Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **28 (1880)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

auf dem Inventarwerth der Gebäulichkeiten abgeschrieben worden. — Eine Erhöhung dieses Konto ist durch die Übernahme verkäuflicher Liegenschaften der Nationalbahn verursacht im Betrage von Fr. 19,776. Der Saldo desselben Ende 1880 beträgt Fr. 1,286,637. 99 Cts.

Vom Villenquartier in Enge ist im Berichtsjahr nichts verkauft worden; der Konto desselben ist daher nur um die Mehreinnahmen auf der Korrentrechnung vermindert und beläuft sich noch auf Fr. 747,304. 54 Cts.

Von den auf Baukonto stehenden Landabschnitten sind 15,589 Quadratmeter verkauft worden um den Betrag von Fr. 8,457.

Der Konto Materialvorräthe ist abermals um Fr. 49,412. 67 Cts. zurückgegangen.

Unter den Passiven begegnet uns zuerst die Erhöhung des Aktienkapitals auf 53 Millionen Franken, wovon bereits früher anlässlich der Berichterstattung über die Erwerbung der Nationalbahn die Rede war.

Die alten Obligationen haben sich durch die Rückzahlung des Anleihens vom 1. Juli 1868 vermindert um 10 Millionen Franken.

Die Subventionsdarleihen sind vermindert um 1 Million Franken durch Rückzahlung des Anleihens der Bötzberggemeinden und um Fr. 250,000 durch Restitution dieses Betrages an die Subvention des Kantons Glarus. Vermehrt ist dieser Titel durch die Einzahlung der aargauischen Südbahngemeinden von Fr. 500,000.

Die Vermehrung der Schuld auf dem 160 Millionen Anleihen ist weiter oben behandelt worden.

Neu hinzugekommen ist das 2 bis 4%ige Anleihen von 3 Millionen Franken I. Hypothek auf die Ostsektion der Nationalbahn, wovon ebenfalls schon die Rede war.

Von den übrigen Passivposten mögen hier noch die ausstehenden Obligationen im Betrage von Fr. 1,300,000 erwähnt werden. Trotz vielfacher Publikationen blieb die Kündigung des Anleihens von 10 Millionen auf den 15. November 1880 doch von einer so grossen Zahl von Kreditoren unbeachtet, dass Ende Dezember noch mehr als der achte Theil dieser Obligationen nicht eingelöst war. Gleichwohl musste die Präsentation dieser Titel täglich erwartet werden, und war desshalb ein verhältnissmässig hoher Kassenstand erforderlich.

Die ausstehenden Coupons und Ratazinse beziehen sich grösstentheils auf die am 1. Februar fällig werdenden Halbjahrzinse der Obligationen des 68 Millionen Anleihens.

Für die Betriebsrechnung verweisen wir auf die weiter unten (Abschnitt IV D) folgende vergleichende Übersicht des Finanzergebnisses mit dem Vorjahr.

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, sowie der ins Eigenthum der Nordostbahn übergegangenen ehemaligen Nationalbahn (Westsektion vom 1. Juni, Ostsektion vom 1. Oktober an), ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,288,578 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 469 Kilometer, indem zu dem letztjährigen Durchschnitt von 401 Kilometer weitere 6 Kilometer der nun das ganze Jahr in Betrieb gestandenen Linie Glarus-Lintthal und 62 Kilometer durchschnittlich betriebene Betriebslänge der Nationalbahnlinien hinzukommen. Auf den durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer bezogen, wurden somit 374, ohne Einbeziehung der Nationalbahn 73 Zugskilometer weniger zurückgelegt, als im Vorjahr.

Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:	1879. Kilometer.	1880. Kilometer.
1. Fahrplanmässige Züge:		
Schnell- und Personenzüge	1,360,841	1,472,978
Gemischte Züge	517,071	544,609
Güterzüge ohne Personenbeförderung	185,340	205,963
	2,063,252	2,223,550
2. Ergänzungs- und Extrazüge	43,421	65,028
	2,106,673	2,288,578

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1879 (401 Kilometer)				1880 (469 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1879		Mindereinnahme gegenüber 1879	
Fr.	Cts.	Prozente	I. **Nordostbahn** (eigenes Netz).	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:							
4,519,545	58	37.31	1. Personentransport	4,808,016	80	37.40	288,471	22	—	—
252,159	65	2.08	2. Gepäcktransport	288,299	45	2.25	36,139	80	—	—
152,827	57	1.26	3. Viehtransport	175,335	52	1.37	22,507	95	—	—
6,971,053	71	57.56	4. Gütertransport	7,373,990	79	57.37	402,937	08	—	—
11,895,586	51	98.21		12,645,642	56	98.39	750,056	05	—	—
			B. Mittelbare Einnahmen:							
173,999	18	.	1. Pacht- und Miethzinse	155,091	77	.	—	—	18,907	41
42,417	78	.	2. Verschiedenes	52,336	23	.	9,918	45	—	—
216,416	96	1.79		207,428	—	1.61	—	—	8,988	96
12,112,003	47	100	Total des eigenen Netzes	12,853,070	56	100	741,067	09	—	—
			II. **Aus andern Unternehmungen:**							
247,448	12	21.17	Nettoertrag der Dampfboote	258,342	89	20.79	10,894	77	—	—
921,578	20	78.83	Nettoertrag anderer Linien	984,270	87	79.21	62,692	67	—	—
1,169,026	32	100	Total aus andern Unternehmungen	1,242,613	76	100	73,587	44	—	—
89,113	34	.	III. **Aktivsaldo des Interessenkonto**	103,446	82	.	14,333	48	—	—
13,370,143	13	.	Totaleinnahmen	14,199,131	14	.	828,988	01	—	—
			Rekapitulation:							
12,112,003	47	90.59	Eigenes Netz	12,853,070	56	90.52	—	—	—	—
1,169,026	32	8.74	Andere Unternehmungen	1,242,613	76	8.75	—	—	—	—
89,113	34	0.67	Zinse von ausgeliehenen Geldern	103,446	82	0.73	—	—	—	—
13,370,143	13	100		14,199,131	14	100	—	—	—	—

Die Vermehrung der unmittelbaren Betriebseinnahmen erreichte laut obiger Zusammenstellung die Summe von Fr. 750,056. 05 Cts. Von derselben ist indessen ein bedeutender Theil auf Rechnung der Vergrösserung des Bahnnetzes zu setzen; allein selbst bei der Annahme, dass die von der Nordostbahn übernommenen Linien der ehemaligen Nationalbahn dieselben Erträgnisse geliefert hätten wie im Jahr 1879 (Fr. 341,953. 04 Cts. für die Monate Juni beziehungsweise Oktober bis Dezember), ergäbe sich für das übrige Netz immer noch eine Mehreinnahme von Fr. 408,103. 01 Cts. oder pro Kilometer Fr. 1,017. 71 Cts. Auf das ganze Bahnnetz bezogen dagegen resultirt eine Verminderung der unmittelbaren kilometrischen Einnahme von Fr. 29,664. 81 Cts. im Jahr 1879 auf Fr. 26,962. 99 Cts. im Jahr 1880.

Über die Vertheilung der Einnahmenvermehrung und deren Ursachen ergeben sich aus den nachfolgenden Tabellen folgende Aufschlüsse:

An der Erhöhung der absoluten Einnahmen partizipirt der Personenverkehr mit dem Betrage von Fr. 288,471. 22 Cts. Diese Erhöhung rechtfertigt indessen kaum den Schluss auf eine stabile Besserung der Frequenz im Allgemeinen, sondern ist eher einer stossweisen und theilweise durch Feste veranlassten aussergewöhnlichen Frequenzvermehrung in einzelnen Monaten (Februar, Mai, Juli, Dezember) zuzuschreiben, während andere Monate, insbesondere auch die Herbstmonate sich durch Rückgänge oder schwachen Verkehr auszeichneten. Im Ganzen ist das Frequenzverhältniss der einzelnen Monate unter sich in den letzten Jahren ziemlich unverändert geblieben, obschon die Vermuthung nahe gelegen hätte, dass durch den Zugang einer Reihe von Linien, die vom Fremdenverkehr nicht berührt werden, eine grössere Ausgleichung der Monatsergebnisse erfolgen werde. — Die Vermehrung der Gütertransporteinnahmen ist vorzugsweise in den Monaten September bis Dezember erzielt worden; die übrigen Monate weisen zum Theil ganz beträchtliche Ausfälle, theils nur geringe Mehreinnahmen gegen 1879 aus, insbesondere die ersten drei Monate des Jahres. Welche Rolle auch hier wieder der Getreideverkehr ab Romanshorn spielt, mag aus den folgenden Ziffern entnommen werden.

Abfuhr (Tonnen)	**1879**	**1880**
Januar	21,041	6,826
Februar	17,585	6,977
März	19,864	7,276
April	17,655	7,489
Mai	20,125	11,146
Juni	17,788	11,693
Juli	18,652	11,071
August	11,151	12,803
September	7,535	13,631
Oktober	8,357	12,361
November	7,545	10,736
Dezember	6,741	8,836
Total	174,039	120,845

Der gesammte Getreideverkehr hat 1880 gegen 1879 überhaupt um circa 50,000 Tonnen abgenommen, und da der Konsum der durch die Nordostbahn bedienten Gegenden annähernd derselbe geblieben sein wird, wird sich die Abnahme wesentlich auf den Transit beziehen. Es bestätigt sich dies durch die Thatsache, dass ein grosser Theil des Bedarfs der Central- und Westschweiz über Marseille und Basel gedeckt worden ist; aus denselben Quellen sind Frankreich und Elsass versorgt worden, wesshalb der Transit auch in dieser Richtung fast ganz aufgehört hat.

Dagegen ist der Import von Wein über die Ostgrenze in ganz bedeutendem Mass angewachsen und hinsichtlich des Gesammt-Transportquantums wurde dieser Artikel im Jahr 1880 nur noch von den Artikeln Steinkohlen, Getreide und Bauholz übertroffen. — Ein beachtenswerther Rückgang ist abermals im Transport von Bausteinen zu verzeichnen, während andere Baumaterialien eine kleine Besserung erfahren haben. Dieser Rückgang war seit 1876 stetig zu beobachten (1876: 161,000 Tonnen; 1880: 44,000) und ist zum Theil aus dem Aufhören von Eisenbahnbauten, zum Theil aus der Beschränkung der Privat-Bauthätigkeit und endlich aus dem Umstand erklärlich, dass in der Nähe der Städte entstandene Ziegeleien die Transporte per Bahn schmälern. — Die Vermehrung der Steinkohlentransporte ist wesentlich eine Folge des aussergewöhnlich kalten Winters von 1879/80. — Auffällig ist ferner die erhebliche Vermehrung der Zuckertransporte; sie entfällt zum kleinern Theile auf den eigenen Landesbedarf (Weinveredlung); den grössern Theil bilden Rohzuckertransporte nach Frankreich.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr im Total um Fr. 8,988. 96 Cts. vermindert, und zwar die „Pacht- und Miethzinse" um Fr. 18,907. 41 Cts., während sich auf dem Titel „Verschiedenes" eine Mehreinnahme von Fr. 9,918. 45 Cts. ergeben hat. Der Ausfall auf dem erstern Titel findet seine Erklärung darin, dass in Folge des Erwerbs der ehemaligen Nationalbahn einestheils die bisher von dieser bezahlten Entschädigungen für Benutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und Bahnstrecken dahingefallen, und anderntheils der Nordostbahn neue Verpflichtungen für die Benutzung von Bahnhöfen der Schweizerischen Centralbahn und der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen erwachsen sind. Die bezüglichen Mindereinnahmen und beziehungsweise Mehrausgaben betragen im Berichtsjahr circa Fr. 38,500. Ferner wurden mit Beginn des Berichtsjahres die Miethen und Pachtzinse für Gebäude und Landabschnitte, welche auf dem Liegenschaftenkonto kompariren, nicht mehr den mittelbaren Betriebseinnahmen, Pacht- und Miethzinse, gutgebracht, sondern auf einen Separatkonto gebucht, dem sodann auch die Unterhaltungskosten der betreffenden Objekte belastet wurden, in der Meinung, dass allfällige Einnahmeüberschüsse am Liegenschaftenkonto abgeschrieben werden sollen. Durch diese Anordnung ergab sich auf den erstern eine weitere Mindereinnahme von circa Fr. 23,500. Dagegen fielen die Passivzinse auf verpfändeten Liegenschaften, die sich im Vorjahr noch auf circa Fr. 45,000 bezifferten, in Folge Rückzahlung der Kapitalien, aus. Die Vermehrung auf dem Titel „Verschiedenes" beruht auf der vertraglichen Vergütung der Schweizerischen Centralbahn im Betrage von Fr. 21,333. 33 Cts. an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn vom 1. Mai bis 31. Dezember1880, sonst hätte sich auf diesem Titel ebenfalls ein Ausfall in Folge Verminderung der Kursgewinne auf fremden Valuten etc. ergeben.

Von den andern Unternehmungen erzeigt zunächst der Dampfbootbetrieb auf dem Boden- und Zürichsee einen Ertrag von Fr. 258,342. 89 Cts. gegen Fr. 247,448. 12 Cts. im Vorjahr, somit eine Vermehrung von Fr. 10,894. 77 Cts. Das Ergebniss hätte sich noch erheblich günstiger gestaltet, wenn nicht im Berichtsjahr auf dem Bodensee die Schifffahrt vom 8. bis 17. Februar und auf dem Zürichsee vom 22. Januar bis 6. März wegen der Seegefrörne gänzlich hätte eingestellt werden müssen.

Das Betheiligungskapital bei der Linie Zürich-Zug-Luzern ertrug Fr. 525,170 gegenüber Fr. 507,970 im Vorjahr, also Fr. 17,200 mehr. Die Durchschnitts-Dividende, welche die Nordostbahn für ihr Betheiligungskapital von Fr. 9,626,000 bezog, betrug 5.56 % gegen 5.28 % pro 1879. Die der Nordostbahn zufallende Hälfte an dem Reinertrag der Bötzbergbahn bezifferte sich auf Fr. 438,577. 36 Cts. gegenüber Fr. 395,118. 70 Cts. im Vorjahr, demnach um Fr. 43,458. 66 Cts. höher. In Prozenten des Betheiligungskapitals von Fr. 12,204,366. 23 Cts. ausgedrückt, kommt dieses Erträgniss einem Zinse von 3.593 % gleich. Bei der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil blieben die nämlichen ungünstigen Verhältnisse bestehen, wie im Jahr 1879. Die Betheiligung am Aktienkapital mit Fr. 500,000 warf keinen Ertrag ab, und der in Einnahme gestellte Zins von Fr. 56,000 für die Betheiligung am

Obligationenkapital mit Fr. 1,120,000 war effektiv nur zum Theil erhältlich und musste mit Fr. 38,367. 65 Cts. zu Lasten der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Guthaben der Nordostbahn an diese Unternehmung für ausstehende Obligationenzinse und Rückschläge auf dem Betrieb betragen per Ende 1880 Fr. 186,886. 98 Cts. Die Betheiligungskapitalien bei der Aargauischen Südbahn mit Fr. 4,320,000 und bei der Linie Wohlen-Bremgarten mit Fr. 500,000 ergaben ebenfalls keine Zinse, indem diese Unternehmungen neuerdings Betriebsdefizite aufwiesen. An letzteren hatte sich die Nordostbahn für die Aargauische Südbahn mit Fr. 25,955. 93 Cts. und für Wohlen-Bremgarten mit Fr. 9,520. 56 Cts. gegenüber Fr. 28,906. 22 Cts. und Fr. 8,604. 28 Cts. im Vorjahr zu betheiligen. An den sämmtlichen vorstehend bezeichneten Unternehmungen ist die Nordostbahn am Schlusse des Berichtsjahres mit Fr. 28,270,366. 23 Cts. betheiligt; der Gesammtertrag dieser Kapitalien belief sich auf Fr. 984,270. 87 Cts. = 3.48 %.

