0 in Prozenten der Bruttoeinnahme	48,72 0/0
	Fr. 14,002. 92 . per Bahnkilometer	Fr. 14,714. 53
	„ 2. 49 . „ Zugskilometer	„ 2. 80
	„ 2. 43 . „ Nutzkilometer	„ 2. 72
	Fügt man zu obigen Summen	
„ 196,194. 13	den Ertrag der Dampfboote mit	„ 247,448. 12
„ 901,091. 59	und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit	„ 921,578. 20
Fr. 6,586,429. 52	so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes incl. Dampfboote	Fr. 7,069,554. 08
	Dazu:	
„ 41,726. 41	Aktiv-Zinsensaldo	„ 89,113. 34
Fr. 6,628,155. 93	Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation	Fr. 7,158,667. 42
	Hiefür sind erforderlich:	
Fr. 3,499,000. —	Für Zinse von Obligationsanleihen	Fr. 3,290,875. —
„ 414,613. 27	„ „ „ Subventionsdarleihen	„ 471,900. 68
„ 925,843. 80	„ „ „ Vorschüssen des schweiz. Konsortiums	„ 925,843. 80
„ 1,470,063. 10	„ „ „ Vorschüssen des Comptoir d'Escompte in Paris	„ 121,333. 35
„ — — —	„ „ „ Darleihen der Schweiz. Eisenbahnbank	„ 1,386,785. 33
„ 56,516. 23	„ „ „ Amortisation von Anleihen u. Kursverlusten auf frühern Anleihen	„ 416,516. 23
Fr. 6,366,036. 40	.Total.	Fr. 6,613,254. 39
Fr. 262,119. 53	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von	Fr. 545,413. 03

Die vorstehende Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse der beiden Jahre 1878 und 1879 zeigt für das letztere eine zwar nicht erhebliche Verminderung der unmittelbaren Einnahmen um Fr. 13,441. 97 Cts., dagegen neben einer Vermehrung der mittelbaren Einnahmen eine wesentliche Reduktion der Ausgaben, nämlich um Fr. 551,541. 03 Cts., ungeachtet einer Mehrbelastung der Betriebsrechnung von nahezu Fr. 200,000 durch die Einzelauswechslung von

Schienen und Schwellen, welche früher aus dem Erneuerungsfond bestritten wurde. In Folge dessen stellt sich das Betriebsergebniss des eigenen Netzes inclusive Sulgen-Gossau, trotz einer Erhöhung der Einlage in den Erneuerungsfond von Fr. 670,000 auf Fr. 850,000, um Fr. 411,383. 96 Cts. besser als im Vorjahr. Mit Hinzufügung des Ertrages der Dampfboote, der Betheiligung an andern Bahnen, sowie des Aktiv-Zinsensaldo steigt die Differenz des für Verzinsung und Amortisation der Anleihen verfügbaren Betrages auf Fr. 530,511. 49 Cts. zu Gunsten des Rechnungsjahres. Die Verzinsung der Anleihen nimmt im Ganzen Fr. 112,782. 01 Cts. weniger in Anspruch als im Vorjahre, was hauptsächlich von der Umwandlung der Vorschüsse des Comptoir d'Escompte in Obligationen des neuen Anleihens herrührt. Die ersteren waren zu 7 0/0 verzinslich, während das neue Anleihen sich nur auf  $5\frac{2}{3}$  0/0 stellt. Obgleich dagegen die Rückzahlung der beiden Anleihen von 3 und 5 Millionen eine Zinserhöhung für diese Kapitalien zur Folge hat, bleibt die Gesamtzinslast doch um die oben angeführte Summe hinter der des Vorjahres zurück. Hinwieder ist das Rechnungsergebniss durch die Amortisationen um Fr. 360,000 höher belastet, nämlich Fr. 250,000 als erste der bis und mit 1885 der Eisenbahnbank zu zahlenden jährlichen Kommissionen, und Fr. 110,000 erste Abzahlung am neuen Anleihen.

Der schliessliche Betriebssaldo für 1879 beträgt Fr. 545,413. 03 Cts. oder Fr. 283,293. 50 Cts. mehr als im Jahr 1878. Gleichwohl ist die Direktion zu ihrem Bedauern auch diesmal nicht im Falle, die Ausrichtung einer Dividende für die Aktien beantragen zu können, indem sie, von den nämlichen Anschauungen wie im Vorjahr ausgehend, die Abschreibung verschiedener Posten für nothwendig erachtet, welche sie wie folgt glaubt begründen zu sollen.

1. Die Verrechnung der Zinse der verschiedenen Obligationsanleihen geschah bisher in der Weise, dass je die zwei zur Einlösung kommenden Semestercoupons in Ausgabe erschienen, und somit mit Ausnahme des Emissionsjahres allerdings jedes Jahr ein voller Jahreszins verrechnet wurde, wobei die Zeit vom Verfall des zweiten Coupon bis zum Jahresschluss in der nämlichen Frist des folgenden Jahres ihre Ausgleichung fand. Diese Verrechnung der Jahreszinse, je von Verfallzeit zu Verfallzeit, hatte den Vortheil der Einfachheit, so lange die betreffenden Anleihen nicht zur Rückzahlung gelangten, und hätte auch allenfalls so fortgesetzt werden können, wenn jeweilen an die Stelle eines zurückzuzahlenden Anleihens ein anderes von gleichem Betrag und mit gleichem Zinstermin treten würde. Nun aber werden diese älteren Anleihen mit ihren verschiedenen Verfallzeiten durch ein einheitliches ersetzt, dessen Zinsen jährlich auf die nämlichen Termine berichtet werden, wodurch die Berechnung von Marchzinsen unvermeidlich wird. Es erscheint auch überhaupt richtiger, die Verzinsung der Schuld der Unternehmung bis zum 31. Dezember jeden Jahres der Betriebsrechnung des letztern zu belasten, statt je einige Monatszinse dem folgenden Jahre zur Berichtigung zu überlassen. Die Direktion glaubt indessen, es könne genügen, wenn der Übergang zu dieser Rechnungsweise nicht auf einmal, sondern nur je bei Gelegenheit der Rückzahlung der ältern Anleihen bewerkstelligt werde. Für unser Rechnungsjahr kommen hier in Frage:

a) Der Vorschuss des Comptoir d'Escompte von 20 Millionen Franken vom 1. November 1876.

Dieser Betrag wurde vierteljährlich verzinst und zwar erstmals am 1. Februar 1877. Im Jahr 1876 wurde daher kein Zins dafür in Rechnung gebracht; das Jahr 1877 wurde mit vier Quartalzinzen belastet, das Jahr 1878 ebenso; bei der Rückzahlung des Kapitals am 1. Februar 1879 kam der letzte Vierteljahrszins zur Verrechnung, aber da das neue Anleihen nur halbjährig verzinset wird, und die Zinse desselben bis 31. Dezember in die Rechnung aufgenommen werden, so kann in der letztern von obigem Quartal nur der Monat Januar Platz finden; die Zinse für die Monate November und Dezember 1878 dürfen füglich nicht dem Jahre 1879 belastet, sondern müssen besonders abgeschrieben werden. Der diesfällige Betrag belauft sich auf Fr. 227,499. 95 Cts.

- b) Das Anleihen vom 1. Februar 1859 von drei Millionen, welches am 1. Februar 1879 zur Rückzahlung kam.

Der letzte Zinscoupon dieses Anleihens validirt für die Zeit vom 1. August 1878 bis 1. Februar 1879, und es kann auch von diesem Semester nur der Monat Januar 1879 in der Rechnung dieses Jahres Aufnahme finden. Die Verzinsung für die Monate August-Dezember 1878 mit Fr. 56,250 ist durch Abschreibung zu tilgen.

- c) Das Anleihen vom 28. Oktober 1867 von fünf Millionen Franken, zurückbezahlt am 15. August 1879.

Auch hier ist der Zins für das neue Anleihen vom 15. August bis 31. Dezember 1879 bereits in der Rechnung dieses Jahres enthalten; es würde dieselbe daher zu stark belastet, wenn auch das Zinsbetheffniss vom 15. August bis 31. Dezember 1878 für das alte Anleihen darin verrechnet würde. Für den diesfälligen Betrag von Fr. 84,375 bleibt ebenfalls nur die Abschreibung übrig, wenn man nicht für diese drei Posten wieder einen besondern Liquidations-Conto eröffnen und denselben allmählig tilgen will. Die Direktion kann aber nicht dazu rathen, solche werthlose Aktivposten in die Bilanz aufzunehmen, und sie glaubt hierin auch sich in Übereinstimmung mit den übrigen Gesellschaftsorganen zu befinden.

- d) Dagegen kommen von diesen Posten in Abzug Fr. 16,666. 67 Cts. als 2 0/0 Zinse von Fr. 1,000,000 Subventionsdarleihen des Kantons Glarus vom 1. März bis 31. Dezember 1878. Dieses Kapital war seiner Zeit vom Kanton Glarus vorgeschossen und demselben zu 4 1/2 0/0 verzinset worden. Erst durch den Nachtragsvertrag vom 5. März 1879 wurde der Einzahlungstermin auf den 1. März 1878 festgesetzt, und damit auch die Verzinsung von diesem Tage an auf 2 1/2 0/0 reduziert.

2. Im Geschäftsberichte für 1878 ist die Abschreibung der Zinsnachvergütung auf dem Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn begründet worden, wobei eines damals noch bestrittenen Postens Erwähnung gethan wurde.

Dieser Posten betraf den Subventionsbeitrag der Stadt Rapperswyl, und es hat über die betreffende Nachzinsvergütung seither eine Verständigung stattgefunden. Da Sie die Abschreibung der analogen Vergütungen an die übrigen Gemeinden genehmigt haben, so bedarf die gleiche Verrechnung dieses Postens von Fr. 15,000 keiner weitern Begründung.

3. Es ist uns vor einem Jahre von Ihrer Revisionskommission der Wunsch ausgesprochen worden, dass der Bau-Conto für die rechtsufrige Seebahn nicht weiter belastet werde, namentlich mit Entschädigungen für Arbeits-einstellung u. dgl. Nun ist zwar der Prozess mit den Bauunternehmern vom dortigen Tunnel im Berichtsjahre noch nicht erledigt worden, aber es sind Kosten für Wiederherstellung von Kommunikationen, für Steuern u. dgl. erlaufen, welche die Revisionskommission ohne Zweifel ähnlich behandelt zu sehen wünscht. Die Direktion hat zu diesem Ende beschlossen, über sämmtliche auf den Bauobjekten der rechtsufrigen Seebahn erlaufende Kosten einen besondern Conto zu eröffnen, auf demselben auch allfällige Einnahmen (Miethzinse u. dgl.) zu verrechnen und den Saldo je am Schlusse des Rechnungsjahres zu amortisiren. Die diesjährige Mehrausgabe beträgt Fr. 14,731. 12 Cts., deren Abschreibung wir demgemäss beantragen.

4. Schon weiter oben ist der Aufhebung des Bureau des Ingenieurs für den Bahnbau Erwähnung gethan worden und der Vereinigung des zugehörigen Inventars mit demjenigen des Oberingenieurs für den Betrieb, bei welcher Gelegenheit die Inventaransätze einer erheblichen Reduktion unterworfen werden mussten. Die daherige Abschreibung am Bauinventar betrug Fr. 110,630. 73 Cts. Seither ist jedoch von diesem Material Mehreres verkauft worden, wobei

sich gegenüber den reduzierten Inventaransätzen ein Mehrerlös ergab von Fr. 12,586. 90 Cts., so dass noch Fr. 98,043. 83 Cts. am Rechnungsergebniss von 1879 in Abzug zu bringen sind. Sie werden auch diese Abschreibung gerechtfertigt finden.

5. Endlich haben wir uns noch gefragt, ob nicht auch die weiter oben erwähnten Kosten im Betrage von Fr. 74,683. 03 Cts. für Anfertigung, Stempelung und Eintrag ins Pfandbuch der Obligationen des neuen Anleihens und für Löschung der abbezahlten Titel in der vorliegenden Jahresrechnung zu tilgen seien. Strenge genommen könnten dieselben den Kursverlusten zugezählt und mit diesen in den 75 Jahren der Anleihensdauer amortisirt werden. Aber wir halten es für richtiger, solche kleinere Posten, welche mit der Kapitalbeschaffung verbunden sind, jeweilen sofort nach ihrer Entstehung abzuschreiben, statt dieselben einer langjährigen Amortisation zu unterwerfen, und wir hoffen auch hier auf Ihre Zustimmung.

