Neunundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1881

Autor(en): **Studer**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1881)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-730409

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

Neunundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1881

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen hiemit den neunundzwanzigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unserer Unternehmung vorzulegen. Derselbe umfasst das Jahr 1881 und schliesst sich in der Anordnung den bisherigen Jahresberichten an.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Es sind im Berichtsjahr keine Bundesgesetze im Gebiete des Eisenbahnwesens erlassen worden.

Über die im Laufe des Jahres stattgefundene Abtretung der Nationalbahnstrecke Suhr-Zofingen und Einräumung des Miteigenthumsrechts an der Strecke Aarau-Suhr an die Centralbahn haben wir schon in unserm vorjährigen Berichte das Nöthige mitgetheilt.

Die im nämlichen Bericht erwähnten Schwierigkeiten bei Verpfändung des auf badischem Gebiet liegenden Theilstücks der vormaligen Nationalbahn sind zur Stunde noch nicht ganz gehoben, doch ist Aussicht auf baldige Erledigung dieser Angelegenheit vorhanden. Erst alsdann wird auch die Ausgabe der Partialobligationen für das auf der Ostsektion haftende Anleihen von 3 Millionen Franken erfolgen können.

Die Verhandlungen über die Bahnhoferweiterung in Winterthur haben behufs Regelung der gegenseitigen Verhältnisse zum Abschluss eines Vertrages mit den Gesellschaften der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen geführt, welcher jedoch gegenüber der letztern Gesellschaft noch der völligen Perfektion ermangelt. Diesem Vertrage zufolge hat die Nordostbahn das gesammte Baukapital zu beschaffen, welches ihr von den mitbenutzenden Gesellschaften nach Massgabe besonderer Verträge theilweise verzinst wird.

Für die Tössthalbahn, welche bisher das Einfahrtsgeleise der Vereinigten Schweizerbahnen benutzte, wird ein eigenes Geleise erstellt, das jedoch im Eigenthum der Nordostbahn verbleibt, bis die Tössthalbahn dasselbe käuflich erworben haben wird, wozu sie jederzeit zum jeweiligen Betrag des Anlagekapitals berechtigt ist. Die Nordostbahn kann nach zehnjährigem Pacht die käufliche Übernahme der Linie um den erwähnten Kaufpreis fordern, und gemäss einem Beschlusse des h. Bundesrathes sollen diese Bedingungen auch einem allfälligen dritten Erwerber der

Tössthalbahn gegenüber wenigstens insoweit Geltung behalten, dass die Züge der Tössthalbahn stets und zu allen Zeiten selbständig auf dem erwähnten Geleise von und bis nach Winterthur geführt werden müssen für so lang, als der Ankauf dieser Bahnstrecke durch die Tössthalbahn nicht stattgefunden haben wird.

Die Arbeiten an der Einführung der Ostlinien und der Bahnhoferweiterung sind, soweit sie gemäss Programm jetzt schon erstellt werden müssen, in voller Ausführung begriffen.

Der Beschluss der vorjährigen Generalversammlung, den Reinertrag der Betriebsrechnung von 1880 zur Vertheilung einer Dividende von 5,78 % an die Prioritätsaktien zu verwenden, hat eine Protestation des Komite vom rechten Zürichseeufer und eine gerichtliche Inhibition gegen die Auszahlung dieser Dividende veranlasst. Die nämliche Klage wurde auch vom Komite der Linie Eglisau-Schaffhausen erhoben; die beiden Prozesse sind vor Bezirksgericht Zürich anhängig und im schriftlichen Vorverfahren bis zur Duplik vorgeschritten. Leider hat aber der bisherige Instruktionsrichter seine Entlassung aus dem Gerichte genommen, und es wird sich nunmehr ein anderes Mitglied des letztern in die Sache hinein arbeiten müssen. Die Nordostbahndirektion wird an ihrem Orte möglichst auf Beförderung der Angelegenheit hinwirken, während bei der Gegnerschaft eher das Streben nach Verzögerung derselben zu walten scheint. Damit die Prioritätsaktionäre aber hiebei nicht zu Schaden kommen, haben wir nicht allein die beschlossene, jedoch nicht ausbezahlte Dividende unter die Passiven der Rechnung für 1881 aufgenommen, sondern auch die Zinsen davon zu $4^1/_2$ %.

Das Komite für die Linie Eglisau-Schaffhausen hat sich übrigens auch in einer Petition an das badische Ministerium gewandt und versucht, dasselbe für den Bau obiger Linie zu gewinnen, aber so viel wir wissen, ohne Erfolg.

In der Angelegenheit der Linie Dielsdorf-Niederweningen hat eine Konferenz mit Vertretern der Landesgegend stattgefunden, welche damit schloss, dass dieselben den Wunsch aussprachen, die Nordostbahndirektion möchte die Frage der Erstellung einer normalspurigen Strassenbahn auf dieser Strecke studiren lassen.

Beim Abschluss des Südbahnvertrages vom 25. Februar 1872 hat die aargauische Regierung der Nordostbahn und der Centralbahn u. a. folgende Verpflichtungen auferlegt:

„Art. 2. II. Insofern eine Eisenbahnunternehmung

a) durch das aargauische Seethal von der luzernischen Grenze bis an einen zu bestimmenden Punkt der Südbahn,

b) durch das Wynenthal von Aarau in der Richtung nach der luzerner Grenze behufs einer passenden Einmündung in die Seethalbahn *(a)*,

zu Stande kommt, so haben die beiden Bahngesellschaften sich mit einem Drittel der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials in gleichen Rechten und Pflichten mit den beiden andern Dritteln zu betheiligen.

Auch übernehmen sie zu den Selbstkosten den Betrieb der beiden Bahnen.“

Behufs Realisirung dieser Projekte fanden mehrfache Unterhandlungen statt auf Grundlage von Vertragsentwürfen, welche bezweckten, die Landesgegenden noch günstiger zu stellen, aber ungeachtet des Entgegenkommens der Bahngesellschaften nicht zur Perfektion gelangten. Inzwischen wurden diese Bestrebungen durch den Bau der Nationalbahn und die daraus hervorgegangene Krisis durchkreuzt und erst im Jahr 1880 neuerdings aufgenommen.

Für die Seethalbahn fand sich eine englische Gesellschaft, welche den Bau einer Strassenbahn bereits an Hand genommen hat.

Das Wynenthal hat seine Wünsche ebenfalls auf eine normalspurige Strassenbahn reduzirt, und das Komite dieser Landesgegend hat den beiden Bahngesellschaften ein Offert der Herren Zschokke & Co. vorgelegt, womit diese Firma sich verpflichtete, eine 17½ Kilometer lange Strassenbahn ohne Grunderwerb in Normalspur zu Fr. 1,230,000, in Meterspur zu Fr. 750,000 zu erstellen. Dieser Voranschlag wurde in einer Konferenz von Abgeordneten der beiden Bahngesellschaften und des Wynenthalkomite, welche unter dem Vorsitz eines aargauischen Regierungsmitgliedes stattfand, dem Direktorium der Centralbahn mit dem Ersuchen um Prüfung desselben überwiesen. In einer gedruckten Zuschrift an die Baudirektion des Kantons Aargau taxirte nun das Direktorium die Kosten einer normalspurigen Strassenbahn auf Fr. 1,144,000, die einer schmalspurigen auf Fr. 735,000, beides einschliesslich Grunderwerb; es sprach sich aber gleichzeitig entschieden für eine Schmalspurbahn aus und erklärte in einer folgenden Konferenz, nur zu einer solchen Hand bieten zu können. Das Komite stellte für diesen Fall verschiedene Bedingungen, welche hinwieder von den Abgeordneten der beiden Gesellschaften nicht annehmbar gefunden wurden, und es ist nun zu gewärtigen, ob fernere Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultate führen werden.

Betreffend Steuerpflicht sind zwischen der h. Regierung des Kantons Zürich und uns Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob die Nordostbahn gehalten sei, von denjenigen Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche keine unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Eisenbahn haben, Staatssteuern zu entrichten.

Nach dem Steuerrechte des Kantons Zürich haben Aktiengesellschaften nur ihre Reservefonds als Ganzes zu versteuern, und wird im Übrigen das Vermögen durch die Aktionäre versteuert. Die Steuerbehörden glaubten aber eine spezielle Steuerpflicht der Nordostbahn hinsichtlich der vorerwähnten Gebäulichkeiten und Liegenschaften aus den verschiedenen ältern Konzessionen ableiten zu können. Wir mussten dieser Anschauung entgegentreten, indem wir den in Frage kommenden Konzessionsbestimmungen keinen andern Sinn beilegen konnten, als den, dass die Nordostbahn für die in Rede stehenden Objekte nicht — wie für die eigentlichen Bahnanlagen — kraft Konzession steuerfrei, dass sie somit hinsichtlich derselben dem allgemeinen Steuerrecht unterstellt sei. Durch Entscheid des Bundesgerichtes, der zwar nicht mehr in das Berichtsjahr fällt, indem er erst im Mai 1882 erfolgte, ist diese unsere Auffassung als zutreffend erklärt worden.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Von den Geschäften, welche die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen im Berichtsjahr erledigte, ist nur die Aufstellung einheitlicher Reglemente über die Armen- und Polizeitransporte von grösserer Bedeutung; wir werden uns darüber an folgender Stelle näher äussern. Unerledigt blieb die von den Bundesbehörden angebahnte Aufstellung neuer technischer Vorschriften über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, ferner die Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich benutzten Stationen und Bahnstrecken. Neu angeregt wurden eine Revision des schweizerischen Eisenbahntransportreglements, anschliessend an die auf Grund längerer Erfahrungen stattgefundene Umarbeitung des Betriebsreglements der deutschen Eisenbahnen, und die Errichtung einer gemeinsamen Versicherungskasse gegen die Folgen der Tödtung und Verletzung von Reisenden.

Von der kommerziellen Union wurde, nachdem unser Verwaltungsrath die Mitwirkung zur Aufstellung eines allgemeinen Centralabrechnungsbureau abgelehnt hatte, beschlossen, sich einstweilen auf ein gemeinsames Bureau für die Abrechnungen über Umwegstransporte zu beschränken, welches seinen Sitz in Luzern erhalten soll;

das Organisationsstatut dieses Bureau wurde definitiv vereinbart, seine Einrichtung aber hat noch nicht stattgefunden. Mittlerweile wurde die Revision der Güterverkehrsabrechnungen seit Inkrafttreten der kommerziellen Konvention, soweit darauf die neuen Repartitionsgrundsätze noch keine Anwendung gefunden hatten, von den Betriebskontrolen der Unionsverwaltungen ihrem Abschluss entgegengeführt; nach den seitherigen Ergebnissen darf man annehmen, dass die Beträge, welche wir für Deckung der hieraus der Nordostbahn erwachsenden Einbussen aus den Betriebseinnahmen der Jahre 1879 und 1880 in Reserve gestellt haben, ausreichen werden.

Mit der Schweizerischen Centralbahn wurde vereinbart, die bisher bestandene besondere Kommission für Abnahme der Rechnungen über den Bau und Betrieb der Gemeinschaftsbahnen, in welche jeder Verwaltungsrath fünf Mitglieder abordnete, aufzuheben und statt dessen dieses Geschäft direkt den beiden Verwaltungsräthen zu übertragen. Letztere haben sich mit dieser Änderung, welche eine Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges bezweckt, einverstanden erklärt.

Betreffend das Mass der Betheiligung der Nordostbahn an der Verzinsung des Baukapitals des Bahnhofes Luzern, welcher eine nach unserer Ansicht zu ausgedehnte und zu kostspielige Erweiterung gefunden hat, erhoben sich Anstände mit der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn, welche einem Schiedsgerichte zur Erledigung übertragen wurden.

Mit Eröffnung des Betriebes der Gotthardbahn, 1. Juni 1882, wird die Centralbahn auf dem Bahnhof Luzern den gesammten Personen- und Güterexpeditionsdienst auch für die Gotthardbahn und Bern-Luzernbahn besorgen. In Folge dessen tritt unser Vertrag vom 18./25. März 1875 mit letzterer betreffend Besorgung des Personen-Expeditionsdienstes durch die Nordostbahn ausser Kraft.

Durch einen unterm 31. Dezember 1880/3. August 1881 abgeschlossenen Vertrag ist vom Kanton Bern, als Eigenthümer der Bern-Luzernbahn, — der Centralbahn, Nordostbahn und Gotthardbahn zum Zwecke gemeinschaftlichen Betriebes die Mitbenutzung der bei der Einmündung der drei verschiedenen Linien vor dem Bahnhof Luzern errichteten, zur Bern-Luzernbahn gehörenden, Signalstation Fluhmühle eingeräumt worden, an deren Bauzinsen, Betriebs- und Unterhaltskosten die mitbenutzenden Bahnen nach Verhältniss der ein- und ausgehenden Lokomotiv- und Wagenachsen partizipiren.

Effretikon-Wetzikon-Hinweil. Unsere wiederholt ausgesprochene Hoffnung auf baldige definitive Beordnung der Verhältnisse zu diesem Unternehmen hat sich auch im Berichtsjahre nicht erfüllt. Selbst ein noch im laufenden Jahre der Gesellschaft gemachter Vorschlag für Übernahme der Linie um das Guthaben der Nordostbahn und Fortbetreibung derselben mit Taxbildung auf bisherigem Fusse ist vom Verwaltungsrathe derselben zurückgewiesen worden. Indessen ist das Defizit der Gesellschaft wieder gestiegen und beträgt dasselbe auf Ende 1881 bereits Fr. 232,862. 28 Cts. Über die weiteren Schritte der Direktion in dieser Angelegenheit wird nächstes Jahr berichtet werden.

Wädensweil-Einsiedeln. Der Vertrag betreffend Bau und Benutzung des Bahnhofes Wädensweil, datirt 5. Februar 1874, sieht vor, dass der Masstab, welcher bei Repartition der Baukapitalzinsen und der Betriebs- und Unterhaltskosten unter die Kontrahenten angewendet werden soll, spätestens auf 31. Dezember 1877 neu zu bestimmen sei. Mittelst Übereinkunft vom 1. Juli 1878 wurde die Beitragsquote der Bahn Wädensweil-Einsiedeln für die Verzinsung auf $^1/_5$ und für die Betriebskosten auf $^1/_4$ festgesetzt. Diese Vereinbarung ist von der Bahn Wädensweil-Einsiedeln gekündet worden, und nachdem Verhandlungen zum Zwecke einer weitern Verständigung zu keinem Ziele führten, wurde die Angelegenheit einem vertraglich vorgesehenen Schiedsgericht zur Erledigung überwiesen.

Zürichsee-Gotthardbahn. Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Forderungsverhältnisse gegenüber der Zürichsee-Gotthardbahn für Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) sind noch nicht reglirt, und auch für das Berichtsjahr ist uns Seitens der Unternehmung der vertraglich festgesetzte Zins nicht bezahlt worden, so dass unsere Forderung auf Ende Mai l. J. nicht weniger als Fr. 21,333. 34 Cts. beträgt.

Die genannte Gesellschaft strebt eine Konsolidirung ihrer Finanzverhältnisse an, wobei auch eine Modifikation des Mitbenutzungsvertrages im Sinne etwelcher Erleichterung der Mietherin in Aussicht genommen ist.

Mit der Verwaltung der Grossherzoglich Badischen Bahn fanden im Berichtsjahre wegen Neubeordnung der Mitbenutzungsverhältnisse in den Bahnhöfen Konstanz und Singen, soweit sich solche auf den Betrieb der Linie der ehemaligen Nationalbahn bezieht, Verhandlungen statt, welche indessen noch nicht zum Vertragsabschluss gediehen sind.

Mit der nämlichen Verwaltung wurde am 3./11. Juni 1881 ein neuer Vertrag über den Betrieb der Strecke Waldshut-Mitte Rhein und die Mitbenutzung des Bahnhofes Waldshut durch die Nordostbahn vereinbart. Dieser Vertrag enthält, wie der dadurch ersetzte vom August 1876, Ausführungsbestimmungen zu dem Vertrage vom 26. August 1857 über den Bau und Betrieb der Bahnstrecke Waldshut-Turgi. Von den Änderungen, welche dadurch gegenüber dem Vertrage von 1876 vorgenommen wurden, benennen wir die neue Regelung der Tarifbildung im Güterverkehr mit Waldshut und die Festsetzung der Bedingungen, zu welchen den Zügen der Bahnlinie Winterthur-Koblenz die Mitbenutzung der Bahnstrecke Mitte Rhein-Waldshut und letzterer Station gestattet ist, ferner die Aufhebung der bisherigen gemeinsamen Agentur in Waldshut; die seither dieser Agentur obgelegene Zollbehandlung wird künftig von dem Grossherzoglich Badischen Stationspersonal besorgt. Der Verwaltungsrath hat dem Vertrag seine Genehmigung ertheilt.

Die seit Jahren schwebende Frage, unter welchen Bedingungen den Reexpeditionssendungen der schweizerischen Lagerhäuser die direkten Taxen des Getreidespezialtarifs Nr. 6 zugestanden werden können, fand im Benehmen mit den Bundesbehörden durch Aufstellung eines mit 1. November 1881 in Kraft gesetzten Reglementes, welchem alle am genannten Tarif betheiligten Verwaltungen beitraten, ihre Erledigung. Nach diesem Reglemente werden die direkten Taxen zwischen der ursprünglichen Versandt- und der definitiven Bestimmungsstation, zuzüglich einer Reexpeditionstaxe von Fr. 1 per Tonne, auf dem Rückvergütungswege auch für solche Getreidesendungen gewährt, welche in kantonalen oder kommunalen Lagerhäusern, oder in Lagerhäusern von Aktiengesellschaften oder Privaten, die aus der Lagerung ein besonderes Geschäft machen und darüber eine geordnete Buchführung halten, während höchstens sechs Monaten gelagert haben und alsdann reexpedirt werden. Das Reglement hat für die Dauer des Spezialtarifs Nr. 6 oder eines andern, allfällig an dessen Stelle tretenden, nach dem Staffelsystem konstruirten Tarifs, eventuell, sofern einer dieser Tarife länger als bis Ende Juni 1884 in Kraft bleibt, mindestens bis zu diesem Termin Gültigkeit, mit nachheriger steter dreimonatlicher Aufkündungsberechtigung.

Hinsichtlich des Güterverkehrs gelangten wir im Berichtsjahr zu einer sehr wichtigen Schlussnahme, indem wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes für den Übergang zum deutschen Tarifsystem entschieden. Das Netz der Schweizerischen Nordostbahn wird beim Güterverkehr, zufolge seiner Lage, mehr als dasjenige irgend einer andern Schweizerbahn von den jeweilen auf den deutschen, namentlich den süddeutschen Bahnen geltenden Tarifbestimmungen beeinflusst. Daher war sie von je her bemüht, sich diesen Bestimmungen thunlichst anzunähern, und insbesondere war die Tarifreform vom Jahr 1872, welcher sich auch die andern ostschweizerischen Bahnen, dagegen die westschweizerischen nur für ihren direkten Verkehr mit der Ostschweiz anschlossen, eine Folge

dieses Strebens. Seither waren wir mehrmals im Begriff, eine abermalige Gütertarifreform im Anschluss an die Änderungen in Deutschland vorzunehmen, wurden aber durch die Unsicherheit der diesbezüglichen deutschen Verhältnisse, welche zu wiederholten Änderungen der dortigen Gütertarifbestimmungen führte, stets wieder zurückgehalten. Auch die vor einigen Jahren von den Bundesbehörden gemachten Versuche, alle schweizerischen Bahnen zur Annahme eines einheitlichen Gütertarifsystems im Anschluss an das deutsche zu bewegen, scheiterten wesentlich an diesem Umstande, woneben allerdings auch das Streben, die Bahnen gleichzeitig zur Annahme übereinstimmender Grundtaxen zu bestimmen, wegen der Verschiedenartigkeit der Verkehrs- und seitherigen Taxverhältnisse hemmend einwirkte. In letzter Zeit hat es nun den Anschein gewonnen, dass in Deutschland eingreifende Änderungen am System der Gütertarife für geraume Zeit nicht mehr zu befürchten seien, und hielten wir daher für angezeigt, den lange geplanten Schritt nunmehr zu thun und durch möglichst unveränderte Annahme der dermaligen deutschen Gütertarifbestimmungen sammt Waarenklassifikation ebensowohl den eingetretenen Änderungen in den Industrie-, Handels- und Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden, als auch die Konkurrenzfähigkeit unsers Netzes zu stärken und die Erhaltung und Erweiterung der direkten Güterverkehre mit Deutschland, Belgien, Holland und Österreich-Ungarn wesentlich zu erleichtern. Zu diesen verschiedenen Gesichtspunkten kam noch als neues Moment hinzu, dass die Verhandlungen, welche im Laufe des letzten Jahres mit den deutschen Bahnen hinsichtlich Bildung der Gütertarife über die Gotthardbahn eröffnet wurden, uns, wie auch die Direktion der Gotthardbahn überzeugten, die Erstellung brauchbarer internationaler Gotthardtarife sei im Falle des Verbleibens der Schweiz bei ihrem dermaligen Tarifsystem nicht zu erwarten, werde dagegen bei Annahme des deutschen Systems bedeutend gefördert werden.