Die Mehreinnahme von Fr. 14,333. 48 Cts., welche der Aktivsaldo des Interessenkonto gegenüber dem Jahr 1879 erzeigt, resultirt aus den Zinsen auf der Betheiligung der Nordostbahn an der IV. Serie Gotthardbahnobligationen.

Unter Hinweis auf die in den Geschäftsberichten der beiden letzten Jahre bezüglich der Bischofszellerbahn gegebenen Erläuterungen lassen wir nachstehend das approximative Betriebsergebniss dieser Unternehmung vom Jahr 1879 folgen unter Gegenüberstellung der Ziffern vom Vorjahr.

		1878.	1879.
Einnahmen:	Unmittelbare	Fr. 107,508. 89	Fr. 124,022. 05
	Mittelbare	„ 4,520. 25	„ 3,124. 42
		Fr. 112,029. 14	Fr. 127,146. 47
Ausgaben:	1. Betrieb:		
	Centralverwaltung	Fr. 24,927. 22	Fr. 25,221. 58
	Bahnunterhalt	„ 34,967. 82	„ 24,804. 78
	Expeditionsdienst	„ 17,816. 93	„ 20,409. 10
	Transportdienst	„ 78,577. 73	„ 61,095. 12
	Bahntelegraphie	„ 86. 95	„ 4. 94
	Verschiedenes	„ 10,002. 65	„ 5,752. 12
		Fr. 166,379. 30	Fr. 137,287. 64
	Mitverzinsung der Station Sulgen	„ 3,140. —	„ 3,140. —
	Antheil an den Betriebskosten für Mitbenutzung der Stationen Sulgen und Gossau	„ 17,717. 31	„ 18,569. 05
		Fr. 187,236. 61	Fr. 158,996. 69
	2. Einlage in den Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn	„ 17,139. 35	„ 17,000. —
	3. Pachtzins an die Bischofszellerbahn	„ 62,155. 93	„ 62,500. —
	4. Ausbau und neue Anlagen	„ —	„ 265. 75
	5. Einlage in den Erneuerungsfond für Transportmaterial	„ —	„ 18,224. 04
		Fr. 266,531. 89	Fr. 256,986. 48
	Hievon ab die Einnahmen	„ 112,029. 14	„ 127,146. 47
	Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn	Fr. 154,502. 75	Fr. 129,840. 01

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1879		1880		1879		1880	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	19,811	0.38	23,130	0.43	105,152. 41	2.33	125,643. 25	2.61
„ „ . . II. „	259,520	4.97	284,181	5.22	793,522. 27	17.56	854,945. 87	17.78
„ „ . . III. „	1,027,536	19.67	1,145,420	21.06	1,139,589. 18	25.21	1,204,374. 75	25.05
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	10,702	0.20	9,482	0.17	8,898. 10	0.20	7,140. 25	0.15
„ „ . . III. „	155,182	2.97	149,599	2.75	81,731. 81	1.81	75,423. 69	1.57
Hin- und Rückfahrt . . I. „	3,085	0.06	4,114	0.08	6,476. 54	0.14	8,122. 18	0.17
„ „ „ . . II. „	470,365	9.00	475,453	8.74	535,354. 73	11.85	557,184. 28	11.59
„ „ „ . . III. „	2,564,961	49.10	2,646,780	48.66	1,499,992. 85	33.19	1,592,546. 17	33.12
Abonnementsbillete . . II. „	170,200	3.26	145,712	2.68	64,644. 72	1.43	66,110. 06	1.38
„ . . III. „	390,590	7.48	390,280	7.18	72,448. 08	1.60	73,792. 98	1.53
Militär- u. Polizeitransporte III. „	42,392	0.81	45,531	0.84	37,497. 04	0.83	39,433. 11	0.82
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „	2,941	0.06	4,317	0.08	10,746. 88	0.24	17,902. 07	0.37
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . II. „	24,190	0.46	29,333	0.54	76,058. 19	1.68	91,809. 98	1.91
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . III. „	82,574	1.58	85,504	1.57	87,432. 78	1.93	93,588. 16	1.95
Total	5,224,049	100	5,438,836	100	4,519,545. 58	100	4,808,016. 80	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	25,837	0.49	31,561	0.58	122,375. 83	2.71	151,667. 50	3.16
II. „	934,977	17.90	944,161	17.36	1,478,478. 01	32.71	1,577,190. 44	32.80
III. „	4,263,235	81.61	4,463,114	82.06	2,918,691. 74	64.58	3,079,158. 86	64.04
Total	5,224,049	100	5,438,836	100	4,519,545. 58	100	4,808,016. 80	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	13,633	.	15,449	.	252,159. 65	.	288,299. 45	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	4,724	3.66	5,093	3.70	152,827. 57	.	175,335. 52	.
„ II	41,625	32.21	49,681	36.14				
„ III	47,368	36.65	52,859	38.45				
„ IV	35,515	27.48	29,843	21.71				
Total	129,232	100	137,476	100	152,827. 57	.	175,335. 52	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	40,608	3.37	44,534	3.48	6,198,143. 84	88.91	6,705,330. 77	90.93
Normalklasse I	57,759	4.80	62,698	4.90				
„ II	146,512	12.17	168,555	13.19				
Wagenladungsklasse A . . .	107,681	8.94	137,953	10.79				
„ B . . .	252,484	20.96	215,661	16.87				
„ C . . .	73,947	6.14	89,070	6.97				
„ D . . .	86,560	7.19	88,445	6.92				
„ E . . .	438,759	36.43	471,461	36.88				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	772,909. 87	11.09	668,660. 02	9.07
Total	1,204,310	100	1,278,377	100	6,971,053. 71	100	7,373,990. 79	100
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .	.	.	.	.	11,895,586. 51	.	12,645,642. 56	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1880 = 469 Kilom., 1879 = 401 Kilom.)		1879	1880
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	11,270.69	10,251.64
„ „ Reisenden	„	0.87	0.88
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.48	4.52
Zahl der Personenkilometer		100,882,949	106,322,251
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.31	19.55
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	251,578	226,700
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	13,028	11,597
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.79	6.10
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	628.83	614.71
„ „ Tonne	„	18.50	18.66
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	54.32	55.15
„ „ Reisenden	„	4.83	5.30
Zahl der Tonnenkilometer		464,247	522,764
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.05	33.84
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,158	1,115
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	34	33
„ „ Reisenden „	Kilogr.	2.61	2.84
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	381.12	373.85
„ „ Stück	„	1.18	1.28
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	27.28	27.80
Zahl der Tonnenkilometer		560,132	630,786
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	17,384.17	15,722.79
„ „ Tonne	„	5.79	5.77
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	10.39	10.27
Zahl der Tonnenkilometer		67,118,358	71,768,593
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	55.73	56.14
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	167,377	153,025
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,003	2,726
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.53	1.51
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken	29,664.81	26,962.99
Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	539.69	442.28
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	30,204.50	27,405.27

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 .	331,299	792	9,074	3,756	4,280	10,976	9,115	16,093	5,258	5,160	33,791	88,429
Februar .	350,621	829	8,117	2,906	4,446	12,265	10,377	15,461	5,720	5,542	36,458	93,175
März . .	387,343	932	9,656	3,282	5,311	13,963	13,612	16,857	7,044	7,619	39,816	107,504
April . .	395,844	1,050	9,850	3,347	5,215	13,525	13,990	15,309	7,337	7,204	37,834	103,761
Mai . . .	538,079	1,172	11,493	4,265	4,886	12,443	14,184	17,476	7,780	6,388	40,741	108,163
Juni . .	437,379	1,269	9,504	3,346	4,940	12,768	10,910	18,544	7,378	6,575	38,948	103,409
Juli . . .	576,683	1,964	10,645	3,932	5,326	13,251	10,180	17,244	7,722	6,451	43,764	107,870
August .	543,906	2,010	15,021	3,984	5,498	12,736	8,026	19,008	8,036	5,565	40,645	103,498
September	528,255	1,686	15,164	3,617	5,456	13,947	10,449	20,470	7,791	6,680	43,008	111,418
Oktober .	516,800	1,537	13,664	4,478	5,804	18,041	12,113	21,589	9,397	17,189	41,065	129,676
November	441,116	1,218	12,183	3,942	5,853	16,795	12,587	21,049	8,172	8,382	41,039	117,819
Dezember	391,511	990	13,105	3,679	5,683	17,845	12,410	16,561	7,435	5,690	34,352	103,655
Total	5,438,836	15,449	137,476	44,534	62,698	168,555	137,953	215,661	89,070	88,445	471,461	1,278,377
gegenüber 1879: mehr .	214,787	1,816	8,244	3,926	4,939	22,043	30,272	—	15,123	1,885	32,702	74,067
weniger .	—	—	—	—	—	—	—	36,823	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1880		per Bahnkilometer 1879	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	250,593	97	13,064	26	10,574	39	462,875	61	737,108	23	1,811	08	2,128	15
Februar .	271,263	25	13,255	71	10,258	03	491,551	54	786,328	53	1,932	01	2,008	69
März . .	318,654	79	16,193	90	13,423	79	604,009	68	952,282	16	2,339	76	2,441	22
April . .	345,885	41	18,660	—	13,343	51	612,198	—	990,086	92	2,432	65	2,437	40
Mai . . .	456,512	71	21,685	08	14,606	84	631,234	45	1,124,039	08	2,761	77	2,689	11
Juni . .	399,766	71	24,254	13	12,367	79	598,643	55	1,035,032	18	2,156	32	2,672	53
Juli . .	614,238	73	39,790	27	14,219	62	623,832	82	1,292,081	44	2,691	84	2,851	72
August .	593,468	37	43,262	08	17,311	96	592,058	96	1,246,101	37	2,596	04	2,871	08
September	515,563	53	33,734	39	19,929	26	656,091	41	1,225,318	59	2,552	75	2,678	41
Oktober .	440,964	20	27,616	69	18,225	62	756,479	88	1,243,286	39	2,240	16	2,830	43
November	316,569	21	20,090	88	15,605	09	698,411	42	1,050,676	60	1,893	11	2,220	11
Dezember	284,535	92	16,692	06	15,469	62	646,603	47	963,301	07	1,735	68	1,858	75
Total	4,808,016	80	288,299	45	175,335	52	7,373,990	79	12,645,642	56	26,962	99	29,664	81
gegenüber 1879: mehr .	288,471	22	36,139	80	22,507	95	402,937	08	750,056	05	—	—	—	—
weniger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,701	82	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1879		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	59,389	138	316	15,162	16,306	31,468	+ 1,473	− 11,481	19	5
2. Horn	14,278	21	426	7,968	4,538	12,506	− 280	+ 1,150	74	16
3. Arbon	47,306	114	312	2,467	7,573	10,040	− 470	+ 523	25	23
4. Egnach	19,396	65	780	904	3,890	4,794	+ 1,596	− 103	58	52
5. Romanshorn	118,674	376	12,784	226,229	36,338	262,567	+ 7,340	− 7,920	5	2
6. Uttweil	10,138	32	143	548	1,198	1,746	− 1,286	+ 436	88	83
7. Kessweil	9,502	14	77	1,297	1,310	2,607	− 382	+ 21	91	65
8. Güttingen	13,129	17	147	670	1,513	2,183	− 1,019	− 658	77	74
9. Altnau	10,337	13	218	565	717	1,282	− 366	+ 214	87	88
10. Münsterlingen	19,039	20	283	634	1,914	2,548	− 1,077	+ 251	61	67
11. Kreuzlingen	19,646	53	105	1,559	2,282	3,841	− 852	+ 394	57	55
12. Konstanz	65,984	355	549	24,299	5,912	30,211	+ 4,972	+ 1,620	15	6
*13. Emmishofen-Egelshofen	3,674	8	28	421	283	704	+ 3,674	+ 704	—	—
*14. Tägerweilen	3,274	3	10	85	114	199	+ 3,274	+ 199	—	—
*15. Ermatingen	5,109	21	89	206	242	448	+ 5,109	+ 448	—	—
*16. Mannenbach	1,933	5	7	109	141	250	+ 1,933	+ 250	—	—
*17. Berlingen	1,732	2	12	208	195	403	+ 1,732	+ 403	—	—
*18. Steckborn	5,364	14	169	426	732	1,158	+ 5,364	+ 1,158	—	—
*19. Mammern	2,484	5	49	85	48	133	+ 2,484	+ 133	—	—
*20. Eschenz	2,118	3	66	144	82	226	+ 2,118	+ 226	—	—
*21. Stein am Rhein	4,131	14	130	641	343	984	+ 4,131	+ 984	—	—
*22. Etzweilen	1,518	2	125	129	103	232	+ 1,518	+ 232	—	—
*23. Hemmishofen	1,969	2	36	148	13	161	+ 1,969	+ 161	—	—
*24. Ramsen	1,781	3	244	403	29	432	+ 1,781	+ 432	—	—
*25. Rielasingen	2,220	1	61	281	459	740	+ 2,220	+ 740	—	—
*26. Singen	2,804	3	1,883	6,336	1,656	7,992	+ 2,804	+ 7,992	—	—
*27. Stammheim	4,980	11	557	494	382	876	+ 4,980	+ 876	—	—
*28. Ossingen	2,833	7	209	319	152	471	+ 2,833	+ 471	—	—
*29. Thalheim-Altikon	2,935	21	140	238	45	283	+ 2,935	+ 283	—	—
*30. Dynhard	1,778	3	54	56	31	87	+ 1,778	+ 87	—	—
*31. Seuzach	1,732	1	29	77	109	186	+ 1,732	+ 186	—	—
*32. Oberwinterthur	1,541	2	10	40	173	213	+ 1,541	+ 213	—	—
33. Amrisweil	54,915	124	5,002	2,788	7,991	10,779	− 833	+ 1,502	21	18
34. Erlen	23,612	43	1,120	1,027	2,040	3,067	+ 651	+ 274	47	60
35. Sulgen	33,240	49	962	758	2,085	2,843	− 3,653	+ 671	33	64
36. Kradolf	9,420	29	184	672	1,317	1,989	− 218	− 389	92	79
37. Sitterthal	8,838	28	110	812	4,594	5,406	+ 861	+ 250	93	42
38. Bischofszell	32,909	130	890	2,100	5,424	7,524	− 1,197	+ 564	34	34
39. Hauptweil	11,287	19	201	530	3,377	3,907	− 165	+ 115	83	54
Übertrag	636,949	1,771	28,517	301,835	115,651					