Stellen wir die vorstehenden zur Abschreibung vorgeschlagenen Posten zusammen, so ergibt sich folgendes Resultat:

1. Marchzinse von zurückbezahlten Anleihen:

a)	Vom 20 Millionen-Vorschuss des Comptoir d'Escompte . . . . .	Fr. 227,499. 95
b)	" 3 " Anleihen vom 1. Februar 1859. . . . .	" 56,250. —
c)	" 5 " " " 28. Oktober 1867 . . . . .	" 84,375. —
		<hr/>
		Fr. 368,124. 95
d)	abzüglich der Zinsrückvergütung vom Kanton Glarus . . . . .	" 16,666. 67

Fr. 351,458. 28

2. Zinsnachvergütung auf der Subvention vom rechten Zürichseeufer . . . . .

" 15,000. —

Fr. 366,458. 28

3. Saldo der Correntrechnung vom Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn . . . . .

" 14,731. 12

4. Werthabschreibung am Bauinventar . . . . .

" 98,043. 83

5. Druckkosten, Stempel- und Pfandbuchgebühren . . . . .

" 74,683. 03

Fr. 553,916. 26

Hievon sind noch abzuziehen . . . . . " 8,754. 92

als Rückvergütungen verschiedener Bahnen auf den im Vorjahre abgeschriebenen Verlusten an der Schweizerischen Nationalbahn.

Es bleiben . . . . . Fr. 545,161. 34

am diesjährigen Rechnungsergebniss von . . . . . " 545,413. 03

abzuschreiben. Die Differenz von . . . . . Fr. 251. 69

vom letztjährigen Passivsaldo von . . . . . " 16,107. 44

abgezogen, reduziert denselben auf . . . . . Fr. 15,855. 75,

welche als Passivsaldo auf die Betriebsrechnung von 1880 überzutragen sind, sofern Sie unsern obigen Anträgen Ihre Zustimmung geben.

Im vorjährigen Berichte haben wir Ihnen mitgetheilt, dass das durch die Statuten geforderte Regulativ für den Erneuerungsfond dem Verwaltungsrathe vorgelegt sei. Der Entwurf desselben weicht insofern von der bisherigen Übung ab, als die Auswechslung einzelner Schwellen und Schienen dem Betriebe, dem Erneuerungsfond dagegen

nur der Umbau ganzer Strecken zur Last fallen soll. Anderseits ist nicht bloss die Erneuerung und Entwerthung des Rollmaterials, sondern auch die der Dampfschiffe darin berücksichtigt. Der Verwaltungsrath hat für die vorliegende Rechnung vorläufig die Vorschläge des Entwurfs adoptirt, diesen selber dagegen noch einer weitem Prüfung unterworfen und die definitive Feststellung desselben verschoben, um den Ausgang der Nationalbahnangelegenheit abzuwarten. Je nachdem eine oder beide Sektionen dieser Bahn der Nordostbahn zufallen, wird auch der Erneuerungsfond anders zu dotiren sein. Für das Jahr 1879 wurde für einmal die Einlage auf Fr. 850,000 festgesetzt, gegenüber Fr. 670,000 im Vorjahr. Verausgabt wurden für streckenweise Erneuerung des Oberbaues Fr. 153,915. 48 Cts., und für Abschreibung des ausrangirten Dampfbootes „Schwan“ abzüglich des Erlöses für das Altmaterial Fr. 14,396. 60 Cts. Der Saldo der Rechnung beziffert sich auf Fr. 2,844,608. 98 Cts. (1878: Fr. 2,162,921. 06 Cts.).

Von den unter der Rubrik „Ausbau und neue Anlagen“ enthaltenen Posten führen wir folgende an:

- Bauliche Änderungen im Hintergebäude im Bleicherweg;
- Einrichtung der Restauration im Bahnhof Enge;
- Einrichtung von Bureauelokalitäten im Bahnhof Zürich;
- Einlegen einer Drehscheibe im Bahnhof Zürich;
- Flussbauten an der Sihl beim Bahnhof Zürich;
- Erstellung von Hydranten im Bahnhof Zürich;
- „ „ Barrieren auf verschiedenen Linien;
- Entwässerung in Romanshorn;
- Erstellung von Unterkunftslokalen in Frauenfeld und einer Dienstwohnung in Winterthur;
- Ausmauerung im Tunnel zu Baden;
- Eiserne Brunnenleitung in Siggenthal und verschiedene kleinere Ausgaben.



# E. Verschiedenes.

## 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

### Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1878		1879		1878			1879		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt I. Platz . . .	22,679	28.39	24,610	27.15	43,430.	64	46.53	40,871.	54	40.37
" " II. " . . .	24,482	30.64	26,374	29.09	28,645.	56	30.69	32,475.	97	32.08
Hin- und Rückfahrt I. " . . .	5,492	6.87	6,844	7.55	6,606.	16	7.08	8,256.	84	8.16
" " II. " . . .	12,588	15.76	15,802	17.43	7,584.	83	8.13	9,928.	24	9.81
Abonnementsbillete I. " . . .	2,986	3.74	3,064	3.38	1,833.	18	1.96	672.	53	0.66
" II. " . . .	5,264	6.59	5,463	6.03	2,774.	48	2.97	3,109.	36	3.07
Lustfahrtbillete I. " . . .	3,615	4.52	4,955	5.47	974.	97	1.04	4,377.	98	4.32
" II. " . . .	2,789	3.49	3,534	3.90	1,494.	70	1.60	1,544.	95	1.53
Total . . .	79,895	100	90,646	100	93,344.	52	100	101,237.	41	100
<b>Rekapitulation nach Plätzen:</b>										
I. Platz . . . . .	34,772	43.52	39,473	43.55	52,844.	95	56.61	54,178.	89	53.52
II. " . . . . .	45,123	56.48	51,173	46.45	40,499.	57	43.39	47,058.	52	46.48
Total . . .	79,895	100	90,646	100	93,344.	52	100	101,237.	41	100
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>										
	Tonnen		Tonnen							
	513	.	578	.	5,442.	45	.	5,530.	94	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
	Stück		Stück							
Klasse a, Pferde . . . . .	54	1.06	53	1.74	8,359.	10	.	5,719.	20	.
" b, schweres Vieh . . . . .	1,225	23.95	1,244	40.80						
" c, leichtes " . . . . .	2,232	43.64	1,020	33.45						
" d, Schweine . . . . .	153	2.99	96	3.15						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,259	24.61	393	12.89						
Hunde . . . . .	192	3.75	243	7.97						
Total . . .	5,115	100	3,049	100	8,359.	10	.	5,719.	20	.
<b>IV. Gütertransport.</b>										
	Tonnen		Tonnen							
Eilgut . . . . .	1,208	0.69	1,411	0.82	442,140.	80	.	456,665.	05	.
Stückgut . . . . .	13,489	7.67	11,435	6.62						
Massengut A . . . . .	120,248	68.37	30,749	17.82						
" B . . . . .			84,326	48.86						
Spezialtarif I . . . . .	40,920	23.27	25,786	14.94						
" II. . . . .			18,891	10.94						
Total . . .	175,865	100	172,598	100	442,140.	80	.	456,665.	05	.
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>										
	.	.	.	.	76.	50	.	139.	05	.
Gesamt-Total . . .	.	.	.	.	549,363.	37	.	569,291.	65	.
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	93,344.	52	16.99	101,237.	41	17.78
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	5,442.	45	0.99	5,530.	94	0.97
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	8,359.	10	1.52	5,719.	20	1.01
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	442,140.	80	80.48	456,665.	05	80.22
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	76.	50	0.02	139.	05	0.02
Total . . .	.	.	.	.	549,363.	37	100	569,291.	65	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfböote.

	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>1879</b>	90,646	101,237	41	578	5,530	94	3,049	5,719	20	172,598	456,665	05	139	05	569,291	65
<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
mehr als 1878	10,751	7,892	89	65	88	49	—	—	—	—	14,524	25	62	55	19,928	28
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	2,066	2,639	90	3,267	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1878</b>	Fr. 1. 17	Fr. 10. 61	Fr. 1. 63	Fr. 2. 51
<b>1879</b>	„ 1. 12	„ 9. 57	„ 1. 88	„ 2. 65

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

<b>1878</b>				<b>1879</b>			Gegenüber 1878			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.55	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.40	—	—	—	—
14,362	38	3.66	2. Gehalte des Administrationspersonals .	8,119	28	1.95	—	—	6,243	10
118,260	83	30.13	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals . . . . .	109,946	48	26.44	—	—	8,314	35
2,120	30	0.54	4. Bekleidung desselben . . . . .	2,209	86	0.53	89	56	—	—
2,500	57	0.64	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	1,810	87	0.44	—	—	689	70
71,458	90	18.21	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . . . .	70,021	60	16.84	—	—	1,437	30
114,286	40	29.12	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe . . . . .	118,352	17	28.46	4,065	77	—	—
37,963	39	9.67	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	73,993	99	17.79	36,030	60	—	—
7,408	30	1.89	10. Assekuranzprämien . . . . .	7,002	40	1.68	—	—	405	90
14,082	22	3.59	11. Verschiedenes . . . . .	14,437	46	3.47	355	24	—	—
392,443	29	100	. . . . . Total . . . . .	415,894	11	100	23,450	82	—	—

Zu dieser Übersicht der Ausgaben erinnern wir an die an anderer Stelle gegebene Mittheilung, dass im Berichtsjahre die Dampfboote „Thurgau“ und „Rhein“ einem Umbau unterworfen wurden. Die Kosten beliefen sich für ersteres Schiff, das u. A. zwei neue Kessel erhielt, auf ca. Fr. 35,000, und für das letztere, dessen Reparatur erst im Jahr 1880 vollendet wurde, auf ca. Fr. 8,500. Hieraus erklärt sich die starke Vermehrung der Ausgaben für „Unterhalt der Schiffe.“

Finanzergebniss.

	<b>1878</b>					<b>1879</b>				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto- einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto- einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	549,363	37	6	93	—	569,291	65	7	21	—
Ausgaben . . . . .	392,443	29	4	95	71.44	415,894	11	5	27	73.05
Vorschlag .	156,920	08	1	98	28.56	153,397	54	1	94	26.95

### Betriebsmaterial.

Auch im Berichtsjahre sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach aus 6 Dampfschiffen, 4 Schleppschiffen, 1 Dampfähre (gemeinschaftlich mit Württemberg), 1 Dampfähre und 1 Schleppkahn (beide letztere gemeinschaftlich mit Bayern).

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

	1878	1879
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . . Kilometer	79,228	78,983
und zwar in . . . . . Zeitstunden	4,547	4,627
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	17.42	17.07
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . „	36,368	35,022
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial:</b>		
Holz . . . . . Ster	29	24
Steinkohlen . . . . . Tonnen	2,282.350	2,294.750
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 185.2 Kilogr. Kohlen) . . . . . „	2,287.715	2,299.947
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . Kilogramm	28.875	29.119
„ Zeitstunde . . . . . „	503.126	497.070
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken	66,725.75	62,297.29
per Kilometer . . . . . Centimes	84.22	78.87
„ Zeitstunde . . . . . Franken	14.67	13.46
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b>		
Öl und Talg im Ganzen . . . . . Tonnen	5.255	5.547
per Kilometer . . . . . Kilogramm	0.066	0.070
„ Zeitstunde . . . . . „	1.156	1.199
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken	5,421.84	4,986.66
per Kilometer . . . . . Centimes	6.84	6.31
„ Zeitstunde . . . . . „	119.24	107.77
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b>		
im Ganzen . . . . . Franken	37,963.39	73,993.99
per Kilometer . . . . . Centimes	47.92	93.68

### 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Wir geben nachfolgend die Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und fügen hier die allgemeine Bemerkung bei, dass die regelmässigen Fahrten gegen Ende Dezember auf dem oberen Theile des Sees durch Eisbildung vielfach gehindert wurden und schliesslich nach Neujahr 1880 ganz eingestellt werden mussten. Den 22. Dezember konnte nur noch bis Schirmensee, den 26. Dezember nur noch bis Ütikon gefahren werden. Diese Verkehrsstörung hatte zur Folge, dass einerseits die Einnahmen aus dem Dampfbootbetrieb sich verminderten, andererseits aber die Ausgaben sich vermehrten, da nach Vorschrift der Konzession jeweilen auf denjenigen Strecken des rechten Seeufers, längs denen der Dampfbootbetrieb eingestellt war, für Beförderung der Post und der Reisenden auf dem Landweg gesorgt werden musste.

