

# Inserate.

## Verpfändung einer Eisenbahn.

### Die schweizerische Nordostbahngesellschaft

wünscht die Bewilligung zur Bestellung eines Pfandrechts auf ihr derzeitiges Bahnnetz nach Maßgabe folgender näheren Bestimmungen:

I. Das Pfandrecht hat zur Sicherung folgender Forderungen an die Nordostbahn zu dienen:

- 1) Anleihen vom 1. Februar 1859 im Betrag von 3 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 31. Januar 1879;
- 2) Anleihen vom 1. Oktober 1860 im Betrag von 7,100,000 Franken, verzinslich zu  $4\%$  und rückzahlbar am 30. Juni 1890;
- 3) Anleihen vom 1. Juni 1862 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\%$  und rückzahlbar am 28. Februar 1892;
- 4) Anleihen vom 3. November 1863 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 28. Februar 1892;
- 5) Anleihen vom 26. September 1865 im Betrag von 3 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 30. November 1895;
- 6) Anleihen vom 28. Oktober 1867 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 15. August 1879;
- 7) Anleihen vom 1. Juli 1868 im Betrag von 10 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 30. September 1882;
- 8) Anleihen vom 7. Juni 1869 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 30. Juni 1884;
- 9) Anleihen vom 8. April 1871 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 15. April 1886;
- 10) Anleihen vom 30. November 1871 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 31. Januar 1877;
- 11) Anleihen vom 16. April 1873 im Betrag von 6 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 15. April 1888;
- 12) Anleihen vom 1. April 1874 im Betrag von 50 Millionen Franken, gemeinschaftlich mit der Centralbahn, hievon hälftiger Antheil der Nordostbahn 25 Millionen Franken, verzinslich zu  $4\frac{1}{2}\%$  und rückzahlbar am 1. April 1892;

13) Anleihen vom 1. November 1876 im Betrag von 50 Millionen Franken, verzinslich zu 5% und rückzahlbar am 1. November 1877/1936;

14) Anleihen für den Bau der Zürich-Zug-Luzernerbahn, Rest im Betrag von 2,374,000 Franken, mit schwankendem Zinsfuß und noch nicht bestimmtem Rückzahlungstermin:

15) Subventionsanleihen für den Bau der Bötzberrgbahn vom 25. Oktober 1870 im Betrag von 1 Million Franken, verzinslich zu 3 $\frac{1}{4}$ % und rückzahlbar am 25. Oktober 1880;

16) Subventionsanleihen für den Bau der linksufrigen Zürichseebahn vom 15. Januar 1874 im Betrag von 5 Millionen Franken, verzinslich zu 3 bis 3 $\frac{1}{2}$ % und rückzahlbar am 15. Januar 1884;

17) Subventionsanleihen vom 31. März 1874 für den Bau der aarg. Südbahn im Betrag von 750,000 Franken, verzinslich zu 3 $\frac{1}{4}$ % und rückzahlbar am 31. März 1884;

18) Subventionsanleihen für den Bau der Linie Glarus-Linththal im Betrag von 2,200,000 Franken, verzinslich zu 2 $\frac{1}{2}$ % und rückzahlbar 20 Jahre nach der Einzahlung (vorläufig als ein vorübergehendes Anleihen aufgenommen, aber vertraglich zur Konversion in ein Subventionsanleihen nach den hier angegebenen Konditionen bestimmt);

19) Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn vom 11. Nov. 1874 im Betrag von 3,740,000 Franken, verzinslich zu 2 bis 3% und rückzahlbar in den Jahren 1878 und 1879;

20) Zu emittirendes Anleihen von 65 Millionen Franken, eingetheilt in:

- a. 91,000 Obligationen zu 500 Franken, verzinslich zu 4 $\frac{1}{2}$ % und rückzahlbar binnen 60 Jahren gemäß einer aufzustellenden Amortisationstabelle, und
- b. 39,000 Obligationen zu 500 Franken, verzinslich zu 5% und rückzahlbar binnen 70 Jahren gemäß einer aufzustellenden, die ganze Hypothek II. Ranges umfassenden Amortisationstabelle.