*) Seit 1. Oktober 1880.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1879		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	636,949	1,771	28,517	301,835	115,651					
40. Arnegg	12,223	10	511	382	1,963	2,345	– 171	– 2,610	81	72
41. Gossau	23,857	23	596	495	3,149	3,644	– 2,602	+ 222	46	56
42. Bürglen	29,307	62	478	2,456	8,196	10,652	+ 1,056	+ 1,840	40	20
43. Weinfelden	64,607	106	4,667	2,966	7,215	10,181	+ 1,487	+ 1,268	18	22
44. Märstetten	24,025	31	1,792	2,185	3,409	5,594	– 776	+ 252	45	39
45. Müllheim-Wigoltingen .	28,151	61	1,627	2,858	4,715	7,573	+ 626	– 411	42	32
46. Felben	22,199	19	807	1,418	1,021	2,439	– 350	+ 355	50	69
47. Frauenfeld . . .	108,965	348	2,843	7,482	15,870	23,352	– 2,165	– 2,336	7	10
48. Islikon	23,115	33	521	432	902	1,334	+ 1,658	– 164	48	86
49. Wiesendangen . . .	15,787	11	168	184	388	572	– 899	– 25	68	101
50. Winterthur . . .	371,627	930	10,766	34,636	72,650	107,286	+ 19,138	+ 2,909	2	3
51. Hettlingen	9,900	14	88	146	178	324	– 1,087	– 22	89	104
52. Henggart	19,151	52	987	402	750	1,152	– 26	– 807	60	91
53. Andelfingen . . .	32,907	80	1,052	1,213	1,830	3,043	– 728	– 480	35	61
54. Marthalen	19,321	51	640	3,308	3,002	6,310	+ 425	+ 1,836	59	37
55. Dachsen.	20,113	56	115	398	352	750	– 638	– 89	55	99
56. Schaffhausen .	81,657	411	6,005	43,368	16,963	60,331	+ 972	– 12,732	12	4
57. Töss	9,505	21	12	3,595	7,875	11,470	– 2,486	– 1,525	90	17
58. Wülflingen . . .	10,492	11	31	1,204	4,428	5,632	– 3,129	– 2,987	85	38
59. Neftenbach-Pfungen	19,661	17	115	3,057	5,096	8,153	– 2,636	+ 595	56	30
60. Embrach-Rorbas . .	37,972	85	224	3,118	5,128	8,246	– 4,104	– 1,261	30	29
61. Bülach	57,859	107	1,840	2,228	2,765	4,993	– 5,270	+ 997	20	48
62. Niederglatt . .	18,977	78	406	1,186	1,189	2,375	– 672	– 161	62	70
63. Buchs (Zürich) .	4,006	5	113	47	141	188	– 1,039	– 26	105	106
64. Otelfingen . .	8,505	10	114	854	685	1,539	+ 1,356	+ 319	95	84
65. Würenlos . .	7,849	8	44	511	283	794	+ 274	+ 202	96	97
66. Glattfelden . . .	7,227	8	58	379	665	1,044	– 1,565	– 5,591	98	93
67. Eglisau	28,996	84	1,301	2,262	2,597	4,859	+ 3,047	+ 409	41	50
68. Zweidlen	3,603	5	29	609	1,306	1,915	– 362	+ 640	106	81
69. Weiach-Kaiserstuhl .	14,748	30	467	2,159	1,125	3,284	– 551	+ 784	72	58
70. Rümikon	4,036	4	51	2,314	52	2,366	– 1,346	– 3,972	104	71
71. Reckingen	4,800	6	65	1,983	236	2,219	– 262	+ 196	103	73
72. Zurzach	21,376	43	759	2,097	788	2,885	+ 130	+ 20	53	63
73. Koblenz . . .	13,033	12	1,082	4,599	889	5,488	– 6,443	– 324	78	41
74. Kemptthal	29,606	24	263	3,428	5,603	9,031	+ 662	– 1,647	39	27
75. Effretikon	41,431	30	2,262	6,569	3,090	9,659	+ 79	– 11,816	28	26
76. [0]Bassersdorf . . .	7,011	3	30	257	482	739	+ 7,011	+ 739	—	—
77. [0]Kloten	6,975	4	71	173	279	452	+ 6,975	+ 452	—	—
78. [0]Seebach.	7,183	4	26	47	92	139	+ 7,183	+ 139	—	—
Übertrag . . .	1,908,712	4,668	71,543	448,840	302,998					

[0]) Seit 1. Juli 1880.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1879		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	1,908,712	4,668	71,543	448,840	302,998					
79. °Affoltern b. H. . .	1,739	1	2	5	65	70	+ 1,739	+ 70	—	—
80. °Regensdorf-Watt. .	4,203	3	35	34	103	137	+ 4,203	+ 137	—	—
81. °Buchs-Dällikon . .	3,664	2	28	129	127	256	+ 3,664	+ 256	—	—
82. Dietlikon	24,110	27	161	850	907	1,757	+ 561	+ 308	44	82
83. Wallisellen . . .	48,647	58	163	1,136	4,396	5,532	– 1,700	+ 756	22	40
84. Örlikon*.	112,559	81	241	2,934	10,953	13,887	– 6,939	+ 3,881	6	14
85. Glattbrugg . . .	11,437	26	103	1,454	675	2,129	– 201	– 197	82	75
86. Rümlang	10,729	15	91	708	1,244	1,952	– 406	– 446	84	80
87. Oberglatt	13,981	58	245	318	150	468	– 351	+ 125	75	102
88. Niederhasli . .	5,318	28	97	145	117	262	+ 309	– 227	102	105
89. Dielsdorf . . .	27,296	87	567	8,084	1,914	9,998	+ 19	– 2,531	43	24
90. Zürich†	938,487	3,083	5,290	72,491	239,667	312,158	+ 35,543	+ 4,900	1	1
91. Enge	138,694	172	135	1,196	1,715	2,911	– 11,338	+ 424	4	62
92. Wollishofen . . .	31,652	19	71	1,147	6,415	7,562	+ 128	+ 1,651	36	33
93. Bendlikon (Kilchberg) .	44,579	28	70	462	764	1,226	– 8,240	+ 224	27	89
94. Rüschlikon . . .	30,160	30	64	391	637	1,028	– 453	– 37	38	94
95. Thalweil . . .	65,539	110	122	1,890	8,357	10,247	– 5,124	– 168	16	21
96. Oberrieden . . .	21,991	18	42	957	1,637	2,594	– 1,395	+ 690	51	66
97. Horgen	86,319	248	321	8,163	16,199	24,362	– 13,105	+ 6,583	10	9
98. Au (Zürich) . . .	12,389	43	313	—	377	377	– 963	– 98	79	103
99. Wädensweil . .	95,375	248	552	8,227	19,299	27,526	– 11,717	– 621	9	7
100. Richtersweil . . .	65,454	191	520	7,225	9,224	16,449	– 6,859	+ 1,690	17	12
101. Pfäffikon (Schwyz)	20,542	24	222	773	689	1,462	– 2,547	+ 531	54	85
102. Lachen	37,448	77	1,144	1,683	3,475	5,158	– 1,567	+ 329	31	45
103. Siebnen (Wangen) .	22,233	25	701	1,514	3,536	5,050	– 426	+ 267	49	46
104. Reichenburg . . .	13,366	42	404	565	635	1,200	+ 1,321	+ 205	76	90
105. Bilten	7,080	10	182	400	266	666	+ 152	+ 12	100	100
106. Ziegelbrücke .	7,173	8	311	361	934	1,295	– 684	– 790	99	87
107. N.-O.-Urnen . . .	14,604	26	56	393	1,671	2,064	+ 462	+ 338	73	77
108. Näfels-Mollis .	14,764	34	241	1,683	3,348	5,031	+ 2,676	+ 635	71	47
109. Netstall	8,506	23	52	1,011	3,898	4,909	+ 907	+ 589	94	49
110. Glarus	84,126	154	773	5,150	10,824	15,974	+ 14,688	– 7,879	11	13
111. Ennenda	17,785	32	34	1,208	7,406	8,614	+ 2,811	+ 3,806	63	28
112. Mitlödi	17,161	10	22	694	1,296	1,990	+ 4,245	+ 707	64	78
113. Schwanden. . .	46,895	50	932	4,098	6,618	10,716	+ 9,131	+ 3,043	26	19
114. Nidfurn-Haslen . .	16,359	24	52	556	1,533	2,089	+ 3,860	+ 908	66	76
115. Luchsingen . . .	21,763	29	63	1,118	3,049	4,167	+ 5,139	+ 1,833	52	53
116. Diesbach	7,288	7	38	99	692	791	+ 1,472	+ 178	97	98
117. Rüti (Glarus) . . .	6,996	9	86	358	732	1,090	+ 1,365	+ 562	101	92
Übertrag . . .	4,067,123	9,828	86,089	588,450	678,542					

*) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen. †) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen und nach und von Zürich-Zug-Luzern.

°) Seit 1. Juli 1880.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1879		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,067,123	9,828	86,089	588,450	678,542					
118. Lintthal . . .	30,835	52	257	2,033	3,408	5,441	+ 1,748	+ 1,969	37	36
119. Altstetten	67,463	33	153	2,443	5,702	8,145	+ 1,515	+ 825	14	31
120. Schlieren	34,504	41	137	1,303	2,220	3,523	– 337	+ 84	32	57
121. Dietikon	47,807	97	268	1,945	3,329	5,274	– 500	– 64	23	43
122. Killwangen	14,810	28	113	728	275	1,003	+ 107	+ 488	70	95
123. Wettingen	16,161	24	198	5,147	4,843	9,990	– 775	+ 2,456	67	25
124. [0]Baden-Oberstadt .	17,679	26	335	1,537	262	1,799	+ 17,679	+ 1,799	—	—
125. [0]Dätwyl	4,310	9	28	219	383	602	+ 4,310	+ 602	—	—
126. [0]Mellingen	10,038	27	431	276	372	648	+ 10,038	+ 648	—	—
127. [0]Mägenwyl	2,230	3	23	1,008	64	1,072	+ 2,230	+ 1,072	—	—
128. [0]Othmarsingen . .	2,951	4	23	586	189	775	+ 2,951	+ 775	—	—
129. [0]Lenzburg . . .	14,823	26	257	1,345	2,838	4,183	+ 14,823	+ 4,183	—	—
130. [0]Hunzenschwyl. . .	2,575	2	17	84	74	158	+ 2,575	+ 158	—	—
131. [0]Suhr	11,325	19	246	804	1,429	2,233	+ 11,325	+ 2,233	—	—
132. [0]Entfelden	7,046	7	32	662	1,503	2,165	+ 7,046	+ 2,165	—	—
133. [0]Kölliken	9,519	17	71	672	1,026	1,698	+ 9,519	+ 1,698	—	—
134. [0]Safenwyl	4,968	8	39	565	2,002	2,567	+ 4,968	+ 2,567	—	—
135. [0]Zofingen . . .	11,046	14	455	3,084	2,935	6,019	+ 11,046	+ 6,019	—	—
136. Baden	151,529	526	941	6,187	10,317	16,504	– 9,590	+ 986	3	11
137. Turgi.	47,638	43	718	1,672	3,173	4,845	– 11,685	+ 75	24	51
138. Siggenthal . . .	12,323	15	181	2,493	2,667	5,160	– 1,044	+ 1,386	80	44
139. Döttingen-Klingnau .	16,892	31	607	1,458	998	2,456	– 128	+ 322	65	68
140. Brugg	77,371	160	3,282	6,508	6,714	13,222	– 2,679	+ 535	13	15
141. Schinznach	15,285	41	140	578	396	974	– 266	– 69	69	96
142. Wildegg	37,985	55	337	3,342	3,216	6,558	+ 1,451	+ 548	29	35
143. Ruppersweil . . .	10,395	13	92	1,304	1,846	3,150	+ 148	– 1,254	86	59
144. Aarau	103,566	227	1,478	14,533	11,819	26,352	+ 29,047	– 97	8	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	474,384	2,998	30,658	402,669	301,093	703,762	+ 8,652	+ 33,605		
Rundfahrten	31,370	—	—	—	—	—	– 1,703	—		
Transitverkehr	82,885	1,075	9,870	224,742	224,742	449,484	+ 8,159	+ 102,098		
Total	5,438,836	15,449	137,476	1,278,377	1,278,377					

[0]) Seit 1. Juni 1880.

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1879	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	8,743	686	10,049	365	18,792	1,051	– 1,899	+ 1,051
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen †	17,108	27,908	16,542	6,318	33,650	34,226	+ 695	+ 71
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	48,649	30,808	46,575	133,314	95,224	164,122	– 1,501	– 6,383
Effretikon - Hinweil	36,864	11,755	37,762	2,858	74,626	14,613	+ 764	+ 3,692
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	179,862	91,680	178,660	40,370	358,522	132,050	+ 21,396	+ 4,691
Tössthalbahn	7,196	1,249	7,463	172	14,659	1,421	– 1,219	+ 1,243
Nationalbahn	14,158	1,567	16,898	5,751	31,056	7,318	– 14,367	– 677
Wädensweil-Einsiedeln	22,967	3,236	22,532	2,148	45,499	5,384	+ 1,975	– 23
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	74,223	119,350	74,487	69,388	148,710	188,738	+ 8,736	+ 3,570
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,423	6,516	50,708	103,996	101,131	110,512	+ 5,336	+ 32,587
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,902	1,008	7,036	5,939	13,938	6,947	+ 1,330	– 13,748
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,705	5,330	5,672	32,050	13,377	37,380	+ 1,392	+ 7,531
Total	474,800	301,093	474,384	402,669	949,184	703,762	+ 22,638	+ 33,605

† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	13	59	12	163	25	222	+ 25	+ 222
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	518	1,235	338	5,258	856	6,493	– 228	– 91
Effretikon - Hinweil	118	244	136	482	254	726	– 13	+ 317
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	3,906	1,623	3,935	917	7,841	2,540	+ 1,926	+ 118
Tössthalbahn	—	—	1	—	1	—	+ 1	—
Nationalbahn	55	58	184	501	239	559	+ 36	– 14
Wädensweil-Einsiedeln	1,596	172	1,645	50	3,241	222	– 3	– 47
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	44	227	40	325	84	552	+ 1	– 156
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	535	4,694	1,162	9,695	1,697	14,389	– 165	+ 2,432
K. Württemberg. Staatsbahn	118	126	147	151	265	277	– 116	– 426
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,058	696	812	3,036	1,870	3,732	+ 371	+ 1,065
	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	6	—	6	—	12	—	+ 12	—
Effretikon-Hinweil	17	1,756	50	164	67	1,920	– 37	+ 780
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,552	50,602	8,576	8,263	16,128	58,865	+ 382	+ 13,678
Tössthalbahn	—	—	—	—	—	—	—	– 906
Nationalbahn	—	104	—	2	—	106	—	– 673
Wädensweil-Einsiedeln	4,594	420	4,742	185	9,336	605	– 403	+ 93
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	231	1,343	208	227	439	1,570	– 167	– 51
Gr. Bad. Bahn	3	26	3	64	6	90	—	+ 30
K. Württemberg. Staatsbahn	—	91	—	70	—	161	+ 247	– 377
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	612	1,923	487	7,138	1,099	9,061		– 1,311
Übertrag	20,976	65,399	22,484	36,691	43,460	102,090		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil		Total		Differenz gegenüber 1879	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	20,976	65,399	22,484	36,691	43,460	102,090		
Zürichsee-Dampfboote	4	4	8	14	12	18	+ 12	+ 18
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	754	455	483	1,102	1,237	1,557	+ 43	+ 178
Tössthalbahn	2	2	3	—	5	2	– 2	+ 2
Wädensweil-Einsiedeln	—	15	—	26	—	41	—	+ 12
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	29	253	6	1,373	35	1,626	+ 4	+ 211
Gr. Bad. Bahn	1	5	—	826	1	831	– 3	+ 617
Württembergische Staatsbahn	—	2	—	2	—	4	—	+ 4
Bayern und weiter	—	66	—	70	—	136	—	+ 136
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,352	570	1,428	221	2,780	791	– 391	– 1,018
Tössthalbahn	45	383	72	230	117	613	– 39	– 23
Nationalbahn	309	11	424	406	733	417	+ 43	+ 210
Wädensweil-Einsiedeln	4,227	7	3,849	1	8,076	8	+ 1,635	– 5
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	5,726	6,864	5,308	15,824	11,034	22,688	+ 146	+ 3,582
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	800	941	877	26,858	1,677	27,799	+ 245	+ 9,943
K. Württemberg. Staatsbahn	—	5	7	10	7	15	+ 7	– 758
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	346	—	1,294	—	1,640	– 1	+ 50
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	– 102
Gr. Bad. Bahn	—	—	—	170	—	170	—	– 266
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1,639	—	1,650	—	3,289	—	+ 3,289	—
Gr. Bad. Bahn	2,430	23	2,342	378	4,772	401	+ 1,067	+ 123
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	469	—	434	—	903	—	– 164	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Nationalbahn	—	197	—	187	—	384	—	+ 384
Aarg. Südbahn	—	125	—	260	—	385	—	+ 385
Gr. Bad. Bahn	854	31	1,019	455	1,873	486	+ 20	+ 249
K. Württemberg. Staatsbahn	85	776	172	442	257	1,218	+ 27	– 2,747
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,399	9,889	1,218	51,533	2,617	61,422	+ 352	+ 23,452
Total des Transitverkehres	41,101	86,369	41,784	138,373	82,885	224,742	+ 8,159	+ 51,049
Gesammttotal	515,901	387,462	516,168	541,042	1,032,069	928,504	+ 30,797	+ 84,654