**Verkehr und Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.**

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1878		1879		1878			1879		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	33,614	3.97	33,750	4.66	33,709.	25	8.78	34,525.	10	9.58
" " . . . II. "	155,222	18.33	139,206	19.22	86,375.	50	22.50	75,858.	86	21.05
Hin- und Rückfahrt . I. "	90,306	10.67	100,018	13.81	69,660.	35	18.14	72,955.	66	20.25
" " . . . II. "	314,034	37.10	337,134	46.54	139,435.	—	36.31	142,850.	83	39.64
Abonnementsbillete . I. "	123,530	14.59	46,392	6.40	23,295.	82	6.07	12,412.	35	3.44
" " . . . II. "	120,790	14.27	52,386	7.23	23,964.	13	6.24	13,578.	04	3.77
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. "	5,071	0.60	5,979	0.82	5,143.	66	1.34	4,739.	65	1.32
" " . . . II. "	3,972	0.47	9,546	1.32	2,370.	50	0.62	3,409.	17	0.95
Total .	846,539	100	724,411	100	383,954.	21	100	360,329.	66	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz . . . . .	252,521	29.83	186,139	25.70	131,809.	08	34.33	124,632.	76	34.59
II. " . . . . .	594,018	70.17	538,272	74.30	252,145.	13	65.67	235,696.	90	65.41
	846,539	100	724,411	100	383,954.	21	100	360,329.	66	100
<b>II. Gepäcktransport . . .</b>	Tonnen		Tonnen							
	727	.	607	.	5,119.	05	.	4,711.	60	.
<b>III. Viehtransport.</b>	Stück		Stück							
a. Pferde . . . . .	40	1.07	24	0.81	3,517.	60	.	2,542.	40	.
b. Schweres Vieh . . . . .	1,284	34.21	864	29.11						
c. Leichtes Vieh . . . . .	100	2.66	99	3.34						
d. Schweine . . . . .	204	5.44	172	5.79						
e. Kälber . . . . .	445	11.86	435	14.66						
f. Hunde . . . . .	1,680	44.76	1,374	46.29						
Total .	3,753	100	2,968	100	3,517.	60	.	2,542.	40	.
<b>IV. Gütertransport.</b>	Tonnen		Tonnen							
Eilgut . . . . .	3,157	11.76	2,970	12.13	107,653.	15	.	99,656.	75	.
Stückgut . . . . .	13,682	50.98	12,868	52.54						
Schiffsladungen . . . . .	8,134	30.31	6,289	25.68						
Ausnahme-Güter . . . . .	1,864	6.95	2,362	9.65						
	26,837	100	24,489	100	107,653.	15	.	99,656.	75	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	24,176.	35	.	24,003.	30	.
Total .	.	.	.	.	131,829.	50	.	123,660.	05	.
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>	.	.	.	.	4,912.	55	.	4,214.	—	.
Gesamt-Total . . . . .	.	.	.	.	529,332.	91	.	495,457.	71	.
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	383,954.	21	72.54	360,329.	66	72.73
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	5,119.	05	0.97	4,711.	60	0.95
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	3,517.	60	0.66	2,542.	40	0.51
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	131,829.	50	24.90	123,660.	05	24.96
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	4,912.	55	0.93	4,214.	—	0.85
Total .	.	.	.	.	529,332.	91	100	495,457.	71	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.
<b>1879</b>	724,411	360,329	66	607	4,711	60	2,968	2,542	40	24,489	123,660	05	4,214	—	495,457	71
<b>1878</b>	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
mehr als 1878	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
weniger „ „	122,128	23,624	55	120	407	45	785	975	20	2,348	8,169	45	698	55	33,875	20

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1878</b> . . . .	Fr. 0. 45	Fr. 7. 03	Fr. 0. 94	Fr. 4. 91
<b>1879</b> . . . .	„ 0. 50	„ 7. 76	„ 0. 86	„ 5. 05

Die vorstehenden Tabellen erzeugen durchgehends eine Verminderung sowohl der Mengen der transportirten Personen und Güter als der darauf erzielten Einnahmen; besonders empfindlich war der Ausfall beim Personenverkehr. Dank dem Umstande, dass eine Vermehrung der Durchschnittseinnahme per Reisenden und per Gütertonne erzielt wurde, ist immerhin die Verminderung der Einnahmen geringer als diejenige der transportirten Mengen; sie beträgt Fr. 33,875 gegenüber einer Verminderung von Fr. 102,848. 38 Cts. im Vorjahr. Grossentheils dürfte sich dieselbe durch die weitere Verminderung der Dampfbootfahrten am linken Ufer erklären, in Folge deren die dortigen Reisenden sich noch mehr als früher der Bahnzüge zu bedienen genöthigt waren; durch die daherige Mehreinnahme der Bahn wird sie sich wenigstens zum Theil ausgleichen.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

<b>1878</b>				<b>1879</b>			Gegenüber 1878			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
15,000	—	3.06	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.74	—	—	—	—
16,865	50	3.44	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	18,526	50	4.62	1,661	—	—	—
239,608	80	48.89	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	197,382	19	49.17	—	—	42,226	61
3,643	04	0.74	4. Bekleidung desselben . . . . .	3,927	96	0.98	284	92	—	—
16,266	10	3.32	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	15,867	86	3.95	—	—	398	24
135,836	30	27.73	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	98,981	36	24.66	—	—	36,854	94
56,461	92	11.52	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	45,683	71	11.38	—	—	10,778	21
3,889	50	0.79	8. Assekuranzprämien . . . . .	3,303	10	0.82	—	—	586	40
2,487	70	0.51	9. Verschiedenes . . . . .	2,734	45	0.68	246	75	—	—
490,058	86	100	. . . . . Total . . . . .	401,407	13	100	—	—	88,651	73

### Finanzergebniss.

	1878					1879				
	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 . . . . .	529,332	91	2	06	—	495,457	71	2	18	—
Ausgaben . . . . .	490,058	86	1	91	92.58	401,407	13	1	77	81.02
Vorschlag . . . . .	39,274	05	—	15	7.42	94,050	58	—	41	18.98

### Betriebsmaterial.

Die beiden Dampfboote „Republikaner“ und „Schwan“ sind im Berichtsjahr vom Inventar abgeschrieben, und es ist aus ersterem ein Schleppboot hergerichtet, der „Schwan“ aber verkauft worden. Die Differenz zwischen dem Inventarwerth und dem Schätzungswerth, bezw. Erlös des Altmaterials, wurde dem Erneuerungsfond belastet. Ferner sind sechs hölzerne, nicht mehr reparaturfähige Schleppschiffe abgeschrieben, und ist deren Inventarwerth der Dampfboot-betriebsrechnung belastet worden. Zu Ende des Berichtsjahrs war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 7 eiserne und 29 hölzerne Schlepp- und Kohlschiffe.

Am 23. August 1879 ist das Dampfboot „Rapperswyl“, welches bei der Werfte im Seefeld stationirte, versunken, indessen am 9. Oktober wieder gehoben worden; seine Wiederherstellung wurde sofort angeordnet. Durch die amtliche Untersuchung wurde konstatiert, dass die Ursache des Versinkens einer böswilligen That zugeschrieben werden muss; leider gelang es der Untersuchung nicht, den Thäter zu ermitteln.

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

a. Leistungen der Dampfschiffe:					1878	1879
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . . .	Kilometer				231,270	204,241
und zwar in . . . . .	Zeitstunden				17,024	16,051
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer				13.58	12.72
Schleppdampfboote. Solche durchliefen . . . . .	„				25,264	22,949
und zwar in . . . . .	Zeitstunden				2,788	2,899
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer				9.06	7.91
Total: Zurückgelegte . . . . .	„				256,534	227,190
	Zeitstunden				19,812	18,950
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer				12.95	11.99
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz . . . . .	Kubikmeter				378	137.500
Steinkohlen . . . . .	Tonnen				3,941.095	3,415.030
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikmeter Holz = 185.2 Kilogramm Kohlen) . . . . .	„				4,011.101	3,440.495
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . .	Kilogr.				15.635	15.143
„ „ „ „ Zeitstunde . . . . .	„				202.454	181.556
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . .	Franken				117,061.14	89,874.38
„ „ „ „ per Kilometer . . . . .	Centimes				45.63	39.56
„ „ „ „ „ Zeitstunde . . . . .	Franken				5.91	4.74
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . . . . .	Tonnen				12.329	8.070
„ „ „ „ per Kilometer . . . . .	Kilogr.				0.048	0.035
„ „ „ „ „ Zeitstunde . . . . .	„				0.622	0.426
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . .	Franken				12,518.26	6,835.89
per Kilometer . . . . .	Centimes				4.87	3.01
„ „ „ „ „ Zeitstunde . . . . .	„				63.18	36.07
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen . . . . .	Franken				56,461.92	45,683.71
per Kilometer . . . . .	Centimes				22.00	20.11

### 3. Werkstätte-Betrieb.

Auch im abgelaufenen Jahre hat sich die Thätigkeit der Werkstätte fast ausschliesslich auf den Unterhalt des Betriebsmaterials beschränkt. Von ausserordentlichen Arbeiten ist lediglich der Umbau der beiden Personenzuglokomotiven A 44 und 45 in Güterzuglokomotiven C I No. 44 und 45, (neue Nummerirung 115 und 116) und der Umbau der beiden Bodensee-Dampfboote „Thurgau“ und „Rhein“ zu erwähnen.

Die Zahl der Werkstattearbeiter betrug im Berichtsjahr durchschnittlich 342 Mann, gegenüber 336 Mann im Vorjahr.

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

	1878.	1879.
An Einnahmen . . . . .	Fr. 815,338. 15	Fr. 864,881. 21
„ Ausgaben . . . . .	„ 797,070. 75	„ 861,108. 52
Nettoertrag . . . . .	Fr. 18,267. 40	Fr. 3,772. 69

### 4. Unfälle.

Unfälle, welche den Tod oder eine erhebliche Verletzung von Menschen zur Folge hatten, sind im Berichtsjahr 20 vorgekommen, 9 mit tödtlichem Ausgang und 11 mit erheblichen Verletzungen; die Todesfälle betrafen 4 Bahnangestellte und 5 der Bahnverwaltung fremde Personen; die Verletzungen 7 Angestellte und 4 fremde Personen; 18 dieser Unfälle waren selbstverschuldet, 2 unverschuldet.

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1879 bestanden folgende Versicherungen:

#### a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus) . . . . .	Fr. 13,052,114. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . . . .	„ 34,952,671. —
	Fr. 48,004,785. —

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

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total . . . . .	Fr. 48,518,785. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1879 nachstehendes Resultat erzeugen:

#### a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahre 1878 . . . . .	Fr. 222,460. 52	
Einnahmen im Jahre 1879 . . . . .	„ 21,668. 62	Fr. 244,129. 14

Verausgabt wurden im Jahre 1879 in Folge der Unfälle in Töss am 20. October 1878 und in Erlen am 13. Januar 1879, der Katastrophe auf der Linie Wädenswil-Einsiedeln am 30. November 1876, sowie für Hebung der Dampfboote „Republikaner“ und „Rapperswil“ etc. „ 60,587. 75

Bestand am 31. Dezember 1879 . Fr. 183,541. 39

	Übertrag	Fr. 183,541. 39
b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen von Angestellten etc.:		
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1878	Fr. 17,535. 99	
Einnahmen im Jahre 1879	„ 37,946. 30	Fr. 55,482. 29
Die Ausgaben beliefen sich im Jahre 1879 auf	„ 13,831. 23	
	Bestand am 31. Dezember 1879	„ 41,651. 06
		Fr. 225,192. 45
abzüglich die auf Separat-Conto vorgetragenen Personal-Entschädigungen in Folge der Wädensweiler Katastrophe am 30. November 1876, worüber mit der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln Prozess besteht, betragend per Ende des Berichtsjahres		
	„ 29,973. 05	
Total	Fr. 195,219. 40	

## 6. Personal-Etat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahre folgender:

### I. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte	124	
Arbeiter im Taglohn	33	157

### II. Bahnunterhalt und Aufsicht.

Beamte und Angestellte (excl. Weichenwärter)	402	
Arbeiter im Taglohn	290	692

### III. Expeditions- und Zugdienst.

Beamte und Angestellte	1,261	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich die Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)	593	1,854

### IV. Maschinendienst und Werkstätten.

Beamte und Angestellte	203	
Arbeiter im Taglohn (wovon 342 Werkstattearbeiter)	428	631

Totalbestand des Bahnbetriebspersonals . . . . . 3,334

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6 Angestellte.

### V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.

Beamte und Angestellte	159	
Arbeiter im Taglohn	47	206

Gesamt-Total des Bahn- und Dampfbootpersonals:

Beamte und Angestellte	2,149	
Arbeiter im Taglohn	1,391	3,540



## 7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

### a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 822,547. 16

Im Jahr 1879 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	„ 89,331. 21	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . . . .	„ 47,389. 71	
Mehrerlös auf verkauften Werthpapieren . . . . .	„ 59,487. 80	
		Fr. 216,208. 72

Die Ausgaben bestehen aus:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene		
Angestellte . . . . .	Fr. 3,689. 59	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . . . .	„ 1,687. 85	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungs-		
berechtigung . . . . .	„ 550. —	
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	„ 125,646. 17	
Verschiedenes . . . . .	„ 391. 35	
		„ 131,964. 96
		„ 84,243. 76

Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 906,593. 75	
„ Baarschaft . . . . .	„ 197. 17	
		Fr. 906,790. 92

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2046 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

### b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstattarbeiter.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 38,687. 84

Im Jahr 1879 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 22,185. 48

denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spital-

rechnungen etc. gegenüberstehen . . . . .	„ 26,519. 23	
		„ 4,333. 75

Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 34,625. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die		
Nordostbahn . . . . .	„ 270. 91	
		Fr. 34,354. 09

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1010.