Letzterer Umstand schloss von vornherein den Gedanken aus, die definitive Entschliessung über die Tarifänderung einstweilen noch auszusetzen und vorerst mit den andern Schweizerbahnen Unterhandlungen hierüber zu eröffnen, um sie womöglich zu einem übereinstimmenden Vorgehen zu bestimmen. Das Gefühl der Dringlichkeit bei Behandlung dieser Frage, welches die Gotthardbahn und wir hatten, war bei den meisten derselben kaum vorauszusetzen, und die Nöthigung möglichsten Anschlusses an die deutschen Tarifeinrichtungen, welche aus der Lage unsers Bahnnetzes folgt, trifft bei keiner derselben im gleichen Masse zu. Wir waren daher veranlasst, mit der Gotthardbahn zunächst allein vorzugehen, unterliessen aber nicht, sogleich mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn ins Benehmen zu treten, um sie zum gleichen Schritte zu bestimmen; die erstere Gesellschaft erklärte sich hiezu sofort bereit, während die letztere einstweilen nur für die Bötzbergbahn und die Aargauische Südbahn eine bejahende Antwort ertheilte. Seither schlugen wir im Einverständniss mit der Gotthardbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen den andern Schweizerbahnen vor, über die künftige Gestaltung der direkten Gütertarife auf Grund der für den grössten Theil des Netzes der Ostschweiz geschaffenen veränderten Sachlage Verhandlungen zu pflegen, worauf die Jura-Bern-Luzernbahn, die Emmenthalbahn und die kleineren Bahnen der Ostschweiz ihre prinzipielle Bereitwilligkeit zur Annahme des deutschen Tarifsystems aussprachen, während die Schweizerische Centralbahn ihre diesbezüglichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen hat, und die Westschweizerischen Bahnen glauben, die Beibehaltung des bisherigen Systems der direkten Gütertarife befürworten zu können.

Schwieriger als die Frage, ob zum deutschen Gütertarifsystem übergegangen werden solle, gestaltete sich für uns und für den Verwaltungsrath die Bestimmung der Grundtaxen des neuen Gütertarifs. Die Finanzlage der Gesellschaft machte uns zur Pflicht, hiebei mit grosser Vorsicht vorzugehen, um der Gefahr einer wesentlichen Verminderung der Einnahmen möglichst vorzubeugen. Die Tarifänderung bringt mit Nothwendigkeit für viele Transporte bedeutende Taxermässigungen, für welche eine entsprechende Kompensation nur durch Erhöhung der Taxen auf andern Transporten geschaffen werden kann. Solche Taxerhöhungen haben jedoch hinwieder den Nachtheil, den Verkehr störend zu beeinflussen, wenn sie erheblich sind, und daher setzt man sich dadurch wieder der Möglichkeit

einer Einnahmenverminderung aus, wenn die Verkehrsmengen im Verhältniss der Taxerhöhungen oder noch mehr abnehmen. Zwischen diesen Gesichtspunkten den richtigen Mittelweg zu finden, war um so schwieriger, als die grosse Verschiebung der Güterklassen, welche das neue Tarifsystem bringen wird, die Gewinnung zuverlässiger Ziffern über die Einnahmen, welche vom Güterverkehr künftig erwartet werden dürfen, nur sehr bedingt gestattete, auch nachdem das hiefür zu Gebote stehende verkehrsstatistische Material durch ausnahmsweise Arbeiten wesentlich vervollständigt worden war. Die Festsetzung des Normalschema für den neuen Gütertarif verzögerte sich daher bis ins laufende Jahr; am 6. Februar 1882 erfolgte hierüber die vollständige Einigung zwischen der Direktion und dem Verwaltungsrath.

Den Erörterungen über die Gütertarifreform vorausgehend, waren wir genöthigt, den internen Gütertarif auf seitheriger Grundlage neu zu erstellen, um die an die Nordostbahn übergegangenen Nationalbahnstationen in denselben einzubeziehen, sowie auch wegen dieser Erweiterung eine Neuauflage des Distanzenzeigers der Nordostbahn erfolgte. Daran reihten sich Neuausgaben des internen Getreidespezialtarifs, ferner des internen und direkten Gütertarifs der Linie Effretikon-Hinweil. Für den direkten Güterverkehr mit den schweizerischen Bahnen waren ebenfalls zahlreiche Arbeiten nöthig, von denen wir folgende benennen: Einbeziehung der Dampfbootstationen des rechten Zürichseeufers in den direkten Verkehr mit der Bötzbergbahn und Centralbahn; Erstellung eines direkten Gütertarifs mit Wädensweil-Einsiedeln; neue Gütertarife mit der Aargauischen Südbahn und der Emmenthalbahn zufolge Eröffnung der Bahnstrecken Muri-Rothkreuz und Burgdorf-Langnau, ferner mit der Simplonbahn zufolge Verschmelzung derselben mit den Westschweizerischen Bahnen. Im internationalen Verkehre wurden u. A. nach der im vorletzten Jahre vereinbarten Tarifkombination direkte Gütertarife mit Elsass-Lothringen und Bayern eingeführt, ferner mit den belgischen Bahnen direkte Gütertarife neu eingerichtet, welche anfänglich nur über die deutschen Routen gültig waren, dann aber auch der französischen Ostbahn auf ihr Ansuchen gewährt wurden. Gegen Ende des Jahres, nachdem der Übergang zum deutschen Tarifsystem feststand, haben wir die Arbeiten für direkte und internationale Gütertarife auf solche beschränkt, deren Vornahme ohne ernstliche Störung unserer Verkehrsinteressen nicht unterbleiben durfte, mit Rücksicht darauf, dass jener Übergang die successive und möglichst baldige Umrechnung aller bestehenden Tarife nach dem neuen System nöthig macht, und Tarife nach altem System nur noch auf kurzen Bestand Aussicht haben.

Neue Einrichtungen von grösserm Belange hinsichtlich der Organisation des Personenverkehrs sind für das Berichtsjahr nicht zu verzeichnen. Die Thätigkeit der Verwaltung in dieser Richtung beschränkte sich wesentlich auf die Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Verkehrs-Einrichtungen und -Verbindungen.

Im internen Verkehre ist ein neues Verfahren für die Erhebung und Kontrolirung der in den Bahnzügen erhobenen Fahrtaxen eingeführt worden. Dasselbe ersetzt die bisher für den Klassenwechsel und für Umwegfahrten vom Zugführer geschriebenen Billete durch vom Kondukteur zu verabfolgende Taxmarken, ähnlich den Postmarken. Neben manchen Vorzügen hat dieses System auch seine nicht zu vermeidenden Nachtheile, und es ist wohl möglich, dass wir uns zu einer abermaligen Änderung veranlasst sehen werden. Es ist durchaus nicht leicht, ein Verfahren zu finden, welches Sicherheit der Kontrole vereinigt mit der Vermeidung von Umständlichkeiten, die bei frequenten Zügen und kurzen Distanzen den Kondukteur seinen anderweitigen Funktionen entziehen. Die Ehrenhaftigkeit des Personals bildet hierin immer noch die wesentlichste Garantie vor Verlusten. Der Unterstützung Seitens des Publikums in der Weise, dass dasselbe mehr von den auf den Stationen aufliegenden Supplementsbilleten Gebrauch mache und nur im Nothfalle die Züge ohne Billet benutze, auch für jede bezahlte Taxe einen Ausweis verlange, entbehren wir leider noch vielfach. Dieselbe wäre aber um so wünschbarer, als diese Nachzahlungen sehr häufig sind und bedeutende Beträge erreichen, Dank der Milde, mit

welcher hierländische Gesetzgebung und Praxis im grossen Gegensatze zur ausländischen die Benutzung der Züge ohne oder mit unzureichendem oder unrichtigem Billete behandeln.

Mit der Verwaltung der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein haben wir — in Fortsetzung eines schon von der Direktion der Nationalbahn eingegangenen Verhältnisses — einen neuen Vertrag über die fakultative Benutzung von Personenbilleten auf den Dampfbooten und in den Personenzügen im Lokalverkehre zwischen Stein a/Rh. und Konstanz abgeschlossen, der im Wesentlichen dem Publikum dieselben Vortheile und den Verwaltungen die gleiche Garantie gegen einen unnützen Taxkrieg bietet, wie der frühere, aber die Billetbenutzung und die Kontrole über dieselbe in zweckmässigerer Weise regelt.

Einem vielfach auftretenden Wunsche nachkommend, haben wir auf einzelnen Gabel- und Doppellinien, von denen die eine mit weniger ausreichenden Zugsverbindungen ausgerüstet ist, als die andere, die Retourbillete der längern Linie auch für die Fahrt auf der kürzern gültig erklärt. Die noch weiter gehende Konzession an das Publikum, auch die Billete der kürzern Linie auf der längern gegen Nachzahlung in den Zügen anzuerkennen, hat mehrfache Übelstände im Gefolge und wird jedenfalls keine Ausdehnung, wo nicht eine Beschränkung erfahren.

In das Berichtsjahr fällt der schon im Beginn dieses Abschnittes berührte Abschluss der Verhandlungen zwischen den Bundesbehörden einerseits und den Bahnverwaltungen anderseits über einheitliche Bestimmungen für Polizeitransporte und für den Transport inländischer Armen. Das Resultat derselben hat in zwei bezüglichen Reglementen nebst Instruktionen Ausdruck gefunden, welche am 1. Januar 1882 in Kraft getreten sind. Das Reglement über Polizeitransporte schafft wesentlich nur einheitliche Normen für den internen und direkten Verkehr sämmtlicher Bahnen bezüglich des Ausweises, der Abfertigung und Verrechnung der Transporte an Stelle der vorher sehr vielseitig gestalteten Modalitäten und ermöglicht damit die vorher nicht zulässig gewesene direkte Abfertigung von Polizeitransporten von einer Bahn auf die andere; die Transportpreise dagegen sind bei der Nordostbahn durchweg dieselben, wie sie in den besondern Verträgen mit den einzelnen Kantonsregierungen s. Z. vereinbart waren. Dieses Reglement kann demnach nur als ein Fortschritt im schweizerischen Eisenbahnwesen bezeichnet werden. Durch das Reglement für Armentransporte erfahren die bei der Nordostbahn und den sämmtlichen übrigen schweizerischen Bahnen bisher in dieser Hinsicht bestandenen Einrichtungen eine wesentliche Ausdehnung, welche für die Verwaltungen insofern von etwelcher Bedeutung ist, als das Reglement die Einräumung der Fahrbegünstigung im einzelnen Falle nicht in die Hand der Bahnorgane, sondern in jene der Armenbehörden legt. Wenn wir, wie die sämmtlichen übrigen Bahnverwaltungen, obschon sie zu der erwähnten Ausdehnung der Fahrbegünstigung für Arme nur für ihre unter der Herrschaft der Normalkonzession stehenden Linien verpflichtet werden könnten, dem Reglemente dessenungeachtet beigetreten sind, so geschah dies unserseits immerhin in der stillschweigenden Erwartung, dass die kompetenten Behörden von demselben massvollen Gebrauch machen werden. Die bisherigen Wahrnehmungen haben uns in dieser Erwartung nicht getäuscht.

Das im Jahre 1880 eingeführte System der kombinirbaren Rundreisebillete hat im Laufe des Jahres 1881 eine bedeutende Ausdehnung dadurch erfahren, dass ausser dem Beitritt einiger kleinerer Bahnnetze und Linien die für den Lustfahrtsverkehr in erster Linie stehenden Rigibahnen und die Dampfboote des Zuger- und Vierwaldstättersees, dann auch die frequentesten Bergpostrouten in dieselben einbezogen worden sind. Das genannte System erfreut sich der Betheiligung namentlich des ausländischen Reisepublikums noch nicht so recht, und wir werden für die ausreichendere Bekanntmachung desselben in nächster Saison besorgt sein.

Die im vorhergehenden Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Umarbeitung des internen Personentarifs der Nordostbahn mit Einbeziehung der Linien der ehemaligen Nationalbahn ist im Berichtsjahr erfolgt; desgleichen die Umarbeitung sämmtlicher direkter Personentarife mit den westlich von der Nordostbahn gelegenen Bahnen und im Transit über die Nordostbahn. Im internationalen Personenverkehre haben u. A. die Tarife aus Elsass und von den Rhein-Bahnen und der mitteldeutsch-schweizerische Tarif, dann der belgisch-englische und der italienisch-deutsch-schweizerische via Brenner eine Umgestaltung erlitten. Verhandlungen mit der französischen Ostbahn über Einrichtung eines neuen Verkehrs mit London durch Frankreich, dessgleichen solche mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn über Einführung eines sehr ausgedehnten, Frankreich, die Schweiz, Deutschland und Oesterreich, theilweise Belgien und Italien umfassenden Rundreiseverkehrs sind zwar im Berichtsjahre zum Abschluss gelangt, die Ausgabe der Billete aber auf die nächste Saison verschoben worden.

Die bedeutendern Tarifarbeiten im Personenverkehr sind oben schon angedeutet; daneben sind eine grössere Zahl von Tarifen und Tarifnachträgen geringern Umfangs und Belangs in Kraft getreten, deren namentliche Anführung kein Interesse bieten kann.

III. Finanzverwaltung.

Der Verkehr mit der Eisenbahnbank ging seinen durch die Verträge geregelten Gang. Gemäss denselben betrugen die Einzahlungen der Bank während des Berichtsjahres:

1. Auf Rechnung der Emission von 17 Millionen vom 1. Oktober 1880:		
a) Restzahlung auf das per 15. November 1880 gekündete 10 Millionen Anleihen vom 1. Juli 1868	Fr.	686,000
b) Rückzahlung des per 31. Januar 1881 gekündeten 5 Millionen Anleihens vom 7. Juni 1869	„	5,000,000
2. Auf Rechnung der Emission von 68 Millionen vom 1. Februar 1879:		
a) für Zahlung der Gotthardsubvention, im Monat Oktober 1881	„	500,000
b) für diverse Baukosten laut Protokoll vom 30. November 1880 (Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn etc.)	„	1,000,000
Effektive Einzahlung	Fr.	7,186,000
Dagegen wurden der Bank an Obligationen verabfolgt:		
Für Fr. 686,000 à 100/111	Fr.	761,500
„ „ 5,000,000 à 100/110	„	5,500,000
„ „ 1,500,000 à 54/68	„	1,888,500
	Fr.	8,150,000
Abzüglich der dritten Amortisationsquote pro 1881 (1. Februar 1882)	„	130,000
hat sich das neue $4^1/_2$% 160 Millionen Anleihen vermehrt um	Fr.	8,020,000
Diese Schuld betrug am 1. Januar 1881	„	67,770,000
und beträgt auf Ende 1881	Fr.	75,790,000

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat. Wir haben im vorjährigen Bericht erwähnt, dass laut Konvention vom 20/21. November 1880 die Nordostbahn am Verkauf von 33,200 dieser Obli-

gationen, welche von der Eisenbahnbank zur öffentlichen Subskription gebracht wurden, in der Weise betheiligt sei, dass der Mehrerlös über Fr. 460 per Titel nach Abzug der Spesen zwischen ihr und der Eisenbahnbank getheilt werde. Die erste Abrechnung über 22,200 Titel hatte nur einen diesfälligen Überschuss von Fr. 19,047. 60 Cts. ergeben, während durch die Abrechnung über die letzten 11,000 Obligationen der Gesammtgewinn sich auf Fr. 147,945. 60 Cts. erhöht, die wir an den Kursverlusten für das 160 Millionen Anleihen in Abschreibung bringen. Diese Kursverluste

betrugen am 31. Dezember 1880		Fr. 13,166,000. —
sie erhöhen sich um die Differenz zwischen den effektiven Einzahlungen der Eisenbahnbank und dem Betrag der dafür verabfolgten Obligationen im Jahre 1881		„ 964,000. —
		Fr. 14,130,000. —
und vermindern sich um die dritte Amortisationsquote . . .	Fr. 130,000. —	
und obige	„ 147,945. 60	Fr. 277,945. 60
sie betragen daher Ende 1881		„ 13,852,054. 40

Für Tilgung dieser und der auf dem Rest des Anleihens noch bevorstehenden Kursverluste ist bekanntlich durch das Amortisationstableau des letzteren vorgesorgt. Wir verwenden alle Jahres-Amortisationsquoten zunächst ausschliesslich für Deckung dieser Bilanzpost, welche hiedurch spätestens bis im Jahr 1910 ihre Ausgleichung findet.

Die übrigen Bilanzposten zeigen gegenüber dem Abschluss per Ende 1880 folgende wesentliche Mutationen:

Aktiva.

Der Bauconto des Stammnetzes ist gestiegen um Fr. 243,754. 09 Cts., von der Erweiterung des Bahnhofs Winterthur herrührend, nach Abzug einiger Einnahmen für verkauftes Stationsmobiliar, sowie für veräusserte, entbehrliche Landabschnitte.

Der Bauconto der neuen Linien hat sich vermehrt um Fr. 30,663. 97 Cts. in Folge Erledigung einer Expropriationspendenz in Glarus, noch herrührend vom Bau der Linie Glarus-Lintthal, und Übertrag der Kosten für Herstellung von Lagerplätzen auf Station Wollishofen; dagegen hat sich der Conto Transportmaterial und Werkstätten vermindert um Fr. 408,711. 65 Cts. in Folge Verkauf von 118 Güterwagen der Nationalbahn, Abschreibung von 4 ausrangirten Gepäckwagen, Assekuranzentschädigung für einen verbrannten Personenwagen und Abschreibung von alten Schleppbooten, ferner durch Verkauf des frühern Werfteplatzes im Seefeld und endlich durch Abschreibung des Gewinns auf dem Betrieb der Imprägniranstalt an den Gebäuden und Maschinen derselben.

Die Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen hat zugenommen um den Betrag der Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn von Fr. 1,000,000, dagegen abgenommen um Fr. 4,050. 05 Cts. für Baueinnahmen auf der Bötzbergbahn.

Die Gotthardsubvention hat sich um die geleistete Einzahlung von Fr. 563,988. 82 Cts. vermehrt auf Fr. 3,889,505. 93 Cts.

Die eigenen Werthpapiere, einschliesslich Gotthardbetheiligung, sind durch Verkauf vermindert um Fr. 348,861. 50 Cts., dagegen steht das Wechselportefeuille, einschliesslich Kassa- und Giro-Conti um Fr. 1,521,790. 43 Cts. höher als im Vorjahr.

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind Bauplätze und Landabschnitte verkauft worden für Fr. 61,013. 57 mit einem Mehrerlös von Fr. 14,558. 98 Cts. über den Inventarwerth. Dieser Betrag nebst dem Überschuss auf dem Correntverkehr der Liegenschaften von Fr. 19,662. 98 Cts. ist wie in frühern Jahren

vom Inventarwerth der Gebäulichkeiten abgeschrieben worden. Die Rechnung schliesst mit einem Saldo von Fr. 1,203,889. 52 Cts.

Vom Villenquartier in Enge sind im Berichtsjahre 8,261,9 ^{m2}, verkauft worden, und der hälftige Antheil der Nordostbahn am Kaufpreise belauft sich auf Fr. 205,684. 10 Cts. Der Saldo des Conto beträgt nebst Kaufrestanzen noch Fr. 587,931. 74 Cts. oder nach Abzug der letzteren Fr. 543,621. 74 Cts.

Der Material- und Werkstätte-Conto ist abermals reduzirt und von Fr. 2,198,140. 09 Cts. auf Fr. 1,979,455. 15 Cts. zurückgegangen.

Dass der Posten „Diverse Hauptbuch-Debitoren" um nahezu eine Million höher steht als voriges Jahr, beruht auf einer annähernd gleich grossen Vorauszahlung an die Eisenbahnbank auf Rechnung der am 1. Februar 1882 fälligen Obligationenzinse.

Passiva.

Das Aktienkapital ist unverändert auf dem Betrag von 53 Millionen Franken geblieben.

Die ältern Obligationen-Anleihen haben sich durch Rückzahlung desjenigen vom 7. Juni 1869 um 5 Millionen vermindert und betragen noch Fr. 56,100,000.

Die Subventions-Darleihen sind durch Rückzahlung von Fr. 50,000 an den Kanton Glarus auf Fr. 9,900,000 reduzirt.

Dagegen haben die Einzahlungen auf das neue Anleihen von 160 Millionen I. Hypothek den Betrag dieser Schuld wie oben erwähnt auf Fr. 75,790,000 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn ist auf Fr. 4,446,945. 70 Cts. angestiegen. Als neuer Posten erscheint hier die beschlossene, aber durch Einsprache verschobene Zahlung einer Dividende pro 1880 auf den Prioritätsaktien im Betrag von Fr. 635,800 nebst Zins für 6 Monate zu $4^1/_2$% Fr. 14,305. 50 Cts., ferner ein Dubiosen-Conto von Fr. 232,862. 28 Cts., auf welchen das Defizit der Linie Effretikon-Hinweil getragen wurde. Wir haben weiter oben über den Stand dieser Angelegenheit berichtet. Neu ist ferner ein Ansatz von Fr. 100,000 als Reserve für die definitive Stationsanlage in Horgen, worüber ebenfalls an anderm Orte berichtet wird.

Der Posten „Ausstehende Coupons und Ratazinse" enthält u. a., wie im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt, auch die Marchzinse sämmtlicher ältern Obligationen vom Couponverfalltage bis 31. Dezember, sowie die Ratazinse auf den beiden Anleihen von 68 und 17 Millionen, ebenfalls bis 31. Dezember berechnet.