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1879	1880	Gegenüber 1879 mehr	Gegenüber 1879 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide	202,170	160,913	—	41,257
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren	47,867	37,869	—	9,998
3. Kartoffeln und Gemüse	22,429	27,503	5,074	—
4. Baumfrüchte	10,564	10,665	101	—
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	5,500	5,889	389	—
6. Butter und Schmalz	3,008	3,140	132	—
7. Käse und Zieger	10,280	11,161	881	—
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	6,561	7,035	474	—
9. Zucker	8,429	17,695	9,266	—
10. Tabak und Cigarren	3,954	4,860	906	—
II. In flüssigem Zustande	*320,762*	*286,730*	—	*34,032*
11. Milch, einschliesslich condensirte	9,899	11,354	1,455	—
12. Wein und Most	53,203	85,429	32,226	—
13. Bier	16,471	21,521	5,050	—
14. Branntwein und Liqueur	3,228	2,848	—	380
b) Gebrauchsmittel	*82,801*	*121,152*	*38,351*	—
15. Hausrath und Effekten	12,074	12,763	689	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	2,516	2,551	35	—
	14,590	*15,314*	*724*	—
	418,153	**423,196**	**5,043**	—
B. Brennmaterialien:				
17. Brennholz	46,208	46,952	744	—
18. Holzkohlen	1,366	1,864	498	—
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit	176,245	209,092	32,847	—
20. Torf	6,776	7,382	606	—
	230,595	**265,290**	**34,695**	—
C. Baumaterialien:				
21. Bausteine und Pflastersteine	55,971	44,042	—	11,929
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	23,586	24,567	981	—
23. Kalk und Kalksteine	9,231	9,797	566	—
24. Cement	15,574	19,701	4,127	—
25. Gyps und Gypssteine	7,863	8,475	612	—
26. Asphalt	1,695	4,696	3,001	—
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	89,281	91,906	2,625	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	23,689	26,710	3,021	—
	226,890	**229,894**	**3,004**	—
D. Metallindustrie:				
29. Rohes und altes Eisen, Erze	24,564	19,937	—	4,627
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	23,970	26,593	2,623	—
31. Eisenwaaren	13,570	15,678	2,108	—
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde	3,846	3,385	—	461
33. Maschinen und Maschinentheile	18,815	20,136	1,321	—
	84,765	**85,729**	**964**	—
Übertrag	**960,403**	**1,004,109**	**43,706**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1879	1880	Gegenüber 1879 mehr	Gegenüber 1879 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**960,403**	**1,004,109**	**43,706**	—
E. Textilindustrie:				
a) in Baumwolle.				
34. Baumwolle, roh	19,365	19,067	—	298
35. Garn und Tücher (roh)	25,802	29,179	3,377	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	15,086	16,898	1,812	—
37. Baumwollabfälle	5,747	6,013	266	—
b) in Leinen, Hanf etc.	*66,000*	*71,157*	*5,157*	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	4,621	4,363	—	258
c) in Seide.				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	6,909	6,925	16	—
d) in Wolle.				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	5,938	6,254	316	—
F. Gerberei:	**83,468**	**88,699**	**5,231**	—
41. Felle und Häute	4,164	4,763	599	—
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	6,669	6,297	—	372
43. Leder und Lederwaaren	4,356	4,647	291	—
G. Glas- und Thonfabrikation:	**15,189**	**15,707**	**518**	—
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan)	**9,356**	**9,831**	**475**	—
H. Papierfabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	4,583	5,210	627	—
46. Papier und Carton	5,956	6,986	1,030	—
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:	**10,539**	**12,196**	**1,657**	—
47. Eis	452	281	—	171
48. Salz	15,634	16,292	658	—
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	7,457	10,062	2,605	—
50. Mineralöl	8,659	10,102	1,443	—
51. Vegetabilische Öle	7,639	7,754	115	—
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen	5,394	5,953	559	—
53. Sprit	6,011	7,296	1,285	—
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	7,005	6,678	—	327
55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel	9,847	13,068	3,221	—
56. Stärke und Stärkemehl	2,802	2,962	160	—
57. Heu und Stroh	2,292	4,078	1,786	—
58. Düngmittel	10,168	15,953	5,785	—
K. Hülfsmittel zum Transport:	**83,360**	**100,479**	**17,119**	—
59. Fahrzeuge einschliesslich Lokomotiven und Wagen	5,095	4,366	—	729
60. Leere Gebinde und Emballagen	20,896	26,253	5,357	—
	25,991	**30,619**	**4,628**	—
Total	**1,188,306**	**1,261,640**	**73,334**	—
Nicht klassifizirte Waaren	**16,004**	**16,737**	**733**	—
Gesammttotal	**1,204,310**	**1,278,377**	**74,067**	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien							Mittelbare Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
							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	17.68	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
1880	469	226,700	1,115	153,025	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst ausser dem eigenen Netz der Nordostbahn, welches durch die im Berichtsjahr erfolgte Übernahme der Nationalbahn, und zwar der Westsektion (ausschliesslich Winterthur-Effretikon und Otelfingen-Wettingen und einschliesslich Suhr-Zofingen) mit 73 Kilometer am 1. Juni, der Ostsektion mit 75 Kilometer am 1. Oktober, von 407 auf 555 Kilometer Betriebslänge anwuchs, auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67, Brugg-Basel mit 58 und Effretikon-Hinweil mit 23 Kilometer. Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug somit am Schlusse des Berichtsjahres 703 Kilometer (gegen 555 im Vorjahr).

Die durchschnittlich während des ganzen Jahres betriebene Bahnlänge betrug 617 Kilometer (gegen 549 im Vorjahr).

Hinsichtlich der Ausgaben-Rechnung ist zu bemerken, dass darin die Kosten der Bahnunterhaltung und Aufsicht und des Expeditionsdienstes auf der mit Rückwirkung auf 1. Juni beziehungsweise 1. Mai 1880 an die Schweizerische Centralbahn abgetretenen Bahnstrecke Suhr-Zofingen, welche der genannten Gesellschaft direkt auf einen Separatkonto gebucht wurden, nicht enthalten sind.

1. Ausgaben.

1879					1880		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 549 Kilometer					Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 617 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente
312,213	72	4.44	I. Centralverwaltung		272,416	47	3.93
1,356,374	29	19.29	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungskosten		1,389,779	97	20.02
2,748,829	43	39.10	III. Expeditionsdienst		2,653,584	56	38.24
2,435,434	64	34.64	IV. Transportdienst		2,471,804	39	35.62
29,241	41	0.42	V. Bahntelegraphie		26,559	25	0.38
148,367	71	2.11	VI. Verschiedenes		125,844	40	1.81
7,030,461	20	100	Totalausgaben		6,939,989	04	100
			abzüglich:				
36,536	01		1. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien und Transportmaterial und Werkstätten fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 6,316. 15			
			2. 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. —	31,316	15
6,993,925	19		Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes		6,908,672	89	

Eine Vergleichung der Betriebsausgaben in den beiden Jahren 1879 und 1880 erzeigt für das letztere eine Ersparniss von Fr. 90,472. 16 Cts., trotzdem im Berichtsjahr durchschnittlich 68 Kilometer Bahn mehr im Betrieb gestanden sind als im Vorjahr. Diese Ersparniss erstreckt sich mit Ausnahme des Unterhalts der Bahn und des Transportdienstes auf alle Zweige der Verwaltung.

I. „Centralverwaltung". Die Minderausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 39,797. 25 Cts. und ist wesentlich auf den Gehalten erzielt worden, indem noch während eines Theils des Jahres 1879 das Bureau der „Delegation für den Betrieb" bestand und eine Ausgabe von rund Fr. 37,000 verursachte, welche im Berichtsjahr gänzlich in Wegfall kam, wie auch die Besoldung eines Uebersetzers für die französische Sprache, welche Stelle Ende 1879 aufgehoben wurde.

Die übrigen Kapitel weisen zufolge überall beobachteter Ökonomie ebenfalls Minderausgaben auf.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden". Auf diesem Titel sind im Berichtsjahr Fr. 33,405. 68 Cts. mehr als im Vorjahr verausgabt worden. Während nämlich für Besoldung, Bureaubedürfnisse und Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals Ersparnisse gemacht werden konnten, verausgabte man für den eigentlichen

Bahnunterhalt erheblich mehr. Die Minderausgabe für Besoldungen ist durch weitere Reduktion des Wärterpersonals mittelst Aufhebung von Wärterposten und Übertragung der Barrierenbedienung an Frauen oder an andere erwachsene Familienangehörige von Wärtern erzielt worden. Überdies gestattete der Fahrtenplan auf einzelnen Linien gegenüber dem Vorjahr eine nicht unerhebliche Abkürzung der Zeit für den Bahnbewachungsdienst, und wurde damit eine Verminderung der Stellvertretungskosten erreicht. Die „Unterhaltung des Bahnkörpers" erforderte keinerlei ausserordentliche Kosten mit Ausnahme der Instandstellung der in grosser Ausdehnung abgerutschten Bahndämme und Einschnittsböschungen auf der Strecke Mumpf-Möhlin und der Abrutschungen an Bahndämmen und Einschnittsböschungen auf den Nationalbahnstrecken Dätwyl-Mägenwyl und Ossingen-Stammheim; indessen berühren diese Arbeiten die Betriebsrechnung nicht, da die erstere zu Lasten der Bötzbergbahn-Gemeinschaft, die letztere auf Konto „Erwerb der Nationalbahn" verrechnet wurden. Für „Unterhaltung des Oberbaues einschliesslich Einzelnauswechslung" wurden Fr. 47,142. 52 Cts. mehr verausgabt als im Berichtsjahr; diese Mehrausgabe hängt zunächst mit der grössern Ausdehnung des Bahnnetzes zusammen, war aber zum Theil auch eine Folge des stärkern Bedarfs an Ersatzmaterial auf den neuern Linien.

Die Erneuerung des Oberbaues auf dem gesammten Nordostbahnnetz erforderte zu Lasten der betreffenden Erneuerungsfonds (bei der Bötzbergbahn einstweilen noch zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung) eine Gesammtausgabe von Fr. 496,832. 24 Cts. gegen Fr. 256,571. 97 Cts. im Vorjahr. Beim Stammnetz ist hiebei der streckenweise Umbau ohne Arbeitslöhne verstanden, indem diese gleich wie die Material- und Arbeitskosten bei der Einzelnauswechslung in die Betriebsrechnung eingestellt sind. Zur Begründung dieser Mehrausgabe kann zum Theil auf das zum Unterhalt des Oberbaues Gesagte, sowie auf nachstehende Notizen verwiesen werden.

Die Gesammtauswechslung von Schienen und Schwellen auf dem ganzen Betriebsnetz betrug im Jahr 1880: 66,884 laufende Meter Schienen (1879: 62,610) und 37,491 Stück Schwellen (1879: 21,666). Die namhaft vermehrte Auswechslung von Schwellen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr hat darin ihren Grund, dass, wie bereits angedeutet, mit dem Auswechseln schadhafter Schwellen auch auf den neueren Linien schon hat begonnen werden müssen. Die Schwellenauswechslung auf der Nationalbahn wurde als erstmalige Instandstellungsarbeit dem Konto „Erwerb der Nationalbahn" aufgerechnet.

Der Geleiseumbau von Schienen der ältern Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1880 in einer Länge von 20.216 Kilometer Geleise vorgenommen worden, gegen 19.661 im Vorjahr. Ferner wurden im verflossenen Jahr auf 9,679 Meter (1879: 5,560 Meter) Geleise für Eisenschienen von Profil V Stahlschienen des gleichen Profils eingelegt. Bis Ende des Jahres 1880 sind auf den ältern Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV auf Schienen von Profil V umgebaut worden:

Auf dem Stammnetz	201,257	laufende Meter Geleise	oder 66,5 % der Hauptgeleise,
„ der Luzerner-Linie	25,673	„ „ „	„ 42,4 „ „ „
Total	226,930	laufende Meter Geleise	oder 62,5 % der Hauptgeleise.

Von den auf sämmtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 429,630 laufenden Metern Geleise mit Profil V bestehen 171,997 laufende Meter Geleise oder 40 % aus Stahlschienen.

Auf dem Kapitel „Unterhaltung der technischen Einrichtung der Bahnhöfe" erscheint eine Mehrausgabe von Fr. 9,026. 51 Cts., hauptsächlich durch Reparaturen an der Dampfschiebebühne im Bahnhof Zürich, die früher auf „Expeditionsdienst" verrechnet wurden, sowie durch Auswechslung und grössere Reparaturen an Drehscheiben hervorgerufen. Der „Unterhalt der Gebäude" und des „Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter" erforderte einen etwas grösseren Aufwand, während der ganz ausnahmsweise trockene Winter 1879/80 eine Minderausgabe von Fr. 12,403 für „Räumen von Schnee und Eis" zur Folge hatte.

III. „Expeditionsdienst". Dieser Titel ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr eine Ersparniss von Fr. 95,244. 87 Cts. Während nämlich in Folge Übernahme der Nationalbahn für Besoldungen des Stationspersonals (Kapitel 1. *a*) für Beleuchtung und Beheizung der Bureaux, sowie für Druckkosten (Ausrüstung der neuen Stationen mit Formularien) Mehrausgaben erwachsen sind, und die „Ersatzleistungen" im Berichtsjahr eine erheblich grössere Ziffer als im Vorjahr, das in dieser Beziehung für die Gesellschaft ausnahmsweise günstig ablief, aufweisen, sind auf allen übrigen Kapiteln Minderausgaben zu verzeichnen, nämlich Fr. 7,511. 29 Cts. auf Kapitel 1. *b* (Bekleidung) in Folge Modifizirung des Bekleidungsreglements; Fr. 12,207. 90 Cts. auf Kapitel 1. *e* (Inventar), mit Rücksicht auf ausserordentliche Anschaffungen und Reparaturen im Jahr 1879, die im Berichtsjahr wegfielen; Fr. 17,435. 77 Cts. auf Kapitel 1. *f* (Rangirdienst, Besoldung und Bekleidung des Rangirpersonals) im Zusammenhang mit einer Verminderung des Rangirdienstes, daheriger Reduktion des Rangirpersonals, und weil die effektiven Traktionskosten geringer waren; Fr. 12,307. 02 Cts. auf Kapitel 2. *a* (Besoldungen) wesentlich zufolge Personalreduktion; Fr. 74,727. 47 auf Kapitel 3. *a* (Besoldungen) hauptsächlich wegen Verminderung der Güterarbeiter zufolge Abnahme des Getreideverkehrs im Lagerhaus Romanshorn.