### c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 13,553. 55

Hiezu kamen im Jahre 1879 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . Fr. 2,965. 80

An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt	„ 2,791. 20	
		„ 174. 60

Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 13,200. —	
„ Baarschaft . . . . .	„ 528. 15	
		Fr. 13,728. 15

### 8. Kautionskassen.

Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten, bezw. vierzehntägigen Lohnbetroffnissen gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güterarbeiter weisen per Ende 1879 folgende Vermögensbestände auf:

#### a. Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 99,126. 42
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahre 1879 hinzu . . . . .	„ 18,148. 02
	<u>Fr. 117,274. 44</u>
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„ 12,565. 80
Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 104,625. —
„ Baarschaft. . . . .	„ 83. 64
	<u>Fr. 104,708. 64</u>

#### b. Kautionskasse des Dampfbootpersonals.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 16,212. 95
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahre 1879 hinzu . . . . .	„ 2,914. 82
	<u>Fr. 19,127. 77</u>
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„ 4,066. —
Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 14,875. —
„ Baarschaft . . . . .	„ 186. 77
	<u>Fr. 15,061. 77</u>

#### c. Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 52,957. 43
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahre 1879 hinzu . . . . .	„ 15,561. 66
	<u>Fr. 68,519. 09</u>
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen . . . . .	Fr. 352. 60
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„ 12,929. 19
	<u>„ 13,281. 79</u>
Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 53,000. —
„ Baarschaft . . . . .	„ 2,237. 30
	<u>Fr. 55,237. 30</u>

#### d. Baarkautionen von Beamten und Angestellten.

Anlässlich einer Revision des Kautionsreglements für die Beamten und Angestellten im November 1879 wurde auch denjenigen Angestellten-Kategorien, für die bisher eine Verpflichtung zur Leistung von Baarkautionen nicht bestanden, die Fakultät eingeräumt, einen Theil ihrer Bürgschaften durch monatliche Gehaltsabzüge zu leisten. In Folge dessen wurden von mehreren Angestellten vom November bis Dezember 1879 einbezahlt Fr. 63, die auf obigen Separat-Conto gebucht wurden.

## V. Bahnbau.

### A. Bau neuer Linien.

#### Bau der Linie Glarus-Lintthal und Beschreibung derselben.

Die zu Anfang des Berichtsjahres noch rückständigen Unterbauarbeiten wurden Anfangs Mai nahezu vollendet, nachdem gegen Ende April den Unternehmern zum Einbringen der Beschotterung eine Dienstlokomotive mit Materialwagen miethweise zur Verfügung gestellt worden war. Ebenso konnte die Vollendung des Hochbaues, und die übrige Ausrüstung der Strecke bis dahin erfolgen.

Am 19. Mai 1879 wurde die vorschriftsgemässe Erprobung der grössern Eisenbrücken vorgenommen, und war von diesem Tag an die ganze Strecke mit Lokomotiven befahrbar.

Am 27. fand die offizielle Kollaudation, und am 29. Mai die festliche Einweihung der Linie statt; am 1. Juni 1879 wurde dieselbe dem Betrieb übergeben.

Das technische Personal wurde in den Monaten Juli und August bis auf einen Geometer entlassen, worauf Ende August das Sektionsbureau der Linie Glarus-Lintthal aufgehoben, und die Vollendung der Abrechnungen dem Betriebspersonal übertragen wurde.

Wir geben in Nachstehendem eine Beschreibung dieser Linie, indem wir zugleich auf den Situationsplan und das Längenprofil derselben verweisen, welche dem vorliegenden Berichte beigelegt sind.

**Trace.** Die Bahn verlässt den Bahnhof Glarus auf einer Rampe von 20<sup>0</sup>/00 Steigung, überschreitet sodann die Linth und erreicht sofort die Station Ennenda. Das Trace durchzieht alsdann das Gebiet der Gemeinde Ennenda und setzt im sogenannten „Mühlefuhr“ wieder auf das linke Linthufer über. Von da bis zur Station Mitlödi hält sich die Bahn zumeist in unmittelbarer Nähe der Linth und musste durch umfangreiche Uferbauten geschützt werden. Von der Station Mitlödi steigt die Bahn mit 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/00, um die Guppenrunsschale überschreiten zu können, und geht alsdann im „Däniberg“ wieder auf das rechte Linthufer über, woselbst an der Einmündung des Sernfthales die Station Schwanden angelegt ist.

Unmittelbar hinter dieser Station werden beide Lintharme mittelst einer, in einer Steigung von 20<sup>0</sup>/00 liegenden Brücke von zwei Öffnungen überschritten; sodann das Dorf Schwanden seiner ganzen Länge nach durchschnitten.

Oberhalb der Station Nidfurn tritt die Bahn wieder an die Linth heran und führt in der bei Leuggelbach etwas breiter werdenden Thalsole auf niedrigem Damm bis zur Station Luchsingen-Hätzingen, woselbst die Landstrasse nach Lintthal über dieselbe hinweggeführt ist.

Gegenüber der Ruffrins geht die Bahn wieder auf das rechte Linthufer über, durchzieht das Territorium von Diesbach, Dornhaus und Betschwanden und erreicht die, diesen Ortschaften gemeinschaftliche Station bei der Kirche von Betschwanden.

Hinter letzterer Station beginnt die Bahn mit 20<sup>0</sup>/00 zu steigen, welches Steigungsverhältniss auf einer Länge von zwei Kilometer beibehalten werden musste. Nach Unterführung der „Erlenruns“ mittelst eines 45 Meter langen Tunnels tritt die Bahn in den 500 Meter langen, bis zu 12 Meter tiefen Einschnitt hinter dem Dorfe Rüti ein; jenseits desselben, zwischen Landstrasse und Linth, ist die kurze Station Rüti angelegt.

Unmittelbar hinter dieser Station erfolgt ein nochmaliger Übergang auf das linke Linthufer, und zieht sich das Trace sodann am Fusse des Braunwaldes theilweise unmittelbar der Linth entlang, am Bad-Etablissement Stachelberg und der Spinnerei der Firma H. Kunz vorbei, zur Station Lintthal.

Zahlreiche Kunstbauten, umfangreiche Uferversicherungen und bedeutende Erdbewegungen machten die Strecke Betschwanden-Lintthal zu einer sehr kostspieligen.

Die Bahnlänge von der Mitte des Stationsgebäudes Glarus bis zur Mitte des Stationsgebäudes Lintthal beträgt 15,831 Kilometer, hievon liegen in Geraden 9,316 Kilometer oder 58,85 ‰, in Kurven 6,515 Kilometer oder 41,15 ‰. Der kleinste Kurvenhalbmesser beträgt 250 Meter und findet sich auf der Strecke zwischen der Linthbrücke bei der Station Schwanden und dem Dorfe; Radien von 300 Meter mussten der schwierigen Terrainverhältnisse wegen zahlreich auf offener Linie angewendet werden. — Der mittlere Radius der ganzen Bahn beträgt 380 Meter. Die Maximalsteigung ist 20 ‰, die mittlere Steigung 12,03 ‰, die Summe der Steigungen beträgt 176,3 Meter.

#### Höhenlage und Entfernung der Stationen.

Station.	Höhe über Meer Meter.	Entfernung von Glarus Kilometer.	Entfernung unter sich Kilometer.
Glarus . . . . .	472,20	—	
Ennenda . . . . .	480,27	0,870,27	0,870,27
Mitlödi . . . . .	503,70	3,652,35	2,782,08
Schwanden . . . . .	521,98	5,201,68	1,549,33
Nidfurn-Haslen . . . . .	540,25	7,163,01	1,961,33
Luchsingen-Hätzingen . . . . .	568,08	10,069,21	2,906,20
Diesbach-Betschwanden . . . . .	597,38	12,633,67	2,564,46
Rüti . . . . .	625,84	14,230,89	1,597,22
Lintthal . . . . .	648,50	15,830,69	1,599,80

Die Längen der Stationen sind: Ennenda und Lintthal 260 Meter, Schwanden 290 Meter, Mitlödi und Nidfurn-Haslen 200 Meter, Luchsingen und Diesbach 230 Meter, Rüti 130 Meter. Mit Ausnahme von Mitlödi und Lintthal liegen sämtliche Stationen im Gefälle von 2—2½ ‰.

Expropriation. Die Expropriation ist durchgeführt mit Ausnahme eines Falles in der Gemeinde Glarus, welcher wegen schwebenden Prozesses zwischen dieser Gemeinde und einem Privaten bis jetzt nicht erledigt werden konnte.

Die Bahnanlage erforderte einschliesslich der Wege und Landabschnitte: 37 Hektaren 9 Aren 26 Quadratmeter und zwar:

31 Hektaren 96 Aren 75 Quadratmeter Feld, Wiesen, Gärten und Hausplätze,  
5 „ 12 „ 50 „ Waldboden.

Der Inhalt der Abschnitte betrug 4 Hektaren 26 Aren, wovon bereits 1 Hektare 66 Aren veräussert sind.

Nach Abzug von unentgeltlich abgetretenem Boden kommt incl. indirekte Entschädigungen

der Quadratmeter Kulturland auf Fr. 1. 86

„ „ Waldboden „ „ 0. 30

durchschnittlich zu stehen.

An Gebäulichkeiten mussten erworben werden: 21 Wohnhäuser, 39 Ställe, Scheunen und Remisen und 3 Schützenhäuser resp. Schiessstände. — Im Dorfe Schwanden allein waren 20 Wohnhäuser, 33 Ställe, etc. zu erwerben (Kosten der Gebäude zusammen Fr. 216,000, Kosten der Gesamt-Expropriation Fr. 800,000 oder Fr. 50,000 per Kilometer).

Unterbau. Der Unterbau ist nach den Normalien der Nordostbahn für Nebenlinien ausgeführt.

Das Einschnittsmaterial bestand grösstentheils aus Diluvial- und Alluvialbildungen; gewachsener Fels wurde nicht angetroffen, dagegen enthielten die Einschnitte durch frühere Moränen eine Menge Felstrümmer, welche das Material zu den zahlreichen Uferbauten, Stützmauern und Kunstbauten lieferten.

Die Gesamterdbewegung belief sich auf 360,267 Kubikmeter, der Grundpreis für die Einschnittsmasse variierte von 60 Cts. bis auf Fr. 1 per Kubikmeter.

An Stützmauern kamen zur Ausführung: 633 Kubikmeter Mörtelmauern und 6106 Kubikmeter Trockenmauern.

Der Tunnel unter der Erlenruns, 45 Meter lang, ist in den Widerlagern und Portalflügeln aus cyclopischem Mauerwerk in Cementmörtel, das Gewölbe aus lagerhaften Bruchsteinen ausgeführt; über denselben führt eine in Mörtel gemauerte Schale für die Runs. Die Ausführung des Tunnels geschah in offenem Schlitze.

An Kunstbauten wurden ausgeführt 6 Brücken über die Linth, 6 gewölbte Durchlässe, 20 offene Durchlässe und Durchfahrten, 2 Überfahrtsbrücken und 7 offene und gedeckte Dolen.

Diese Kunstbauten erforderten 852 Kubikmeter Beton,

„	„	„	6042	„	Mörtelmauerwerk und Quader,
„	„	„	1273	„	Trockenmauerwerk.

Der grössere Theil des Mauerwerks ist cyclopisch aus dem in der Gegend, theilweise in den Einschnitten gewonnenen Material (schwarzer Hochgebirgskalk und Sernifit) ausgeführt. Zu den Auflagquaden der grösseren Brücken sind Sandsteine (Muschelsandsteine von Mägenwil) verwendet worden.

Das Gesamtgewicht des zu den Brücken und offenen Objekten verwendeten Eisens beträgt 670,000 Kilogramm.

Ausser den oben benannten Durchlässen wurden ausgeführt 750 Meter Cementröhrendolen von 25—60 Centimeter Durchmesser und eine Wasserleitung aus Cementröhren von 25 resp. 15 Centimeter Weite, von zusammen 940 Meter Länge.

Die Spannweiten der Linthbrücken sind folgende:

Brücke Glarus-Ennenda	. . . . .	53,6 Meter,
„ im Mühlefuhr zwischen Ennenda und Mitlödi	. . . . .	48,1 „
„ „ Däniberg vor der Station Schwanden	. . . . .	48,1 „
„ „ Erlen zwischen der Station Schwanden und dem Dorfe zwei Öffnungen zu	. . . . .	43,7 „
„ bei Diesbach	. . . . .	34,8 „
„ „ Rüti	. . . . .	40,5 „

An Uferbauten wurden 1933 laufende Meter Uferschutz an der Linth, sowie circa 200 laufende Meter Schalen für Runsen erstellt, und hiez zu 16,270 Kubikmeter Steine verwendet.