Über die Betriebsrechnung verweisen wir auf die unter Abschnitt IV D folgende Vergleichung des Finanzergebnisses pro 1881 mit demjenigen des Vorjahrs.

IV. Betrieb.

Auf Grundlage der kontradiktorischen Vermessung des Bahnnetzes der Schweizerischen Nordostbahn, welche im Jahr 1881 in Verbindung mit dem technischen Inspektorat des schweizerischen Eisenbahndepartements zu Ende geführt worden ist, sind die Längen der einzelnen Betriebssektionen und des ganzen Netzes, welche für die statistischen Aufstellungen über Lokomotiv- und Zugskilometer, über Betriebs-Einnahmen und Ausgaben etc. anzuwenden sind, festgesetzt worden, wie folgt:

a. Fahrlängen.

I. Eigenes Netz.

(Einschliesslich gepachtete Strecken.)

1. Zürich—Aarau (via Brugg)			Kilometer 49,356
a) Zürich—Wettingen	Kilometer	20,334	
b) Wettingen—Brugg	„	10,942	
c) Brugg—Aarau	„	18,080	
2. Wettingen—Aarau (via Mellingen)			„ 28,956
3. Turgi—Waldshut			„ 17,013
4. Zürich—Rorschach (via Wallisellen)			„ 97,239
a) Zürich—Winterthur	Kilometer	26,143	
b) Winterthur—Romanshorn	„	56,011	
c) Romanshorn—Rorschach	„	15,085	
5. Zürich—Winterthur (via Kloten)			„ 28,575
6. Romanshorn—Konstanz			„ 19,208
7. Winterthur—Schaffhausen			„ 29,898
8. Winterthur—Waldshut			„ 51,689
a) Winterthur—Bülach	Kilometer	16,214	
b) Bülach—Waldshut	„	35,475	
9. Bülach—Wettingen			„ 23,833
10. Winterthur—Konstanz			„ 61,929
a) Winterthur—Etzweilen	Kilometer	31,813	
b) Etzweilen—Konstanz	„	30,116	
11. Etzweilen—Singen			„ 13,279
12. Sulgen—Gossau			„ 22,458
13. Zürich—Bülach			„ 20,274
a) Zürich—Oberglatt	Kilometer	13,139	
b) Oberglatt—Bülach	„	7,135	
14. Oberglatt—Dielsdorf			„ 4,303
15. Wettingen—Seebach—Örlikon			„ 21,190
16. Zürich—Lintthal			„ 84,448
a) Zürich—Richtersweil	Kilometer	27,447	
b) Richtersweil—Glarus	„	41,170	
c) Glarus—Lintthal	„	15,831	
Fahrlänge			Kilometer 573,648

II. Übrige Linien.

Da die Fahrlängen und Betriebslängen (siehe b. II) hier identisch sind, so betragen erstere

1. Zürich-Zug-Luzern	Kilometer 66,330
2. Brugg-Basel	„ 57,222
3. Effretikon-Hinweil	„ 22,538
Totale Fahrlänge	Kilometer 719,738
	oder rund 720.

b. Betriebslängen.

I. Eigenes Netz.

Um die Betriebslänge des eigenen Netzes zu erhalten, sind von der ganzen Fahrlänge von Kilometer 573,648 diejenigen Strecken, welche von den Zügen verschiedener Linien befahren werden und daher in vorstehenden Ziffern mehrfach enthalten sind (Zürich—Örlikon und Effretikon—Winterthur aus Zürich—Winterthur via Kloten; Zürich—Örlikon und Bülach—Niederglatt aus Zürich—Bülach; Wettingen—Otelfingen; Koblenz—Waldshut), in Abzug zu bringen mit „ 33,186 und es ist daher die Betriebslänge des eigenen Netzes Kilometer 540,462 oder rund 541 Kilometer.

Um die Berechnung der einzelnen Theilstücke der Nordostbahn, wie dieselben sich angefügt haben, zu ermöglichen, geben wir folgende Übersicht:

I. Altes Netz (ohne Bülach—Regensberg) . . .			Kilometer 212,714
Bülach—Regensberg			„ 19,860
			Kilometer 232,574
II. Neue Linien:			
1. Linksufrige Zürichseebahn:			
a) Zürich—Richtersweil . .	Kilometer 27,447		
b) Richtersweil—Ziegelbrücke .	„ 29,641		
c) Ziegelbrücke—Glarus . .	„ 11,529		
		Kilometer 68,617	
2. Glarus—Lintthal		„ 15,831	
3. Winterthur-Koblenz		„ 48,377	
4. Niederglatt-Wettingen		„ 18,908	
5. Ehemalige Nationalbahn			
a) Westsektion	Kilometer 58,489		
b) Ostsektion	„ 75,208		
		Kilometer 133,697	
			Kilometer 285,430
III. Sulgen—Gossau (gepachtet)			„ 22,458
			Kilometer 540,462 rund 541.

II. Übrige Linien.

a) Zürich—Zug—Luzern:			
1. Zürich—Zug		Kilometer 38,898	rund Kilometer 39
2. Zug—Luzern		„ 27,432	„ „ 28
Total		„ 66,330	„ „ 67
b) Bötzberg:			
1. Brugg—Pratteln		Kilometer 48,883	rund Kilometer 49
a) Brugg—Stein . . .	Kilometer 27,470		
b) Stein—Pratteln . . .	„ 21,413		
2. Pratteln—Basel		„ 8,339	„ „ 9
Total		„ 57,222	„ „ 58

c) Effretikon—Hinweil:

1. Effretikon—Wetzikon	Kilometer	18,086	rund Kilometer	18
2. Wetzikon—Hinweil	„	4,452	„ „	5
Total	„	22,538	„ „	23

Betriebslänge des ganzen Nordostbahn-Netzes.

1. Auf eigene Rechnung betriebene Linien	Kilometer	540,462	oder rund	Kilometer	541
2. Zürich—Zug—Luzern	„	66,330	„ „	„	67
3. Bötzbergbahn	„	57,222	„ „	„	58
4. Effretikon—Hinweil	„	22,538	„ „	„	23
Total	„	686,552	„ „	„	689

c. Bauliche Längen.

Die bauliche Länge wird von Ende zu Ende der Geleise, beziehungsweise bis zum Anschlusspunkt an fremde Bahnunternehmungen, gemessen und umfasst alle Linien, welche auf Kosten der betreffenden Unternehmung erstellt sind, also auch die an fremde Verwaltungen verpachteten Strecken. Dem entsprechend sind in derselben nicht inbegriffen die fremden Verwaltungen angehörenden, von der Schweizerischen Nordostbahn gepachteten oder mitbenutzten Strecken.

Die bauliche Länge der, der Schweizerischen Nordostbahn ganz oder theilweise angehörenden Linien beträgt:

I. Eigenes Netz.

Nämlich: 1) Stammnetz (einschliesslich Bülach—Regensberg) .	Kilometer	230,932	
2) Neue Linien:			
a) Linksufrige Zürichseebahn (Zürich—Näfels) .	„	59,536	
b) Glarus—Lintthal	„	15,752	
c) Winterthur—Koblenz	„	47,233	
d) Niederglatt—Wettingen	„	18,293	
e) Konstanz—Aarau (ehemalige Nationalbahn) .	„	126,497	
			Kilometer 498,243

II. Gepachtete Strecke.

(Sulgen-Gossau) .	„	22,670

III. Übrige Linien.

a) Zürich—Zug—Luzern	Kilometer	60,475	
b) Bötzbergbahn	„	48,086	
c) Effretikon—Hinweil	„	22,157	
			Kilometer 130,718

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien, einschliesslich der gepachteten Linie Sulgen-Gossau und der ehemaligen Nationalbahn, jedoch ohne Aarau-Zofingen, welch' letztere Strecke noch bis zum 1. April auf Rechnung der Centralbahn als neuen Erwerberin betrieben wurde, ausgeführt worden sind, haben im Ganzen 2,423,946 Kilometer zurückgelegt. Davon fallen auf:

	1880.	1881.
	Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	1,472,978	1,562,098
2. Gemischte Züge	544,609	652,964
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	205,963	164,439
	2,223,550	2,379,501
b) Ergänzungs- und Extrazüge	65,028	44,445
Total:	2,288,578	2,423,946

Die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes berechnet sich für das Berichtsjahr in Folge Eröffnung der Verbindungsbahn Örlikon-Seebach auf 1. Juni und Vollendung der kontradiktorischen Vermessung mit 540 Kilometer. Auf den durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer bezogen wurden 391 Zugskilometer weniger zurückgelegt als im Vorjahr.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1880 (469 Kilometer)				1881 (540 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1880		Mindereinnahme gegenüber 1880	
Fr.	Cts.	Prozente	I. **Nordostbahn** (eigenes Netz).	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:							
4,808,016	80	37.40	1. Personentransport	5,008,015	17	38.33	199,998	37	—	—
288,299	45	2.25	2. Gepäcktransport	306,264	70	2.35	17,965	25	—	—
175,335	52	1.37	3. Viehtransport	193,403	19	1.48	18,067	67	—	—
7,373,990	79	57.37	4. Gütertransport	7,353,305	58	56.28	—	—	20,685	21
12,645,642	56	98.39		12,860,988	64	98.44	215,346	08	—	—
			B. Mittelbare Einnahmen:							
155,091	77	.	1. Pacht- und Miethzinse . . .	125,833	66	.	—	—	29,258	11
52,336	23	.	2. Verschiedenes	77,869	28	.	25,533	05	—	—
207,428	—	1.61		203,702	94	1.56	—	—	3,725	06
12,853,070	56	100	. . Total des eigenen Netzes . .	13,064,691	58	100	211,621	02	—	—
			II. Aus andern Unternehmungen:							
258,342	89	20.79	Nettoertrag der Dampfboote . . .	230,223	93	20.67	—	—	28,118	96
984,270	87	79.21	Nettoertrag anderer Linien	883,775	25	79.33	—	—	100,495	62
1,242,613	76	100	. Total aus andern Unternehmungen .	1,113,999	18	100	—	—	128,614	58
103,446	82	.	. III. **Aktivsaldo des Interessenkonto** .	216,411	16	.	112,964	34	—	—
14,199,131	14	.	. . . Totaleinnahmen . . .	14,395,101	92	.	195,970	78	—	—
			Rekapitulation:							
12,853,070	56	90.52	Eigenes Netz	13,064,691	58	90.76	—	—	—	—
1,242,613	76	8.75	Andere Unternehmungen . . .	1,113,999	18	7.74	—	—	—	—
103,446	82	0.73	Zinse von ausgeliehenen Geldern .	216,411	16	1.50	—	—	—	—
14,199,131	14	100		14,395,101	92	100	—	—	—	—

Die unmittelbaren Betriebseinnahmen sind im Betriebsjahr um Fr. 215,346. 08 Cts. gestiegen. In das Vorjahr fällt aber die Übernahme der Westsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn (1. Juni), und in das Berichtsjahr, mit Wirkung vom 1. Januar an, die Ausscheidung der Strecke Zofingen-Suhr-(Aarau) beziehungsweise die Übergabe derselben an die Schweizerische Centralbahn. Behufs richtiger Vergleichung der Gesammtresultate beider Jahre sind den Ergebnissen des Vorjahrs die Einnahmen der Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn pro Januar bis Mai (Fr. 120,450. 74 Cts. laut Publikation der Schweizerischen Nationalbahn) zuzuzählen, dagegen die Einnahmen der Linie Zofingen-Suhr-Aarau für das ganze Jahr (approximativ Fr. 87,607) abzurechnen. Hieraus resultirt für 1880 eine Gesammteinnahme von Fr. 12,766,093, was gegenüber 1881 für letzteres Jahr eine relative Mehreinnahme von Fr. 94,895 bedeutet.

Die absolute Mehreinnahme von Fr. 215,346. 08 Cts. entfällt fast ganz auf den Personentransport, da die oben ausgewiesene Mindereinnahme des Güterverkehrs nicht dem Gütertransport entspringt, der Fr. 20,091. 11 Cts. mehr ertrug als 1880, sondern dem Rückgang der Nebengebühren zuzuschreiben ist. Die Mehreinnahme im Personenverkehr dagegen kommt nicht nur ausschliesslich der Frequenz in III. Klasse zu, vielmehr hat ein nicht unerheblicher Rückgang der Einnahmen aus der II. Klasse die Mehrerträgnisse der III. Klasse geschmälert. Die Ursache dieser seit einigen Jahren wahrnehmbaren Erscheinung, die sich auch anderwärts zeigt, liegt nicht etwa in der Reduktion von Zugsverbindungen II. Klasse, da dieselben Reduktionen auch die III. Klasse treffen müssten, auch nicht in der Vermehrung von Schnellzügen mit Wagen III. Klasse; sie ist wohl eher dem Rückgange der ökonomischen Situation eines Theils der Bevölkerung und grösserer Sparsamkeit derselben zuzuschreiben, daneben auch dem Umstande, dass das Reisen in III. Klasse in Folge Einräumung besonderer Abtheilungen für Nichtraucher und anderer Verbesserungen in der Konstruktion, Ausstattung und Beheizung der Wagen dieser Klasse viel angenehmer geworden ist als früher.

Die Einnahmen aus dem Gepäcktransporte sind seit mehreren Jahren in kontinuirlicher Steigerung begriffen; nicht zum Mindesten dürfte dies dem Umstande zuzuschreiben sein, dass von Seite des Gewerbe- und Handelsstandes die Beförderung kleinerer Sendungen als Gepäck statt als Eilgut der raschern und weniger umständlichen Abfertigung wegen immer mehr vorgezogen wird.

Die Vermehrung der Viehtransporte ist weniger konstant; jene des Berichtsjahrs erhebt sich nur in unbeträchtlichem Masse über die durch die Längenvermehrung des Netzes bedingte Ziffer.

Ganz bedeutenden Schwankungen waren die Einnahmen aus dem Gütertransport unterworfen; wir finden in einzelnen Monaten solche bis zu 11 % Differenz gegen die gleichen Monate des Vorjahres. Als ein günstiges Jahr kann das Berichtsjahr in dieser Hinsicht nicht bezeichnet werden; die Mehreinnahme aus dem Transport betrug nur Fr. 20,000, eine zur Vermehrung der Bahnlänge nicht in richtigem Verhältniss stehende Summe; die Mindereinnahme aus den Lokalspesen erreichte Fr. 40,000 (Lagergebühren im Lagerhaus Romanshorn), so dass im Ganzen eine Mindereinnahme von rund 20,000 Franken resultirt. Der Mehreinnahme aus dem Transport entspricht eine Vermehrung der Transportquantitäten, die sich indessen wesentlich in den niedern Klassen ergibt, während die höhern zumeist eine Verminderung aufweisen, speziell die beiden wichtigen Klassen A und B. Aus diesen Vergleichungen und aus der Waarenstatistik ist unschwer die Ursache des effektiven Rückgangs der Einnahmen aus dem Güterverkehr zu ermitteln. Sie liegt wesentlich in einer abermaligen Verminderung des Getreideverkehrs (1879: 202,170 Tonnen; 1880: 160,913; 1881: 148,287 Tonnen), herbeigeführt durch die dem Getreideimport via Romanshorn wenig günstige Konstellation des Getreidemarktes, und in einer sehr bedeutenden Abnahme des Weinimports (1881: 49,384 Tonnen gegen 85,420 pro 1880), letztere veranlasst durch ein ungünstiges Ernteergebniss in Ungarn und durch die Ableitung eines Theils der nach Frankreich bestimmten Transporte von unserer Linie auf ausländische Konkurrenzlinien. Der Ausfall in den Einnahmen hätte noch bedeutend grösser werden müssen, wenn

nicht gleichzeitig eine etwelche Besserung in dem Transporte von Baumaterialien und Rohmaterialien für die Industrie eingetreten wäre, die sich nahezu auf alle bedeutenden Industriezweige erstreckt.

Von den beiden Faktoren, die den eigentlichen Masstab für die Beurtheilung des Geschäftsganges überhaupt bilden — die mittlere Einnahme pro Personen- resp. Tonnenkilometer und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehrsdichtigkeit — hat sich der erstere nahezu, beziehungsweise ganz auf gleicher Höhe erhalten (4,51 statt 4,52 pro Personenkilometer und 10,27 gegen 10,27 pro Tonnenkilometer); dagegen ist der zweite erheblich gefallen und zwar um 9,4 % bei den Reisenden und 13,2 % bei den Gütern (1880: 226,700 Reisende, 153,025 Tonnen; 1881: 205,463 Reisende, 132,836 Tonnen). Dieser ziemlich starke Rückgang rührt vom Zugang neuer Linien mit sehr geringem und nur auf kurze Strecken gehendem Verkehre her. Demgemäss ist auch die unmittelbare Einnahme pro Kilometer auf Fr. 23,817 (1880: Fr. 26,963) gesunken, ein Ergebniss, das seit 1860 nicht mehr zu verzeichnen gewesen ist.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen erzeigen einen weitern Rückgang um Fr. 3,725. 06 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Derselbe wäre noch wesentlich grösser, wenn nicht im Berichtsjahr den mittelbaren Betriebseinnahmen einige neue, auf veränderter Verrechnungsweise beruhende Einnahmen zugeflossen wären. Der Ausfall auf dem Titel „Pacht- und Miethzinse“ beträgt nämlich Fr. 29,258. 11 Cts., ausschliesslich veranlasst durch die Leistungen, welche die Nordostbahn in Folge des Erwerbs der ehemaligen Nationalbahn für die Mitbenutzung fremder Bahnhöfe zu übernehmen hatte. Dagegen weist der Titel „Verschiedenes“ eine Mehreinnahme von Fr. 25,533. 05 Cts. aus, welche zunächst daher rührt, dass die Schweizerische Centralbahn ihren vertraglichen Beitrag an das Betriebsdefizit der Nationalbahnstrecke Winterthur-Aarau zum ersten Mal für das ganze Jahr einzuzahlen hatte. Im Fernern sind die bisher auf die Transporteinnahmen gebuchten Erträgnisse der beiden Agenturen in Zürich und Waldshut, welch' letztere übrigens mit 31. Oktober 1881 eingegangen ist, von diesen ausgeschieden, und für die Agenturen separate Rechnungen etablirt worden. Der Antheil, welcher der Nordostbahn im Berichtsjahr an den Nettoeinnahmen der Agenturen zufiel, wurde den mittelbaren Betriebseinnahmen „Verschiedenes“ gutgebracht.

Zu den Einnahmen aus andern Unternehmungen übergehend, finden wir zunächst einen Minderertrag des Dampfbootbetriebs auf dem Boden- und Zürichsee um Fr. 28,118. 96 Cts. Dieses ungünstige Ergebniss wurde durch die verminderte Güterzufuhr auf dem Bodensee hervorgerufen. Effektiv beträgt die bezügliche Differenz Fr. 64,978. 65 Cts. Derselben steht jedoch eine Ersparniss von Fr. 31,865. 86 Cts. auf den Ausgaben, vorwiegend durch den Wegfall ausserordentlicher Arbeiten, wie Ausbaggerung des Hafens in Romanshorn etc., wie sie im Jahre 1880 stattgefunden, gegenüber, so dass abzüglich der Mehreinnahme von Fr. 4,993. 83 Cts. aus dem Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee der Gesammtminderertrag sich auf obige Fr. 28,118. 96 Cts. reduzirt.

Das Betheiligungskapital bei der Linie Zürich-Zug-Luzern hat Fr. 20,800 weniger abgeworfen, nämlich Fr. 504,370 gegenüber Fr. 525,170 im Vorjahr. Die Reduktion der Durchschnittsdividende von 5,56 % im Jahr 1880 gegen 5,13 % im Berichtsjahr, welche die Nordostbahn für ihr Betheiligungskapital von Fr. 9,626,000 bezog, ist dadurch herbeigeführt worden, dass die Betriebsrechnung der genannten Filialbahn pro 1881 einen Rückschlag von Fr. 109,066. 86 Cts. auf dem Reservefond dieser Unternehmung zu decken hatte. Auch der Reinertrag der Bötzbergbahn gestaltete sich im Berichtsjahr wesentlich ungünstiger, und betrug daher die der Nordostbahn zukommende Hälfte nur Fr. 376,187. 89 Cts. gegen Fr. 438,577. 36 Cts. im Vorjahr, somit Fr. 62,389. 47 Cts. weniger. Das Betheiligungskapital von Fr. 12,200,316. 18 Cts. verzinste sich hienach mit etwa 3,08 %. Von den als Ertrag der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil aufgeführten Fr. 56,000 Obligationenzinsen sind in der Wirklichkeit nur Fr. 10,024. 70 Cts. eingegangen, und hat sich desshalb unsere Forderung an diese Unter-

nehmung per Ende 1881 von Fr. 186,886. 98 Cts. auf Fr. 232,862. 28 Cts. erhöht. Über dieses Verhältniss verweisen wir auf das an anderer Stelle Gesagte. Die Betheiligungskapitalien von Fr. 5,320,000 bei der Aargauischen Südbahn und von Fr. 500,000 bei der Linie Wohlen-Bremgarten blieben ertraglos, und hatte sich die Nordostbahn neuerdings an Betriebsdefiziten dieser Linien zu betheiligen, und zwar bei der Aargauischen Südbahn mit der Hälfte gleich Fr. 42,977. 54 Cts. und bei Wohlen-Bremgarten mit zwei Fünftel gleich Fr. 9,805. 10 Cts. gegen Fr. 25,955. 93 Cts. und Fr. 9,520. 56 Cts. im Vorjahr. Die Gesammtbetheiligung der Nordostbahn an den vorbezeichneten Unternehmungen belauft sich am Schlusse des Berichtsjahres auf Fr. 29,266,316. 18 Cts., der Ertrag pro 1881 ergab Fr. 883,775. 25 Cts. gleich 3,02 % Zins.