IV. „Transportdienst". Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 36,369. 75 Cts. zu verzeichnen. Zwar sind auf einzelnen Dienstzweigen kleinere Ersparnisse erzielt worden, so für Besoldungen bei der Materialverwaltung, für Beleuchtung der Bahn und Signalisirung, für Beleuchtung und Heizung der Wagen, für Bureaukosten etc., sowie für Brennmaterial, letzteres trotz einer grössern Gesammtleistung der Lokomotiven aus dem Grunde, weil der durchschnittliche Verbrauch per Lokomotivkilometer geringer, und das Brennmaterial billiger war; dagegen sind auf einigen anderen Kapiteln Mehrausgaben entstanden, und zwar im Zusammenhang mit der Übernahme der Nationalbahn auf Kapitel 1. *b*, 2. *a*, 2. *f* und 3. *a* für Besoldungen, Bureaukosten und Assekuranz der Wagen. Für Unterhalt der Wagen wurde ebenfalls etwas mehr verwendet als im Vorjahr, allerdings nicht im Durchschnitt per Wagenachsenkilometer, wie weiter unten in den „Durchschnittsresultaten und Verhältnisszahlen" ersichtlich; allein es ist bezüglich jener Durchschnittsziffer zu bemerken, dass die Nationalbahnwagen darin inbegriffen sind, obwohl die Instandstellung derselben ebenso wie diejenige der übernommenen Lokomotiven, nicht auf Betriebsrechnung, sondern auf Baukonto „Erwerb der Nationalbahn" erfolgte. Die Nettoausgaben für Wagenmiethe (Kapitel IV. 2. *g*) übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 46,345. 41 Cts., indem der Parcours der fremden Wagen auf der Nordostbahn ein erheblich grösserer war als im Vorjahr, der Art, dass diese Mehrleistung durch die ebenfalls zu verzeichnende Mehrleistung der Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen nicht kompensirt werden konnte. Die Minderausgabe von Fr. 37,779. 44 Cts. für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven erklärt sich damit, dass im Berichtsjahr kein Umbau von Maschinen stattgefunden hat, während im Vorjahr zwei solche umgebaut wurden.

V. „Bahntelegraphie". Die Ausgaben dieses Titels betragen Fr. 26,559. 25 Cts. gegen Fr. 29,241. 41 Cts. im Vorjahr. Die Zahl der Telegraphenstationen erhielt durch den Erwerb der Nationalbahn einen bedeutenden Zuwachs und betrug zu Ende des Berichtsjahres 174 (1879: 139) mit 225 Morseapparaten. Bahndienstdepeschen wurden im Ganzen 113,103 befördert (1879: 115,256).

VI. „Verschiedenes". Auf diesem Titel wurden Fr. 22,523. 31 Cts. weniger verausgabt, indem einige ausserordentliche Ausgaben des Jahres 1879, z. B. Entschädigung an den frühern Oberingenieur für Bahnbau für Mitwirkung bei Führung von Bauprozessen (siehe Geschäftsbericht pro 1878, Abschnitt V); die Kosten der Erstellung eines provisorischen Getreidelagers in Romanshorn; Nachvergütung an einen Wagenlieferanten u. A. m. in Wegfall kamen, ferner die Ausgabe für Plomben und Plombenschnüre, welche früher unter diesem Titel verrechnet wurden, nunmehr auf Kapitel III, 3. *c* gebucht wird.

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 vermehrte sich die Anzahl der Lokomotiven durch Übernahme der ehemaligen Nationalbahn um 12 Stück; es waren demnach zu Ende des Jahres 1880 **155** Stück vorhanden. Der durchschnittliche Bestand war 148 Stück.

Leistungen. Von den 155 Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 76 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwicklung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 62 Lokomotiven, wovon 50 im Strecken- und 12 im Rangirdienst. Jene 76 Lokomotiven haben im Ganzen 3,625,638 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,096,414 und im Rangirdienst 529,224 zurückgelegt (gegenüber 3,374,793 im Vorjahr, wovon 2,850,361 im Fahr- und 524,432 im Rangirdienst).

Auf die einzelnen Bahnlinien vertheilen sich die ausgeführten Fahrkilometer wie folgt:

	Zugskilometer.	Vorspannkilometer.	Nutzkilometer.	Materialtransportkilometer.	Schneepflugfahrkilometer.	Leerfahrtenkilometer.	Gesammttotal der Fahrkilometer.
Eigenes Netz, ausschliesslich ehemalige Schweiz. Nationalbahn	2,108,387	89,576	2,197,963	729	65	18,869	2,217,626
Aarau - Winterthur - Konstanz - Etzwylen-Singen . .	147,422	4	147,426	—	—	54	147,480
Aarau-Zofingen . . .	32,769	—	32,769	—	—	13	32,782
Zürich-Luzern . . .	265,565	3,230	268,795	393	—	2,108	271,296
Bötzbergbahn	367,525	381	367,906	—	—	2,378	370,284
Effretikon-Hinweil . . .	56,899	18	56,917	—	—	29	56,946
Total . .	2,978,567	93,209	3,071,776	1,122	65	23,451	3,096,414

Unterhaltungskosten. Die zum Fahrdienst verwendeten Lokomotiven konsumirten an Brenn-, Schmier- und Putzmaterial nachfolgende Quantitäten und verursachten folgende Kosten:

	1879.	1880.
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . .	22,445,567	23,673,000
„ „ Tannenholz in Ster	1,111	967.25
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheit reduzirt) in Kilogramm	22,691,799	24,059,900
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . .	53,427	63,075.5
Kosten des Brennmaterials	Fr. 536,056. 86	Fr. 532,539. 59
„ „ „ per 100 Kilogramm .	„ 2. 36	„ 2. 21
„ des Schmiermaterials	„ 42,602. 52	„ 47,842. 14
„ „ „ per 1 Kilogramm . .	Cts. 79	Cts. 76
„ des Putzmaterials	Fr. 19,619. 86	Fr. 16,746. 29
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 321,593. 14	„ 283,813. 70
Totalkosten	„ 919,872. 38	„ 880,941. 72

Die zum Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich, Romanshorn, Winterthur, Schaffhausen, Brugg und Aarau verwendeten Locomotiven konsumirten folgende Materialien und verursachten nachstehende Unterhaltungskosten:

	1879.	1880.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . .	2,634,356	2,731,550
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . .	11,085	11,438
Kosten des Brennmaterials	Fr. 70,985. 97	Fr. 72,583. 45
„ „ Schmiermaterials	„ 13,145. 55	„ 8,617. 04
„ „ Putzmaterials	„ 5,258. 22	„ 3,676. 01
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 42,065. 76	„ 46,421. 94
Totalkosten	„ 131,455. 50	„ 131,298. 44

Wagen. Bestand. Durch Übernahme der ehemaligen Nationalbahn vermehrte sich die Anzahl der Personenwagen um 72 Stück. Dagegen wurde der vierachsige Wagen III. Klasse Nr. 1601 ausrangirt. Es waren somit am Jahresschlusse vorhanden **559** Stück mit 1256 Achsen und 23,344 Sitzplätzen. (1879: 488 Stück mit 1116 Achsen und 19,846 Sitzplätzen.)

Zu den vorhandenen Güterwagen kamen durch Übergang der Nationalbahn an die Nordostbahn hinzu: 311 Stück. Dagegen wurden 6 Materialtransportwagen verkauft. Ferner wurden 104 Stück offene Güterwagen, — von der ehemaligen Nationalbahn herrührend — als entbehrlich veräussert. Da ihre Bezahlung und Abschreibung erst im laufenden Jahr erfolgte, so sind sie in den einschlägigen Ziffern dieses Berichtes noch miteingerechnet. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1880 an Gepäck- und Güterwagen vorhanden: **2718** Stück mit 5,468 Achsen und einer Tragfähigkeit von 29,523 Tonnen. (1879: 2413 Stück mit 4858 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,239.5 Tonnen.)

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

Der durchschnittliche Bestand war:

Personenwagen:	518 Stück	mit 1176	Achsen	und 21,367	Sitzplätzen
Gepäck- und Güterwagen:	2544 „	„ 5120	„	„ 27,657	Tonnen Tragkraft.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1879.		1880.	
Personenwagen	19,814,920		19,137,896	
Gepäck- und Güterwagen	31,065,834	50,880,754	32,010,972	51,148,868
b) auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	1,615,600		1,298,076	
Gepäck- und Güterwagen	22,059,146	23,674,746	24,220,972	25,519,048
Total .		74,555,500		76,667,916

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:				
Personenwagen	1,815,425		2,262,256	
Gepäck- und Güterwagen . . .	23,368,436		28,794,557	
Schweizerische Bahnpostwagen . .	2,160,436		2,192,536	
Total .		27,344,297		33,249,349
3. Von Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn		78,225,051		84,398,217

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 7,951.5 Kilogramm, wofür Franken 3,989. 38 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 9,200,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Franken 4,587. 45 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 10,614 Achsenkilometer zurückgelegt (1879: 8,502.2).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Franken 250,798. 01 Cts. gegenüber Franken 245,660. 40 Cts. im Vorjahr.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst							Rangirdienst	
	Personenzugslokomotiven (Klasse A)	Personenzugslokomotiven (Klasse B)	Güterzugslokomotiven (Klasse C)	Gemischte Tenderlokomotiven (Klasse D)	Gemischte Tenderlokomotiven (Klasse F)	Total 1879	Total 1880	Tenderlokomot. D 1879	Tenderlokomot. D 1880
a) Stand und Leistung.									
Zahl der Lokomotiven . .	49	16	43	20	12	128	140	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . Kilometer	1,441,889	270,980	992,602	170,322	102,774	2,767,506	2,978,567	—	—
im Materialtransport „	—	—	1,122	—	—	2,060	1,122	—	—
im Vorspanndienst . „	41,852	2,819	37,548	10,579	411	63,618	93,209	—	—
in Schneepflugfahrten „	32	33	—	—	—	322	65	—	—
leer . . . . . „	15,566	279	5,817	1,665	124	16,855	23,451	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,499,339	274,111	1,037,089	182,566	103,309	2,850,361	3,096,414	524,432	529,224
im täglichen Durchschnitt Kilometer	4,096.6	748.9	2,833.6	498.8	482.8	7,809.2	8,460.1	1,436.8	1,446.0
Beförderte Wagenachsenkilometer im Ganzen	32,468,033	4,560,745	42,983,043	2,608,931	1,777,465	78,225,051	84,398,217	—	—
Beförderte Wagenachsenkilometer per Fahrkilometer	21.65	16.64	41.45	14.29	17.20	27,44	27.26	—	—
Beförderte Wagenachsenkilometer per Fahrkilometer pro 1879 .	(21.72)	(15.91)	(44.12)	(13.21)	(—)	—	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen . Kilogr.	10,532,213	1,702,813	10,082,309	948,113	794,452	22,691,799	24,059,900	2,634,356	2,731,550
„ per Lokomotiv-, Fahr- bzw. Rangirkilometer . . Kilogr.	7.0246	6.2121	9.7217	5.1933	7,6900	7.9610	7.7702	5.023	5.161
Kosten im Ganzen . . . . Fr.	233,119.22	37,689.74	223,160.86	20,985.48	17,584.29	536,056.86	532,539.59	70,985.97	72,583.45
„ per Lokomotivkilom. Cts.	15.5481	13.7498	21.5180	11.4947	17.0211	18.8066	17.1986	13.536	13.715
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Schmier- und Putzmaterial.									
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaaren . . Kilogr.	27,930	5,653	27,624	3,448	2,532	57,960	67,187	11,168	12,140
Verbrauch per Lokomotiv-, Fahr- bezw. Rangirkilometer Kilogr.	0.0186	0.0206	0.0266	0,0189	0.0245	0.0203	0.0217	0.0213	0.0229
Kosten des Schmier- und Putzmaterials im Ganzen . . Fr.	27,784.48	5,494.87	25,515.45	3,418.32	2,375.31	62,222.38	64,588.43	18,403.77	12,293.05
Kosten per Lokomotiv-, Fahr- bezw. Rangirkilometer . . . Cts.	1.85	2.00	2.46	1.87	2.30	2.18	2.09	3.51	2.32
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:									
im Ganzen . . . . . Franken	134,899.53	27,193.82	109,734.02	11,986.33	* —	321,593.14	283,813.70	42,065.76	46,421.94
per Lokomotivkilometer Centimes	9.00	9.92	10.58	6.57	—	11.28	9.17	8.02	8.77
d) Total									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:									
im Ganzen . . . . . Franken	395,803.23	70,378.43	358,410.33	36,390.13	19,959.60	919,872.38	880,941.72	131,455.50	131,298.44
per Lokomotiv-, Fahr- bezw. Rangirkilometer . . . . Centimes	26.39	25.68	34.56	19.93	* 19.32	32.27	28.45	25.07	24.81
								für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilometer „	1.22	1.54	0.83	1.39	1.12	1.18	1.04	Fr. 360.15	Fr. 358.74

* Die Kosten für Instandstellung der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn-Lokomotiven sind auf Rechnung des Erwerbes der Nationalbahn getragen.

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht (zu 75 Kilogr.)	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
								Tonnen				
1880	69	490	1256	1,195	7,471	14,678	23,344	10,106,306	92,126,562	102,232,868	165,693	4.78
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Reparaturkosten†: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen u. Beleuchtung*: Ausgaben für: Material	Arbeitslöhne für Wagen-Reiniger und Heizer	Totalkost. per Achsenkilometer
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes
1880	92,165.61	0.451	1.484	2,016	2,517.71	0.09420	0.01176	18,611.80	27,528.22	0.21561
1879	84,232.05	0.393	1.4375	2,544	2,910.99	0.11761	0.01345	995.44	23,843.18	0.11483

* 1879 waren nur die Kosten für Putzen aufgeführt; 1880 dagegen auch die Ausgaben für Beleuchtung und Heizung.

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen: achträdrige	Gepäckwagen: vierrädrige	Güterwagen: vierrädrige	Totalzahl: der Wagen	der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.	Die Wagen haben zurückgelegt: leer	beladen
						Tonnen			Tonnen					Achsenkilometer	
1880	16	71	2,631	2,718	5,468	29,523.0	2.8398	10.0	98,583,373	183,578,539	282,161,912	457,313	4.64	14,940,162	45,865,367
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Reparaturkosten†: im Ganzen	p. Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss p. Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne: Total	per Achsenkilometer
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1880	158,632.40	0.282	1.558	5,935.5	7,411.67	0.09422	0.0118	3,062.80	0.00486
1879	161,428.35	0.304	1.707	6,656.5	7,616.46	0.11761	0.0134	2,510	0.00443

† Die Kosten für Instandstellung der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn-Wagen sind auf Rechnung des Erwerbes der Nationalbahn getragen.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

(Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen den Jahresdurchschnitt im Gegensatz zum Bestand per Ende Jahr.)