Etwaige vor der Emission dieses Anleiheus noch zu treffende Aenderungen im hievör erwähnten Zinsfuße bleiben vorbehalten. Successive mit Ausgabe dieses Anleiheus von 65 Millionen Franken sind folgende Schulden abzuzahlen:

Fr. 50,000,000	Anleihen vom 1. November 1876 (oben Nr. 13),
" 5,000,000	vom " " 1. April 1874 (oben Nr. 12),
" 3,000,000	" " 1. Februar 1859 (oben Nr. 1),
" 5,000,000	" " 28. Oktober 1867 (oben Nr. 6),
" 1,000,000	Subventionsanleihen für die Bötzberrgbahn vom 25. Oktober 1870 (oben Nr. 15).

Im Weitern sind von diesem Anleihen zu verwenden:

12,010,000 Franken zu folgenden Zwecken:

- a. zur Rückzahlung des Subventionsanleiheus für die rechtsufrige Zürichseebahn im Betrag von 3,740,000 Franken nebst Zinsnachvergütung;
- b. zur Erfüllung der Verpflichtungen der Nordostbahn zu Gunsten der Gotthardbahn;
- c. zur Vollendung der Bauarbeiten, insbesondere an den Linien Glarus-Linththal, aargauische Südbahn und im Bahnhof Winterthur.

Die Placirung der Titel dieses Anleiheus darf nur in der Weise stattfinden, daß stets mindestens eine verhältnißmäßige Zahl der als 5%ig be-

zeichneten Titel entweder gleichzeitig mit den als  $4\frac{1}{2}$  %ig bezeichneten oder aber zum Voraus abgegeben werden muß.

21) Anteil der schweiz. Centralbahn am gemeinschaftlichen Anleihen von 50 Millionen Franken vom 1. April 1874 (oben Nr. 12) im Betrag von 25 Millionen Franken auf Grund der Mithaftbarkeit der schweiz. Nordostbahngesellschaft für den ganzen Betrag des Anleiheus.

II. Das Pfandrecht zerfällt in ein solches I. und ein solches II. Ranges.

Das Pfandrecht I. Ranges kommt zu:

- a. Sieben Zehnthellen des Nominalbetrags der vorbenannten Posten 1 bis 19 und 21, in der Meinung, daß jeder einzelne Titel für  $\frac{7}{10}$  seines Nominalbetrags an diesem ersten Pfandrecht verhältnißmäßigen Anteil hat;
- b. den 91,000  $4\frac{1}{2}$  %igen Obligationen des vorgenannten Postens 20 für ihren ganzen Nominalbetrag.

Das Pfandrecht II. Ranges kommt zu:

- a. Drei Zehnthellen des Nominalbetrags der vorgenannten Posten 1 bis 19 und 21, in der Meinung, daß jeder einzelne Titel für  $\frac{3}{10}$  seines Nominalbetrags an diesem zweiten Pfandrecht verhältnißmäßigen Anteil hat;
- b. den 39,000 5 %igen Obligationen des vorgenannten Postens 20 für ihren ganzen Nominalbetrag.

III. Das Pfandrecht erstreckt sich auf folgende Linien:

1) Ausschließliches Eigenthum der Nordostbahn:

a. Im Betriebe stehend:

Rorschach-Romanshorn-Konstanz . . . . .	33,6	Kilometer
Romanshorn-Winterthur . . . . .	56,0	"
Schaffhausen-Winterthur . . . . .	30,2	"
Koblentz-Bülach-Winterthur . . . . .	48,4	"
Winterthur-Oerlikon-Zürich . . . . .	26,2	"
Bülach-Niederglatt-Oberglatt-Oerlikon . . . . .	15,5	"
Dielstorf-Oberglatt . . . . .	4,4	"
Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke-Näfels . . . . .	61,5	"
Zürich-Altstetten-Wettingen-Turgi-Aarau . . . . .	49,6	"
Altstetten-Zug-Luzern . . . . .	60,5	"
Niederglatt-Wettingen . . . . .	18,9	"
Turgi-Mitte Rhein bei Waldshut . . . . .	15,3	"
	<hr/>	
	420,1	Kilometer

b. im Bau begriffen:

Glarus-Linththal . . . . .	15,8	"
	<hr/>	
	435,9	Kilometer

2) Miteigenthum der schweiz. Nordostbahn und Centralbahn:

a. im Betriebe stehend:

Brugg-Stein-Pratteln (hälftiger Anteil) . . . . .	24,5	Kilometer
Rupperschweil-Muri . . . . .	11,5	"
	<hr/>	
	36,0	Kilometer

Uebertrag 36,0 Kilometer

b. später in Bau zu nehmen:

Muri-Rothkreuz (hälfziger Antheil) . . . . .	8,7	"
Rothkreuz-Immensee (hälfziger Antheil) . . . . .	3,6	"
Brugg-Hendschikon . . . . .	5,5	"
	<hr/>	
	53,8	Kilometer

Totallänge des zu verpfändenden Bahnnetzes also 489,7 Kilometer, wovon 75,8 Kilometer doppelspurigen Ober- und Unterbau, 39,8 Kilometer doppelspurigen Unterbau haben.

Die letztgenannten 3 Linien (2, b) werden jeweilen nach ihrer Erstellung in das Pfandbuch einbezogen.

Das Pfandrecht umfaßt:

1) Den Bahnkörper, einschließlich der Schienen, Schwellen und übrigen Oberbaueinrichtungen, die Bahnhöfe, Stationsgebäude, Güterschuppen, Lagerhäuser, Werkstätten, Remisen, Wärterhäuser und alle andern auf dem Bahnkörper, in den Bahnhöfen und auf den Stationen befindlichen Hochbauten;

2) Das gesammte für den Betrieb und den Unterhalt der verpfändeten Linien zugehörige Material.

Von der Verpfändung sind ausdrücklich ausgenommen:

1) alle, zwar mit den Bahnanlagen zusammenhängenden, aber nicht für Bahnzwecke bestimmten Immobilien (Heimwesen, Landabschnitte, Miethgebäude, Bauterrains u. s. w.); ebenso die Imprägniranstalt in Außersihl nebst ihr zudienendem Ausgelände; endlich die für die Zürichseedampfboote beabsichtigten Einrichtungen bei der Station Wollishofen;

2) alle nicht mit den Bahnanlagen zusammenhängenden Immobilien;

3) die Dampfboote und Schleppschiffe auf dem Bodensee und dem Zürichsee.

Da wo an einzelnen Bahnhöfen, Stationen und kleineren Bahnstrecken anderen Unternehmungen Miteigenthum zusteht, erstreckt sich die Verpfändung nur auf den Miteigenthumsantheil der schweiz. Nordostbahn.

Mit Bezug auf die Gemeinschaftsbahnen erstreckt sich die Verpfändung auf das Betriebsmaterial nur so weit, als die Nordostbahn solches jeweilen beistellt.

IV. Der Nordostbahngesellschaft bleibt das Recht gewahrt, für Deckung späterer Bedürfnisse in der Folge die Hypothek auf das gleiche Pfandobjekt bis auf 160,000,000 Franken, beziehungsweise (zuzüglich des Antheils der Centralbahn am Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874) auf 185,000,000 Franken auszunützen und zwar gleichfalls zu  $\frac{7}{10}$  im I. und zu  $\frac{3}{10}$  im II. Rang.

Zu Gunsten der Eisenbahnunternehmung Sulgen-Gossau wird dieser Vorbehalt dahin restringirt, beziehungsweise erläutert, daß von der verfügbar bleibenden Hypothek ein Betrag von 1,500,000 Franken zu  $\frac{7}{10}$  mit I. und zu  $\frac{3}{10}$  mit II. Rang zur Rückzahlung des Anleihe derselben, von gleichem Betrage, reservirt werden muß. (Zu vergleichen den Vertrag zwischen der Nordostbahngesellschaft und der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau vom 11. April 1874.)