Die Mehreinnahme von Fr. 112,964. 34 Cts. auf dem Interessenconto ist aus der Verzinsung unserer Baukapitaleinzahlungen für die Aargauischen Südbahnstrecken Muri-Immensee und Brugg-Hendschikon sowie daraus hervorgegangen, dass wir in Folge verminderter Materialanschaffungen und Ausgaben für Bauzwecke für längere Zeit Gelder flüssig machen und dieselben vortheilhaft in Discontopapieren anlegen konnten.

Über das approximative Betriebsergebniss der Bischofszellerbahn im Jahre 1880 geben wir im Vergleich mit demjenigen vom Vorjahr nachstehenden in bisheriger Weise aufgestellten Ausweis.

		1879.	1880.
Einnahmen:	Unmittelbare	Fr. 124,022. 05	Fr. 123,942. 36
	Mittelbare	„ 3,124. 42	„ 3,386. 57
		Fr. 127,146. 47	Fr. 127,328. 93
Ausgaben:	1. Betrieb:		
	Centralverwaltung	Fr. 25,221. 58	Fr. 22,066. 56
	Bahnunterhalt	„ 24,804. 78	„ 27,875. 61
	Expeditionsdienst	„ 20,409. 10	„ 19,430. 36
	Transportdienst	„ 61,095. 12	„ 57,811. 60
	Bahntelegraphie	„ 4. 94	„ 422. 60
	Verschiedenes	„ 5,752. 12	„ 4,366. 20
		Fr. 137,287. 64	Fr. 131,972. 93
	Mitverzinsung der Station Sulgen	„ 3,140. —	„ 3,140. —
	Antheil an den Betriebskosten für Mitbenutzung der Stationen Sulgen und Gossau	„ 18,569. 05	„ 15,820. 50
		Fr. 158,996. 69	Fr. 150,933. 43
	2. Einlage in den Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn	„ 17,000. —	„ 17,000. —
	3. Pachtzins an die Bischofszellerbahn	„ 62,500. —	„ 63,500. —
	4. Ausbau und neue Anlagen	„ 265. 75	„ —. —
	5. Einlage in den Erneuerungsfond für Transportmaterial	„ 18,224. 04	„ 16,482. 70
		Fr. 256,986. 48	Fr. 247,916. 13
	Hievon ab die Einnahmen	„ 127,146. 47	„ 127,328. 93
	Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn	Fr. 129,840. 01	Fr. 120,587. 20

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1880		**1881**		**1880**		**1881**	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	23,130	0.43	23,960	0.42	125,643. 25	2.61	123,486. 30	2.47
„ „ . . II. „	284,181	5.22	285,376	5.05	854,945. 87	17.78	833,637. 81	16.65
„ „ . . III. „	1,145,420	21.06	1,216,605	21.52	1,204,374. 75	25.05	1,289,398. 90	25.75
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	9,482	0.17	8,023	0.14	7,140. 25	0.15	6,297. 06	0.13
„ „ . . III. „	149,599	2.75	142,979	2.53	75,423. 69	1.57	72,626. 23	1.45
Hin- und Rückfahrt . . I. „	4,114	0.08	3,719	0.07	8,122. 18	0.17	8,253. 30	0.16
„ „ „ . . II. „	475,453	8.74	475,960	8.42	557,184. 28	11.59	559,029. 62	11.16
„ „ „ . . III. „	2,646,780	48.66	2,735,396	48.39	1,592,546. 17	33.12	1,722,835. 31	34.40
Abonnementsbillete . . II. „	145,712	2.68	155,348	2.75	66,110. 06	1.38	69,243. 60	1.38
„ . . III. „	390,280	7.18	415,808	7.36	73,792. 98	1.53	80,272. 61	1.60
Militär- u. Polizeitransporte III. „	45,531	0.84	47,962	0.85	39,433. 11	0.82	40,101. 83	0.80
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . I. „	4,317	0.08	4,651	0.08	17,902. 07	0.37	18,597. 13	0.37
II. „	29,333	0.54	30,994	0.55	91,809. 98	1.91	79,960. 82	1.60
III. „	85,504	1.57	105,795	1.87	93,588. 16	1.95	104,274. 65	2.08
Total	5,438,836	100	5,652,576	100	4,808,016. 80	100	5,008,015. 17	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	31,561	0.58	32,330	0.57	151,667. 50	3.16	150,670. 73	3.01
II. „	944,161	17.36	955,701	16.91	1,577,190. 44	32.80	1,547,834. 91	30.91
III. „	4,463,114	82.06	4,664,545	82.52	3,079,158. 86	64.04	3,309,509. 53	66.08
Total	5,438,836	100	5,652,576	100	4,808,016. 80	100	5,008,015. 17	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	15,449	.	16,170	.	288,299. 45	.	306,264. 70	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	5,093	3.70	5,024	3.61	175,335. 52	.	193,403. 19	.
„ II	49,681	36.14	55,485	39.88				
„ III	52,859	38.45	54,534	39.20				
„ IV	29,843	21.71	24,081	17.31				
Total	137,476	100	139,124	100	175,335. 52	.	193,403. 19	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	44,534	3.48	45,357	3.50	6,705,330. 77	90.93	6,725,239. 66	91.46
Normalklasse I	62,698	4.90	66,139	5.11				
„ II	168,555	13.19	163,918	12.65				
Wagenladungsklasse A . . .	137,953	10.79	124,966	9.65				
„ B . . .	215,661	16.87	197,960	15.28				
„ C . . .	89,070	6.97	110,446	8.53				
„ D . . .	88,445	6.92	91,005	7.02				
„ E . . .	471,461	36.88	495,637	38.26				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	668,660. 02	9.07	628,065. 92	8.54
Total	1,278,377	100	1,295,428	100	7,373,990. 79	100	7,353,305. 58	100
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .	.	.	.	.	12,645,642. 56	.	12,860,988. 64	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1881 = 540 Kilom., 1880 = 469 Kilom.)		1880	1881
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	10,251.64	9,274.10
„ „ Reisenden	„	0.88	0.89
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.52	4.51
Zahl der Personenkilometer		106,322,251	110,950,149
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.55	19.63
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	226,700	205,463
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	11,597	10,468
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	6.10	6.42
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	614.71	567.16
„ „ Tonne	„	18.66	18.93
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	55.15	55.77
„ „ Reisenden	„	5.30	5.42
Zahl der Tonnenkilometer		522,764	549,184
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.84	33.96
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,115	1,017
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	33	30
„ „ Reisenden „	Kilogr.	2.84	2.86
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	373.85	358.16
„ „ Stück	„	1.28	1.40
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	27.80	27.00
Zahl der Tonnenkilometer		630,786	716,262
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	15,722.79	13,617.23
„ „ Tonne	„	5.77	5.68
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	10.27	10.27
Zahl der Tonnenkilometer		71,768,593	71,731,527
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	56.14	55.37
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	153,025	132,836
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,726	2,399
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.51	1.49
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken	26,962.99	23,816.65
Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	442.28	377.22
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	27,405.27	24,193.87

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 .	392,670	849	10,505	3,050	4,635	11,540	10,647	14,632	10,231	4,363	32,867	91,965
Februar .	352,733	889	10,745	3,314	5,243	13,083	9,600	15,168	8,307	4,975	34,261	93,951
März . .	397,696	1,020	10,430	3,311	5,817	15,312	11,173	16,809	8,414	8,175	42,702	111,713
April . .	443,687	1,088	10,414	3,831	5,475	13,918	11,170	15,327	11,791	7,892	42,227	111,631
Mai . . .	535,251	1,278	12,099	4,286	5,444	13,483	11,607	17,114	9,875	6,985	45,013	113,807
Juni . .	493,536	1,339	11,563	3,472	5,615	12,377	8,984	14,898	7,541	7,036	36,789	96,712
Juli . . .	594,434	1,967	9,496	3,995	5,244	12,430	8,178	14,794	8,267	5,913	43,154	101,975
August .	561,043	2,159	12,425	4,222	5,487	13,080	7,831	17,556	8,255	6,031	43,660	106,122
September	535,778	1,781	15,129	3,749	5,646	14,111	9,988	19,254	9,394	7,265	48,367	117,774
Oktober .	516,579	1,566	13,482	4,581	5,911	16,681	10,888	19,007	10,212	18,305	42,445	128,030
November	443,458	1,216	11,847	4,037	5,967	14,644	11,999	17,774	9,169	8,687	41,017	113,294
Dezember	385,711	1,018	10,989	3,509	5,655	13,259	12,901	15,627	8,990	5,378	43,135	108,454
Total	5,652,576	16,170	139,124	45,357	66,139	163,918	124,966	197,960	110,446	91,005	495,637	1,295,428
gegenüber 1880: mehr .	213,740	721	1,648	823	3,441	—	—	—	21,376	2,560	24,176	17,051
weniger.	—	—	—	—	—	4,637	12,987	17,701	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1881		per Bahnkilometer 1880	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	288,084	41	14,485	84	13,092	80	524,963	88	840,626	93	1,562	50	1,811	08
Februar .	271,106	40	14,696	26	14,346	21	545,861	08	846,009	95	1,572	51	1,932	01
März . .	320,195	70	17,929	43	15,643	31	648,710	36	1,002,478	80	1,863	34	2,339	76
April . .	365,681	83	20,179	26	15,118	09	611,645	90	1,012,625	08	1,882	20	2,432	65
Mai . . .	439,544	46	23,706	—	15,968	13	632,153	06	1,111,371	65	2,065	75	2,761	77
Juni . .	466,216	06	26,372	75	14,229	64	563,574	58	1,070,393	03	1,978	55	2,156	32
Juli . .	613,085	39	40,884	82	15,015	32	553,429	23	1,222,414	76	2,259	56	2,691	84
August .	634,562	99	46,373	83	18,424	86	578,003	80	1,277,365	48	2,361	12	2,596	04
September	529,622	82	34,919	52	22,404	71	675,794	64	1,262,741	69	2,334	09	2,552	75
Oktober .	456,697	62	28,744	29	18,547	82	747,101	46	1,251,091	19	2,312	55	2,240	16
November	326,266	32	20,408	96	15,949	75	661,768	95	1,024,393	98	1,893	52	1,893	11
Dezember	296,951	17	17,563	74	14,662	55	610,298	64	939,476	10	1,736	55	1,735	68
Total	5,008,015	17	306,264	70	193,403	19	7,353,305	58	12,860,988	64	23,816	65	26,962	99
gegenüber 1880: mehr . .	199,998	37	17,965	25	18,067	67	—	—	215,346	08	—	—	—	—
weniger.	—	—	—	—	—	—	20,685	21	—	—	3,146	34	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1880		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	59,104	141	351	14,478	19,677	34,155	− 285	+ 2,687	19	6
2. Horn	15,119	23	352	4,670	4,097	8,767	+ 841	− 3,739	79	27
3. Arbon	44,960	115	184	1,560	5,363	6,923	− 2,346	− 3,117	25	35
4. Egnach	19,194	63	909	1,155	5,121	6,276	− 202	+ 1,482	64	39
5. Romanshorn	114,217	365	9,726	181,498	29,462	210,960	− 4,457	− 51,607	6	2
6. Uttweil	10,905	28	105	572	908	1,480	+ 767	− 266	100	100
7. Kessweil	9,573	14	96	1,228	1,240	2,468	+ 71	− 139	107	81
8. Güttingen	13,361	17	140	876	1,768	2,644	+ 232	+ 461	87	77
9. Altnau	10,943	18	212	816	697	1,513	+ 606	+ 231	98	99
10. Münsterlingen	17,491	16	239	597	1,649	2,246	− 1,548	− 302	67	87
11. Kreuzlingen	19,235	52	122	1,682	2,291	3,973	− 411	+ 132	63	59
12. Konstanz	82,197	369	763	28,870	5,707	34,577	+ 16,213	+ 4,366	12	5
13. Emmishofen-Egelshofen	15,889	30	82	2,554	1,678	4,232	+ 12,215	+ 3,528	73	55
14. Tägerweilen	13,581	17	41	533	692	1,225	+ 10,307	+ 1,026	86	109
15. Ermatingen	22,222	78	214	1,244	1,020	2,264	+ 17,113	+ 1,816	53	86
16. Mannenbach	9,208	30	65	307	241	548	+ 7,275	+ 298	109	132
17. Berlingen	7,308	10	65	827	546	1,373	+ 5,576	+ 970	120	102
18. Steckborn	21,120	50	487	1,312	2,336	3,648	+ 15,756	+ 2,490	56	64
19. Mammern	11,043	20	180	390	257	647	+ 8,559	+ 514	97	129
20. Eschenz	7,092	8	317	453	306	759	+ 4,974	+ 533	121	125
21. Stein am Rhein	16,999	50	569	2,347	1,366	3,713	+ 12,868	+ 2,729	68	62
22. Etzweilen	5,134	4	248	393	980	1,373	+ 3,616	+ 1,141	132	103
23. Hemmishofen	6,866	4	105	611	175	786	+ 4,897	+ 625	123	123
24. Ramsen	6,218	5	1,211	745	362	1,107	+ 4,437	+ 675	127	112
25. Rielasingen	8,551	7	75	1,563	2,122	3,685	+ 6,331	+ 2,945	115	63
26. Singen	12,061	11	5,608	18,905	4,451	23,356	+ 9,257	+ 15,364	92	9
27. Stammheim	16,792	41	2,226	1,328	1,150	2,478	+ 11,812	+ 1,602	69	80
28. Ossingen	9,404	15	627	497	1,040	1,537	+ 6,571	+ 1,066	108	98
29. Thalheim-Altikon	8,726	52	507	1,132	251	1,383	+ 5,791	+ 1,100	113	101
30. Dynhard	5,684	9	136	655	650	1,305	+ 3,906	+ 1,218	128	106
31. Seuzach	5,195	6	58	209	477	686	+ 3,463	+ 500	131	128
32. Oberwinterthur	5,295	7	33	141	687	828	+ 3,754	+ 615	29	120
33. Amrisweil	53,597	138	4,802	2,876	6,964	9,840	− 1,318	− 939	22	23
34. Erlen	24,254	54	908	1,254	2,223	3,477	+ 642	+ 410	48	66
35. Sulgen	34,073	60	1,048	813	1,743	2,556	+ 833	− 287	33	78
36. Kradolf	9,961	39	239	676	1,538	2,214	+ 541	+ 225	103	88
37. Sitterthal	10,303	27	75	749	3,714	4,463	+ 1,465	− 943	101	51
38. Bischofszell	33,534	119	758	2,132	5,361	7,493	+ 625	− 31	34	29
39. Hauptweil	11,599	25	350	608	3,401	4,009	+ 312	+ 102	95	57
Übertrag	808,008	2,137	34,233	283,256	123,711					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1880		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	808,008	2,137	34,233	283,256	123,711					
40. Arnegg	13,333	22	603	267	2,035	2,302	+ 1,110	– 43	88	85
41. Gossau	24,113	21	923	611	2,811	3,422	+ 256	– 222	49	68
42. Bürglen	29,254	58	499	3,039	7,335	10,374	– 53	– 278	40	20
43. Weinfelden	69,614	112	4,643	3,568	6,355	9,923	+ 5,007	– 258	16	21
44. Märstetten	24,687	38	1,966	2,870	3,378	6,248	+ 662	+ 654	47	40
45. Müllheim-Wigoltingen .	28,694	61	1,613	2,451	4,759	7,210	+ 543	– 363	41	32
46. Felben	22,595	25	798	1,545	1,303	2,848	+ 396	+ 409	51	74
47. Frauenfeld . . .	108,022	347	2,837	6,973	14,060	21,033	– 943	– 2,319	7	12
48. Islikon	25,329	35	494	1,618	705	2,323	+ 2,214	+ 989	45	84
49. Wiesendangen . . .	16,778	14	118	228	535	763	+ 991	+ 191	70	124
50. Winterthur . . .	391,648	981	8,337	32,085	93,898	125,983	+ 20,021	+ 18,697	2	3
51. Hettlingen	11,466	11	69	639	229	868	+ 1,566	+ 544	96	118
52. Henggart	18,807	32	851	289	743	1,032	– 344	– 120	60	114
53. Andelfingen . . .	34,705	72	1,074	1,023	2,088	3,111	+ 1,798	+ 68	32	71
54. Marthalen	19,040	50	558	2,984	3,498	6,482	– 281	+ 172	65	38
55. Dachsen.	19,938	51	98	445	308	753	– 175	+ 3	60	126
56. Schaffhausen .	79,847	414	8,966	43,070	16,661	59,731	– 1,810	– 600	13	4
57. Töss	9,959	25	30	3,626	8,857	12,483	+ 454	+ 1,013	104	17
58. Wülflingen . . .	9,975	17	14	1,678	5,449	7,127	– 517	+ 1,495	102	33
59. Neftenbach-Pfungen	19,266	15	100	4,051	4,860	8,911	– 395	+ 758	62	26
60. Embrach-Rorbas . .	37,525	82	205	4,775	5,089	9,864	– 447	+ 1,618	30	22
61. Bülach	54,633	101	1,814	2,116	2,664	4,780	– 3,226	– 213	21	48
62. Niederglatt . .	19,467	77	486	1,125	1,552	2,677	+ 490	+ 302	61	75
63. Buchs (Zürich) .	4,354	7	52	78	382	460	+ 348	+ 272	135	134
64. Otelfingen . .	9,754	14	66	1,262	332	1,594	+ 1,249	+ 55	106	95
65. Würenlos . .	9,050	12	36	384	420	804	+ 1,201	+ 10	111	121
66. Glattfelden . . .	7,359	10	29	520	764	1,284	+ 132	+ 240	119	107
67. Eglisau	28,534	93	1,262	2,204	2,094	4,298	– 462	– 561	42	53
68. Zweidlen	3,689	3	18	609	1,471	2,080	+ 86	+ 165	138	89
69. Weiach-Kaiserstuhl .	14,314	33	544	1,734	778	2,512	– 434	+ 772	83	79
70. Rümikon	4,095	5	57	2,801	56	2,857	+ 59	+ 491	136	73
71. Reckingen	4,591	8	57	2,048	334	2,382	– 209	+ 163	134	83
72. Zurzach	21,334	42	868	2,357	1,175	3,532	– 42	+ 647	55	65
73. Koblenz . . .	12,530	13	1,333	4,789	1,135	5,924	– 503	+ 436	90	43
74. Kemptthal	31,777	18	288	3,830	3,427	7,257	+ 2,171	– 1,774	38	31
75. Effretikon	41,646	32	2,583	1,189	1,760	2,949	+ 215	– 6,710	28	71
76. Bassersdorf . . .	14,713	21	207	542	1,028	1,570	+ 7,702	+ 831	81	96
77. Kloten	14,513	29	167	466	554	1,020	+ 7,538	+ 568	82	116
78. Seebach.	6,697	6	28	166	353	519	– 486	+ 380	124	133
Übertrag . . .	2,125,653	5,144	78,924	429,311	328,946					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1880		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,125,653	5,144	78,924	429,311	328,946					
79. Affoltern b. H. . .	3,306	2	13	128	128	256	+ 1,567	+ 186	140	138
80. Regensdorf-Watt. .	7,814	7	62	165	226	391	+ 3,611	+ 254	116	136
81. Buchs-Dällikon . .	6,608	4	32	147	434	581	+ 2,944	+ 325	125	131
82. Dietlikon	21,084	24	152	633	729	1,362	– 3,026	– 395	56	104
83. Wallisellen . . .	43,126	40	163	1,557	2,371	3,928	– 5,521	– 1,604	26	60
84. Örlikon*.	122,559	76	240	4,168	17,946	22,114	+ 10,000	+ 8,227	5	10
85. Glattbrugg . . .	10,917	20	76	1,238	743	1,981	– 520	– 148	99	90
86. Rümlang	11,641	21	100	1,221	2,517	3,738	+ 912	+ 1,786	94	61
87. Oberglatt	13,324	42	255	263	151	414	– 657	– 54	89	135
88. Niederhasli . .	5,262	23	110	114	133	247	– 56	– 15	130	139
89. Dielsdorf . . .	27,367	101	753	7,247	1,781	9,028	+ 71	– 970	43	24
90. Zürich†	925,382	3,279	4,209	75,543	240,266	315,809	– 13,105	+ 3,651	1	1
91. Enge	142,447	159	158	1,408	1,739	3,147	+ 3,753	+ 236	4	69
92. Wollishofen . . .	32,679	21	69	1,478	5,508	6,986	+ 1,027	– 576	35	34
93. Bendlikon (Kilchberg) .	41,856	26	87	587	1,019	1,606	– 2,723	+ 380	27	94
94. Rüschlikon . . .	31,945	31	88	338	690	1,028	+ 1,785	—	37	115
95. Thalweil . . .	65,837	100	93	2,071	6,850	8,921	+ 298	– 1,326	17	25
96. Oberrieden . . .	21,847	19	55	912	3,403	4,315	– 144	+ 1,721	54	52
97. Horgen	82,323	191	341	6,561	11,456	18,017	– 3,996	– 6,345	11	13
98. Au (Zürich) . . .	11,970	33	114	—	365	365	– 419	– 12	93	137
99. Wädensweil . .	94,417	231	471	7,501	22,514	30,015	– 958	+ 2,489	8	7
100. Richtersweil . . .	62,426	182	453	5,431	8,720	14,151	– 3,028	– 2,298	18	16
101. Pfäffikon (Schwyz)	22,581	30	156	655	618	1,273	+ 2,039	– 189	52	108
102. Lachen	37,868	80	1,332	3,596	3,709	7,305	+ 420	+ 2,147	29	30
103. Siebnen (Wangen) .	22,663	27	796	1,857	3,769	5,626	+ 430	+ 576	50	44
104. Reichenburg . . .	13,871	74	439	517	666	1,183	+ 505	– 17	84	110
105. Bilten	7,458	8	184	438	280	718	+ 378	+ 52	118	127
106. Ziegelbrücke .	8,687	9	253	352	445	797	+ 1,514	– 498	114	122
107. N.-O.-Urnen . . .	15,881	26	113	792	1,648	2,440	+ 1,277	+ 376	74	82
108. Näfels-Mollis .	15,762	34	175	1,972	2,939	4,911	+ 998	– 120	77	47
109. Netstall	8,973	25	85	2,713	4,140	6,853	+ 467	+ 1,944	112	37
110. Glarus	83,819	161	1,120	5,449	11,909	17,358	– 307	+ 1,384	10	14
111. Ennenda	20,168	33	41	1,081	7,363	8,444	+ 2,383	– 170	59	28
112. Mitlödi	15,814	11	14	605	1,165	1,770	– 1,347	– 220	75	92
113. Schwanden. . .	55,486	41	722	4,836	7,465	12,301	+ 8,591	+ 1,585	20	18
114. Nidfurn-Haslen . .	15,787	22	30	334	1,546	1,880	– 572	– 209	76	91
115. Luchsingen . . .	20,447	27	252	1,093	3,069	4,162	– 1,316	– 5	58	56
116. Diesbach	7,678	5	18	208	828	1,036	+ 390	+ 245	117	113
117. Rüti (Glarus) . . .	6,319	8	35	317	549	866	– 677	– 224	126	119
Übertrag . . .	4,291,052	10,397	92,783	574,837	710,743					