Wegbauten. Die Anzahl der Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen beträgt 58; hievon sind 39 als Niveauübergänge, 15 als Unterfahrten, 4 als Überfahrten ausgeführt. An Chaussirungs- und Bekiesungsmaterial waren 10,450 Kubikmeter erforderlich.

Das Bettungs-Material, 24,700 Kubikmeter, wurde theils aus Einschnitten und Materialgruben, theils aus der Linth gewonnen.

Oberbau. Der Oberbau ist mit 130 Millimeter hohen Schienen vom Profil der Hauptlinien der Nordostbahn ausgeführt und zwar das Geleise auf offener Strecke mit Schienen von Bessemerstahl, die Geleise auf den Stationen mit Eisenschienen.

Der Verbrauch von Oberbaumaterialien war folgender: 1040 Tonnen Stahlschienen, 349,4 Tonnen Eisen-  
schienen, 74,6 Tonnen Laschen, 12,4 Tonnen Laschenbolzen, 27,4 Tonnen Unterlagsplatten, 30,17 Tonnen Nägel, 36  
Stück einfache Weichen, 64,2 Kubikmeter imprägnirte Weichenhölzer (Hartholz), 48,4 Kubikmeter imprägnirte  
Weichenhölzer (Weichholz), 9500 Stück imprägnirte Hartholzschnellen, 12,720 Stück imprägnirte Weichholzschnellen.

Die Einfriedigungen bestehen aus 21,094 laufende Meter imprägnirtem Rundholzhaag, längs dessen  
Weissdornpflanzen gesetzt sind, um später nach Abgang des erstern eine lebende Einfriedigung zu bilden, und 320  
laufende Meter eichenem Staketenzaun mit Holzpfeilen längs der Strecke, auf welcher die Bahn durch das Dorf  
Schwanden führt.

Zum Abschluss der Wegübergänge sind 4 Roll-, 9 Zug-, 24 Schieb- und 2 Drehbarrieren und ausserdem  
2 Drehkreuze nothwendig geworden.

Die Telegraphenleitung wurde gemäss Vertrag mit der eidgenössischen Telegraphen-Verwaltung von der  
Landstrasse an die neue Bahnlinie versetzt, und an derselben gleichzeitig die Leitung für den Bahntelegraphen angebracht.

Sämmtliche Stationen sind mit Telegraphenapparaten versehen.

Hochbau. Die Aufnahmegebäude sind zweistöckig, haben steinerne Umfangswände und sind mit Schiefer  
gedeckt; ihre äussere Architektur ist möglichst einfach gehalten. Diejenigen in Ennenda, Schwanden und Lintthal  
haben eine Länge von 15,3 Meter, eine Breite von 9,3 Meter; die übrigen sind 12,3 Meter lang und 8,3 Meter breit.  
Das Stationsgebäude Schwanden hat überdies einen 7,2 Meter langen und 4,2 Meter breiten Anbau für eine Restauration  
erhalten, dessen Umfangswände nur aus Riegelwerk bestehen.

Im Erdgeschoss sämmtlicher Aufnahmegebäude befindet sich je ein Wartsaal I. u. II. und ein solcher  
III. Classe, und das Expeditionslokal. Der erste Stock enthält eine Wohnung von drei Zimmern, abgeschlossenen  
Vorplatz und Küche, ausserdem befindet sich noch ein Zimmer im Dachstocke.

Die Stationen Schwanden und Ennenda haben freistehende Güterschuppen von 20 Meter Länge und 8 Meter  
Breite mit Holzeinwandung und Schieferdach. Bei den übrigen Stationen sind die Güterschuppen an das Aufnahme-  
gebäude angebaut und stehen mit dem Expeditionsbureau durch eine Thüre in Verbindung. Die Güterschuppen der  
Stationen Mitlödi und Nidfurn sind 12 Meter lang und 7 Meter breit; die Güterschuppen der Stationen Luchsingen-  
Hätzlingen und Diesbach-Betschwanden sind 16 Meter lang und 7 Meter breit; derjenige der Station Rütli ist  
7 Meter lang und 7 Meter breit; derjenige der Station Lintthal 12,8 Meter lang und 8 Meter breit. Der  
Güterschuppen in Schwanden ist ganz unterkellert; an denselben schliesst sich nördlich eine steinerne Verladrampe an.

Sämmtliche Stationen haben freistehende Aborte.

Auf der Station Lintthal befindet sich eine Remise der Länge nach getheilt in eine Abtheilung für zwei  
Lokomotiven und in eine solche für Reservewagen. In einem Anbau derselben befinden sich Schlaflokale für das  
Zugspersonal sowie die Reservoirs für die Wasserstation.

Ausserdem hat diese Station eine gedeckte Drehscheibe von 12 Meter Durchmesser erhalten.

Auf der Station Ennenda ist ein einstöckiges Gebäude mit Bureau und Magazin für den Bahnaufseher erstellt.

Bahnwärterbuden befinden sich 21 Stück auf der Strecke und zwar 9 Stück in den Stationen und 12 Stück  
auf offener Linie.

Die Stationen Ennenda und Schwanden haben Brückenwaagen von 25,000 Kilogramm Tragkraft, letztere Station auch  
einen Drehkran von 5000 Kilogramm Tragkraft erhalten. Auf der Station Ennenda ist gegen Glarus hin eine elektrische  
Signalscheibe, ausserhalb Schwanden gegen Nidfurn eine mechanische Signalscheibe aufgestellt.

Die Baukosten werden im Ganzen auf circa Fr. 3,880,000 oder Fr. 242,500 per Kilometer (inclusive Expro-  
piation) zu stehen kommen.

### Rechtsufrige Zürichseebahn.

Gemäss Vereinbarung mit der Gemeinde Riesbach wurde im Voreinschnitt des Riesbacher Tunnels an Stelle der provisorischen hölzernen Brücke für die Münchhaldenstrasse ein Damm erstellt, sowie die Böschungen des Voreinschnittes planirt.

Um den vollständig ausgewölbten Theil des Riesbacher Tunnels bei Stadelhofen als Kellerraum benutzbar zu machen, wurde der Tunnelleingang in geeigneter Weise abgeschlossen, ein Rollbahngeleise auf die ganze Länge des Tunnels und des Voreinschnittes gelegt, sowie die Einschnittsböschungen planirt.

Für Fortsetzung des durch den Bahnbau unterbrochenen Fussweges zwischen der Falkenburg und der Falkenau bei Stadelhofen musste auf ausdrückliches Verlangen der Gemeinde Riesbach ein Steg über den Bahneinschnitt erstellt werden; von diesseitiger Verwaltung war im Einverständniss mit den Behörden der Stadt Zürich die Anlage einer Fusswegrampe längs der Stützmauer als zweckmässiger und minder störend in Vorschlag gebracht, gegen dieses Projekt jedoch von der Gemeinde Riesbach Protest erhoben, und die sofortige Ausführung eines Steges unter Androhung weiterer Schritte verlangt worden.

Die bezüglichen Ausgaben wurden nicht auf Baurechnung, sondern auf einen Separat-Conto gebucht, dessen Passivsaldo, Fr. 14,731. 12 Cts. per Ende 1879 betragend, unter die Abschreibungen Titel F der Betriebsrechnung aufgenommen worden ist.

### B. Bauten an den im Betriebe befindlichen Linien.

Auf dem Stammnetze wurden im Berichtsjahr keinerlei zu Lasten der Baurechnung fallende Arbeiten ausgeführt. Die auf dieser Rechnung figurirenden Ausgabepösten betreffen lediglich Grunderwerbskosten für die Bahnhofserweiterung Winterthur und Prozesskosten in Abrechnungssachen mit dem Unterbauakkordanten der Stationserweiterung Effretikon. Dagegen sind der Baurechnung des Stammnetzes beträchtliche Einnahmen an Landabtretungen etc. mit netto Fr. 289,205. 33 Cts. gutgebracht worden, worunter eine Anzahlung der Nationalbahn für Landabtretungen auf der Strecke Tagelschwangen-Winterthur von Fr. 250,000 und eine Vergütung von Fr. 20,748. 50 Cts. von der nämlichen Gesellschaft für Inanspruchnahme unsers Bahnkörpers zwischen Oberwinterthur und Winterthur.

Für eine definitive Stationsanlage Horgen wurden verschiedene Projekte ausgearbeitet, und Pläne und Kostenberechnungen hiefür angefertigt, die bezüglichen Kosten jedoch auf Betriebsrechnung genommen. Die dem Bau-Conto der linksufrigen Zürichseebahn belasteten Ausgaben bestehen nebst einem von der Nordostbahn allein zu tragenden Betreffniss an der Erweiterung der mit den Vereinigten Schweizerbahnen gemeinschaftlichen Station Näfels im Betrag von Fr. 28,710. 20 Cts., aus einigen Expropriationsentschädigungen u. s. w. mit Fr. 7,247. 54 Cts., zusammen Fr. 35,957. 74 Cts., wovon sich aber für verkaufte Landabschnitte, übrig gebliebene Baumaterialien und Vergütung von der Gemeinde Wädenswil für Weganlagen und Landabtretung Fr. 35,653. 35 Cts. abziehen, so dass eine Nettoausgabe von Fr. 304. 39 Cts. verbleibt.

Auf den Linien Winterthur-Koblenz und Baden-Niederglatt wurden noch einige Ergänzungsarbeiten, namentlich Strassenanlagen auf Baurechnung ausgeführt, sowie die Situationspläne und Längenprofile dieser Linien fertig ausgearbeitet, und eine Anzahl noch pendente Expropriationsfälle endgültig erledigt.

Diese Arbeiten veranlassten auf der Linie Winterthur-Koblenz eine Ausgabe von Fr. 8,213. 03 Cts. Hinwieder wurden an Rückvergütungen für Minderbedarf von Land, Erlöse für verkaufte Landabschnitte, entbehrlich gewordene Wärterbuden u. s. w. Fr. 25,494. 51 Cts. vereinnahmt, wodurch sich auf dem Baukapital dieser Linie per Ende 1879 eine weitere Verminderung um Fr. 17,281. 48 Cts. ergab.

Auf die Baurechnung der Linie Baden-Niederglatt kamen ausser den vorbezeichneten Ergänzungsarbeiten und Expropriationsentschädigungen, die zusammen Fr. 8,971. 27 Cts. erforderten, noch folgende Ausgaben zur Verbuchung: Fr. 62,500 als theilweise Rückvergütung der Konventionalbusse an die „Union“ in Dortmund für verspätete Ablieferung von Brücken, Fr. 8,000 Abfindung an die Nationalbahn für Sicherungsarbeiten am Kreuzli-berg bei Baden und für Ansprüche aus Baugemeinschaft Baden-Otelfingen, und Fr. 4,327 als Nachtragsforderungen von Bauunternehmern. Durch Rückvergütungen für Minderbedarf von Land, Erlöse für verkaufte Landabschnitte etc., mit zusammen Fr. 14,741. 94 Cts., wurde die Bruttoausgabe von Fr. 83,798. 27 Cts. auf Fr. 69,056. 33 Cts. reduziert.

Ueber die für die einzelnen neuen Linien seit ihrem Baubeginn erlaufenen Baukosten haben wir den diess-jährigen Rechnungen eine besondere Zusammenstellung, umfassend den Zeitraum von 1872—1879, beigelegt.

### **C. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.**

An diesem Conto wurden im Jahr 1879 abgeschrieben: Zu Lasten des Versicherungsfonds gegen Transport-gefahren die bei der Wädensweiler Katastrophe am 30. November 1876 demolirte Tenderlokomotive mit dem Inventarwerth von Fr. 54,265 und das Dampfboot „Republikaner“, abzüglich dessen Werth als Schleppboot, mit Fr. 5,084. 80 Cts., ferner theilweise zu Lasten des Erneuerungsfonds das Dampfboot „Schwan“ mit dem Inventarwerth von Fr. 21,621. 60 Cts.; endlich circa 12.6 0/0 der Anschaffungskosten der maschinellen Einrichtung der Imprägnir-anstalt mit Fr. 12,404. 61 Cts. vermittelst Verwendung des auf einem zeitweisen Betrieb dieser Anstalt erzielten Gewinnes. Die gesammten Abschreibungen betragen, einschliesslich einiger anderer kleinerer Beträge, Fr. 94,502. 96 Cts.

Für die Verlegung der Schiffswerfte von Riesbach nach Wollishofen wurden im Berichtsjahre die definitiven Pläne und Kostenvoranschläge ausgearbeitet. Nach dem von den Behörden genehmigten Projekt wird die Werftanlage unmittelbar neben der Station Wollishofen erstellt und durch Geleise mit derselben in Verbindung gebracht. Die eigentliche Schiffswerfte wird so gross angelegt, dass nöthigenfalls auch das Salonboot Helvetia auf die Werfte gezogen werden kann. Die Landanlage erhält vorerst eine Ausdehnung von circa 9000 Quadratmeter, es werden hiefür 3650 Quadratmeter Strandboden und 5350 Quadratmeter Seegebiet in Anspruch genommen. Das zur Landanlage erforderliche Auffüllungsmaterial wird aus dem See gegraben, und damit gleichzeitig ein für die Dampf-schiffe hinreichend tiefer Hafenraum von circa 12,000 Quadratmeter gewonnen. So weit thunlich werden die Abbruchmaterialien der Werkstätte und Werftegebäulichkeiten in Riesbach bei der neuen Anlage wieder verwendet.