Der Nordostbahngesellschaft bleibt ferner das Recht gewahrt, an Stelle von abbezahlten Titeln wieder neue in gleichem Betrage, vorbehaltlich jedoch einer Aenderung des Zinsfußes, und mit gleichem Rang im Pfand-

recht auszugeben. Dieser Vorbehalt findet keine Anwendung mit Bezug auf diejenigen Titel II. Hypothek, welche im Weg der Amortisation gemäß der aufzustellenden Amortisationstabelle eingelöst worden sind und zwar für so lange, bis das ganze Anleihen II. Ranges abbezahlt ist. Ebenso bezieht sich dieser Vorbehalt nicht auf die Anleihen, welche aus der unter Ziffer I, 20, oben genannten Emission von 65 Millionen Franken abzubezahlen sind.

V. Sollte in der Folge das Pfand zur ganzen oder theilweisen Befriedigung des hälftigen Antheils der schweiz. Centralbahn an dem Anleihen vom 1. April 1874 (Ziff. I, 21) in Anspruch genommen werden, so steht, soweit dadurch die übrigen Hypothekargläubiger in Schaden kommen, das daherige Regreßrecht auf die Centralbahn ausschließlich diesen zu.

Gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und die Zwangsliquidation der schweiz. Eisenbahnen wird das Pfandbestellungsgesuch der Nordostbahn hiemit bekannt gemacht und eine mit dem 30. Mai 1878 zu Ende gehende Frist angesetzt, innert welcher allfällige Einsprachen gegen dieses Gesuch beim Bundesrath geltend gemacht werden können.

Bern, den 3. Mai 1878.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Die Bundeskanzlei.

---

## Bau-Ausschreibung.

Ueber die verschiedenen Arbeiten betreffend die Verlegung, resp. den Umbau des Feuerwerkersaal-Gebäudes und des Munitionsmagazins im Polygon auf der eidg. Allmend in Thun wird hiemit Konkurrenz eröffnet.

Pläne, Voranschlag und Bedingnißheft sind im Bureau der eidg. Bauaufsicht in Thun und auf dem eidg. Ober-Bauinspektorat in Bern zur Einsicht aufgelegt.

Uebernaahmsofferten sind dem unterzeichneten Departement bis und mit dem 11. Mai nächsthin franko und mit der Aufschrift „Angebot für den Umbau der Feuerwerkersaal-Gebäude in Thun“ versehen einzureichen.

Bern, den 26. April 1878.

Schweiz. Departement des Innern:

Bauwesen.

## Schweizerische Nordostbahn.

---

Die laut Publikation vom 11. März dieses Jahres auf 30. April gekündigten Tarife für den italienisch-schweizerisch-südbadischen Güterverkehr via Brenner bleiben laut Mittheilung der Verwaltung der Bayerischen Staatsbahnen noch bis einschließlich 15. Mai in Kraft.

Zürich, den 1. Mai 1878.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.

---

## Schweizerische Nordostbahn.

---

Der laut Kundmachung vom 5. März dieses Jahres auf 15. April gekündete Spezialtarif für den Transport von Spiritus in Fässern in Wagenladungen von 10,000 Kilogramm ab Halle a. S. und Leipzig via Lindau-Romanshorn nach Basel bleibt noch bis 31. dieses Monats in Kraft.

Zürich, den 2. Mai 1878.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.

---

## Stelle-Ausschreibung.

---

Infolge Todesfall die Stelle eines Revisoren des eidg. Finanzdepartementes, für welche ein Gehalt von Fr. 3500 bis auf Fr. 4000 festgesetzt ist.

Bewerber wollen ihre Anmeldungen bis zum 15. Mai nächsthin dem Finanzdepartement (Abtheilung Kontrolle-Büreau) einsenden.

Bern, den 26. April 1878.

Eidg. Finanzdepartement.

---

## Bekanntmachung.

---

### Abgerufene Silber-Scheidemünzen,

welche von der eidg. Staatskasse nur mehr zu **80 %** ihres  
**Nennwerthes** angenommen werden.