*) 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.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1880		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,291,052	10,397	92,783	574,837	710,743					
118. Lintthal . . .	30,159	47	304	1,651	4,506	6,157	– 676	+ 716	39	42
119. Altstetten	70,283	38	217	3,415	6,994	10,409	+ 2,820	+ 2,264	15	19
120. Schlieren	32,216	31	121	1,368	2,620	3,988	– 2,288	+ 465	36	58
121. Dietikon	46,691	90	558	1,917	4,258	6,175	– 1,166	+ 901	23	41
122. Killwangen	13,867	27	122	345	301	646	– 943	– 357	85	130
123. Wettingen	16,435	22	131	2,320	3,094	5,414	+ 274	– 4,576	72	45
124. Baden-Oberstadt .	25,414	47	201	4,694	676	5,370	+ 7,735	+ 3,571	44	46
125. Dätwyl	6,982	12	53	440	1,199	1,639	+ 2,672	+ 1,037	122	93
126. Mellingen	15,663	48	542	516	645	1,161	+ 5,625	+ 513	78	111
127. Mägenwyl	3,493	5	32	1,296	243	1,539	+ 1,263	+ 467	139	97
128. Othmarsingen . .	5,032	8	48	932	397	1,329	+ 2,081	+ 554	133	105
129. Lenzburg . . .	25,209	58	710	2,454	4,425	6,879	+ 10,386	+ 2,696	46	36
130. Hunzenschwyl. . .	4,012	4	24	134	106	240	+ 1,437	+ 82	137	140
131. Suhr	9,132	16	221	1,558	3,048	4,606	– 2,193	+ 2,373	110	49
132. Baden	149,277	521	956	6,200	9,966	16,166	– 2,252	– 338	3	15
133. Turgi.	46,272	40	632	1,602	2,679	4,281	– 1,366	– 564	24	54
134. Siggenthal . . .	12,254	17	153	2,242	2,308	4,550	– 69	– 610	91	50
135. Döttingen-Klingnau .	16,606	34	492	1,599	1,075	2,674	– 286	+ 218	71	76
136. Brugg	75,780	158	4,009	13,273	8,234	21,507	– 1,591	+ 8,285	14	11
137. Schinznach	14,720	42	119	478	426	904	– 565	– 70	80	117
138. Wildegg	35,587	53	340	1,677	1,782	3,459	– 2,398	– 3,099	31	67
139. Ruppersweil . . .	9,847	12	42	988	2,141	3,129	– 548	– 21	105	70
140. Aarau	93,266	230	1,441	14,916	14,458	29,374	– 10,300	+ 3,022	9	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	480,690	3,097	26,550	422,483	277,011	699,494	+ 6,306	– 4,268		
Rundfahrten	28,909	—	—	—	—	—	– 2,461	—		
Transitverkehr	93,728	1,116	8,323	232,093	232,093	464,186	+ 10,843	+ 14,702		
Total	5,652,576	16,170	139,124	1,295,428	1,295,428					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1880	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	11,731	5,568	13,128	3,502	24,859	9,070	+ 6,067	+ 8,019
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	21,327	23,799	20,914	6,798	42,241	30,597	+ 8,591	– 3,629
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	50,103	31,166	46,763	99,621	96,866	130,787	+ 1,642	– 33,335
Effretikon-Hinweil	35,168	10,751	35,295	3,111	70,463	13,862	– 4,163	– 751
Aarau-Suhr-Zofingen	1,078	889	1,163	390	2,241	1,279	+ 2,241	+ 1,279
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	181,415	79,418	183,370	43,185	364,785	122,603	+ 6,263	– 9,447
Tössthalbahn	6,837	416	7,079	123	13,916	539	– 743	– 882
Nationalbahn	—	—	—	—	—	—	– 31,056	– 7,318
Wädensweil-Einsiedeln	23,140	2,300	22,803	2,490	45,943	4,790	+ 444	– 594
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	82,103	106,131	83,609	68,779	165,712	174,910	+ 17,002	– 13,828
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	52,389	8,012	53,073	155,154	105,462	163,166	+ 4,331	+ 52,654
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	8,023	2,279	7,982	10,683	16,005	12,962	+ 2,067	+ 6,015
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,399	6,282	5,511	28,647	12,910	34,929	– 467	– 2,451
Total	480,713	277,011	480,690	422,483	961,403	699,494	+ 12,219	– 4,268
† 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	14	380	13	751	27	1,131	+ 2	+ 909
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	552	1,276	436	4,345	988	5,621	+ 132	– 872
Effretikon-Hinweil	181	256	193	342	374	598	+ 120	– 128
Aarau-Suhr-Zofingen	—	32	—	36	—	68	—	+ 68
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	6,147	1,578	6,485	1,391	12,632	2,969	+ 4,791	+ 429
Tössthalbahn	66	—	77	—	143	—	+ 142	—
Nationalbahn	—	—	—	—	—	—	– 239	– 559
Wädensweil-Einsiedeln	1,716	199	1,717	52	3,433	251	+ 192	+ 29
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	49	237	55	381	104	618	+ 20	+ 66
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	595	5,178	1,063	13,668	1,658	18,846	– 39	+ 4,457
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	137	170	232	683	369	853	+ 104	+ 576
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	877	516	568	3,860	1,445	4,376	– 425	+ 644
Übertrag .	10,334	9,822	10,839	25,509	21,173	35,331		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1880	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag .	10,334	9,822	10,839	25,509	21,173	35,331		
Zürichsee-Dampfboote	2	201	2	390	4	591	- 8	+ 591
Effretikon-Hinweil	23	1,004	44	127	67	1,131	—	- 789
Aarau-Suhr-Zofingen	—	2	—	2	—	4	—	+ 4
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	8,059	24,398	10,504	9,743	18,563	34,141	+ 2,435	- 24,724
Tössthalbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Nationalbahn	—	—	—	—	—	—	—	- 106
Wädensweil-Einsiedeln	4,776	504	4,939	236	9,715	740	+ 379	+ 135
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	409	1,450	359	292	768	1,742	+ 329	+ 172
Gr. Bad. Bahn	12	109	4	75	16	184	+ 10	+ 94
K. Württemberg. Staatsbahn	—	202	—	14	—	216	—	+ 55
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	626	1,605	519	5,910	1,145	7,515	+ 46	- 1,546
	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil					
Zürichsee-Dampfboote	2	33	3	83	5	116	- 7	+ 98
Aarau-Suhr-Zofingen	—	3	—	5	—	8	—	+ 8
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	778	352	493	944	1,271	1,296	+ 34	- 261
Tössthalbahn	3	—	2	—	5	—	0	- 2
Wädensweil-Einsiedeln	—	19	—	10	—	29	—	- 12
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	27	314	8	1,441	35	1,755	0	+ 129
Gr. Bad. Bahn	3	5	1	1,800	4	1,805	+ 3	+ 974
K. Württembergische Staatsbahn . . .	—	2	—	19	—	21	—	+ 17
Bayern und weiter	—	22	—	84	—	106	—	- 30
	Von Aarau-Suhr-Zofingen		Nach Aarau-Suhr-Zofingen					
Vereinigte Schweizerbahnen	—	99	—	72	—	171	—	+ 171
Tössthalbahn	—	3	—	2	—	5	—	+ 5
Aarg. Südbahn	1	52	2	11	3	63	+ 3	+ 63
K. Württembergische Staatsbahn . . .	—	—	—	2	—	2	—	+ 2
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	—	—	27	—	27	—	+ 27
Übertrag .	25,055	40,201	27,719	46,798	52,774	86,999		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Total		Differenz gegenüber 1880	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	25,055	40,201	27,719	46,798	52,774	86,999		
Zürichsee-Dampfboote	—	3	—	8	—	11	—	+ 11
Vereinigte Schweizerbahnen	1,411	703	1,497	178	2,908	881	+ 128	+ 90
Tössthalbahn	30	312	56	197	86	509	– 31	– 104
Nationalbahn	—	—	—	—	—	—	– 733	– 417
Wädensweil-Einsiedeln	4,080	18	4,329	2	8,409	20	+ 333	+ 12
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	6,537	6,848	6,571	15,700	13,108	22,548	+ 2,074	– 140
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	865	885	985	52,592	1,850	53,477	+ 173	+ 25,678
K. Württemberg. Staatsbahn	—	1,146	4	4,903	4	6,049	– 3	+ 6,034
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	341	—	1,260	—	1,601	—	– 39
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gr. Bad. Bahn	—	—	—	30	—	30	—	– 140
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	647	—	724	—	1,371	—	– 1,918	—
Gr. Bad. Bahn	3,456	38	3,418	558	6,874	596	+ 2,102	+ 195
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	803	—	779	—	1,582	—	+ 679	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Nationalbahn	—	—	—	—	—	—	—	– 384
Aarg. Südbahn	19	295	14	340	33	635	+ 33	+ 250
Gr. Bad. Bahn	958	121	989	1,162	1,947	1,283	+ 74	+ 797
K. Württemberg. Staatsbahn	89	1,681	197	1,583	286	3,264	+ 29	+ 2,046
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,259	12,581	1,237	41,609	2,496	54,190	– 121	– 7,232
Total des Transitverkehres	45,209	65,173	48,519	166,920	93,728	232,093	+ 10,843	+ 7,351
Gesammttotal	525,922	342,184	529,209	589,403	1,055,131	931,587	+ 23,062	+ 3,083

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1880	1881	Gegenüber 1880	
			mehr	weniger
A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide	160,913	148,626	—	12,287
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren	37,869	37,416	—	453
3. Kartoffeln und Gemüse	27,503	25,965	—	1,538
4. Baumfrüchte	10,665	14,685	4,020	—
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	5,889	6,352	463	—
6. Butter und Schmalz	3,140	3,084	—	56
7. Käse und Zieger	11,161	11,331	170	—
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	7,035	7,764	729	—
9. Zucker	17,695	15,330	—	2,365
10. Tabak und Cigarren	4,860	3,737	—	1,123
II. In flüssigem Zustande	*286,730*	*274,290*	—	*12,440*
11. Milch, einschliesslich condensirte	11,354	10,357	—	997
12. Wein und Most	85,429	49,384	—	36,045
13. Bier	21,521	23,837	2,316	—
14. Branntwein und Liqueur	2,848	2,700	—	148
b) Gebrauchsmittel	*121,152*	*86,278*	—	*34,874*
15. Hausrath und Effekten	12,763	13,242	479	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	2,551	2,655	104	—
	15,314	*15,897*	*583*	—
	423,196	**376,465**	—	**46,731**
B. Brennmaterialien:				
17. Brennholz	46,952	39,948	—	7,004
18. Holzkohlen	1,864	2,343	479	—
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit	209,092	218,387	9,295	—
20. Torf	7,382	6,227	—	1,155
	265,290	**266,905**	**1,615**	—
C. Baumaterialien:				
21. Bausteine und Pflastersteine	44,042	47,723	3,681	—
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	24,567	24,787	220	—
23. Kalk und Kalksteine	9,797	9,753	—	44
24. Cement	19,701	21,856	2,155	—
25. Gyps und Gypssteine	8,475	8,626	151	—
26. Asphalt	4,696	4,338	—	358
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	91,906	96,053	4,147	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	26,710	25,758	—	952
	229,894	**238,894**	**9,000**	—
D. Metallindustrie:				
29. Rohes und altes Eisen, Erze	19,937	24,796	4,859	—
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	26,593	27,150	557	—
31. Eisenwaaren	15,678	15,628	—	50
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde	3,385	3,040	—	345
33. Maschinen und Maschinentheile	20,136	20,681	545	—
	85,729	**91,295**	**5,566**	—
Übertrag	**1,004,109**	**973,559**	—	**30,550**

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1880	1881	Gegenüber 1880	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,004,109**	**973,559**	—	**30,550**
E. Textilindustrie:				
a) in Baumwolle.				
34. Baumwolle, roh	19,067	21,160	2,093	—
35. Garn und Tücher (roh)	29,179	31,610	2,431	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	16,898	17,005	107	—
37. Baumwollabfälle	6,013	5,434	—	579
b) in Leinen, Hanf etc.	*71,157*	*75,209*	*4,052*	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	4,363	4,105	—	258
c) in Seide.				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	6,925	7,811	886	—
d) in Wolle.				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	6,254	6,757	503	—
	88,699	**93,882**	**5,183**	—
F. Gerberei:				
41. Felle und Häute	4,763	4,872	109	—
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	6,297	6,913	616	—
43. Leder und Lederwaaren	4,647	5,347	700	—
	15,707	**17,132**	**1,425**	—
G. Glas- und Thonfabrikation:				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan)	**9,831**	**11,043**	**1,212**	—
H. Papierfabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	5,210	6,816	1,606	—
46. Papier und Carton	6,986	7,649	663	—
	12,196	**14,465**	**2,269**	—
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:				
47. Eis	281	3,701	3,420	—
48. Salz	16,292	16,766	474	—
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	10,062	15,142	5,080	—
50. Mineralöl	10,102	13,537	3,435	—
51. Vegetabilische Öle	7,754	9,512	1,758	—
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen	5,953	6,443	490	—
53. Sprit	7,296	10,395	3,099	—
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	6,678	7,154	476	—
55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel	13,068	14,077	1,009	—
56. Stärke und Stärkemehl	2,962	2,929	—	33
57. Heu und Stroh	4,078	3,478	—	600
58. Düngmittel	15,953	21,441	5,488	—
	100,479	**124,575**	**24,096**	—
K. Hülfsmittel zum Transport:				
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen	4,366	13,965	9,599	—
60. Leere Gebinde und Emballagen	26,253	25,385	—	868
	30,619	**39,350**	**8,731**	—
Total	**1,261,640**	**1,274,006**	**12,366**	—
Nicht klassifizirte Waaren	**16,737**	**21,422**	**4,685**	—
Gesammttotal	**1,278,377**	**1,295,428**	**17,051**	—

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	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Netz der Nordostbahn mit effektiven 541 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67, Brugg-Basel mit 58, Effretikon-Hinweil mit 23, und die Betriebsstatistik auch die an die Centralbahn abgetretene, bis zum 1. April 1881 noch von der Nordostbahn auf deren Rechnung betriebene Bahnstrecke (Aarau-)Suhr-Zofingen mit 21 beziehungsweise 17 Kilometer Betriebslänge.

Im vorjährigen Geschäftsbericht war die Betriebslänge des eigenen Netzes zu 555 Kilometer angegeben; die Verminderung um 14 Kilometer erklärt sich durch den Wegfall der Strecke Suhr-Zofingen mit 17, und durch den nach Hinzukommen des Verbindungsstückes Örlikon-Seebach und nach Vollendung der kontradiktorischen Vermessung erfolgten Zuwachs von 3 Kilometern.

Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug am Schlusse des Berichtsjahres 689 Kilometer (gegen 703 im Vorjahr).

Die durchschnittlich während des ganzen Jahres betriebene Bahnlänge berechnet sich für die Ausgaben zu 688, für die Betriebsstatistik zu 693 Kilometer, indem letztere selbstredend auch den Fahrdienst der Strecke Aarau-Suhr-Zofingen mitenthalten muss, während die Ausgaben für den Betrieb derselben für die Betriebsrechnung der Nordostbahn ausser Betracht fallen.

1. Ausgaben.

1880					1881		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 607 Kilometer					Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 688 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente
272,416	47	3.93	I. Centralverwaltung		270,416	92	3.82
1,389,779	97	20.02	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst		1,485,711	48	20.99
2,653,584	56	38.24	III. Expeditionsdienst		2,708,338	17	38.25
2,471,804	39	35.62	IV. Transportdienst		2,436,928	45	34.42
26,559	25	0.38	V. Bahntelegraphie		24,837	05	0.35
125,844	40	1.81	VI. Verschiedenes		153,727	93	2.17
6,939,989	04	100	Totalausgaben		7,079,960	—	100
			abzüglich:				
			1. Auf die Baurechnungen fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 20,426. 51			
			2. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:				
			a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	Fr. 10,000			
62,131	98		*b)* Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	„ 15,000			
				„ 25,000. —			
			3. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Linie Aarau-Suhr-Zofingen, (ausschliesslich Bahnunterhalt und Expeditionsdienst, welcher der Schweizerischen Centralbahn auf besondern Conto gebucht wurde)	„ 15,652. 88	61,079	39	
6,877,857	06		Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes		7,018,880	61	

Eine Vergleichung der Betriebsausgaben in den Jahren 1880 und 1881 erzeigt für das letztere eine Mehrausgabe von Fr. 141,023. 55 Cts., wesentlich daher rührend, dass im Berichtsjahr durchschnittlich 81 Bahnkilometer mehr als im Vorjahr im Betrieb gestanden sind. Die diessfälligen Mehrausgaben fallen auf Bahnunterhalt und Expeditionsdienst. Immerhin ist, wie aus dem nachfolgenden Tableau „b“ ersichtlich, das Durchschnittsresultat per Einheit (Bahn-, Nutz- und Lokomotivkilometer) für das Berichtsjahr günstiger.

I. **„Centralverwaltung“.** Auf diesem Titel ist eine Minderausgabe von etwa Fr. 2000 zu verzeichnen, hauptsächlich in Folge Minderverbrauchs an Bureaubedürfnissen.

II. **„Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden“.** Für den Bahnunterhalt sind Fr. 95,931. 51 Cts. mehr verausgabt worden. Die Hauptposten fallen auf Besoldungen, indem die Löhnungen für das Bahnaufsichtspersonal auf der ehemaligen Nationalbahn nun für das ganze Jahr in Berechnung fielen, ferner auf Unterhalt des Bahnkörpers und der Kunstbauten, welche durch die Hochwasser vom 1. und 2. September im Gebiete des Thurflusses erheblich beschädigt worden waren. Der Hochwasserschaden beziffert sich für das gesammte Netz auf etwa Fr. 63,000; für diessfällige Wiederherstellungsarbeiten sind im Berichtsjahr Fr. 36,439. 50 Cts. verausgabt und verrechnet worden; der Rest fällt aufs laufende Jahr. Für Unterhalt des Oberbaues einschliesslich der Löhne für Einzelnauswechslung und für Geleisumbau musste in Folge vermehrter Schwellen- und Schienenauswechslung auf den neuen Linien und auf der ehemaligen Nationalbahn, erheblich mehr als im Vorjahr verausgabt werden; dennoch weist die Betriebsrechnung eine Minderausgabe von Fr. 24,704. 03 Cts. aus, welche namentlich dem Umstande zu verdanken ist, dass das gewonnene Altmaterial, dessen Werth von den Ausgaben für Neumaterial in Abzug gebracht wurde, zu sehr günstigen Preisen verwerthet werden konnte.

Die Gesammtauswechslung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz betrug im Jahr 1881: 92,551 laufende Meter Schienen (1880: 66,884) und 48,214 Stück Schwellen (1880: 37,491).