Die diessfälligen Ausgaben beschränkten sich im Berichtsjahr auf Fr. 423. 90 Cts. für Erstellung des Bau-gespanns und Einrammen von Profilpfählen.

Der Voranschlag für die neue Anlage beträgt Fr. 165,200, welche voraussichtlich durch den Verkauf des in Riesbach disponibel werdenden Areals der alten Werfte, circa 6000 Quadratmeter, grossentheils ihre Deckung finden werden.



## VI. Direktion.

Von der am 27. Februar 1879 zusammengetretenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde zu einem vierten Mitgliede der Direktion Herr Aloys Sailer von Wyl (St. Gallen), bis dahin Mitglied des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn, gewählt. Herr Direktor Sailer übernahm die Stelle unterm 3. April und damit die Leitung des Betriebsdienstes im engern Sinn.

Zu Ende März gl. J. schied dagegen Herr Jules Coutin aus den Funktionen eines Delegirten der Direktion für den Betrieb. Mit diesem Termin ging nämlich der zweijährige Zeitabschnitt zu Ende, für welchen Herr Coutin sich zu denselben verpflichtet hatte. Der Unternehmung wurde indess seine fernere Bethätigung dadurch nicht gänzlich entzogen, indem Herr Coutin gemäss der mit ihm getroffenen Übereinkunft vom 24. März 1877 es übernommen hatte, noch während weiterer zwei Jahre seine Mitwirkung und zwar als Conseil-expert der Gesellschaft zu widmen. Durfte man hienach die Hoffnung auf längere Fortdauer seines bisanhin mit so beharrlicher Hingabe geübten und von so nachhaltigem Erfolge begleiteten Wirkens hegen, so musste das unvermuthet nahe Ende des letzteren einen um so schmerzlicheren Eindruck hervorbringen. Herr Jules Coutin erlag nämlich am 22. Oktober 1879 in Paris einem Leiden, das sich einige Zeit zuvor eingestellt hatte, zum tiefen Bedauern Aller, welche Anlass gehabt hatten, ebensowohl seinen eminenten fachmännischen als seinen vortrefflichen Charakter-Eigenschaften näher zu treten.

Am 5. Januar 1879 setzte der Tod der langjährigen verdienstlichen Thätigkeit des Herrn Betriebschef Hermann Müller ein Ziel.

Die Direktion hielt 102 Sitzungen. Sie fasste 2751 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

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

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1879 schliessen und Ihnen die Genehmigung der umstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit. ! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 8. Juni 1880.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:

Der Präsident:

**Studer.**

Rechnungen

der

**Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

umfassend das Jahr 1879.

---

- I. Betriebs-Rechnung.
  - II. Rechnung über den Kapitalverkehr.
  - III. Baurechnungen.
  - IV. Bilanz nebst Beilage.
  - V. 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 . . . . .	4,519,545	58					
2. Gepäcktransport . . . . .	252,159	65					
3. Pferde- und Viehtransport . . . . .	152,827	57					
4. Gütertransport . . . . .	6,971,053	71	11,895,586	51			
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
1. Pacht- und Miethzinse . . . . .	253,499	18					
abzüglich:							
Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . . .	Fr. 62,500. —						
Einlage in den Erneuerungsfond derselben . . . . .	„ 17,000. —						
	79,500	—					
	173,999	18					
2. Verschiedenes . . . . .	42,417	78	216,416	96			
					12,112,003	47	
<b>II. Aus andern Unternehmungen.</b>							
<b>A. Nettoertrag der Dampfboote.</b>							
1. Dampfboote auf dem Bodensee . . . . .	153,397	54					
2. Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	94,050	58	247,448	12			
<b>B. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Bahnen.</b>							
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . . . .	507,970	—					
2. Bötzberrgrrhn . . . . .	395,118	70					
3. Aargrruiche Südbrrhn . . . . .	28,906	22					
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . . . .	8,604	28					
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	56,000	—	921,578	20			
					1,169,026	32	
<b>III. Aktiv-Saldo des Interessenconto . . . . .</b>							
					89,113	34	
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>							
					13,370,143	13	
<b>Passiv-Saldo per 31. Dezember 1879 . . . . .</b>							
					15,855	75	
<b>Total . . . . .</b>							
					13,385,998	88	

\* Die Cursivzahlen bedeuten Rückschläge.

## Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1879.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Eisenbahnbetrieb.</b>							
<b>I. Centralverwaltung.</b>							
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .		.	.	266,208	87		
2. Reiseauslagen . . . . .		.	.	4,427	08		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale . . . . .		.	.	5,781	73		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .		.	.	26,133	48		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .		.	.	8,543	22		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars. . . . .		.	.	1,119	34	312,213	72
<b>II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.</b>							
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter) . . . . .	536,463	84					
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Stationswärter von Fr. 573,650. 22	191,216	74		727,680	58		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .		.		5,836	01		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	18,173	40					
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Stationswärter von Fr. 16,469. 81	5,489	94		23,663	34		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .		.		24,083	48		
5. „ der Kunstbauten . . . . .		.		14,999	34		
6. „ des Oberbaues (incl. * Einzelnauwechslung mit Fr. 199,911. 78) . . . . .		.		383,777	08		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .		.		16,369	66		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .		.		19,602	46		
9. „ der Gebäude . . . . .		.		105,187	16		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . . . .		.		20,192	04		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .		.		14,983	14	1,356,374	29
<b>III. Expeditionsdienst.</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. 473,905. 53							
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Stationswärter von Fr. 573,650. 22	382,433. 48			856,339	01		
b) Bekleidung derselben . . . . . Fr. 7,536. 81							
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Stationswärter von Fr. 16,469. 81	10,979. 87			18,516	68		
c) Bureaukosten . . . . .				32,250	02		
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux . . . . .				115,426	43		
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars . . . . .				35,397	56		
f) Rangirdienst (incl. Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter) . . . . .				441,854	45	1,499,784	15
Übertrag . . . . .				1,499,784	15	1,668,588	01

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	1,499,784	15	1,668,588	01
2. Personendienst.							
a) Besoldung und Entschädigung der Einnahmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billet-sortirerinnen . . . . .		172,458	28				
b) Bekleidung derselben . . . . .		2,670	08				
c) Druckkosten . . . . .		24,714	97				
d) Ersatzleistungen . . . . .		2,755	79	202,599	12		
3. Güterdienst.							
a) Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion, Agenturen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc. . . . .		979,221	17				
b) Bekleidung derselben . . . . .		3,009	90				
c) Druckkosten . . . . .		40,674	10				
d) Ersatzleistungen . . . . .		2,783	93				
e) Assekuranz der Güter . . . . .		20,757	06	1,046,446	16	2,748,829	43
IV. Transportdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .		27,197	49				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .		9,691	35				
c) Assekuranz der Materialvorräthe . . . . .		418	86				
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung . . . . .		12,867	93	50,175	63		
2. Kosten des Fahrdienstes.							
a) Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Zentralwagenkontrolle, des Wagenmeisters, der Wagenkontroleure, Wagensvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger . . . . .		581,639	77				
b) Bekleidung derselben . . . . .		19,588	30				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . .		245,660	40				
d) Öl und Schmiere für die Wagen . . . . .		4,587	45				
e) Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .		23,290	79				
f) Assekuranz der Wagen . . . . .		8,464	12				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 417,456. 73 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen . . . „ 385,223. 60		32,233	13	915,463	96		
Übertrag .		.	.	965,639	59	4,417,417	44

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1879.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	965,639	59	4,417,417	44
3. Zugkraftskosten.							
a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 442,397. 99							
Hiezu Administrationskosten des Zugkraftsdienstes . . . . . Fr. 32,924. 85							
idem des Werkstättendienstes . . . . . „ 49,306. 80 „ 82,231. 65		524,629	64				
b) Bekleidung desselben . . . . .		2,430	56				
c) Bureaukosten, Heizung u. Beleuchtung Zugkraftsdienst Fr. 6,448. 47							
der Bureau und Lokomotivremisen Werkstättendienst „ 977. 75		7,426	22				
d) Brennmaterial . . . . .		536,056	86				
e) Schmiermaterial . . . . .		42,602	52				
f) Putzmaterial . . . . .		19,619	86				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . . . .		10,797	19				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken incl. Umbau der Personenzugslokomotiven A III. 44/45 in Güterzugslokomotiven C I. Nr. 44 . Fr. 35,526. 32							
„ 45 . „ 38,000. —		321,593	14				
„ . . . . . Fr. 73,526. 32		4,639	06	1,469,795	05	2,435,434	64
i) Assekuranz der Lokomotiven . . . . .						29,241	41
V. Bahnteleggraphie . . . . .						148,367	71
VI. Verschiedenes . . . . .						7,030,461	20
Hievon ab:							
1. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung . . . . .		11,515	21				
2. Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzberrgbahn . . . . .		20	80	11,536	01		
3. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung:							
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .		10,000	—				
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .		15,000	—	25,000	—		
4. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:				36,536	01		
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .		638,590	40				
b) auf der Bötzberrgbahn . . . . .		927,431	05				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .		115,096	60	1,681,118	05	1,717,654	06
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes		.	.	.	.	5,312,807	14
B. Verzinsung der Anleihen . . . . .		.	.	.	.	6,196,738	16
C. Amortisation . . . . .		.	.	.	.	416,516	23
D. Einlage in den Erneuerungsfond . . . . .		.	.	.	.	850,000	—
E. Ausbau und neue Anlagen . . . . .		.	.	.	.	48,668	57
F. Abschreibungen:							
a) Marchzinse auf den im Jahre 1879 zurückbezahlten Anleihen . . . . .		366,458	28				
b) Correntrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn . . . . .		14,731	12				
c) Werthabschreibung auf Materialien, welche vom Bahnbau herrühren . . . . .		98,043	83				
d) Kosten der Hypothekbestellung, Druck- und Stempelkosten der Titel des 68 Mill. Anleihe . . . . .		74,683	03	553,916	26		
Hievon ab:							
e) Rückvergütungen auf die im Jahre 1878 abgeschrieben Verluste durch die Konkursmasse der Schweiz. Nationalbahn . . . . .		.	.	8,754	92	545,161	34
Summa der Ausgaben		.	.	.	.	13,369,891	44
Passiv-Saldo vom Jahre 1878 . . . . .		.	.	.	.	16,107	44
Total		.	.	.	.	13,385,998	88

## II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
<hr/>				
<b>I. Saldo vom Jahre 1878:</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>II. 4<sup>1/2</sup>/0 Anleihen von 68 Millionen Franken d. d. 1. Februar 1879:</b>				
Einzahlungen der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel gemäss Art. 6 der Convention vom 11. März / 10. Dezember 1878 . . . . .	.	.	55,520,500	—
<b>III. Subventions-Darleihen des Kantons Glarus:</b>				
Einzahlungen gemäss Nachtragsvertrag vom 5. März 1879 . . . . .	.	.	750,000	—
<hr/>				
<b>Summa</b> .	.	.	<b>61,084,424</b>	<b>62</b>
<hr/>				

# Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1879.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>				
<b>I. Bauausgaben :</b>				
a) Nettoeinnahme der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1879 . . . . .	289,205	33		
b) Nettoausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1879 .	1,215,115	52		
c) Nettoeinnahmen der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1879 . . . . .	94,079	06	831,831	13
<b>II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen :</b>				
Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1879	.	.	25,000	—
<b>III. Gotthardbahn-Subvention :</b>				
Siebente Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1879 . . . . .	.	.	444,000	83
<b>IV. Rückzahlung von Anleihen etc. :</b>				
a) 4 $\frac{1}{2}$ % Anleihen von 3 Millionen Franken d. d. 1. Februar 1859 . . .	3,000,000	—		
b) 4 $\frac{1}{2}$ % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 28. Oktober 1867 . . .	5,000,000	—		
c) Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn incl. Zinsnachvergütung bis 11. November 1878 . . . . .	4,136,246	70		
d) Vorschüsse des Comptoir d'Escompte in Paris . . . . .	20,000,000	—		
e) Konsortium für käufliche Übernahme von Nordostbahn-Obligationen . . .	12,990,000	—		
f) Anleihen auf kürzere Dauer . . . . .	60,000	—	45,186,246	70
<b>V. Amortisation des 4<math>\frac{1}{2}</math>% Anleihens von 68 Millionen Franken d. d. 1. Februar 1879</b>				
	.	.	110,000	—
<b>VI. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1880 :</b>				
a) Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1879 . . . . .	12,568,888	72		
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1879 . . . . .	1,918,457	24	14,487,345	96
<b>Summa .</b>				
	.	.	61,084,424	62
NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.				