---

1. Schweizerische 2-, 1- und  $\frac{1}{2}$ -Frankenstücke von 1850—1852.
  2.           "        2- und    1-           "        "        1860—1863.
  3. Französische 2- und    1-           "        "        mit einer Jahreszahl  
  von früher als 1866.
  - "        "         $\frac{1}{2}$ -Frankenstücke und 20-Centimenstücke mit einer  
  Jahreszahl von früher als 1864.
  4. Italienische 2-, 1- und  $\frac{1}{2}$ -Franken- und 20-Centimenstücke mit  
  einer Jahreszahl von früher als 1863.
  5. Sämmtliche belgischen Silberscheidemünzen mit dem Bildniß  
  Leopolds I.
  6. Sämmtliche päpstlichen Silberscheidemünzen.
- 

### B e m e r k u n g.

Die Sub Nr. 2 erwähnten Münzen werden seit 1. März und die Sub Nr. 1, 3, 4, 5 und 6 erwähnten vom 15. Mai 1878 an zu 80 % des Nennwerthes angenommen.

Bern, den 2. Mai 1878.

**Eidg. Staatskasse.**

---

## Westschweizerische Eisenbahnen.

### Tarife zwischen der Schweiz und Italien via Mont-Cenis.

Den 15. Mai laufenden Jahres tritt der direkte Personen- und Gütertarif für Eil- und gewöhnliches Frachtgut zwischen der Schweiz und Italien, via Mont-Cenis, in Kraft.

#### Personenverkehr.

Es werden zufolge dieses Tarifes direkte Bilete von Bern, Freiburg, Lausanne, Neuchâtel, Vevey, Vernex-Montreux, Chaux-de-fonds, Biel, Luzern und Basel nach den italienischen Stationen Bologna, Florenz, Genua, Mailand, Turin, Venedig, Verona, Livorno, Neapel und Rom ausgegeben.

#### Güterverkehr.

Die Hauptstationen der Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Schweizer Centralbahn einerseits, und der Oberitalienischen und römischen Bahnen andererseits, sind in dem Eilguttarif für Konsumtibilien, Seide u. s. w., sowie in dem Tarif für gewöhnliche Fracht aufgeführt.

Man kann die betreffenden Tarife und spezielle Frachtbriefe bei den Hauptstationen oder den Verwaltungen der genannten schweizerischen Eisenbahnen beziehen.

Lausanne, den 29. April 1878 [2] ..

Die Direktion der Westschweizerischen Bahnen.

### Ausschreibung von erledigten Stellen.

(Die Bewerber müssen ihren Anmeldungen, welche schriftlich und portofrei zu geschehen haben, gute Leumundszeugnisse beizulegen im Falle sein; ferner wird von ihnen gefordert, daß sie ihren Namen, und außer dem Wohnorte auch den Heimort, sowie das Geburtsjahr deutlich angeben.)

Wo der Betrag der Besoldung nicht angegeben ist, wird derselbe bei der Erneuerung festgesetzt. Nähere Auskunft ertheilt die für die Empfangnahme der Anmeldungen bezeichnete Amtsstelle.

- |   |  |
|---|--|
| 1) Briefkastenleerer in Genf.             | } Anmeldung bis zum 17. Mai<br>1878 bei der Kreispostdirektion<br>in Genf. |
| 2) Bürochef beim Hauptpostbureau<br>Genf. |  |



- 3) Posthalter und Briefträger in Münster (Wallis).  
 4) Postablagehalter und Briefträger in Onnens (Waadt). } Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Lausanne.
- 5) Büreauchef beim Hauptpostbureau Neuenburg. Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Neuenburg.
- 6) Postablagehalter, Briefträger und Bote in Zwingen (Bern). Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Basel.
- 7) Posthalter und Briefträger in Dottikon (Aargau).  
 8) Posthalter und Briefträger in Hägglingen (Aargau). } Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Aarau.
- 9) Drei Postkommis in Luzern.  
 10) Posthalter und Briefträger in Vitznau (Luzern). } Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Luzern.
- 11) Posthalter in Escholzmatt (Luzern).  
 12) Briefträger für die Reyath-Gemeinden (Schaffhausen). } Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Zürich.
- 13) Postkommis in Zürich.
- 14) Paket- und Mandatverträger in St. Gallen. Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in St. Gallen.
- 15) Posthalter und Briefträger in Zuz (Graubünden). Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Chur.
- 16) Telegraphist in Zuz (Graubünden). Jahresbesoldung Fr. 200, nebst Depeschenprovision. Anmeldung bis zum 21. Mai 1878 bei der Telegraphen-Inspektion in Chur.
- 17) Telegraphist in Escholzmatt (Luzern). Jahresbesoldung Fr. 200, nebst Depeschenprovision. Anmeldung bis zum 15. Mai 1878 bei der Telegraphen-Inspektion in Olten.
- 18) Postkommis in Genf. Anmeldung bis zum 10. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Genf.
- 19) Zehn Postlehrlinge für den Postkreis Zürich. Anmeldung bis zum 17. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Zürich.
- 20) Paketträger in Zürich.  
 21) Postkommis in Zürich. } Anmeldung bis zum 10. Mai 1878 bei der Kreispostdirektion in Zürich.
- 22) Briefträger in Wiedikon (Zürich.) }