				1878	1879	1880
I. Ausgaben.						
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 687 Kilometer, ausschliesslich Suhr-Zofingen u. durchschnittlich betriebene Länge: 607 Kilometer idem.)						
Gesammt-Betriebsausgaben . .	per	Bahnkilometer . . .	Franken	14,042.64*	12,739.39*	11,330.90*
	„	Nutzkilometer . . .	„	2.57*	2.47*	2.26*
	„	Lokomotivkilometer . .	„	2.56*	2.45*	2.25*
	„	Wagenachsenkilometer .	Centimes	9.18*	8.94*	8.18*
Centralverwaltung	„	Bahnkilometer . . .	Franken	632.03*	542.99*	431.80*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„	„ . . .	„	2,420.66*	2,465.38*	2,279.26*
1879 und 1880 einschliesslich Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien						
Expeditionsdienst.	per	Bahnkilometer . . .	Franken	4,618.63*	4,986.55*	4,356.31*
incl. Rangirdienst 1879 mit Fr. 441,854. 45. 1880 „ „ 424,418. 68.						
Transportdienst:						
Im Ganzen	per	Bahnkilometer . . .	Franken	5,857.16*	4,420.95*	4,012.45*
abzüglich Rangirdienst 1879 mit Fr. 441,854. 45. 1880 „ „ 424,418. 68.						
	per	Nutzkilometer	Franken	1.07.36*	85.73*	80.14*
	„	Lokomotivkilometer . .	„	1.06.83*	85.15*	79.50*
	„	Wagenachsenkilometer .	Centimes	3.83*	3.10*	2.90*
Allgemeine Kosten	„	Nutzkilometer . . .	„	2.22	1.77	1.57*
	„	Lokomotivkilometer . .	„	2.21	1.76	1.56*
	„	Wagenachsenkilometer .	„	0.08	0.06	0.06*
Fahrdienst. . . . . abzüglich Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter 1879 mit Fr. 178,943. 45. 1880 „ „ 190,092. 46.	„	Nutzkilometer . . .	„	40.82	32.34	31.49*
	„	Lokomotivkilometer . .	„	40.62	32.12	31.24*
	„	Wagenachsenkilometer.	„	1.46	1.18	1.14*
Zugkraft . . . . . abzügl. Vergütung vom Expeditionsdienst für Rangirleistungen 1879 mit Fr. 262,911. —. 1880 „ „ 234,326. 22.	„	Nutzkilometer	„	64.32*	51.62*	47.08*
	„	Lokomotivkilometer .	„	64*	51.27*	46.70*
	„	Wagenachsenkilometer .	„	2.29*	1.87*	1.70*
	„	Bahnkilometer . . .	Franken	3,508.80*	2,662.04*	2,356.93*
Bahntelegraphie	„	„ . . .	„	58.89	53.26	43.76
Verschiedenes	„	„ . . .	„	455.27	270.25	207.32
II. Fahrmaterial.						
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 703 Kilometer einschliesslich Suhr-Zofingen und durchschnittlich betriebene Länge: 617 Kilometer idem.)						
a) Den Bestand desselben betreffend:						
Auf jede Lokomotive (155) kommen			Bahnkilometer	3.8014	3.8811	4.5355 (4,1689)
„ „ „ „			Personenwagenachsen	7.9149	7.8042	8.1032 (7,9459)
„ „ „ „			Güterwagenachsen	34.468	33.972	35.277 (34,595)
„ „ „ „		im Ganzen .	Wagenachsen	42.383	41.78	43.38 (42,54)
„ „ „ „			Sitzplätze	140.23	138.78	150.61 (144,37)
„ „ „ „			Tonnen Tragkraft	185.503	183.493	190.471 (186,872)
Auf jeden Bahnkilometer kommen			Lokomotiven	0.263	0.258	0.220 (0,240)
„ „ „ „			Personenwagenachsen	2.082	2.011	1.787 (1,906)
„ „ „ „			Güterwagenachsen	9.067	8.753	7.778 (8,298)
„ „ „ „		im Ganzen .	Wagenachsen	11.149	10.764	9.565 (10,204)
„ „ „ „			Sitzplätze	36.890	35.758	33.206 (34,630)
„ „ „ „			Tonnen Tragkraft	48.799	47.278	41.996 (44,825)

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc., sowie die Vergütung der Centralbahn für Besorgung des Transportdienstes und die Leitung des Betriebes auf der Strecke Aarau-Suhr-Zofingen vom 1. Mai bis 31. Dezember 1880, von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

		1878	1879	1880
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	17.72	17.78	18.59 (18,17)
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.3820	5.4013	5.3992 (5,4018)
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	23,391 (24,498)
	„ Tag „	*	64.7	63.9 (66,9)
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive (64) zurückgelegt	„ Jahr „	*	47,506	48,381
	„ Tag „	*	130.2	132.2
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer (50) zurückgelegt	„ Jahr „	*	59,383	61,928
	„ Tag „	*	162.7	169.2
Im Durchschnitt hat jede Rangirlokomotive (12) zurückgelegt . .	„ Jahr „	*	43,703	44,102
	„ Tag „	*	119.7	120.5
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		27.89	27.44	27.26
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	10.97	11.28	9.17
„ Nutzkilometer	„	11.02	11.36	9.24
„ beförderten Wagenachsenkilometer .	„	0.393	0.411	0.336
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer. . . .	Kilogr.	7.8923	7.9610	7.7702
„ Nutzkilometer	„	7.9318	8.0151	7.8325
„ Wagenachsenkilometer	„	0.2829	0.2901	0.2851
„ „ Schmiermaterial** „ Lokomotivkilometer. . . .	„	0.0198	0.0187	0.0204
„ Zugskilometer	„	0.0203	0.0193	0.0212
„ Wagenachsenkilometer	„	0.0007	0.00068	0.00075
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer	Centimes	19.9707	18.8066	17.1986
„ Zugskilometer	„	20.0706	19.3697	17.8791
„ beförderten Wagenachsenkilometer .	„	0.7160	0.6852	0.6310
„ „ Schmiermaterials** „ Lokomotivkilometer. . . .	„	1.9781	1.4946	1.5451
„ Zugskilometer	„	1.9880	1.5394	1.6062
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer	Franken	1,856.54	1,675.54	1,253.12 (1,427,78)
„ Lokomotivkilometer. . . .	Centimes	33.86	32.27	28.45
„ Zugskilometer	„	34.02	33.24	29.58
„ beförderten Wagenachsenkilometer .	„	1.21	1.18	1.04
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordostbahn und auf fremden Bahnen)	Kilometer	13,080	12,480	11,402 (12,177)
und zwar jede Personenwagenachse .	„	21,901	19,203	16,271 (17,378)
„ Güterwagenachse . .	„	11,054	10,936	10,284 (10,983)
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .		122.65	107.94	83.17 (94,77)
„ Güterwagenachsen . . .		296.37	282.42	244.84 (278,97)
„ Personen- u. Güterwagenachsen		419.01	390.37	328.02 (373,74)
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen .				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	67.75	65.04	60.60
„ fremde Wagen	„	32.25	34.96	39.40
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . .	Centimes	0.0074	0.0058	0.0047
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	484.58	447.47	356.75 (406,48)
„ Wagenachse und Jahr	„	43.46	41.12	37.30 (39,82)
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.332	0.329	0.327
d) Ausnutzung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	29.30	31.92	33.60
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . .	„	30.27	31.52	30.84

*) Die Berechnung pro 1878 beruht auf andern Grundlagen als pro 1879 und 1880.
**) 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- bezw. Reservefond bestritten)		
		Centralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotivkilometer	per Wagenachsen-Kilometer	per Bahnkilom.	Gesammtbetrag Oberbau	Gesammtbetrag 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[1]	472,756[2]
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[3]	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473[3]	—
1880	607[4]	432	2,279[3]	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371[3]	24,949

[1]) 1877 incl. Fr. 600,000.— Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipirten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.
[2]) „ „ „ 413,562. 10 idem idem „ Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.
[3]) 1879/80 Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
[4]) 1880 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

1879				1880
			Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und	
Fr. 11,895,586. 51			. . . . . Güterverkehr	Fr. 12,645,642. 56
„ 216,416. 96			. . . . . Mittelbare Einnahmen	„ 207,428. —
Fr. 12,112,003. 47				Fr. 12,853,070. 56
„ 5,312,807. 14			. . . . . Betriebsausgaben	„ 5,123,901. 93
Fr. 6,799,196. 33			. . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . .	Fr. 7,729,168. 63
			Davon ab:	
	Fr. 48,668. 57		. Ausbau und neue Anlagen .	Fr. 31,108. 60	
„ 898,668. 57	„ 850,000. —		Einlage in den Erneuerungsfond	„ 1,050,000. —	„ 1,081,108. 60
Fr. 5,900,527. 76			. Betriebsergebniss des eigenen Netzes (ausschliesslich Suhr-Zofingen) .	Fr. 6,648,060. 03
	48,72 %		in Prozenten der Bruttoeinnahme	51,72 %	
	Fr. 14,714. 53		(401 Klm.) per Bahnkilometer (459 Klm.)	Fr. 14,483. 79	
	„ 2. 80		. „ Zugskilometer .	„ 2. 95	
	„ 2. 72		. „ Nutzkilometer .	„ 2. 83	
			Fügt man zu obigen Summen	
„ 247,448. 12			. . . . . den Ertrag der Dampfboote mit	„ 258,342. 89
„ 921,578. 20			. . und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit . .	„ 984,270. 87
			so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich	
Fr. 7,069,554. 08			. . . . . Dampfboote	Fr. 7,890,673. 79
			Dazu:	
„ 89,113. 34			. . . . . Aktiv-Zinsensaldo	„ 103,446. 82
Fr. 7,158,667. 42			. . Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation . .	Fr. 7,994,120. 61
			Hiezu sind erforderlich:	
Fr. 3,290,875. —			Für Zinse auf Obligationsanleihen	Fr. 3,082,750. —
„ 471,900. 68			„ „ „ Subventionsdarleihen	„ 320,421. 55
„ 925,843. 80			„ „ „ Vorschüssen des schweizerischen Konsortiums . .	„ — . —
„ 121,333. 35			„ „ „ Vorschüssen des Comptoir d'Escompte in Paris . .	„ — . —
„ 1,386,785. 33			„ „ „ Darleihen der Schweizerischen Eisenbahnbank . .	„ — . —
„ — . —			„ „ „ Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn, ausschliesslich der ehemaligen Nationalbahn . .	„ 2,590,290. 20
„ — . —			„ „ „ dem Anleihen von 3 Millionen Franken, I. Hypothek auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn .	„ 40,000. —
„ 416,516. 23			„ Amortisation von Anleihen und Kursverlusten auf frühern Anleihen	„ 426,516. 23
Fr. 6,613,254. 39			. . . . . Total	Fr. 6,459,977. 98
Fr. 545,413. 03			. Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von .	Fr. 1,534,142. 63

Vorstehende Übersicht weist das erfreuliche Resultat einer Mehreinnahme von Fr. 741,067. 09 Cts. und einer Minderausgabe von Fr. 188,905. 21 Cts. gegen das Jahr 1879 auf, so dass die Vermehrung des Bruttoüberschusses der Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahr sich auf Fr. 929,972. 30 Cts. beläuft.

Für Ausbau und neue Anlagen sind Fr. 17,559. 97 Cts. weniger ausgegeben als im Vorjahr, dagegen ist die Einlage in den Erneuerungsfond wieder um Fr. 200,000 erhöht, worüber weiter unten Näheres folgt; als Betriebsergebniss des eigenen Netzes bleiben somit noch Fr. 747,532. 27 Cts. mehr übrig als 1879. Durch höhern Ertrag der Dampfboote und der Betheiligung an andern Bahnen steigt diese Differenz für das betriebene Netz auf Fr. 821,119. 71 Cts., und zuzüglich der Mehrzinsen ergibt sich eine für Verzinsung und Amortisation verfügbare Summe, welche die des Vorjahres um Fr. 835,453. 19 Cts. übersteigt. Gleichzeitig hat sich aber auch die für die Kapitalverzinsung erforderliche Summe um Fr. 163,276. 41 Cts. vermindert, in Folge der Rückzahlung der Vorschüsse des schweizerischen Konsortiums, so dass unter Berücksichtigung des um Fr. 10,000 gesteigerten Amortisationsbetrages ein Nettoüberschuss gegen das Vorjahr resultirt von Fr. 988,729. 60 Cts., was den Rechnungssaldo des Berichtsjahres auf . . . . . Fr. 1,534,142. 63
und abzüglich des Passivsaldo aus 1879 von . . . . . „ 15,855. 75

auf Fr. 1,518,286. 88

bringt.

Von dieser Summe sind nun zunächst folgende Beträge abzuschreiben:

1. Fr. 14,161. 76 für Pfandbuchgebühren (Löschung von 42,771 Titeln im Betrag von 28,410,000 Fr., Stempelgebühr von 34,300 Obligationen, Druckkosten etc.);
2. „ 31,253. 68 Saldo der Korrentrechnung der rechtsufrigen Seebahn (Abfindung mit den Bauunternehmern Cless & Cie.);
3. „ 58,641. 82 Abschreibung auf Reservestücken und Walzen der s. Z. für den Betrieb von Wädensweil-Einsiedeln angeschafften 2 Lokomotiven (Fr. 37,984. 76), Mindererlös auf 40 verkauften Radsätzen (Fr. 13,184. 35), Werthdifferenz auf einer von Winterthur nach Wollishofen dislozirten Dampfmaschine (Fr. 3,065. 92), nicht mehr erhältliche Forderung von Betriebsdefiziten der Linie Wohlen-Bremgarten (Fr. 3,963. 74) und Verschiedenes (Fr. 443. 05);
4. „ 112,500. — Marchzinse vom 30. September bis 31. Dezember 1879 auf dem zurückbezahlten 10 Millionen Anleihen vom 1. Juli 1868;
5. „ 5,868. 05 Marchzinse vom 25. Oktober bis 31. Dezember auf der zurückbezahlten Bötzbergsubvention.

Fr. 222,425. 31.

Vorstehende Abschreibungen bedürfen keiner nähern Begründung, da sie ganz analog sind mit den von Ihnen schon bei Abnahme unserer beiden letzten Geschäftsberichte bewilligten Abzügen und konform den damals anerkannten Grundsätzen. Dagegen erlauben wir uns, Ihnen im Interesse der Kräftigung unsers Unternehmens noch eine weitere Abschreibung zu belieben.

Anlässlich der Begründung der Verrechnung von Marchzinsen in unserm letzten Berichte (Seite 70) haben wir uns folgendermassen ausgesprochen:

„Es erscheint überhaupt richtiger, die Verzinsung der Schuld der Unternehmung bis zum 31. Dezember jeden Jahres der Betriebsrechnung dieses letzteren zu belasten, statt je einige Monatszinse dem folgenden Jahr zur Berichtigung zu überlassen. Die Direktion glaubt indessen, es könne genügen, wenn der Übergang zu dieser Rechnungsweise nicht auf ein Mal, sondern nur je bei Gelegenheit der Rückzahlung der ältern Anleihen bewerkstelligt wird“.