Der Geleisumbau von Schienen der ältern Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1881 in einer Länge von 25,229 Kilometer Geleise vorgenommen worden, gegen 20,216 im Vorjahr. Ferner wurden zum Gewinnen mittelguter Eisenschienen von Profil V Stahlschienen vom gleichen Profil auf 17,015 Meter Geleise eingelegt (1880: 9679 Meter). Bis Ende des Jahres 1881 sind auf den älteren Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV auf Schienen von Profil V umgebaut worden:

Auf dem Stammnetz	211,264 laufende Meter Geleise	oder 69,8 %	der Hauptgeleise,
„ der Luzerner Linie	40,769 „ „ „	„ 67,4 %	„ „
Total	252,033 laufende Meter Geleise	oder 69,4 %	der Hauptgeleise.

Von den auf sämmtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 454,733 laufenden Metern Geleise mit neuem Profil V bestehen 203,111 laufende Meter Geleise oder 44,7 % aus Stahlschienen.

III. **„Expeditionsdienst.“** Dieser Titel erzeigt im Vergleich mit dem Vorjahr eine Mehrausgabe von Fr. 54,753. 61 Cts. Zwar sind bei einzelnen Dienstzweigen, so bei den Bureaukosten (Kapitel 1 c), bei der Beleuchtung und Beheizung (Kapitel 1 d), etc. Ersparnisse gemacht worden, auch weist das ganze Kapitel 3, Güterdienst, eine Minderausgabe von mehr als Fr. 34,000 aus, wesentlich in Folge zeitweiser Abnahme des Güterverkehrs und daheriger Reduktion des Personals der Güterarbeiter, sowie durch namhaft grössern Erlös auf den versteigerten herrenlosen Gegenständen, welcher vom Kapitel Ersatzleistungen, dessen effektive Ausgaben annähernd gleich wie im Vorjahr waren, in Abzug gebracht ist. Dagegen sind auf den übrigen Kapiteln

Mehrausgaben von annähernd Fr. 93,000 erwachsen, welche sich vertheilen auf Besoldung und Bekleidung des Stationspersonals (Kapitel 1 a, 1 b, 2 a), Ergänzung und Unterhalt des Inventars (Kapitel 1 e) und Druckkosten, Formularien etc. (Kapitel 2 c), alles begründet dadurch, dass die ehemalige Nationalbahn nunmehr das ganze Jahr im Betriebe war, endlich auf Rangirdienst (Kapitel 1 f) im Zusammenhang mit einer Vermehrung der Rangirdienst-Leistungen, gegenüber dem Vorjahr um 25,280 Kilometer, und weil die effektiven Traktionskosten etwas grösser waren.

IV. „Transportdienst.“ Auf diesem Titel ist eine Minderausgabe von Fr. 34,875. 94 Cts. zu verzeichnen, trotzdem, dass für Besoldung des Zugs- und Maschinenpersonals etc. (Kapitel 2 a und 3 a) auf der nun das ganze Jahr im Betrieb gestandenen ehemaligen Nationalbahn, sowie für Unterhalt und Erneuerung der Wagen und Lokomotiven (Kapitel 2 c, 3 h) ohne das ehemalige Nationalbahn-Betriebsmaterial, dessen erstmalige Instandstellung auf Conto „Baureserve der Nationalbahn“ erfolgte, erheblich mehr als im Vorjahr verausgabt wurde. Dieses günstige Ergebniss rührt hauptsächlich daher, dass das Kapitel Wagenmiethe (2 g) nicht nur keine Nettoausgabe, welche im Vorjahr Fr. 78,578. 54 betrug, sondern einen Einnahmenüberschuss der empfangenen Vergütung für eigene Wagen über die schuldige Miethe für fremde Wagen um Fr. 27,126. 22 Cts. ergab. Es haben nämlich, wie weiter hinten in Abschnitt 2 „Statistik des Betriebsdienstes“ ersichtlich ist, die eigenen Wagen auf fremden Bahnen im Berichtsjahr 4,349,480 Achsenkilometer mehr als im Vorjahr geleistet, während anderseits der Parcours der fremden Wagen auf der Nordostbahn um 3,611,433 Achsenkilometer zurückging. Von jener Mehrleistung des eigenen Materials entfällt der grösste Theil auf die für eine Zeitdauer von 5 Monaten der Suisse Occidentale vermiethet gewesenen Personenwagen.

V. „Bahntelegraphie“. Die Ausgaben dieses Titels betragen Fr. 24,837. 05 Cts. gegen Fr. 26,559. 25 Cts. im Vorjahr. Die Zahl der Telegraphenstationen, sowie der bedienten Morse-Apparate ist sich gleich geblieben und betrug Ende 1881: 174 und 225. Bahndienst-Depeschen wurden im Ganzen 108,491 befördert gegen 113,103 im Vorjahr; die Verminderung erklärt sich daraus, dass diesmal die Depeschenzahlen der unter fremder Verwaltung stehenden Gemeinschaftsstationen nicht miteinbezogen sind.

VI. „Verschiedenes“. Auf diesem Titel sind Fr. 27,883. 53 Cts. mehr verausgabt worden als im Vorjahr; es betrugen nämlich im Berichtsjahr die Einlage in den Unfallversicherungsfond Fr. 40,000 gegen Fr. 30,000; der Beitrag an die Pensions- und Hülfskasse Fr. 30,000 gegen Fr. 20,000, und die Staats- und Gemeindesteuern Fr. 38,063. 95 Cts. gegen Fr. 22,201. 76 Cts. im Vorjahr.

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. Es trat diesfalls im Berichtsjahr keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1881 **155** Stück vorhanden.

Leistungen. Von den 155 Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 81 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 Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 66 Lokomotiven, wovon 54 im Strecken- und 12 im Rangirdienst. Jene 81 Lokomotiven haben im Ganzen 3,741,928 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,212,616 und im Rangirdienst 529,312 zurückgelegt, (gegenüber 3,625,638 im Vorjahr, wovon 3,096,414 im Fahr- und 529,224 im Rangirdienst). In den angegebenen Rangirdienst-Zahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich pro 1881 auf 194,312, pro 1880 auf 169,032 Kilometer beziffern.

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	1,979,102	66,711	2,045,813	1,239	32	25,227	2,072,311
Ehemalige Schweiz. Nationalbahn	372,280	3,534	375,814	—	—	587	376,401
Sulgen-Gossau . . .	72,564	—	72,564	—	—	79	72,643
Aarau-Zofingen . . .	11,527	—	11,527	—	—	—	11,527
Zürich-Zug-Luzern . . .	266,459	4,005	270,464	2,161	—	1,888	274,513
Bötzbergbahn . . .	348,086	182	348,268	94	—	140	348,502
Effretikon-Hinweil . . .	56,677	—	56,677	—	—	4	56,681
Aushülfe an die Vereinigten Schweizerbahnen . .	—	19	19	—	—	19	38
Total . .	3,106,695	74,451	3,181,146	3,494	32	27,944	3,212,616

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

	1880.	1881.
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . .	23,191,281	23,871,301
„ „ Tannenholz in Ster	967.25	868.45
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheit reduzirt) in Kilogramm	23,578,181	24,218,681
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . .	49,377	52,822.30
„ „ Putzwaaren	17,264	13,510
Kosten des Brennmaterials	Fr. 532,539. 59	Fr. 536,955. 66
„ „ „ per 100 Kilogramm . .	„ 2. 26	„ 2. 22
„ des Schmiermaterials	„ 47,842. 14	„ 49,540. 24
„ „ „ per 1 Kilogramm . . .	Cts. 97	Cts. 94
„ des Putzmaterials	Fr. 16,746. 29	Fr. 11,648. 56
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 283,813. 70	„ 315,238. 28
Totalkosten	„ 880,941. 72	„ 913,382. 74

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

	1880.	1881.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . .	3,213,269	3,131,909
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . .	8,895	9,528
„ „ Putzwaaren in Kilogramm . . .	3,791	5,667
Kosten des Brennmaterials	Fr. 72,583. 45	Fr. 69,955. 55
„ „ Schmiermaterials	„ 8,617. 04	„ 8,214. 00
„ „ Putzmaterials	„ 3,676. 01	„ 4,885. 60
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 46,421. 94	„ 39,084. 77
Totalkosten	„ 131,298. 44	„ 122,139. 92

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Personenwagen um 1 Stück, indem ein auf der Station Singen aus unermittelter Ursache durch Brand zerstörter zweiachsiger II. und III. Kl.-Wagen nicht wieder ersetzt, sondern vom Inventar abgeschrieben wurde. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden **558** Stück mit 1254 Achsen und 23,371 Sitzplätzen (1880: 559 Stück mit 1256 Achsen und 23,344 Sitzplätzen). Die Vermehrung der Sitzplatzzahl rührt davon her, dass auch im verflossenen Jahr bei einigen Personenwagen die Abtritte beseitigt, und an deren Stelle Sitze angebracht worden sind. Die aus Tabelle a II ersichtliche Verminderung der Sitzplatzzahl I. Klasse erklärt sich daraus, dass 8 Plätze im zweistöckigen Wagen, welche bisher irrthümlich der I. Klasse zugezählt waren, dort ab- und der II. Klasse zugeschrieben worden sind.

Im Berichtsjahr erfolgte die Abschreibung der im letztjährigen Geschäftsbericht als verkauft erwähnten 104 offenen, von der Nationalbahn herrührenden Güterwagen. Ferner wurden als entbehrlich 8 Stück Langholzwagen und 6 Stück Steinwagen, aus der Liquidation der Nationalbahn herrührend, verkauft, und 4 Stück schon längere Zeit wegen Baufälligkeit ausser Betrieb gestellte, vierachsige Gepäckwagen ausrangirt. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1881 an Gepäck- und Güterwagen vorhanden: **2596** Stück mit 5216 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,295 Tonnen (1880: 2718 Stück mit 5468 Achsen und einer Tragfähigkeit von 29,523 Tonnen).

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

Der durchschnittliche Bestand war:

Personenwagen:	559	Stück	mit 1256	Achsen	und	23,421	Sitzplätzen
Gepäck- und Güterwagen:	2613	„	„ 5254	„	„	28,470	Tonnen Tragkraft.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1880.		1881.	
Personenwagen	19,137,896		19,672,094	
Gepäck- und Güterwagen	32,010,972	51,148,868	34,022,410	53,694,504
b) auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	1,298,076		4,208,826	
Gepäck- und Güterwagen	24,220,972	25,519,048	25,659,702	29,868,528
Total .		76,667,916		83,563,032

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	2,262,256		1,789,938	
Gepäck- und Güterwagen . . .	28,794,557		25,543,738	
Schweizerische Bahnpostwagen . .	2,192,536		2,304,240	
Total .		33,249,349		29,637,916
3. Von Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn		84,398,217		83,332,420

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 8,879.8 Kilogramm, wofür Franken 4,072. 84 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 7,951.5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Franken 3,989. 38 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 9,384 Achsenkilometer zurückgelegt (1880: 10,614).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Franken 272,786. 75 Cts. gegenüber Franken 250,798. 01 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 1880	Total 1881	1880	1881
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven . .		49	16	43	20	12	140	140	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,434,511	295,544	1,043,690	168,150	239,251	3,071,776	3,181,146	—	—
im Materialtransport	„	925	305	2,264	—	—	1,122	3,494	—	—
in Schneepflugfahrten	„	—	—	32	—	—	65	32	—	—
in Leerfahrten	„	13,037	877	12,020	1,313	697	23,451	27,944	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.		1,448,473	296,726	1,058,006	169,463	239,948	3,096,414	3,212,616	698,256 ** (169,032)	723,624 ** (194,312)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer .	1881	3,968.4	812.9	2,898.6	464.3	657.4	—	8,801.7	—	1,982.5
	1880	4,096.6	748.9	2,833.6	498.8	482.8	8,460.1	—	1,907.8	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		30,916,596	4,434,212	40,632,546	2,044,225	5,304,841	84,398,217	83,332,420	—	—
per Fahrkilometer	1881	21.34	14.94	38.40	12.66	22.11	—	25.94	—	—
	1880	21.65	16.64	41.45	14.29	17.20	27.26	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	9,761,798	1,830,380	9,865,045	881,480	1,879,978	23,578,181	24,218,681	3,213,269	3,131,909
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw.	1881	6.7394	6.1686	9.3242	5.2016	7.8349	—	7.5386	—	4.3281
Rangir-) Kilom. Kilogr. . .	1880	6.8676	6.0572	9.5677	5.0387	7.5355	7.6147	—	4.6018	—
Kosten im Ganzen	Fr.	216,548.95	41,053.83	217,539.95	19,853.35	41,959.58	532,539.59	536,955.66	72,583.45	69,955.55
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. *1881*	Cts.	14.9502	13.8356	20.5613	11,7154	17.4869	—	16.7140	—	9,667
Dito 1880	„	15.5481	13.7498	21.5180	11.4947	17.0211	17.1986	—	10.395	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaaren	Kg.	24.868.3	6,377	26,315	3,208	5,564	66,641	66,332.3	12,686	15,195
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw.	1881	0.0172	0.0215	0.0249	0.0189	0.0232	—	0.0206	—	0.0210
Rangir-) Kilom. Kgr.	1880	0.0185	0.0203	0.0264	0.0187	0.0243	0.0215	—	0.0182	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials	Fr.	24,235.18	5,463.22	23,971.59	2,817.18	4,701.63	64,588.43	61,188.80	12,293.05	13,099.60
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. *1881*	Cts.	1.67	1.84	2.27	1.66	1.96	—	1.90	—	1.81
Dito 1880	„	1.85	2.00	2.46	1.87	2.30	2.09	—	1.76	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:										
im Ganzen	Fr.	159,525.91	18,610.12	123,213.29	13,888.96	* —	283,813.70	315,238.28	46,421.94	39,084.77
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. *1881*	Cts.	11.01	6.27	11.65	8.20	—	—	9.81	—	5.40
Dito 1880	„	9.00	9.92	10.58	6.57	—	9.17	—	6.65	—
d) Total										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:										
im Ganzen	Fr.	400,310.04	65,127.17	364,724.83	36,559.49	46,661.21	880,941.72	913,382.74	131,298.44	122,139.92
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. *1881*	Cts.	27.64	21.95	34.47	21.57	19.45	—	28.43	—	16.88
Dito 1880	„	26.39	25.68	34.56	19.93	19.32	28.45	—	18.80	—
per Wagenachsenkilom. . . *1881*	„	1.29	1.47	0.90	1.79	0.88	—	1.10	für jeden Tag: —	Fr. 334.63
Dito 1880	„	1.22	1.54	0.83	1.39	1.12	1.04	—	Fr. 358.74	—

* Die Kosten für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn-Lokomotiven sind auf Conto „Baureserve der Nationalbahn" getragen.
** Die eingeklammerten Ziffern stellen die Rangirkilometer der Fahrdienstlokomotiven dar.

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	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
								Tonnen				
1881	69	489	1254	1,187	7,496	14,688	23,371	10,563,050	92,605,213	103,168,263	148,872	4.81
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten*: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	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
1881	23,880.920	91,575.53	0.383	1.419	21,462.032	2,286.9	2,578.78	0.10656	0.0120	21,905.86	35,523.15	0.26758
1880	20,435.972	92,165.61	0.451	1.484	21,400.152	2,016	2,517.71	0.09420	0.0118	18,611.80	27,528.22	0.21561

* Die Kosten für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahnwagen sind auf Rechnung des Erwerbes der Nationalbahn getragen.

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	Tragkraft per Achse im Mittel.	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	
1881	12	71	2,513	2,596	5,216	28,295.0	2.8502	5.43	95,048,718	181,432,767	276,481,485	398,963	4.64	14,676,458	44,889,690
1880	16	71	2,631	2,718	5,468	29,523.0	2.8398	5.40	98,583,373	183,578,539	282,161,912	457,313	4.64	14,940,162	45,865,367

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne: Total	per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1881	59,682.112	181,211.22	0.304	1.802	61,870.388	6,592.9	7,434.06	0.10656	0.0120	2,376.68	0.00384
1880	56,231.944	158,632.40	0.282	1.558	62,998.065	5,935.5	7,411.67	0.09422	0.0118	3,062.80	0.00486

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

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

I. Ausgaben.			1879	1880	1881
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer, ausschliesslich Suhr-Zofingen u. durchschnittlich betriebene Länge: 688 Kilometer idem.)					
Gesammt-Betriebsausgaben . .	per	Bahnkilometer . . . Franken	12,739.39*	11,330.90*	10,201.86*
	„	Nutzkilometer . . . „	2.47*	2.26*	2.21*
	„	Lokomotivkilometer . . „	2.45*	2.25*	2.19*
	„	Wagenachsenkilometer . Centimes	8.94*	8.18*	8.43*
Centralverwaltung	„	Bahnkilometer . . . Franken	542.99*	431.80*	377.54*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„	„ . . . „	2,465.38*	2,279.26*	2,133.17*
Expeditionsdienst.	„	Bahnkilometer . . . „	4,986.55*	4,356.31*	3,922.60*
Transportdienst:					
Im Ganzen	„	Bahnkilometer . . . „	4,420.95*	4,012.45*	3,509.01*
	„	Nutzkilometer . . . . „	85.73*	80.14*	76.17*
	„	Lokomotivkilometer . . „	85.15*	79.50*	75.42*
	„	Wagenachsenkilometer . Centimes	3.10*	2.90*	2.90*
Allgemeine Kosten	„	Nutzkilometer . . . „	1.77	1.57*	1.61*
	„	Lokomotivkilometer . . „	1.76	1.56*	1.60*
	„	Wagenachsenkilometer . „	0.06	0.06*	0.06*
Fahrdienst.	„	Nutzkilometer . . . „	32.34	31.49*	28.16*
	„	Lokomotivkilometer . . „	32.12	31.24*	27.88*
	„	Wagenachsenkilometer. „	1.18	1.14*	1.07*
Zugkraft	„	Nutzkilometer . . . . „	51.62*	47.08*	46.40*
	„	Lokomotivkilometer . „	51.27*	46.70*	45.94*
	„	Wagenachsenkilometer . „	1.87*	1.70*	1.77*
	„	Bahnkilometer . . . Franken	2,662.04*	2,356.93*	2,137.46*
Bahntelegraphie	„	„ . . . „	53.26	43.76	36.10
Verschiedenes	„	„ . . . „	270.25	207.32	223.44
II. Fahrmaterial.					
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 693 Kilometer, einschliesslich Suhr-Zofingen)					
a) Den Bestand desselben betreffend:					
Auf jede Lokomotive (155) kommen		Bahnkilometer	3.8811	4.5355 (4,1689)	4.4452 (4,4710)
„ „ „ „		Personenwagenachsen	7.8042	8.1032 (7,9459)	8.0903 (8,1032)
„ „ „ „		Güterwagenachsen	33.972	35.277 (34,595)	33.652 (33,897)
„ „ „ „	im Ganzen .	Wagenachsen	41.78	43.38 (42,54)	41.74 (42,00)
„ „ „ „		Sitzplätze	138.78	150.61 (144,37)	150.78 (151,10)
„ „ „ „		Tonnen Tragkraft	183.493	190.471 (186,872)	182.548 (183,677)
Auf jeden Bahnkilometer kommen		Lokomotiven	0.258	0.220 (0,240)	0.225 [0,224)
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.011	1.787 (1,906)	1.820 (1,812)
„ „ „ „		Güterwagenachsen	8.753	7.778 (8,298)	7.570 (7,582)
„ „ „ „	im Ganzen .	Wagenachsen	10.764	9.565 (10,204)	9.390 (9,394)
„ „ „ „		Sitzplätze	35.758	33.206 (34,630)	33.920 (33,797)
„ „ „ „		Tonnen Tragkraft	47.278	41.996 (44,825)	41.067 (41,082)
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	17.78	18.59 (18,17)	18.64 (18,65)
„ „ Güterwagenachse „		Tonnen Tragkraft	5.4013	5.3992 (5,4018)	5.4247 (5,4187)

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 und bezw. 1. Januar bis 31. März 1881 von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

		1879	1880	1881
b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienst-Lokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	24,900	24,482 (25,639)	25,395
	„ Tag „	68.2	66.9 (70,1)	69.6
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	47,506	48,381	46,560
	„ Tag „	130.2	132.2	127.6
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	59,383	61,928	59,493
	„ Tag „	162.7	169.2	163.0
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt	„ Jahr „	59,191	58,188	60,302
	„ Tag „	162.2	159.0	165.2
2. Fahrdienst-Lokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		27.44	27.26	25.94
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	Centimes	11.28	9.17	9.81
„ Zugskilometer	„	11.62	9.53	10.15
„ beförderten Wagenachsenkilometer	„	0.411	0.336	0.378
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer	Kilogr.	7.8462	7.6147	7.5386
„ Zugskilometer	„	8.0811	7.9159	7.7956
„ Wagenachsenkilometer	„	0.2859	0.2794	0.2906
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer	„	0.0128	0.0159	0.0164
„ Zugskilometer	„	0.0132	0.0166	0.0170
„ Wagenachsenkilometer	„	0.00047	0.00059	0.00063
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer	Centimes	18.8066	17.1986	16.7140
„ Zugskilometer	„	19.3697	17.8791	17.2838
„ beförderten Wagenachsenkilometer	„	0.6852	0.6310	0.6444
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer	„	1.4946	1.5451	1.5421
„ Zugskilometer	„	1.5394	1.6062	1.5946
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer	Franken	1,675.54	1,253.12 (1,427,78)	1325.66 (1318,01)
„ Lokomotivkilometer	Centimes	32.27	28.45	28.43
„ Zugskilometer	„	33.24	29.58	29.40
„ beförderten Wagenachsenkilometer	„	1.18	1.04	1.10
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordostbahn und auf fremden Bahnen)	Kilometer	12,480	11,402 (12,177)	12,915 (12,836)
und zwar jede Personenwagenachse	„	19,203	16,271 (17,378)	19,044 (19,013)
„ Güterwagenachse	„	10,936	10,284 (10,983)	11,442 (11,359)
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen		107.94	83.17 (94,77)	85.34 (84,85)
„ Güterwagenachsen		282.42	244.84 (278,97)	246.02 (244,60)
„ Personen- u. Güterwagenachsen		390.37	328.02 (373,74)	331.36 (329,45)
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen auf Nordostbahnwagen	Prozente	65.04	60.60	64.43
„ fremde Wagen	„	34.96	39.40	35.57
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0058	0.0047	0.0049
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	447.47	356.75 (406,48)	395.92 (393,63)
„ Wagenachse und Jahr	„	41.12	37.30 (39,82)	42.16 (41,90)
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.329	0.327	0.326
d) Ausnutzung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	31.92	33.60	33.39
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	31.52	30.84	30.54

*) Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus dem Erneuerungs- bezw. Reservefond bestritten)		
		Central-verwaltung	Unter-haltungs-kosten	Expedi-tions-dienst	Trans-port-dienst	Tele-graphie	Ver-schie-denes	Im Ganzen	per Lokomotiv-kilometer	per Wagen-achsen-Kilometer	per Bahn-kilom.	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
1881	688[4]	378	2,133[3]	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970[3]	61,701

[1]) 1877 einschl. Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipirten Geleisumbau zu Lasten des Reservefonds.
[2]) „ „ „ 413,562. 10 idem idem „ Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.
[3]) 1879/81 Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
[4]) 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

1880				1881
			Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und	
Fr. 12,645,642. 56			. . . . . Güterverkehr	Fr. 12,860,988. 64
„ 207,428. —			. . . . . Mittelbare Einnahmen	„ 203,702. 94
Fr. 12,853,070. 56				Fr. 13,064,691. 58
„ 5,123,901. 93			. . . . . Betriebsausgaben	„ 5,317,429. 66
Fr. 7,729,168. 63			. . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . .	Fr. 7,747,261. 92
			Davon ab:	
	Fr. 31,108. 60		Ausbau und neue Anlagen Fr. 122,519. 13	
„ 1,081,108. 60	„ 1,050,000. —		Einlage in den Erneuerungsfond „ 1,050,000. —	„ 1,172,519. 13
Fr. 6,648,060. 03			. Betriebsergebniss des eigenen Netzes (ausschliesslich Suhr-Zofingen) .	Fr. 6,574,742. 79
	51,72%		in Prozenten der Bruttoeinnahme 50,32%	
	Fr. 14,483. 79		(459 Klm.) per Bahnkilometer (540 Klm.) Fr. 12,175. 45	
	„ 2. 95		. . „ Zugskilometer . . „ 2. 71	
	„ 2. 83		. . „ Nutzkilometer . . „ 2. 64	
			Fügt man zu obigen Summen	
„ 258,342. 89			. . . . den Ertrag der Dampfboote mit	„ 230,223. 93
„ 984,270. 87			. . und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit . .	„ 883,775. 25
			so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich	
Fr. 7,890,673. 79			. . . . . Dampfboote	Fr. 7,688,741. 97
			Dazu:	
„ 103,446. 82			. . . . . Aktiv-Zinsensaldo	„ 216,411. 16
Fr. 7,994,120. 61			. . Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation . .	Fr. 7,905,153. 13
			Hiezu sind erforderlich:	
Fr. 3,082,750. —			Für Zinse auf Obligationenanleihen	Fr. 2,482,750. —
„ 320,421. 55			„ „ „ Subventionsdarleihen	„ 316,362. 50
„ 2,590,290. 20			„ „ „ Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn, ausschliesslich der ehemaligen Nationalbahn . . .	„ 3,313,344. 25
„ 40,000. —			„ „ „ dem Anleihen von 3 Millionen Franken I. Hypothek auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn . .	„ 70,000. —
„ 426,516. 23			„ Amortisation von Anleihen und Kursverlusten auf frühern Anleihen	„ 436,516. 23
Fr. 6,459,977. 98			. . . . . Total	Fr. 6,618,972. 98
Fr. 1,534,142. 63			. Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von .	Fr. 1,286,180. 15

Die vorstehende Zusammenstellung ergibt gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme

aus dem Transportverkehr von		Fr. 215,346. 08
eine Verminderung der mittelbaren Einnahmen von	Fr. 3,725. 06	
und eine Zunahme der Betriebsausgaben von	„ 193,527. 73	„ 197,252. 79
so dass die Vermehrung des Betriebsüberschusses gegen das Vorjahr beträgt . . .		Fr. 18,093. 29

Nach Abzug von Fr. 122,519. 13 Cts. für Ausbau und neue Anlagen, worüber weiter unten noch Näheres folgt, sowie der Einlage von Fr. 1,050,000 in den Erneuerungsfond bleiben als Betriebsergebniss des eigenen Netzes Fr. 6,574,742. 79 Cts. oder Fr. 73,317. 24 Cts. weniger als voriges Jahr. Der Ertrag der Dampfboote ist ebenfalls um Fr. 28,118. 96 Cts., und der Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen um Fr. 100,495. 62 Cts. geringer als im Vorjahr, so dass der Überschuss des ganzen Betriebsnetzes einschliesslich Dampfboote um Fr. 201,931. 82 Cts. hinter dem Ergebniss des Vorjahrs zurückbleibt. Dagegen ist der Aktiv-Zinsensaldo um Fr. 112,964. 34 Cts. grösser. Die für Verzinsung etc. verfügbare Summe ist daher nur um . . . . . Fr. 88,967. 48 geringer als voriges Jahr.

Hinwieder sind aber auch die Bedürfnisse für Verzinsung und Amortisation der Anleihen gewachsen. Die Zinslast ist zwar auf den alten Obligationen und Subventionsanleihen in Folge theilweiser Rückzahlung um . . . . . Fr. 604,059. 05
geringer, dagegen auf den Einzahlungen auf das neue 160 Millionen Anleihen um . . . . . „ 723,054. 05
grösser geworden. Differenz gleich . . . . . Fr. 118,995. —

Auf dem Anleihen von 3 Millionen I. Hypothek auf der Ostsektion der Nationalbahn beträgt der Zins mehr als im Vorjahr (1880 wurde derselbe nur für acht Monate berechnet) . . . . . „ 30,000. —
und die Amortisationsquote des neuen Anleihens ist um . . . . „ 10,000. —
gewachsen, so dass eine Gesammtmehrbelastung vorhanden ist von . . . . . „ 158,995. —
Der Rechnungssaldo von 1881 reduzirt sich sonach dem Vorjahr gegenüber um . . . . Fr. 247,962. 48
so dass derselbe noch beträgt . . . . . Fr. 1,286,180. 15

Wir empfehlen Ihnen, auf dieser Summe folgende Abschreibungen vorzunehmen:

A. In Übereinstimmung mit frühern Beschlüssen der Generalversammlung sind zunächst folgende Beträge zu amortisiren:

a) Pfandbuchgebühren		Fr. 2,505. 82
b) Abschreibung auf zwei versetzten Wasserreservoirs		„ 362. 58
c) Abschreibung auf theils verkauften, theils in Reserve gestellten Inventargegenständen		„ 27,966. 14
d) Abschreibung auf ausrangirten Reservevorräthen der Werkstätten		„ 44,888. 12
		Fr. 75,722. 66
abzüglich Rückerstattung der Centralbahn auf den früher abgeschriebenen Verlusten an der Nationalbahn	Fr. 7,819. 56	
Nettoeinnahme auf der Correntrechnung über die Objekte der rechtsufrigen Zürichseebahn	„ 1,854. 59	„ 9,674. 15
Total der diversen Abschreibungen		Fr. 66,048. 51

B. Unsere Bilanz führt unter den Liquidationsrechnungen auch die Kursverluste auf dem $4^1/_2$% Gemeinschaftsanleihen mit der Schweizerischen Centralbahn auf. Obgleich dieser Posten gemäss dem Art. 656 des neuen schweizerischen Obligationenrechts erst bis 1892 gänzlich zu amortisiren wäre, halten wir eine beschleunigte Tilgung desselben doch für wünschbar, zumal auch die Centralbahn ihren Antheil bereits abgeschrieben hat. Nach Abzug der aufs Jahr 1881 fallenden Quote von Fr. 56,516. 23 Cts. betragen diese Kursverluste noch Fr. 635,356. 26 Cts.

Wir beantragen Ihnen, obigen Betrag in zwei Malen zu tilgen, und haben in der Voraussetzung Ihrer Zustimmung die Abschreibung der Hälfte dieses Betrages mit Fr. 317,678. 13 Cts. bereits in die vorliegende Rechnung aufgenommen.

C. Schon voriges Jahr hat Ihre Revisionskommission im Bericht an die Generalversammlung auf die Forderung der Nordostbahn an die Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil hingewiesen und damit den Antrag begründet, eine entsprechende Summe auf neue Rechnung vorzutragen, in der Voraussicht, dass diese Forderung im Laufe des Jahres zur Abschreibung gelangen werde. Diese Voraussetzung hat sich zwar nicht erfüllt, insofern die bisherigen Verhandlungen für Übernahme der Linie durch die Nordostbahn bis jetzt ohne Erfolg geblieben sind; dagegen ist das betreffende Defizit von Fr. 186,886. 98 Cts. auf Fr. 232,862. 28 Cts. angestiegen. Da die schuldende Gesellschaft zur Zeit noch aufrechtstehend ist, so halten wir eine totale Abschreibung unserer Forderung auch jetzt noch nicht für zweckmässig; wir können sie aber ebensowenig als ein disponibles Aktivum betrachten, sondern nur als ein sehr zweifelhaftes; wir halten desshalb den Übertrag auf einen Dubiosen-Conto für richtig und haben den Posten demzufolge entsprechend skripturirt.

Der Saldo der Betriebsrechnung von		Fr. 1,286,180. 15
reduzirt sich daher um folgende Posten:		
A. Diverse Abschreibungen	Fr. 66,048. 51	
B. Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen 1/2 mit . .	„ 317,678. 13	
C. Übertrag auf Dubiosen-Conto (Betriebsdefizit Effretikon-Hinweil per 31. Dezember 1881)	„ 232,862. 28	„ 616,588. 92
	Restbetrag . .	Fr. 669,591. 23
Hiezu der Saldovortrag von 1880		„ 905. 32
es bleiben somit verfügbar		Fr. 670,496. 55

über deren Verwendung Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsraths wird vorgelegt werden.

Das in unserm vorjährigen Bericht erwähnte Regulativ für den Erneuerungsfond ist s. Z. vom Verwaltungsrathe genehmigt worden und liegt somit auch der diesjährigen Einlage von Fr. 1,050,000 zu Grunde. Ausserdem wurden dem Erneuerungsfond Fr. 100,000 zugewiesen als Vorschlag auf den bei der Bahnerneuerung gewonnenen und verkauften Oberbaumaterialien. Die Ausgaben des Fonds bestehen in Fr. 215,895. 74 Cts. für streckenweise Erneuerung des Oberbaues und Fr. 64,550. 55 Cts. für Abschreibung und Umbau von Transportmaterial.

Der Titel „Ausbau und neue Anlagen“ betrifft wesentlich folgende Arbeiten:

Erhöhung der Seemauer in Wädensweil;
Neue Heizeinrichtung im Kontrolgebäude Venedigli;
Erstellen von Lagerplätzen bei der Werfte in Romanshorn und bei Station Islikon;
Wasserleitung zum Bahnhof Brugg und zur Station Otelfingen;
Uferversicherung an der Töss und Beiträge an Thurdammbaukosten;
Erstellung von Unterkunftslokalen für Zugspersonal in Frauenfeld und Bülach;
Verlängerung von Barrieren in Aussersihl, etc.

Ferner sind darin enthalten Fr. 100,000 für die in Aussicht genommene definitive Stationsanlage in Horgen. Die daherigen Verhandlungen sind dem Abschlusse nahe; der Bau ist auf etwa Fr. 350,000 veranschlagt, der Bauconto ist jedoch mit dieser Station schon hinlänglich belastet, und es wäre nicht richtig, denselben dafür noch weiter in Anspruch zu nehmen; daher werden die Kosten auf dem Titel „Ausbau und neue Anlagen“ verrechnet und auf drei bis vier Jahre vertheilt werden. Im Budget von 1881 waren bereits Fr. 100,000 dafür vorgesehen, wesshalb sie auch hier in die Rechnung für dieses Jahr aufgenommen worden sind.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1880		1881		1880		1881	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	26,166	29.47	25,595	25.44	42,441. 33	41.82	42,200. 23	39.63
„ „ II. „ . .	24,926	28.07	27,790	27.62	30,774. 53	30.32	33,474. 37	31.44
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	6,102	6.87	8,452	8.40	7,596. 28	7.48	7,628. 27	7.16
„ „ „ II. „ . .	14,358	16.17	20,190	20.06	9,385. 83	9.25	10,893. 99	10.23
Abonnementsbillete I. „ . .	2,696	3.04	3,593	3.57	466. 16	0.46	711. 75	0.67
„ II. „ . .	4,791	5.39	5,094	5.06	3,374. 27	3.32	3,532. 04	3.32
Lustfahrtbillete I. „ . .	6,092	6.86	6,336	6.30	5,786. 39	5.70	6,346. 52	5.96
„ II. „ . .	3,664	4.13	3,573	3.55	1,669. 32	1.65	1,692. 68	1.59
Total .	88,795	100	100,623	100	101,494. 11	100	106,479. 85	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	41,056	46.24	43,976	43.70	56,290. 16	55.46	56,886. 77	53.42
II. „	47,739	53.76	56,647	56.30	45,203. 95	44.54	49,593. 08	46.58
Total .	88,795	100	100,623	100	101,494. 11	100	106,479. 85	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	656	.	615	.	6,209. 17	.	5,834. 40	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	66	2.02	75	2.33				
„ b, schweres Vieh . . .	1,620	49.54	1,254	38.93				
„ c, leichtes „ . . .	895	27.37	1,043	32.38	6,368. 60	.	5,645. 60	.
„ d, Schweine	65	1.99	63	1.96				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	400	12.23	473	14.68				
Hunde	224	6.85	313	9.72				
Total .	3,270	100	3,221	100	6,368. 60	.	5,645. 60	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,279	0.76	1,490	0.97				
Stückgut	10,594	6.27	9,516	6.22				
Massengut A	42,683	25.29	24,297	15.90				
„ B	66,745	39.54	69,966	45.78	496,415. 70	.	427,379. 79	.
Spezialtarif I	31,416	18.61	35,424	23.18				
„ II.	16,083	9.53	12,149	7.95				
Total .	168,800	100	152,842	100	496,415. 70	.	427,379. 79	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	89. 13	.	258. 42	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	610,576. 71		545,598. 06	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	101,494. 11	16.62	106,479. 85	19.52
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,209. 17	1.02	5,834. 40	1.07
Viehtransport	.	.	.		6,368. 60	1.04	5,645. 60	1.04
Gütertransport	.	.	.	.	496,415. 70	81.30	427,379. 79	78.33
Verschiedenes	.	.	.	.	89. 13	0.02	258. 42	0.04
Total .	.	.	.	.	610,576. 71	100	545,598. 06	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.
1881	100,623	106,479	85	615	5,834	40	3,221	5,645	60	152,842	427,379	79	258	42	545,598	06
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
mehr als 1880	11,828	4,985	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	29	—	—
weniger „ „	—	—	—	41	374	77	49	723	—	15,958	69,035	91	—	—	64,978	65

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1881	Fr. 1. 06	Fr. 9. 49	Fr. 1. 75	Fr. 2. 80
1880	„ 1. 14	„ 9. 47	„ 1. 95	„ 2. 94

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1880				**1881**			Gegenüber 1880			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.33	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.52	—	—	—	—
7,623	15	1.78	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	7,598	08	1.91	—	—	25	07
108,505	01	25.31	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	107,966	67	27.20	—	—	538	34
2,693	97	0.63	4. Bekleidung desselben	1,763	42	0.44	—	—	930	55
1,439	12	0.34	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,498	16	0.38	59	04	—	—
66,279	60	15.46	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	64,183	80	16.18	—	—	2,095	80
103,341	04	24.10	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	97,320	33	24.52	—	—	6,020	71
76,681	47	17.88	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	80,401	84	20.26	3,720	37	—	—
7,092	—	1.65	10. Assekuranzprämien	6,913	30	1.74	—	—	178	70
45,090	84	10.52	11. Verschiedenes	19,234	74	4.85	—	—	25,856	10
428,746	20	100	. . . . . Total	396,880	34	100	—	—	31,865	86

Der Ausfall in den Einnahmen aus dem Güterverkehre rührt wesentlich von der Verminderung der Transporte der Massengüter der Klasse A und des Spezialtarifs II her; bei erstern zählt als Hauptartikel der Wein, und bei letztern Holz, die in bedeutend geringern Quantitäten als 1880 importirt worden sind und transitirt haben. Daneben ist auch ein Rückgang des Stückgüterverkehrs und des Getreideverkehrs zu verzeichnen.

Zu der oben ausgewiesenen Minderausgabe ist zu bemerken, dass gegenüber dem Vorjahr bei ungefähr gleicher Fahrleistung ein Minderverbrauch an Brennmaterial stattgefunden hat (Kap. 8), und die 1880er Betriebsrechnung (Kap. 11) eine ausserordentliche Ausgabe für die Ausbaggerung des Hafens in Romanshorn zu tragen hatte.

Finanzergebniss.

	1880					1881				
	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	610,576	71	6	67	—	545,598	06	5	73	—
Ausgaben	428,746	20	4	68	70.22	396,880	34	4	17	72.77
Vorschlag .	181,830	51	1	99	29.78	148,717	72	1	56	27.23

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach zu Ende 1881 aus 6 Dampfschiffen, 4 eisernen Schleppschiffen, 1 Dampffähre gemeinschaftlich mit Württemberg, 1 Dampffähre und 1 eisernen Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

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

		1880	1881
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähren (zur Hälfte). Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	91,529	95,214
und zwar in	Zeitstunden	5,894	6,003
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.53	15.86
Schleppboote. Solche durchliefen	„	60,423	56,626
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	55	24.500
Steinkohlen	Tonnen	3,209.204	2,922.410
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,231.204	2,932.210
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	35.302	30.796
„ Zeitstunde	„	548.219	488.457
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	91,341.04	84,837.57
per Kilometer	Centimes	99.79	89.10
„ Zeitstunde	Franken	15.50	14.13
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.595	9.609
per Kilometer .	Kilogramm	0.105	0.101
„ Zeitstunde .	„	1.628	1.600
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,991.59	9,496.62
per Kilometer	Centimes	9.82	9.97
„ Zeitstunde	„	152.55	158.19
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	76,681.47	80,401.84
per Kilometer . . .	Centimes	83.78	84.44

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1880		1881		1880		1881	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	31,683	4.46	32,401	4.15	32,648. 09	9.12	32,572. 57	8.43
„ „ . . II. „	133,978	18.86	147,248	18.88	72,457. 96	20.23	77,220. 11	19.98
Hin- und Rückfahrt . I. „	102,470	14.42	117,830	15.11	75,484. 93	21.08	86,529. 02	22.39
„ „ . II. „	335,230	47.18	380,292	48.76	144,409. 63	40.33	161,046. 61	41.67
Abonnementsbillete . I. „	41,514	5.84	43,872	5.63	10,980. 12	3.07	11,095. 30	2.87
„ . II. „	40,008	5.63	41,274	5.29	8,159. 58	2.28	8,772. 80	2.27
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	15,086	2.12	5,918	0.76	10,171. 75	2.84	5,047. 35	1.31
II. „	10,542	1.49	11,037	1.42	3,756. 05	1.05	4,165. 31	1.08
Total .	710,511	100	779,872	100	358,068. 11	100	386,449. 07	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	190,753	26.85	200,021	25.65	129,284. 89	36.11	135,244. 24	35.00
II. „	519,758	73.15	579,851	74.35	228,783. 22	63.89	251,204. 83	65.00
	710,511	100	779,872	100	358,068. 11	100	386,449. 07	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . . .	543	.	617	.	4,226. 15	.	4,853. 26	.
*** III. Viehtransport.**	Stück		Stück					
Klasse I	24	0.76	27	0.55	2,499. 24	.	3,377. 95	.
„ II	890	28.20	1,667	34.07				
„ III	2,153	68.22	3,010	61.52				
„ IV	89	2.82	189	3.86				
Total .	3,156	100	4,893	100	2,499. 24	.	3,377. 95	.
*** IV. Gütertransport.**	Tonnen		Tonnen					
Eilgut			4,100	13.01				
Klasse I			1,602	5.08				
„ II			10,174	32.28				
„ A	19,948	.	2,973	9.43	81,763. 76	.	94,331. 72	.
„ B			1,438	4.56				
„ C			3,188	10.12				
„ D			1,705	5.41				
„ E			6,339	20.11				
	19,948	.	31,519	100	81,763. 76	.	94,331. 72	.
Lokalspesen	.	.	.	.	24,350. 60	.	25,686. 65	.
Total .	.	.	.	.	106,114. 36	.	120,018. 37	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	3,402. —	.	3,412. 54	.
Gesammttotal	.	.	.	.	474,309. 86	.	518,111. 19	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	358,068. 11	75.49	386,449. 07	74.59
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,226. 15	0.89	4,853. 26	0.94
Viehtransport	.	.	.	.	2,499. 24	0.53	3,377. 95	0.65
Gütertransport	.	.	.	.	106,114. 36	22.37	120,018. 37	23.16
Verschiedenes	.	.	.	.	3,402. —	0.72	3,412. 54	0.66
Total .	.	.	.	.	474,309. 86	100	518,111. 19	100

* Für den Vieh- und Gütertransport auf den Dampfbooten des Zürichsees wurde im Geschäftsjahr 1881 die für die Eisenbahnen gültige Klassifikation eingeführt; bei dem Güterverkehr ist eine Vergleichung mit dem Jahr 1880 nur im Total möglich.