### A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>							
<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>							
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . . .	.	.	—	—			
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste . . .	.	.	—	—			
C. Auf den Bauconto fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. des technischen Personals . . . . .	.	.	1,291	60	1,291	60	
<b>II. Expropriation.</b>							
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	—	—			
B. Entschädigungen . . . . .	.	.	269,786	36			
C. Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	4	81			
D. Verschiedenes . . . . .	.	.	—	—	269,791	17	
<b>III. Bahnbau.</b>							
<b>A. Unterbau:</b>							
a. Erdarbeiten . . . . .		1,180	15				
b. Stützmauern . . . . .		—	—				
c. Tunnels . . . . .		—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .		7,844	04				
e. Wegbauten . . . . .		—	—				
f. Uferbauten . . . . .		—	—				
g. Bettung . . . . .		—	—				
h. Verschiedenes (Prozesskosten betr. Stationserweiterung Effretikon) . . . . .		584	70	8,439	49		
<b>Übertrag . . . . .</b>		.	.	8,439	49	271,082	77

NR. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Ausgaben.

# der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1879.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
Übertrag	.	.	8,439	49	271,082	77
<b>B. Oberbau:</b>						
a. Schwellen . . . . .	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	—	—				
c. Wegübergänge . . . . .	—	—				
d. Legen des Oberbaues . . . . .	—	—				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	—	—				
f. Verschiedenes . . . . .	—	—				
<b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	392	—				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . .	240	48				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc. . .	—	—				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen . . . . .	—	—				
e. Verschiedenes . . . . .	—	—	632	48	9,071	97
<b>IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.</b>						
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kontrolle . . . . .	.	.	1,117	04		
B. Materialverwaltung . . . . .	.	.	—	—		
C. Bahnhofverwaltungen . . . . .	.	.	7,933	55		
D. Bahnaufsichtsdienst . . . . .	.	.	—	—	9,050	59
<b>Total der Netto-Einnahmen</b>	.	.	.	.	<b>289,205</b>	<b>33</b>

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

	Winterthur-Koblentz				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 . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
<b>C. Technisches Personal:</b>								
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	1,024	—			2,126	68		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen etc. . . . .	—	—			—	—		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.) . . . . .	<b>1,159</b>	<b>57</b>			<b>2,256</b>	<b>99</b>		
d. Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux . . . . .	—	—			—	—		
e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti . . . . .	985	20			—	—		
f. Verschiedenes . . . . .	—	—	849	63	—	—	130	31
<b>III. Expropriation.</b>								
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	15	—	.	.	—	—
B. Entschädigungen . . . . .	.	.	<b>7,783</b>	<b>17</b>	.	.	<b>623</b>	<b>02</b>
C. Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	234	40	.	.	1,508	55
D. Verschiedenes . . . . .	.	.	59	50	.	.	—	—
<b>IV. Bahnbau.</b>								
<b>A. Unterbau:</b>								
a. Erdarbeiten . . . . .	—	—			6,638	98		
b. Stützmauern . . . . .	—	—			—	—		
c. Tunnels . . . . .	—	—			—	—		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .	<b>1,793</b>	<b>99</b>			<b>1,875</b>	<b>31</b>		
e. Wegbauten . . . . .	1,912	80			<b>2,098</b>	<b>15</b>		
f. Uferbauten . . . . .	—	—			—	—		
g. Bettung . . . . .	—	—			1,926	—		
h. Verschiedenes . . . . .	—	—	118	81	300	—	4,891	52
Übertrag . . . . .	.	.	<b>6,505</b>	<b>83</b>	.	.	5,646	74

NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1879.

Baden - Niederglatt				Glarus-Lintthal				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	.	.	—	—
.	.	—	—	.	.	1,313	45	1,313	45				
.	.	—	—	.	.	11,515	21	11,515	21				
2,764	56			39,974	40								
—	—			139	41								
432	61			1,147	40								
—	—			1,567	20								
711	95			472	40								
—	—	3,043	90	—	—	43,300	81	47,064	03	59,892	69		
.	.	364	23	.	.	800	—	1,179	23				
.	.	7,577	11	.	.	28,867	08	12,883	78				
.	.	218	60	.	.	6,241	15	8,202	70				
.	.	34	—	.	.	27	—	120	50	22,386	21		
8,000	—			83,043	52								
—	—			14,083	45								
—	—			9,950	—								
62,122	38			264,105	97								
1,848	89			14,284	27								
—	—			26,295	94								
—	—			35,923	95								
4,682	35	76,653	62	—	—	447,687	10	529,351	05				
.	.	72,737	24	.	.	539,751	80	529,351	05	82,278	90	—	—

## B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
<b>Ausgaben.</b>								
Übertrag . . . . .	.	.	6,505	83	.	.	5,646	74
<b>B. Oberbau:</b>								
<i>a.</i> Schwellen . . . . .	—	—			973	—		
<i>b.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	—	—			2,162	18		
<i>c.</i> Wegübergänge . . . . .	—	—			—	—		
<i>d.</i> Legen des Oberbaues . . . . .	—	—			549	—		
<i>e.</i> Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. . . . .	1	20			1,557	08		
<i>f.</i> Verschiedenes . . . . .	—	—	1	20	—	—	2,127	10
<b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>								
<i>a.</i> Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen . . . . .	9,055	50			5,000	—		
<i>b.</i> Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schieb- bühnen etc. . . . .	80	50			1,948	50		
<i>c.</i> Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasser- leitungen und Wasserkrahnen . . . . .	—	—			—	—		
<i>d.</i> Hebkrahnen und Brückenwaagen . . . . .	—	—			—	—		
<i>e.</i> Verschiedenes . . . . .	—	—	8,975	—	—	—	6,948	50
<b>D. Baugeräthschaften . . . . .</b>	.	.	415	45	.	.	181	—
<b>V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.</b>								
A. Für die Bahnhofverwaltungen . . . . .	.	.	1,364	—	.	.	300	15
B. Für den Bahnaufsichtsdienst . . . . .	.	.	20	—	.	.	39	80
<b>VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit . . . . .</b>	.	.	—	—	.	.	—	—
			17,281	48			304	39

NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

## Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1879.

Baden - Niederglatt				Glarus - Linththal				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	72,737	24	.	.	539,751	80	529,351	05	82,278	90	—	—
—	—			62,571	82								
854	16			182,455	51								
—	—			—	—								
—	—			34,636	46								
133	40			45,636	88								
—	—	720	76	172	30	325,472	97	326,878	11				
—	—												
—	—			183,691	40								
2,638	50			18,816	—								
—	—			4,831	65								
—	—			8,214	30								
—	—	2,638	50	—	—	215,553	35	196,991	35				
.	.	—	—	.	.	—	—	596	45	1,052,624	06		
.	.	321	65	.	.	26,338	69	24,352	89				
.	.	—	—	.	.	12,427	70	12,367	90	36,720	79		
.	.	—	—	.	.	43,491	77	.	.	43,491	77		
		69,056	33			1,163,036	28					1,215,115	52
<b>Total der Netto-Ausgaben</b>												<b>1,215,115</b>	<b>52</b>

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>							
<b>I. Allgemeine Verwaltung</b>		.	.	.	.	—	—
<b>II. Transportmaterial.</b>							
A. Lokomotiven und Tender		.	.	54,265	—		
B. Wagen		.	.	157	50		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee		.	.	—	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee		.	.	27,588	05	82,010	55
<b>III. Werkstätten und Schiffswerften.</b>							
1. Expropriation		.	.	—	—		
2. Bahnbau.							
Bahnhöfe und Stationsplätze:							
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen (Werftanlage Wollishofen)		423	90				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.		87	80	336	10		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.							
a. Stehende Dampfmaschinen		11,276	61				
b. Werkzeugmaschinen		1,128	—				
c. Werkzeuge und Requisite		—	—	12,404	61	12,068	51
<b>Total der Netto-Einnahmen</b>		.	.	.	.	<b>94,079</b>	<b>06</b>

NB. Die Ziffern mit fetten Lettern bezeichnen Ausgaben.

**D. Zusammenstellung der Bauausgaben**  
der neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn  
per 31. Dezember 1879.

[illegible]



## Spezifikation der Bauausgaben der neuen Linien der

	Winterthur-Koblentz				Linksufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
<b>Ausgaben.</b>												
<b>I. Kosten der Kapitalbeschaffung . . . . .</b>	.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—
<b>II. Allgemeine Verwaltung.</b>												
A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen . . . . .	.	.	33,961	43	.	.	36,331	85	.	.	1,942	05
B. Administrative Leitung des Baues . . . . .	.	.	273,713	18	.	.	422,957	98	.	.	73,232	—
C. Technisches Personal:												
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	543,364	06			667,939	27			251,080	56		
b. Materialien f. Profiliren, Vermessungen etc. . . . .	5,320	74			7,284	—			2,272	59		
c. Inventarstücke, (Instrumente, Mobilien etc.) . . . . .	13,639	64			25,937	93			3,208	37		
d. Miethzinse, Beheizung und Beleuchtung der Bureaux . . . . .	25,921	13			30,731	67			12,393	80		
e. Bureaubedürfnisse, Druck- u. Insertionskosten, Porti . . . . .	33,185	07			52,973	82			20,411	14		
f. Verschiedenes . . . . .	1,887	69	623,318	33	2,765	70	787,632	39	271	36	289,637	82
			930,992	94			1,246,922	22			364,811	87
<b>III. Expropriation.</b>												
A. Gehalte, Reiseauslagen u. Löhne . . . . .	7,737	10			27,480	63			1,954	39		
B. Entschädigungen . . . . .	1,301,487	66			7,395,493	79			413,245	89		
C. Schätzungs- und Gerichtskosten . . . . .	36,868	04			109,176	06			20,332	49		
D. Verschiedenes . . . . .	824	66	1,346,917	46	4,607	03	7,536,757	51	675	70	436,208	47
<b>IV. Bahnbau.</b>												
A. Unterbau:												
a. Erdarbeiten . . . . .	3,043,855	40			1,991,983	59			987,669	46		
b. Stützmauern . . . . .	30,538	54			186,765	89			9,506	42		
c. Tunnels . . . . .	2,298,291	32			390,103	80			—	—		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .	1,189,597	43			1,303,847	94			1,253,801	94		
e. Wegbauten . . . . .	76,454	88			103,954	83			24,273	01		
f. Uferbauten . . . . .	18,028	99			1,412,773	92			161	85		
g. Bettung . . . . .	337,757	10			701,349	76			154,949	13		
h. Verschiedenes . . . . .	9,596	19	7,004,119	85	34,919	36	6,125,699	09	8,461	20	2,438,823	01
Übertrag . . . . .	.	.	9,282,030	25	.	.	14,909,378	82	.	.	3,239,843	35

# Schweizerischen Nordostbahn von 1872 bis 31. Dezember 1879.

Glarus-Linththal				Rechtsufrige Zürichseeb.				Bülach-Schaffhausen				Dielsdorf-Niederweningen				Zusammenzüge							
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	—	—	.	.	324	60	.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	324	60	891,479	13		
.	.	13,253	45	.	.	19,432	95	.	.	9,641	44	.	.	152	50	114,715	67						
.	.	40,396	87	.	.	60,349	47	.	.	593	02	.	.	204	01	871,446	53						
209,813	40			231,035	71			14,265	84			8,884	96										
2,639	12			2,353	98			307	27			234	71										
3,552	51			5,897	80			274	08			53	87										
11,831	57			11,772	68			410	43			330	99										
7,841	53			17,808	47			779	87			484	66										
263	75	235,941	88	1,118	29	269,986	93	271	47	16,308	96	16	—	10,005	19	2,232,831	50	3,218,993	70				
		289,592	20			349,769	35			26,543	42			10,361	70								
1,319	70			2,484	53			—	—			—	—			40,976	35						
729,505	50			1,460,978	29			—	—			—	—			11,300,711	13						
31,950	85			34,419	77			—	—			—	—			232,747	21						
552	56	763,328	61	14,153	10	1,512,035	69	—	—			—	—			20,813	05	11,595,247	74				
538,225	46			160,086	81			—	—			—	—										
45,633	45			205,400	—			—	—			—	—										
41,250	—			735,011	76			—	—			—	—										
539,233	77			67,195	81			—	—			—	—										
28,508	68			1,396	60			—	—			—	—										
105,098	86			13,006	75			—	—			—	—										
58,873	95			—	—			—	—			—	—										
123,904	88	1,480,729	05	597	85	1,182,695	58	—	—			—	—			18,232,066	58						
.	.	2,533,649	86	.	.	3,044,825	22	.	.	26,543	42	.	.	10,361	70	18,232,066	58	14,814,566	04	891,479	13		

## Spezifikation der Bauausgaben der neuen Linien der

		Winterthur-Koblentz		Linksufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt					
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		
Ausgaben.													
Übertrag .		.	.	9,282,030	25	.	.	14,909,378	82	.	.	3,239,843	35
B. Oberbau:													
a.	Schwellen . . . . .	512,108	—			535,997	79			151,197	46		
b.	Schienen und deren Befestigungsmittel .	1,902,227	58			2,176,296	58			536,366	72		
c.	Wegübergänge . . . . .	3,371	—			9,349	78			1,315	27		
d.	Legen des Oberbaues . . . . .	197,649	15			347,152	52			89,177	44		
e.	Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. . . . .	163,041	54			412,627	46			55,275	07		
f.	Verschiedenes . . . . .	1,624	80	2,780,022	07	1,834	72	3,483,258	85	1,776	37	835,108	33
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:													
a.	Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen . . . .	834,361	46			1,653,852	85			183,656	77		
b.	Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . . . .	194,309	68			177,771	33			54,548	11		
c.	Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasser- leitungen und Wasserkrahen . . . .	30,178	19			8,345	74			1,025	30		
d.	Hebkrahen und Brückenwaagen . . .	57,303	25			95,158	58			1,278	19		
e.	Verschiedenes . . . . .	279	46	1,116,432	04	882	76	1,936,011	26	47	25	237,999	24
D. Baugeräthschaften . . . . .		.	.	201	27	.	.	4,409	35	.	.	303	10
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften:													
A.	Für die Bahnhofverwaltungen . . .	57,271	87			111,071	54			12,363	46		
B.	Für den Bahnaufsichtsdienst . . .	31,624	47	88,896	34	51,401	91	162,473	45	9,931	59	22,295	05
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit . . . .		.	.	647,414	81	.	.	1,265,170	73	.	.	206,245	88
				13,914,594	24			21,760,702	46			4,541,794	95
NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Ein- nahmen.													