Seitdem ist indessen sowohl im Schooss unseres Verwaltungsrathes, als auch wiederholt in der Presse darauf aufmerksam gemacht worden, dass unsere ältern Anleihen eigentlich nicht bis zum 31. Dezember verzinst werden, sondern nur je bis zum Verfalltermin des 2. Halbjahrcoupons. Die Thatsache lässt sich nicht bestreiten; wie das so gekommen ist, haben wir voriges Jahr erörtert. Aber wir haben zu gewärtigen, dass uns diese unvollständige Zinsverrechnung während der nächsten zehn Jahre noch öfter werde zum Vorwurf gemacht werden, und desswegen beantragen wir Ihnen, in Abweichung von unserer voriges Jahr geäusserten Ansicht, diese Ratazinse auf ein Mal abzuschreiben. Da die Verzinsung des neuen Anleihens bereits auf die vorgeschlagene Weise behandelt wird, so entsteht durch die beantragte Abschreibung ein gleichmässiges Verfahren für sämmtliche Zinse. Zudem wird diese Operation nur als eine Erfüllung unserer Zinsverpflichtungen und als eine Massregel zur Konsolidation der Nordostbahn angesehen werden können.

Die in Frage liegenden rückständigen Marchzinse berechnen sich nach den Verfallterminen der betreffenden Anleihen wie folgt:

Auf das Jahr 1881 fallen	Fr.	18,750. —
„ „ „ 1884 „	„	18,281. 25
„ „ „ 1886 „	„	46,875. —
„ „ „ 1887 „	„	93,750. —
„ „ „ 1888 „	„	56,250. —
„ „ „ 1890 „	„	47,333. 33
„ „ „ 1892 „	„	366,666. 67
„ „ „ 1895 „	„	11,250. —
Abzuschreibende Summe	Fr.	659,156. 25

welche in dem Bilanzposten „Ausstehende Coupons und Ratazinse“ inbegriffen ist.

Wir beantragen daher die Abschreibung folgender Beträge:

1. Die vorstehend unter 1—5 bezeichneten Posten mit	Fr.	222,425. 31
2. Die vorstehend benannte Summe von	„	659,156. 25
	Fr.	881,581. 56

und haben in der Voraussetzung Ihrer Zustimmung diese Abschreibung bereits in die beiliegende Rechnung eingestellt.

Bringen wir obige Summe von dem Rechnungssaldo von	Fr.	1,518,286. 88
in Abzug, so verbleiben als Reinertrag	„	636,705. 32

über dessen Verwendung Ihnen besondere Anträge werden vorgelegt werden.

Noch haben wir Ihnen über die Erhöhung der Einlage in den Erneuerungsfond einigen Aufschluss zu geben. Wie in unserem vorjährigen Berichte mitgetheilt wurde, hat der Verwaltungsrath den ihm s. Z. vorgelegten Entwurf eines Regulativs für diesen Fond einer Kommissionalprüfung unterworfen und dessen definitive Feststellung bis nach Ausgang der Nationalbahnangelegenheit verschoben. Die mit der Prüfung beauftragte Kommission hat aber in ihrem Bericht durchblicken lassen, dass eine Erhöhung der von der Direktion vorgeschlagenen jährlichen Gesammteinlage von Fr. 850,000 rathsam sein dürfte. Sie hat in Folge dessen von der Direktion noch einige Erhebungen gewünscht über die Dauer der verschiedenen in Frage kommenden Objekte, und wir haben uns dadurch veranlasst gefunden, einen neuen Entwurf zu bearbeiten nach etwas verschiedenen Grundsätzen, wobei wir nach dem Beispiel mehrerer deutscher Gesellschaften nicht eine fixe gleiche Einlage für jedes Jahr, sondern eine nach den Betriebs- beziehungsweise Fahrdienstleistungen zu berechnende variirende Summe zu Grunde legten. Indem wir dabei den

Zuwachs der Nationalbahn berücksichtigten und auch für Bahnbeschädigungen durch Naturereignisse einen Beitrag aufnahmen, gelangten wir zu einer Totaleinlage, die sich pro 1880 auf circa Fr. 1,050,000 berechnet, welche Summe wir in Gewärtigung der Zustimmung des Verwaltungsrathes in die Rechnung aufgenommen haben, während der Entwurf des Regulativs selber noch einer nähern Prüfung durch den Verwaltungsrath unterliegen wird.

Die Ausgaben des Erneuerungsfonds im Berichtsjahr beschränken sich auf Fr. 292,267. 99 Cts. für streckenweise Erneuerung des Oberbaues und Fr. 24,949 für Abschreibung auf verkauften und ausrangirten Wagen. Mittelst der oben begründeten Einlage erhöht sich dessen Bestand mit Ende 1880 auf Fr. 3,577,391. 99 Cts.

Die unter dem Titel „Ausbau und neue Anlagen“ verrechneten Fr. 31,108. 60 Cts. betreffen wesentlich folgende Arbeiten: Untermauern von Bundpfosten in den Getreideschuppen in Romanshorn und in der Wagenremise in Zürich, Uferschutz bei Altnau und Güttingen, Brücke über die Eulach und Überwölbung der letztern, Erstellung von Brunnen und Brunnenleitungen auf verschiedenen Stationen (Pfungen, Buchs, Otelfingen), Geleiseverlängerungen auf den Stationen Wollishofen und Altstetten, elektrische Signalscheibe in Horgen, verschiedene Entschädigungen.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1879		1880		1879		1880	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	24,610	27.15	26,166	29.47	40,871. 54	40.37	42,441. 33	41.82
„ „ II. „ . .	26,374	29.09	24,926	28.07	32,475. 97	32.08	30,774. 53	30.32
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	6,844	7.55	6,102	6.87	8,256. 84	8.16	7,596. 28	7.48
„ „ „ II. „ . .	15,802	17.43	14,358	16.17	9,928. 24	9.81	9,385. 83	9.25
Abonnementsbillete I. „ . .	3,064	3.38	2,696	3.04	672. 53	0.66	466. 16	0.46
„ II. „ . .	5,463	6.03	4,791	5.39	3,109. 36	3.07	3,374. 27	3.32
Lustfahrtbillete I. „ . .	4,955	5.47	6,092	6.86	4,377. 98	4.32	5,786. 39	5.70
„ II. „ . .	3,534	3.90	3,664	4.13	1,544. 95	1.53	1,669. 32	1.65
Total .	90,646	100	88,795	100	101,237. 41	100	101,494. 11	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	39,473	43.55	41,056	46.24	54,178. 89	53.52	56,290. 16	55.46
II. „	51,173	56.45	47,739	53.76	47,058. 52	46.48	45,203. 95	44.54
Total .	90,646	100	88,795	100	101,237. 41	100	101,494. 11	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	578	.	656	.	5,530. 94	.	6,209. 17	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	53	1.74	66	2.02				
„ b, schweres Vieh . . .	1,244	40.80	1,620	49.54				
„ c, leichtes „ . . .	1,020	33.45	895	27.37	5,719. 20	.	6,368. 60	.
„ d, Schweine	96	3.15	65	1.99				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	393	12.89	400	12.23				
Hunde	243	7.97	224	6.85				
Total .	3,049	100	3,270	100	5,719. 20	.	6,368. 60	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,411	0.82	1,279	0.76				
Stückgut	11,435	6.62	10,594	6.27				
Massengut A	30,749	17.82	42,683	25.29				
„ B	84,326	48.86	66,745	39.54	456,665. 05	.	496,415. 70	.
Spezialtarif I	25,786	14.94	31,416	18.61				
„ II	18,891	10.94	16,083	9.53				
Total .	172,598	100	168,800	100	456,665. 05	.	496,415. 70	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	139. 05	.	89. 13	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	569,291. 65	.	610,576. 71	
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	101,237. 41	17.78	101,494. 11	16.62
Gepäcktransport	.	.	.	.	5,530. 94	0.97	6,209. 17	1.02
Viehtransport	.	.	.	.	5,719. 20	1.01	6,368. 60	1.04
Gütertransport	.	.	.	.	456,665. 05	80.22	496,415. 70	81.30
Verschiedenes	.	.	.	.	139. 05	0.02	89. 13	0.02
Total .	.	.	.	.	569,291. 65	100	610,576. 71	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1880	88,795	101,494	11	656	6,209	17	3,270	6,368	60	168,800	496,415	70	89	13	610,576	71
1879	90,646	101,237	41	578	5,530	94	3,049	5,719	20	172,598	456,665	05	139	05	569,291	65
mehr als 1879	—	256	70	78	678	23	221	649	40	—	39,750	65	—	—	41,285	06
weniger „ „	1,851	—	—	—	—	—	—	—	—	3,798	—	—	49	92	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1879	Fr. 1. 12	Fr. 9. 57	Fr. 1. 88	Fr. 2. 65
1880	„ 1. 14	„ 9. 47	„ 1. 95	„ 2. 94

Die auffällige Erscheinung der erheblichen Vermehrung der Einnahme aus dem Güterverkehr (bei Verminderung der Transportquantitäten) erklärt sich einestheils aus dem Umstande, dass der Verkehr in höher tarifirten Gütern (A, Sp.-T. 1) zugenommen hat, wodurch der Ausfall auf dem Verkehr in den niederer tarifirten Gütern zum Theil gedeckt wurde, wesentlich aber daraus, dass die höhern Taxen des Bodensee-Gütertarifs vom September 1878 erst gegen Ende 1879 und Anfang 1880 in die direkten internationalen Gütertarife eingeführt wurden, also auch ihre Wirkung erst 1880 geltend machen konnten. Für einen nicht unwesentlichen Theil des Verkehrs ist dies erst im Jahre 1881 möglich geworden.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1879				**1880**			Gegenüber 1879			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.40	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.33	—	—	—	—
8,119	28	1.95	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	7,623	15	1.78	—	—	496	13
109,946	48	26.44	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	108,505	01	25.31	—	—	1,441	47
2,209	86	0.53	4. Bekleidung desselben	2,693	97	0.63	484	11	—	—
1,810	87	0.44	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,439	12	0.34	—	—	371	75
70,021	60	16.84	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	66,279	60	15.46	—	—	3,742	—
118,352	17	28.46	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	103,341	04	24.10	—	—	15,011	13
73,993	99	17.79	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	76,681	47	17.88	2,687	48	—	—
7,002	40	1.68	10. Assekuranzprämien	7,092	—	1.65	89	60	—	—
14,437	46	3.47	11. Verschiedenes	45,090	84	10.52	30,653	38	—	—
415,894	11	100	. . . . . Total	428,746	20	100	12,852	09	—	—

Nachdem im Laufe der Zeit eine starke Verschlammung und Versandung des Hafens in Romanshorn eingetreten war, wurde im Berichtsjahr dessen Ausbaggerung dringendes Bedürfniss. Die diesfälligen Arbeiten erheischten einen Aufwand von rund Fr. 27,900, welche auf Kap. 11 „Verschiedenes“ gebucht wurden. Hieraus erklärt sich die bedeutende Mehrausgabe auf dem letztern.

Im Berichtsjahre wurde der Umbau des Dampfbootes „Rhein“ vollendet, und neu in Hauptreparatur genommen das Dampfboot „St. Gallen“; für ersteres wurden circa Fr. 5,500, für letzteres circa Fr. 29,700 verausgabt.

Finanzergebniss.

	1879					1880				
	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	569,291	65	5	78	—	610,576	71	6	67	—
Ausgaben	415,894	11	4	22	73.05	428,746	20	4	68	70.22
Vorschlag .	153,397	54	1	56	26.95	181,830	51	1	99	29.78

Betriebsmaterial.

Auch im Berichtsjahr sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach aus 6 Dampfschiffen, 4 Schleppschiffen, 1 Dampffähre gemeinschaftlich mit Württemberg, 1 Dampffähre und 1 Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

Gebrauch machend von einem der Nordostbahn zustehendem Vertragsrechte, wurde zu Ende des Jahres die Administration des letztgenannten Kahns, welche bisher immer von Bayern besorgt worden war, von der Nordostbahn übernommen.

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

		1879	1880
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajectfähren (zur Hälfte). Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	98,482	91,529
und zwar in	Zeitstunden	6,432	5,894
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.31	15.53
Schleppboote. Solche durchliefen	„	52,060	60,423
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	92	55
Steinkohlen	Tonnen	3,602.285	3,209.204
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,639.085	3,231.204
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	36.951	35.302
„ Zeitstunde	„	565.778	548.219
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	105,113.86	91,341.04
per Kilometer	Centimes	106.73	99.79
„ Zeitstunde	Franken	16.34	15.50
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.425	9.595
per Kilometer .	Kilogramm	0.096	0.105
„ Zeitstunde .	„	1.465	1.628
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	9,098.31	8,991.59
per Kilometer	Centimes	9.24	9.82
„ Zeitstunde	„	141.45	152.55
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	73,993.99	76,681.47
per Kilometer . . .	Centimes	75.13	83.78

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Die bereits im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte, am Ende des Vorjahres eingetretene Betriebsstörung in Folge Zugefrieren des Sees nahm im Anfang des Berichtsjahres noch an Umfang zu, derart, dass mit dem 22. Januar der Dampfbootdienst gänzlich eingestellt werden musste. Für die Dauer dieser Einstellung wurde ein Omnibusdienst für das rechte Seeufer zum Personen- und Posttransport eingerichtet, wie auch für die Beförderung von Stückgütern zwischen Zürich und den Stationen des rechten Ufers das Erforderliche vorgekehrt. Der Eintritt von Thauwetter Ende Februar ermöglichte die Wiederaufnahme der Fahrten auf 5. März von Zürich bis Ütikon und Wädensweil, und mit 9. März konnten wieder sämmtliche Fahrten nach Plan aufgenommen werden.

Verkehr und Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

		Transportquantitäten				Einnahmen			
		1879		1880		1879		1880	
		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.									
Einfache Fahrt . .	I. Platz	33,750	4.66	31,683	4.46	34,525. 10	9.58	32,648. 09	9.12
„ „ . .	II. „	139,206	19.22	133,978	18.86	75,858. 86	21.05	72,457. 96	20.23
Hin- und Rückfahrt .	I. „	100,018	13.81	102,470	14.42	72,955. 66	20.25	75,484. 93	21.08
„ „ .	II. „	337,134	46.54	335,230	47.18	142,850. 83	39.64	144,409. 63	40.33
Abonnementsbillete .	I. „	46,392	6.40	41,514	5.84	12,412. 35	3.44	10,980. 12	3.07
„ .	II. „	52,386	7.23	40,008	5.63	13,578. 04	3.77	8,159. 58	2.28
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete .	I. „	5,979	0.82	15,086	2.12	4,739. 65	1.32	10,171. 75	2.84
	II. „	9,546	1.32	10,542	1.49	3,409. 17	0.95	3,756. 05	1.05
	Total .	724,411	100	710,511	100	360,329. 66	100	358,068. 11	100
Rekapitulation nach Plätzen:									
I. Platz		186,139	25.70	190,753	26.85	124,632. 76	34.59	129,284. 89	36.11
II. „		538,272	74.30	519,758	73.15	235,696. 90	65.41	228,783. 22	63.89
		724,411	100	710,511	100	360,329. 66	100	358,068. 11	100
		Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . . .		607	.	543	.	4,711. 60	.	4,226. 15	.
III. Viehtransport.		Stück		Stück					
a. Pferde		24	0.81	24	0.76				
b. Schweres Vieh		864	29.11	890	28.20				
c. Leichtes Vieh		99	3.34	89	2.82				
d. Schweine		172	5.79	141	4.47	2,542. 40	.	2,499. 24	.
e. Kälber		435	14.66	439	13.91				
f. Hunde		1,374	46.29	1,573	49.84				
	Total .	2,968	100	3,156	100	2,542. 40	.	2,499. 24	.
IV. Gütertransport.		Tonnen		Tonnen					
Eilgut		2,970	12.13	2,855	14.31				
Stückgut		12,868	52.54	10,328	51.78	99,656. 75	.	81,763. 76	.
Schiffsladungen		6,289	25.68	4,899	24.56				
Ausnahme-Güter		2,362	9.65	1,866	9.35				
		24,489	100	19,948	100	99,656. 75	.	81,763. 76	.
Lokalspesen		.	.	.	.	24,003. 30	.	24,350. 60	.
	Total .	.	.	.	.	123,660. 05	.	106,114. 36	.
V. Verschiedenes . . .		.	.	.	.	4,214. —	.	3,402. —	.
Gesammttotal		.	.	.	.	495,457. 71	.	474,309. 86	.
Rekapitulation:									
Personentransport . . .		.	.	.	.	360,329. 66	72.73	358,068. 11	75.49
Gepäcktransport		.	.	.	.	4,711. 60	0.95	4,226. 15	0.89
Viehtransport		.	.	.	.	2,542. 40	0.51	2,499. 24	0.53
Gütertransport		.	.	.	.	123,660. 05	24.96	106,114. 36	22.37
Verschiedenes		.	.	.	.	4,214. —	0.85	3,402. —	0.72
	Total :	.	.	.	.	495,457. 71	100	474,309. 86	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1880	710,511	358,068	11	543	4,226	15	3,156	2,499	24	19,948	106,114	36	3,402	—	474,309	86
1879	724,411	360,329	66	607	4,711	60	2,968	2,542	40	24,489	123,660	05	4,214	—	495,457	71
mehr als 1879	—	—	—	—	—	—	188	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	13,900	2,261	55	64	485	45	—	43	16	4,541	17,545	69	812	—	21,147	85