### Nachweisung der im Monat März 1878 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Zusammengestellt vom schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement.

1. Bezeichnung der Eisenbahnen.	2. Länge der im Betrieb befindlichen Linien. Kilometer.	3. Wovon doppelspurig Kilometer.	4. Total der beförderten				5. Im Ganzen zurückgelegte		6. Davon entfallen auf die fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge.		7. Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge.		15. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen von den zurückgelegten Achsenkilometern.	16. An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:										26. Total der Verspätungen.	17. Ursache der Verspätungen.						32. Total der Verspätungen auf eigener Bahn.	18. Anschlüsse wurden versäumt:		35. Prozent der auf der eigenen Bahn verspäteten Schnell-, Personen- und gemischten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl.	36. Im selben Monat des Vorjahres betrug der nämliche Prozentsatz.	19. Folgende Anzahl		40. Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtstrecke incl. Aufenthalt zurück: Kilometer.							
			8. fahrplanmäßigen			9. Extra-	10. Zugs-	11. Achs-	12. Zugs-	13. Achs-	16. Schnell- und Personenzüge				17. Gemischte Züge				27. Durch Verspätung der Anschlussstellen.	28. Entgleisungen und Zusammenstöße.	29. Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warmlaufen etc.	30. Während der Fahrt und auf den Stationen.	31. Anhalten vor den Signalen von Bahnhöfen anderer Verwaltungen.		33. bei Schnell- und Personenzügen.	34. bei gemischten Zügen.	37. Zugs-	38. Achsen-																	
			Schnell- und Personen-	Gemischten	Güter-	Schnell- und Personen-					Güter-	Zugs-		Achs-	16. mit Verspätung von:		17. mit Verspätung von:												Größte Verspätung.	Größte Verspätung.		Total der Verspätungen.													
							10-20 Minuten.		über 20 Minuten.						15-30 Minuten.		über 30 Minuten.																												
			Anzahl.		Durchschnittl. Verspätung.		Anzahl.		Durchschnittl. Verspätung.		Größte Verspätung.			Anzahl.		Durchschnittl. Verspätung.		Größte Verspätung.																											
Vereinigte Schweizerbahnen <sup>1)</sup>	307	8	1,723	558	—	—	—	111,564	2,465,769	111,564	2,465,769	49	1081	8,032	4	11	—	—	12	4	16	—	—	16	8	1	—	—	7	—	7	—	—	0,31	0,47	15,938	352,253	25,3	15,3						
Schweizerische Nordostbahn <sup>2)</sup>	552	82	3,720	1,581	465	3	14	242,254	6,499,721	217,806	5,468,878	41	1032	11,775	9	14	4	39	58	1	23	2	41	48	16	7	1	1	7	—	9	2	1	0,17	0,26	24,201	607,653	27,2	18						
Tössthalbahn	40	—	124	186	—	—	—	10,850	139,350	10,850	139,350	35	450	3,484	4	15	—	—	20	2	17	—	—	18	6	—	—	—	6	—	6	—	—	1,94	0,88	1,808	23,225	22,7	19,8						
Schweizerische Nationalbahn	163	6	992	341	62	—	1	43,882	630,790	43,044	613,448	32	460	3,870	2	12	1	30	30	1	20	—	—	20	4	1	—	1	2	—	3	1	—	—	0,23	—	14,348	204,483	28,3	17,7					
Schweizerische Centralbahn <sup>3)</sup>	339	96	1,839	961	502	1	—	134,055	3,820,984	115,903	2,950,004	41	1054	11,271	3	17	8	34	53	—	—	1	36	36	12	—	—	2	10	—	12	3	—	—	0,43	0,48	9,659	245,834	27,8	18,8					