# Schweizerischen Nordostbahn von 1872 bis 31. Dezember 1879.

Glarus-Linthal				Rechtsufrige Zürichseeb.				Bülach-Schaffhausen				Dielsdorf-Niederweningen				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	2,533,649	86	.	.	3,044,825	22	.	.	26,543	42	.	.	10,361	70	18,232,066	58	14,814,566	04	891,479	13
144,711	—			—	—			—	—			—	—								
419,674	99			—	—			—	—			—	—								
157	88			—	—			—	—			—	—								
40,195	76			—	—			—	—			—	—								
48,631	53			228	90			—	—			—	—								
228	90	653,600	06	—	—	228	90	—	—	—	—	—	—	—	—	7,752,218	21				
308,974	78			—	—			—	—			—	—								
46,684	32			—	—			—	—			—	—								
7,331	65			—	—			—	—			—	—								
8,214	30			—	—			—	—			—	—								
—	—	371,205	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,661,647	59				
.	.	—	—	.	.	2,530	58	.	.	—	—	.	.	—	—	7,041	76	29,652,974	14		
26,338	69			—	—			—	—			—	—			207,045	56				
12,427	70	38,766	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105,385	67	312,431	23		
.	.	107,251	03	.	.	78,552	97	.	.	3,700	77	.	.	43	39	.	.	2,308,379	58		
		3,704,472	39			3,126,137	67			30,244	19			10,405	09					47,088,350	99
<b>Total der Ausgaben</b>																<b>47,979,830 12</b>					

# Bilanz

der

**Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft**

auf 31. Dezember 1879.

---

## IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.</b>						
<b>I. Nordostbahnlilien.</b>						
<b>a. Stammnetz:</b>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	66,136,583	77				
2. Hievon ab: Netto-Einnahme im Jahre 1879 laut vorstehender Rechnung . . . . .	289,205	33	65,847,378	44		
<b>b. Neue Linien:</b>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	46,764,714	60				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1879 laut vorstehender Rechnung . . . . .	1,215,115	52	47,979,830	12	113,827,208	56
<b>II. Transportmaterial und Werkstätten.</b>						
Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . . .	.	.	28,402,018	57		
Hievon ab: Einnahmen im Jahre 1879 laut vorstehender Rechnung	.	.	94,079	06	28,307,939	51
					142,135,148	07
<b>III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.</b>						
<b>a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:</b>						
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	—		
<b>b. Bötzbühlbahn:</b>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	.	.	12,230,000	—		
<b>c. Aargauische Südbahn:</b>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	3,600,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	25,000	—	3,625,000	—		
<b>d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:</b>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	.	.	45,980	22		
<b>e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:</b>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	.	.	500,000	—		
<b>f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinwil:</b>						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital .	500,000	—				
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital	1,120,000	—	1,620,000	—		
<b>g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:</b>						
Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . . .	.	.	300,000	—	27,946,980	22
<b>IV. Gotthardbahn-Subvention.</b>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	.	.	2,197,024	92		
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlung . . .	.	.	444,000	83	2,641,025	75
					172,723,154	04
<b>B. Liquidations-Rechnungen.</b>						
1. Kursverluste auf dem 4 1/2 % Gemeinschafts-Anleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, I. Serie . . . .	.	.	556,901	04		
2. Dessgleichen II. Serie . . . . .	.	.	191,487	68		
3. Kapitalbeschaffung des 4 1/2 % 68 Millionen Anleihe vom 1. Februar 1879:			748,388	72		
a. Kursverluste auf den Einzahlungen pro 1879 à 54/68 . . .	11,430,500	—				
b. Spezial-Kommission an die Eisenbahnbank . . . . .	500,000	—				
	11,930,500	—				
Hievon ab: I. Amortisationsquote pro 1879 (1. Februar 1880) .	110,000	—	11,820,500	—	12,568,888	72
<b>C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis</b>	.	.	.	.	1,918,457	24
<b>Summa</b> . . . . .	.	.	.	.	<b>187,210,500</b>	—

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1879.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:							
1.	78,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500 . . . .	.	.	39,000,000	—	50,000,000	—
2.	22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien à Fr. 500 . . . .	.	.	11,000,000	—		
	<u>100,000</u>						
B. Obligationen:							
1. mit einem Zinsfusse von 4 0/0:							
a.	Anleihen vom 1. Oktober 1860 . . . . .	7,100,000	—	12,100,000	—	71,100,000	—
b.	Anleihen vom 1. Juni 1862 . . . . .	5,000,000	—				
2. mit einem Zinsfusse von 4 1/2 0/0:							
a.	Anleihen vom 3. November 1863 . . . . .	5,000,000	—	59,000,000	—		
b.	Anleihen vom 26. September 1865 . . . . .	3,000,000	—				
c.	Anleihen vom 1. Juli 1868 . . . . .	10,000,000	—				
d.	Anleihen vom 7. Juni 1869 . . . . .	5,000,000	—				
e.	Anleihen vom 3. April 1871 . . . . .	5,000,000	—				
f.	Anleihen vom 30. November 1871 . . . . .	5,000,000	—				
g.	Anleihen vom 16. April 1873 . . . . .	6,000,000	—				
h.	Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn . . . . .	20,000,000	—				
C. Subventions-Darleihen:							
1. mit einem Zinsfusse von 2 1/2 bzw. 4 1/2 0/0:							
	Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal . . . . .	.	.	3,950,000	—	10,700,000	—
2. mit einem Zinsfusse von 3 1/4 0/0:							
a.	Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 . . . . .	5,000,000	—	6,750,000	—		
b.	Bötzbergbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870 . . . . .	1,000,000	—				
c.	Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . . . . .	750,000	—				
D. 4 1/2 0/0 Anleihen der Schweiz. Eisenbahnbank von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879:							
Einzahlungen im Jahre 1879 gemäss Art. 6 der Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 . . . . .		.	.	55,520,500	—	55,410,500	—
Hievon ab: I. Amortisation pro 1879 (1. Februar 1880) laut Amortisationstabelle . . . . .		.	.	110,000	—		
Summa .		.	.	.	.	187,210,500	—

# Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien

per 31. Dezember 1879.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktiven.</b>						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti . . . . .	.	.	199,208	11		
2. Werthpapiere . . . . .	.	.	877,135	—		
3. Liegenschaften-Conto (incl. Villenquartier in Enge) . .	.	.	2,131,668	73		
4. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) .	418,093	—				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.) . . . . .	1,324,785	86				
c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) . .	504,673	90	2,247,552	76		
5. Passiv-Saldo der Betriebs-Rechnung der Nordostbahn . .	.	.	15,855	75		
6. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .	.	.	1,389,882	70	6,861,303	05
<b>B. Passiven.</b>						
1. Erneuerungsfonds:						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn . . . . .	2,844,608	98				
b. Erneuerungsfond der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	60,586	60				
c. Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn . . . . .	56,494	87	2,961,690	45		
2. Reservefond der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	.	.	146,224	62		
3. Aktiv-Saldo der Betriebsrechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	.	.	28,018	57		
4. Aktiv-Saldi der Baurechnungen:						
a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	528,895	26				
b. Baurechnung der Bötzbeargbahn . . . . .	37,372	79				
c. Baurechnung der Linie Koblenz-Stein . . . . .	1,611	66				
d. Baurechnung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . .	11,342	74	579,222	45		
5. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften . . . .	.	.	15,500	—		
6. Versicherungsfond gegen ausserordentliche Beschädigungen des Transportmaterials . . . . .	.	.	183,541	39		
7. Unfallversicherungsfond . . . . .	.	.	41,651	06		
8. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .	.	.	986,997	27	4,942,845	81
<b>Aktiv-Saldo-Vortrag auf das Jahr 1880 .</b>	.	.	.	.	<b>1,918,457</b>	<b>24</b>



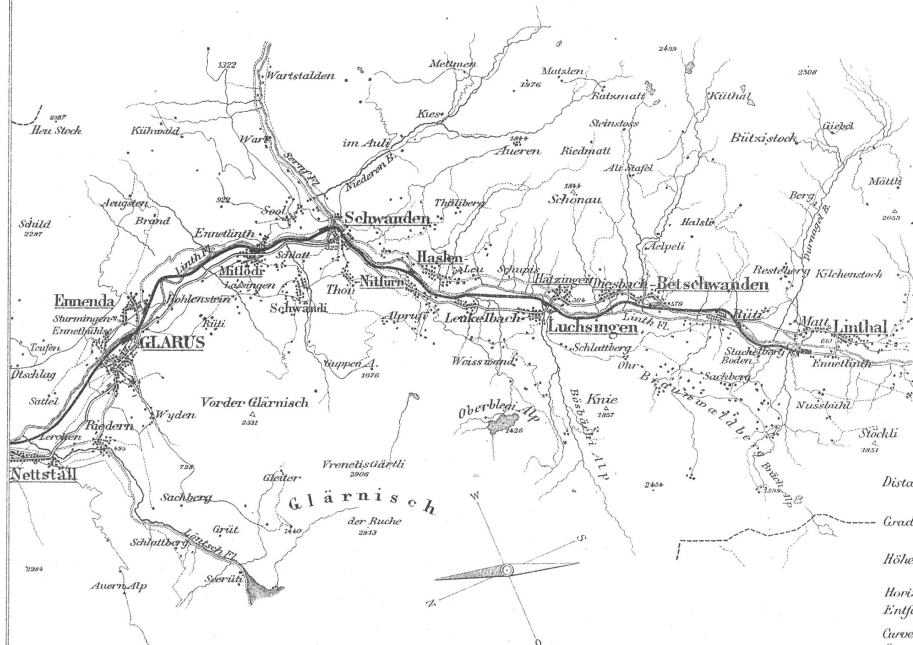
# V. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1879.

	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Saldo vom 31. Dezember 1878 . . . . .	2,162,921	06
Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1879 . . . . .	850,000	—
<b>Summa</b>	<b>3,012,921</b>	<b>06</b>
<b>Ausgaben.</b>		
1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau) . . . . . Fr. 153,915. 48		
2. Abschreibung des Werthes des Dampfbootes „Schwan“ (Zürichsee) . . . . . „ 14,396. 60	168,312	08
Saldo auf neue Rechnung . . . . .	2,844,608	98
<b>Summa</b>	<b>3,012,921</b>	<b>06</b>

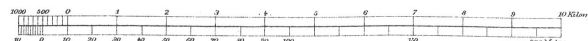
# PLAN und LÄNGENPROFIL der EISENBAHNLINIE GLARUS - LINTHAL

Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen.  
Entfernung v. Zürich in Stunden.  
" " " " Kilometer.

Höhenangaben im Anschluss an das  
eidgenössische Präzisionsnivelement.  
Pierre du Niton 374 m über Meer.



Massstab für den Plan 1:100000.  
für die Längen des Profils



Massstab für die Höhen des Profils 1:2000.

Distanz zwischen den Weichen.

Gradienten pro Mille.

Höhe der Bahn über Meer in Meter.

Horizont 400 Meter über Meer.  
Entfernung von Zürich in Kilometer.

Curven Centrum rechts.  
Gerade.  
Curven Centrum links.

Länge der Geraden in Meter.

Radius in Meter.

Bogenlänge in Meter.