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1879	Fr. 0. 50	Fr. 7. 76	Fr. 0. 86	Fr. 5. 05
1880	„ 0. 50	„ 7. 78	„ 0. 79	„ 5. 32

Die mittlere Einnahme pro Tonne weist einen erheblich höhern Betrag auf als im Jahr 1879. Dieses Resultat, zusammengehalten mit dem Rückgang der transportirten Quantitäten, ist dem Umstande zuzuschreiben, dass der Verkehr in Rohmaterialien (Steine, Holz) abgenommen hat, was indessen wegen der oft kaum einen Nutzen abwerfenden Taxen dieser Artikel weniger in Betracht kommt.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1879				**1880**			Gegenüber 1879			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.74	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.77	—	—	—	—
18,526	50	4.62	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	18,725	—	4.71	198	50	—	—
197,382	19	49.17	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	189,669	68	47.68	—	—	7,712	51
3,927	96	0.98	4. Bekleidung desselben	3,074	47	0.77	—	—	853	49
15,867	86	3.95	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,831	76	4.23	963	90	—	—
98,981	36	24.66	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	86,309	50	21.70	—	—	12,671	86
45,683	71	11.38	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	61,823	78	15.54	16,140	07	—	—
3,303	10	0.82	8. Assekuranzprämien	3,154	75	0.79	—	—	148	35
2,734	45	0.68	9. Verschiedenes	3,208	54	0.81	474	09	—	—
401,407	13	100	. . . . . Total	397,797	48	100	—	—	3,609	65

Die bedeutende Mehrausgabe auf dem Titel „Unterhalt der Schiffe“ im Berichtsjahr gegenüber 1879 wurde hauptsächlich durch die Wiederherstellung des Dampfbootes „Rapperswyl“ verursacht, das, wie im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt, bei der Werfte im Seefeld gesunken war.

Finanzergebniss.

	1879					1880				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	495,457	71	2	18	—	474,309	86	2	29	—
Ausgaben	401,407	13	1	77	81.02	397,797	48	1	92	83.87
Vorschlag	94,050	58	—	41	18.98	76,512	38	—	37	16.13

Wie vorauszusehen war, hat die Betriebsstörung in Folge der „Seegefrörne“ sehr ungünstig auf das Finanzergebniss eingewirkt. Nicht nur entstand ein erheblicher Ausfall in den Einnahmen, welcher nur zum kleinen Theil durch eine Ausgabenverminderung ausgeglichen werden konnte, weil der grösste Theil des Personals fortwährend im vollen Gehaltsgenuss blieb und der Unterhalt der Schiffe einen Mehraufwand erforderte, sondern es erwuchs der Verwaltung überdiess ein erhebliches Defizit aus dem Landtransport von Personen und Posteffekten, dessen Einnahmen bei Weitem nicht die Selbstkosten deckten.

Betriebsmaterial.

Im Laufe des Berichtsjahres sind 3 hölzerne, nicht mehr reparaturfähige Schleppschiffe abgeschrieben, und ist die Differenz zwischen Inventarwerth und Erlös des Altmaterials der Dampfbootbetriebsrechnung belastet worden.

Zu Ende 1880 war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 7 eiserne und 26 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1879	1880
a. **Leistungen der Dampfschiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	204,241	188,269
und zwar in	Zeitstunden	16,051	14,511
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.72	12.97
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	22,949	19,134
und zwar in	Zeitstunden	2,899	2,363
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.91	8.09
Total: Zurückgelegte	„	227,190	207,403
	Zeitstunden	18,950	16,874
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	11.99	12.29
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Kubikmeter	137.500	120.450
Steinkohlen	Tonnen	3,415.030	3,171.675
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen*)	„	3,470.030	3,219.855
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.273	15.525
„ „ Zeitstunde	„	183.115	190.817
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	89,874.38	78,679.38
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	39.56	37.93
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4.74	4.66
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	8.070	6.705
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.035	0.032
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.426	0.397
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	6,835.89	5,381.28
per Kilometer	Centimes	3.01	2.59
„ Zeitstunde	„	36.07	31.89
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	45,683.71	61,823.78
per Kilometer . . .	Centimes	20.11	29.80

*) 1 Kubikmeter Holz = 400 Kilogramm Kohlen.

3. Werkstättebetrieb.

Im abgelaufenen Jahr war die Werkstätte wieder hauptsächlich für den Unterhalt des eigenen Betriebsmaterials thätig; dazu kam die Instandstellung des von der Nationalbahn übernommenen Rollmaterials. Von ausserordentlichen Arbeiten sind zu erwähnen die Beendigung der Hauptreparatur des Bodenseedampfbootes „Rhein", der Umbau des Bodenseedampfbootes „St. Gallen" und die Hauptreparatur des Zürichseedampfbootes „Rapperswyl."

Die Zahl der Werkstättearbeiter einschliesslich Filiale Romanshorn, Dépôt Winterthur und Werfte Wollishofen betrug zu Ende des Jahres 1880 397 Mann.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1879.	1880.
An Einnahmen	Fr. 864,881. 21	Fr. 861,395. 77
„ Ausgaben	„ 861,108. 52	„ 854,964. 82
Nettoertrag .	Fr. 3,772. 69	Fr. 6,430. 95

welcher zu Abschreibungen auf Reservestücken der Werkstätte verwendet wurde. Weitere Fr. 15,984. 76 für nicht mehr verwendbare Reservestücke (Walzen etc.) zu den Wetli-Lokomotiven wurden zu Gunsten des Werkstättekonto am Betriebsertrag abgeschrieben.

4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **27** vorgekommen, nämlich 8 Zusammenstösse, 6 Entgleisungen und 13 sonstige Unfälle. Menschen wurden bei diesen Unfällen getödtet 6, erheblich verletzt 15; die Todesfälle betrafen 3 Reisende und 3 der Bahnverwaltung fremde Personen; die Verletzungen 1 Passagier, 9 Angestellte und 5 fremde Personen; in 14 Fällen (3 Selbstmorde inbegriffen) lag Selbstverschulden vor.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1880 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 13,957,114. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	„ 37,138,100. —
	Fr. 51,095,214. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total .	Fr. 51,609,214. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1880 nachstehendes Resultat erzeigen:

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahr 1879		Fr. 183,541. 39
Einnahmen im Jahr 1880	Fr. 20,400. —	
Verausgabt wurden im Jahr 1880 in Folge der Unfälle in Erlen am 13. Januar 1879, in Horgen am 16. April 1880, in Arbon am 20. Juli 1880 und in Winterthur am 13. September 1880 . . .	„ 5,269. 46	„ 15,130. 54
Bestand am 31. Dezember 1880 .		Fr. 198,671. 93

Übertrag . .			Fr. 198,671. 93
b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:			
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1879		Fr. 41,651. 06	
Einnahmen im Jahr 1880	Fr. 31,491. 70		
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1880 auf . .	„ 10,708. 78	„ 20,782. 92	
Bestand am 31. Dezember 1880 .			„ 62,433. 98
			Fr. 261,105. 91
abzüglich der auf Separatkonto vorgetragenen Personalentschädigungen in Folge der Wädensweiler Katastrophe am 30. November 1876, worüber mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln Prozess besteht, betragend per Ende des Berichtsjahres . .			„ 57,677. 39
Total .			Fr. 203,428. 52

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte	138	
Arbeiter im Taglohn	36	
		174
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	373	
Arbeiter im Taglohn	479	
		852
III. Expeditions- und Zugsdienst.		
Beamte und Angestellte	1,206	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) .	462	
		1,668
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	305	
Arbeiter im Taglohn (wovon 351 Werkstättearbeiter)	519	
		824
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,518
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5 Angestellte (im Vorjahr 6).		
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	145	
Arbeiter im Taglohn	55	
		200
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		
Beamte und Angestellte	2,167	
Arbeiter im Taglohn	1,551	
		3,718

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 906,790. 92
Im Jahr 1880 kamen an Einnahmen hinzu:			
Beitrag der Nordostbahngesellschaft . .	Fr. 20,000. —		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . .	„ 100,009. 46		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . .	„ 44,927. 40		
Höherwerthung von Werthpapieren . . .	„ 29,800. —	Fr. 194,736. 86	
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 634. 77		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten .	„ 1,019. 80		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung	„ 3,613. 50		
Regelmässige Unterstützungen	„ 135,966. 23		
Verschiedenes	„ 961. 25	„ 142,195. 55	„ 52,541. 31
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren		Fr. 934,350. —	
„ Baarschaft (wovon im Mai 1881 Fr. 20,000 schuldbrieflich angelegt wurden)		„ 24,982. 23	Fr. 959,332. 23

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2128 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Theils die Wahrnehmung, dass die Kasse nicht im Stande sein werde, mit ihren bisherigen Einnahmen den statutengemässen Verpflichtungen auf die Dauer nachzukommen, theils die durch das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen geschaffenen veränderten Verhältnisse haben zu einer Revision der Statuten Anlass gegeben, welche, seit Jahren im Werke, endlich im Berichtsjahr zum Abschluss gelangt ist. Die Beiträge der Mitglieder wurden erheblich, im Durchschnitt um 40 % erhöht, während die Bezugsanwartschaften so ziemlich die gleichen bleiben. Ob damit nunmehr das finanzielle Gleichgewicht dauernd hergestellt sein werde, wagen wir nicht zu entscheiden. Jedenfalls wird aber auch eine etwelche Erhöhung des bisherigen freiwilligen Beitrages der Bahnunternehmung, welcher seit einer Reihe von Jahren Fr. 20,000 betrug, nicht zu umgehen sein, schon im Hinblicke auf die durch Übernahme der Nationalbahn herbeigeführte Vermehrung der Mitgliederzahl. Mit Bezug auf das Haftpflichtgesetz wurde bestimmt, dass diejenigen im Dienste verunglückten Angestellten, welchen die Wohlthaten des erwähnten Gesetzes zu Gute kommen, daneben nicht auch noch Anspruch auf Bezüge aus der Unterstützungskasse haben sollen. Anlässlich der Statutenrevision hat die Kasse den Namen „Pensions- und Hülfskasse für die Angestellten der Schweizerischen Nordostbahn“ angenommen; gleichzeitig wurde sie auch — was sie in Wirklichkeit schon bisher war — ausdrücklich als eine selbstständige juristische Person bezeichnet.

Die neuen Statuten sind vom hohen Regierungsrathe genehmigt worden und am 1. September in Kraft getreten.

Den aus dem Dienste der vormaligen Nationalbahn in denjenigen der Nordostbahn übergetretenen Angestellten wurde gestattet, durch volle Nachbezahlung der statutarischen Beiträge sich diejenigen Rechte zu erwerben, die ihnen zugestanden hätten, wenn sie von Anfang, d. h. von ihrem Eintritte in den Dienst der Nationalbahn an Mitglieder der hierseitigen Unterstützungskasse gewesen wären. Die überwiegende Mehrzahl der betreffenden Angestellten hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 34,354. 09
Im Jahr 1880 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 21,442. 85	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen	„ 23,955. 80	„ 2,512. 95
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren	Fr. 31,700. —	
„ Baarschaft	„ 141. 14	Fr. 31,841. 14

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1014.

c) Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 13,728. 15
Hiezu kamen im Jahr 1880 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme .	Fr. 3,885. 15	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt	„ 3,611. 55	„ 273. 60
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren	Fr. 13,200. —	
„ Baarschaft	„ 801. 75	Fr. 14,001. 75

8. Kautionskassen.

Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägigen Lohnbetreffnissen gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güterarbeiter weisen per Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf:

a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 104,708. 64
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu		„ 16,837. 26
		Fr. 121,545. 90
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen . . .		„ 14,691. 04
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren . . .	Fr. 104,625. —	
„ Baarschaft	„ 2,229. 86	Fr. 106,854. 86

b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 15,061. 77
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu		„ 3,149. 70
		Fr. 18,211. 47
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . .		„ 916. 10
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren . . .	Fr. 14,875. —	
„ Baarschaft	„ 2,420. 37	Fr. 17,295. 37

c) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 55,237. 30
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu		„ 15,650. 35
		Fr. 70,887. 65
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 272. 35	
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . .	„ 12,480. 28	
		„ 12,752. 63
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren . . .	Fr. 54,510. —	
„ Baarschaft	„ 3,625. 02	
		Fr. 58,135. 02

d) Baarkautionen von Beamten und Angestellten.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 63. —
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu		„ 4,271. 50
		Fr. 4,334. 50
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . .		„ 39. 60
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren . . .	Fr. 3,000. —	
„ Baarschaft	„ 1,294. 90	
		Fr. 4,294. 90

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

Im Berichtsjahr wurden auf der am 1. Juni 1879 eröffneten Linie Glarus-Lintthal nachbezeichnete Vollendungsarbeiten noch auf Baurechnung ausgeführt:

Uferbauten an der Linth bei Mitlödi, Nidfurn und Rüti;

Tapezirung der Wart- und Dienstlokale, sowie der Wohnräume in sämmtlichen Aufnahmsgebäuden;

Setzen von Grünhecken und Ergänzen der Bahneinfriedigung;

Unterhalt des Oberbaues bis 31. Mai gemäss bestehender Übung, wonach die Geleiseregulirung bei neuen Linien das erste Jahr nach Eröffnung dem Baukonto zur Last fällt.

Ferner wurden die Abrechnungsverhältnisse mit sämmtlichen Bauunternehmern bereinigt.

B. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Um die Ausgaben für Wasserkonsum aus der städtischen Wasserversorgung für den Bahnhof Zürich möglichst zu reduziren, wurde das bereits im Jahr 1875 im Gemeindsbann Albisrieden angekaufte Quellwasser, welches die Eigenschaften eines guten Trinkwassers besitzt und überdies für die Speisung der Lokomotiven geeignet ist, dem Bahnhof Zürich zugeleitet. Die Ausgaben für Ankauf und Zuleitung des Wassers belaufen sich im Ganzen auf Fr. 164,722. 72 Cts., wovon im Jahr 1877 anlässlich der Liquidation des Reservefonds Fr. 50,106. 45 Cts. abgeschrieben wurden.