Basler Verbindungsbahn	5	—	372	—	14	—	—	1,930	43,270	1,860	41,810	5	112	8,654	1	17	—	—	17	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,8	—					
Emmenthalbahn	24	—	124	186	—	—	2	5,418	61,486	5,394	61,288	17	198	2,562	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,65	—	—	25,2	21,3			
Jura-Bern-Luzern-Bahn	341	10	1,581	685	248	6	28	113,114	2,537,478	106,180	2,246,896	47	992	7,441	53	14	8	24	27	8	17	3	37	41	72	17	1	—	54	—	55	2	2	2,43	2,08	1,931	40,853	22,7	15,9						
Suisse Occidentale <sup>4)</sup>	660	52	1,736	1,519	713	2	130	220,636	5,735,583	189,875	3,745,407	58	1151	8,690	33	15	4	23	27	17	21	7	48	120	61	13	—	1	47	—	48	4	—	—	1,47	2,87	3,956	78,029	26,8	17,7					
Brünigbahn	9	—	186	—	—	—	63	1,567	15,328	1,302	12,440	7	67	1,703	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,54	—	—	15,8	—	
Gotthardbahn	67	—	310	124	—	—	—	13,888	187,494	13,888	187,494	32	432	2,798	3	12	1	25	25	1	18	—	—	18	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	22,6
Lausanne-Echallens	15	—	—	258	—	—	—	3,595	39,228	3,595	39,228	14	152	2,615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	
Rorschach-Heiden	7	—	186	—	—	—	2	1,313	4,250	1,302	4,210	7	23	607	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Appenzellerbahn	15	—	—	496	—	9	2	4,822	50,838	4,712	49,458	10	100	3,389	—	—	—	—	—	—	1	15	—	—	15	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,5
Wädenswil-Einsiedeln	17	—	—	186	—	2	1	3,213	20,810	3,162	20,366	17	109	1,224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
<b>Totale und Durchschnittszahlen</b>	<b>2561</b>	<b>254</b>	<b>12,893</b>	<b>7,081</b>	<b>2,004</b>	<b>23</b>	<b>243</b>	<b>912,101</b>	<b>22,252,379</b>	<b>830,437</b>	<b>18,046,046</b>	<b>42</b>	<b>903</b>	<b>8,689</b>	<b>112</b>	<b>14</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>58</b>	<b>35</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>43</b>	<b>120</b>	<b>186</b>	<b>45</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>134</b>	<b>—</b>	<b>141</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0,71</b>	<b>0,96</b>	<b>5,890</b>	<b>127,986</b>	<b>26</b>	<b>17,5</b>						
<b>Im Monat März 1877</b>	<b>2389</b>	<b>220</b>	<b>12,759</b>	<b>6,450</b>	<b>2,582</b>	<b>32</b>	<b>471</b>	<b>934,739</b>	<b>24,277,572</b>	<b>803,173</b>	<b>17,641,082</b>	<b>42</b>	<b>918</b>	<b>10,162</b>	<b>132</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>40</b>	<b>85</b>	<b>50</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>61</b>	<b>159</b>	<b>236</b>	<b>51</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>171</b>	<b>—</b>	<b>185</b>	<b>18</b>	<b>32</b>	<b>0,96</b>	<b>—</b>	<b>4,341</b>	<b>95,357</b>	<b>26,1</b>	<b>17,6</b>						

<sup>1)</sup> incl. Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.  
<sup>2)</sup> „ Bözbergbahn, Sulgen-Gofau und Effretikon-Hinwil.  
<sup>3)</sup> „ Aarg. Südbahn und Wohlen-Bremgarten.  
<sup>4)</sup> „ Jougne-Eclérens, Simplon, Bulle-Romont und Broythalbahn.

## Inserate.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.05.1878
Date	
Data	
Seite	726-734
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 952

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.