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1881	779,872	386,449	07	617	4,853	26	4,893	3,377	95	31,519	120,018	37	3,412	54	518,111	19
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
mehr als 1880	69,361	28,380	96	74	627	11	1,737	878	71	11,571	13,904	01	10	54	43,801	33
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1881	Fr. 0. 50	Fr. 7. 87	Fr. 0. 69	Fr. 3. 81
1880	„ 0. 50	„ 7. 78	„ 0. 79	„ 5. 32

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1880				**1881**			Gegenüber 1880			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.77	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.43	—	—	—	—
18,725	—	4.71	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	19,622	—	4.49	897	—	—	—
189,669	68	47.68	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	196,073	50	44.91	6,403	82	—	—
3,074	47	0.77	4. Bekleidung desselben	2,622	17	0.60	—	—	452	30
16,831	76	4.23	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	15,790	56	3.62	—	—	1,041	20
86,309	50	21.70	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	105,377	91	24.14	19,068	41	—	—
61,823	78	15.54	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	76,806	94	17.59	14,983	16	—	—
3,154	75	0.79	8. Assekuranzprämien	2,874	45	0.66	—	—	280	30
3,208	54	0.81	9. Verschiedenes	2,437	45	0.56	—	—	771	09
397,797	48	100	. . . . . Total	436,604	98	100	38,807	50	—	—

Die Vermehrung der Einnahmen (gegen 1880) überhaupt ist zunächst dem Wegfall der Ursache der Verminderung der Einnahmen von 1880 (Seegefrörne) zuzuschreiben. Dazu kommt im Personenverkehr die Ausführung zweier frequenter Lokalfahrten am linken Ufer an Stelle von zwei Bahnzügen während des ganzen Jahres (1880 vom Beginn des Sommerfahrplans an). Zu der Vermehrung der Einnahmen aus dem Güterverkehr hat auch die Entwicklung des direkten Güterverkehrs der rechtsufrigen Stationen mit den Bahnstationen der Nordostbahn beigetragen, welche dem Dampfbootverkehre der billigen Taxen wegen gewisse Güter zugewendet hat, die früher mit Privatschiffen oder Privatfuhren befördert wurden.

Die Mehrausgabe begründet sich zum grössten Theil durch die grössere Fahrleistung (über 50,000 Kilometer mehr als im Vorjahr), sowie durch die Vornahme von Hauptreparaturen an den Dampfbooten „Stadt Zürich“ und „Linth-Escher“.

Finanzergebniss.

	1880					1881				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	474,309	86	2	29	—	518,111	19	2	01	—
Ausgaben	397,797	48	1	92	83.87	436,604	98	1	69	84.08
Vorschlag	76,512	38	—	37	16.13	81,506	21	—	32	15.92

Betriebsmaterial.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 5 hölzerne, nicht mehr reparaturfähige Schleppschiffe abgeschrieben, unter Belastung der Betriebsrechnung mit der Differenz zwischen Inventarwerth und Erlös des Altmaterials. Dagegen sind 3 neue hölzere Schleppschiffe erstellt und die diessfälligen Anschaffungskosten dem Erneuerungsfond entnommen worden.

Zu Ende 1881 war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer 3 Schraubendampfer, 7 eiserne Schlepp- und Kohlenschiffe und 24 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1880	1881
a. **Leistungen der Dampfschiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	188,269	233,514
und zwar in	Zeitstunden	14,511	17,881
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.97	13.06
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	19,134	24,231
und zwar in	Zeitstunden	2,363	3,116
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	8.09	7.78
Total: Zurückgelegte	„	207,403	257,745
	Zeitstunden	16,874	20,997
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.29	12.28
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Kubikmeter	120.450	93
Steinkohlen	Tonnen	3,171.675	3,937.025
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen*)	„	3,219.855	3,974.225
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.525	15.419
„ „ Zeitstunde	„	190.817	189.276
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	78,679.38	95,782.32
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	37.93	37.16
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4.66	4.56
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	6.705	8.109
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.032	0.031
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.397	0.386
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,381.28	6,727.88
per Kilometer	Centimes	2.59	2.61
„ Zeitstunde . . .	„	31.89	32.04
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	61,823.78	76,806.94
per Kilometer . . .	Centimes	29.80	29.80

*) 1 Kubikmeter Holz = 400 Kilogramm Kohlen.

3. Werkstättebetrieb.

Im abgelaufenen Jahr war die Werkstätte ausschliesslich für den Unterhalt und die Erneuerung des eigenen Betriebsmaterials in Anspruch genommen. Als ausserordentliche Arbeiten sind zu erwähnen: der zu Lasten des Erneuerungsfonds erfolgte Umbau der Lokomotive B 65, die Beendigung des Umbaues des Bodenseedampfbootes „St. Gallen", die Hauptreparatur des Bodenseedampfbootes „Schaffhausen", sowie die Hauptreparaturen an den Zürichseedampfbooten „Stadt Zürich" und „Linth-Escher".

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Dépôt Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug zu Ende des Jahres 1881 393 Mann (1880 : 397).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1880.	1881.
An Einnahmen	Fr. 861,395. 77	Fr. 938,157. 13
„ Ausgaben	„ 854,964. 82	„ 934,536. 11
Differenz .	Fr. 6,430. 95	Fr. 3,621. 02

Dieser Reinertrag pro 1881 wurde zur Abschreibung auf den Reservevorräthen der Werkstätte verwendet, und eine weitere Abschreibung von Fr. 41,267. 10 auf diesem Conto zu Lasten der Betriebsrechnung vorgenommen.

4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **38** vorgekommen, nämlich 11 Entgleisungen, 1 Zusammenstoss und 26 sonstige Unfälle. Menschen wurden bei diesen Unfällen getödtet 13, erheblich verletzt 10; die Todesfälle betrafen 2 Reisende, 5 Angestellte und 6 der Bahnverwaltung fremde Personen; die Verletzungen 4 Angestellte und 6 fremde Personen; in 19 Fällen (5 Selbstmorde inbegriffen) lag Selbstverschulden vor.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1881 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. 13,860,689. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	„ 36,440,000. —
	Fr. 50,300,689. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total	Fr. 50,814,689. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1881 nachstehendes Resultat erzeigen:

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahr 1880		Fr. 198,671. 93	
Einnahmen im Jahr 1881	Fr. 20,420. —		
Verausgabt wurden im Jahr 1881 in Folge der Unfälle in Horgen am 16. April 1880 und in Weinfelden am 6. Juni 1881	„ 2,812. 73	„ 17,607. 27	
Bestand am 31. Dezember 1881 .			Fr. 216,279. 20

Übertrag . .			Fr. 216,279. 20

b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:

Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1880		Fr. 62,433. 98	
Einnahmen im Jahr 1881	Fr. 40,000. —		
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1881 auf . .	„ 14,140. —	„ 25,860. —	
Bestand am 31. Dezember 1881 .			„ 88,293. 98
Total .			Fr. 304,573. 18

Der vor dem Bundesgericht gegen die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln angehobene Prozess betreffend Personalentschädigungen in Folge der Wädensweiler Katastrophe vom 30. November 1876 hat durch Vergleich vom 29. November 1881 einen gütlichen Austrag gefunden. Die genannte Verwaltung hat danach der Nordostbahn an ihre Forderung von Fr. 70,913. 48 Cts., Werth 31. Dezember 1880, eine Aversalentschädigung von Fr. 52,000, nebst 5 % Zinsen hierauf ab 1. Januar 1881, zu entrichten und überdiess sämmtliche Rentenzahlungen an ehemalige Angestellte, in welche unsere Gesellschaft s. Z. gerichtlich verfällt worden war, ab 1. Januar 1881 zu übernehmen, beziehungsweise uns von allen aus dem Haftpflichtgesetz abzuleitenden Folgen des fraglichen Unfalls gänzlich zu liberiren.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte	136	
Arbeiter im Taglohn	30	
		166
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	469	
Arbeiter im Taglohn	489	
		958
III. Expeditions- und Zugsdienst.		
Beamte und Angestellte	1,291	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) .	367	
		1,658
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	222	
Arbeiter im Taglohn (wovon 363 Werkstättearbeiter)	488	
		710
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,492

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,05 Angestellte (im Vorjahr 5).

V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	149	
Arbeiter im Taglohn	52	
		201

Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:

Beamte und Angestellte	2,267	
Arbeiter im Taglohn	1,426	
		3,693

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 959,332. 23
Im Jahr 1881 kamen an Einnahmen hinzu:			
Beitrag der Nordostbahngesellschaft . .	Fr. 30,000. —		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . .	„ 132,710. 33		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . .	„ 48,065. 43	Fr. 210,775. 76	
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 1,597. 71		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten .	„ 802. 30		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung	„ 3,500. —		
Regelmässige Unterstützungen . . .	„ 150,380. 38		
Verschiedenes	„ 1,463. 74	„ 157,744. 13	„ 53,031. 63
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren		Fr. 1,014,350. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn		„ 1,986. 14	Fr. 1,012,363. 86

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2129 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 31,841. 14
Im Jahr 1881 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 25,118. 93	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen	„ 23,844. 22	„ 1,274. 71
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren	Fr. 33,200. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn	„ 84. 15	Fr. 33,115. 85

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1043.

c) Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 14,001. 75
Hiezu kamen im Jahr 1881 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme .	Fr. 4,478. —	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt	„ 3,743. 82	„ 734. 18
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren	Fr. 14,200. —	
„ Baarschaft	„ 535. 93	Fr. 14,735. 93

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 1881 folgende Vermögensbestände auf:

a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer.

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 106,854. 86
An Einnahmen kamen im Jahr 1881 hinzu:		
Einlagen und Zinse	Fr. 25,701. 37	
Höherwerthung von Werthpapieren	„ 375. —	„ 26,076. 37
		Fr. 132,931. 23
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen		„ 15,847. 47
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren	Fr. 116,000. —	
„ Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 1,083. 76	Fr. 117,083. 76

b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals.

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 17,295. 37
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1881 hinzu		„ 2,708. 75
		Fr. 20,004. 12
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . .		„ 9,664. —
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren	Fr. 12,000. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . . .	„ 1,659. 88	Fr. 10,340. 12

c) Baarkautionen von Beamten und Angestellten.

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 4,294. 90
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1881 hinzu		„ 2,247. 80
		Fr. 6,542. 70
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . .		„ 736. 98
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren	Fr. 6,000. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . . .	„ 194. 28	Fr. 5,805. 72

d) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 58,135. 02
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1881 hinzu		„ 14,321. 82
		Fr. 72,456. 84
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 128. 72	
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . .	„ 10,652. 70	„ 10,781. 42
Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren	Fr. 59,000. —	
„ Baarschaft	„ 2,675. 42	Fr. 61,675. 42

In Vollzug einer von der nationalräthlichen Geschäftsprüfungskommission vom Jahre 1879 gemachten Anregung betreffend Kontrolirung der als Vermögen der Kranken- und Unterstützungskassen, sowie der an Stelle geleisteter Baarkautionen bei den Eisenbahnverwaltungen vorhandenen Werthe hat am 7. November 1881 durch den Sekretär des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements eine Untersuchung der den vorstehend unter Ziffer 7 und 8 aufgeführten Kassen angehörenden Werthpapiere stattgefunden, und es ist dabei laut eingelangtem Protokoll die vollständige Übereinstimmung der betreffenden Vermögenswerthe mit den Rechnungsabschlüssen per 1. Oktober 1881 konstatirt worden.

Die unter Ziffer 8 *a—c* ausgewiesenen drei Kautionskassen haben wir, um fernerhin die Anlage der jeweiligen Kassenüberschüsse derselben in Werthtiteln möglichst zu vereinfachen, vom 1. Januar 1882 ab in eine Kasse, mit der Bezeichnung „Baarkautionen von Angestellten", vereinigt.

V. Bahnbau.

A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Die Erweiterung des Güterbahnhofes Winterthur wurde nach einem vom Bundesrath im Oktober 1881 genehmigten reduzirten Projekt im Berichtsjahr durchgeführt, und die Verlegung der Ostzufahrten in den genannten Bahnhof im Zusammenhang mit der Korrektion und Überführung der Lind- und Haldenstrasse über den vierspurigen Bahnkörper begonnen. Die Befahrung der neuen Linien ist auf den 1. Juli 1882 in Aussicht genommen.

Hinsichtlich der definitiven Stationsanlage in Horgen ist ein modifizirtes Projekt ausgearbeitet, und auf Grund dieses letztern mit der Gemeinde ein Vertrag abgeschlossen worden, welcher im Oktober 1881 dem Verwaltungsrath zur Genehmigung vorgelegt wurde. Derselbe wies diese Angelegenheit an eine hiefür bestellte Spezialkommission, auf deren Wunsch wir eine Ergänzung der über die Frage der Sicherheit des Baugrundes abgegebenen geologischen Expertise unter Beizug eines Ingenieur-Technikers anordneten. Die Angelegenheit ist nun dem Abschluss nahe.

Das im letztjährigen Geschäftsbericht behandelte Verbindungsgeleise zwischen der ehemaligen Nationalbahnlinie Kloten-Seebach mit der Bülach-Zürcher Linie unterhalb der Station Örlikon wurde im Frühjahr ausgeführt und am 1. Juni dem Betrieb übergeben; ebenso fällt ins Berichtsjahr die Verlegung des Stationsgebäudes in Örlikon auf die Südseite und die Ausführung der Geleiserweiterung daselbst.

Auf der ehemaligen Nationalbahn gelangten auf Conto „Baureserve Nationalbahn" folgende Arbeiten zur Ausführung: Konsolidirungsarbeiten zur Sicherung des Bahndammes an der Thurhalde bei Dätwyl (Zürich); Abböschung und Konsolidirung der beim Bau zu steil angelegten Einschnittsböschung oberhalb der Station Dätwyl (Aargau); Ersetzung von Holzbestandtheilen verschiedener Brücken durch Eisenkonstruktion; Auswechseln unimprägnirter tannener und föhrener Schwellen durch imprägnirte föhrene und theilweise eichene; Entwässerung des Bahnplanums der Station Etzweilen und Ersetzen der für die Nordostbahn-Maschinen zu kleinen Drehscheibe daselbst durch eine in Suhr gewonnene grössere; Erstellung der Wasserleitung in Wettingen für die Speisung der Lokomotiven; Instandstellung des Rollmaterials der vormaligen Nationalbahn; endlich Erstellung von durchgehenden Gütergeleisen auf den Stationen Kloten, Eschenz, Ramsen und Rielasingen. Die definitive Vermarkung auf der Westlinie der ehemaligen Nationalbahn wurde vollständig durchgeführt; es wurden die Katasterpläne angefertigt und auf der Ost- und Westlinie Grünhecken gepflanzt.

Als grössere Arbeiten sind ferner zu nennen: Erhöhen der Seemauer und Heben der Geleisanlagen auf dem Bahnhof Wädensweil; Unterfangen einer Stützmauer längs der Töss am Schlossberg bei Wülflingen; Wasserversorgung für den Bahnhof Brugg; Erstellung von durchgehenden Gütergeleisen auf den Stationen Wädensweil, Lachen, Pfungen und Zurzach, unter Verwendung des Materials von entbehrlichen abgebrochenen Seitengeleisen. Die diessfälligen Arbeiten, mit Ausschluss der Geleisänderungen, wurden auf Kap. E der Betriebsrechnung „Ausbau und Neue Anlagen" verrechnet; bei den Geleisänderungen sind die Arbeitskosten dem Betrieb belastet, und die Werthüberschüsse des erübrigten Oberbaumaterials auf besondern Conto vorgetragen worden, der für die Kosten von Geleisänderungen auf Stationen verwendet wird, die kein drittes durchgehendes Geleise haben und daher kein überschüssiges Material ergeben.

B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Dieser Conto hat sich im Berichtsjahr um Fr. 408,711. 65 Cts. vermindert durch Verkauf von 118 entbehrlichen Güterwagen (aus der Liquidation der Nationalbahn herrührend); Abschreibung von 4 wegen Baufälligkeit ausrangirten Gepäckwagen zu Lasten des Erneuerungsfonds; Gutschrift der erhaltenen Assekuranzvergütung auf einem durch Brand zerstörten Personenwagen zuzüglich des Altmaterialwerthes und durch Abschreibung von alten Schleppschiffen; Verkauf des frühern Werfteplatzes im Seefeld; Abschreibung des Gewinns auf dem Betrieb der Imprägnieranstalt am Gebäude und an Maschinen, und durch Übertrag der im Berichtsjahr erlaufenen weitern Herstellungskosten der neuen Lagerplätze bei der Station und Schiffswerfte Wollishofen auf den Bauconto der linksufrigen Zürichseebahn.

Bei der genannten Schiffswerfte wurden der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Hafenabschluss sammt Landungssteg auf der Nordwestseite ausgeführt, die Zufahrten zum Hafen durch Ausbaggerung erbreitert und vertieft, und mit dem gewonnenen Material weitere Lagerplätze geschaffen; ein Theil der bezüglichen Kosten kommt erst im laufenden Jahr zur Verrechnung.

VI. Direktion.

Die Direktion hielt 102 Sitzungen. Sie fasste 2399 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelnkompetenz erledigten Geschäften.

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

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1881 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 9. Juni 1882.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1881.

I. Betriebsrechnung.

II. Rechnung über den Kapitalverkehr.

III. Baurechnungen.

IV. Bilanz nebst Beilage.

V. Rechnung über den Erneuerungsfond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).						
A. **Unmittelbare Betriebseinnahmen.**						
1. Personentransport	5,008,015	17				
2. Gepäcktransport	306,264	70				
3. Pferde- und Viehtransport	193,403	19				
4. Gütertransport	7,353,305	58	12,860,988	64		
B. **Mittelbare Betriebseinnahmen.**						
1. Pacht- und Miethzinse	207,333	66				
abzüglich:						
Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . Fr. 64,500. —						
Einlage in den Erneuerungsfond derselben . . „ 17,000. —	81,500	—				
	125,833	66				
2. Verschiedenes	77,869	28	203,702	94	13,064,691	58
II. Aus andern Unternehmungen.						
A. **Nettoertrag der Dampfboote.**						
1. Dampfboote auf dem Bodensee	148,717	72				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee	81,506	21	230,223	93		
B. **Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen.**						
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	504,370	—				
2. Bötzbergbahn	376,187	89				
3. Aargauische Südbahn	**42,977**	**54***				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	**9,805**	**10***				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil	56,000	—	883,775	25	1,113,999	18
III. Aktiv-Saldo des Interessenconto	.	.	.	.	216,411	16
					14,395,101	92
Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1880	.	.	636,705	32		
Hievon ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1881: 5,78 % Jahresdividende pro 1880 auf 22,000 Prioritätsaktien = Fr. 28.90 per Aktie zu Fr. 500	.	.	635,800	—	905	32
Summa der Einnahmen	.	.	.	.	**14,396,007**	**24**

* Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Rückschläge.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1881.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	229,621	70		
2. Reiseauslagen	.	.	5,436	20		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale .	.	.	5,366	80		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . .	.	.	20,348	70		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	8,642	41		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars .	.	.	1,001	11	270,416	92
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter)	583,135	49				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . . Fr. 588,800. —	196,266	67	779,402	16		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . .	.	.	4,691	53		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	15,827	58				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . Fr. 18,800. 25	6,266	75	22,094	33		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	46,687	17		
5. „ der Kunstbauten	.	.	41,536	32		
6. „ des Oberbaues (einschl. Einzelnauswechslung)	.	.	406,215	57		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . .	.	.	19,864	08		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	14,653	45		
9. „ der Gebäude	.	.	126,061	76		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. .	.	.	22,247	34		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	2,257	77	1,485,711	48
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 519,606. 89						
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 588,800. — „ 392,533. 33	912,140	22				
b) Bekleidung derselben . . . . . Fr. 1,798. 38						
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 18,800. 25 „ 12,533. 50	14,331	88				
c) Bureaukosten	28,847	89				
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux	115,266	13				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars .	25,103	05				
f) Rangirdienst:						
Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 212,324. 68						
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) . . . . „ 244,279. 80	456,604	48	1,552,293	65		
Übertrag .	.	.	1,552,293	65	1,756,128	40

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	1,552,293	65	1,756,128	40
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen	167,223	07				
b) Bekleidung derselben	835	56				
c) Druckkosten	32,158	19				
d) Ersatzleistungen	471	42	200,688	24		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc.	880,968	54				
b) Bekleidung derselben	1,307	76				
c) Druckkosten	47,380	50				
d) Ersatzleistungen	6,072	96				
e) Assekuranz der Güter	19,626	52	955,356	28	2,708,338	17
IV. **Transportdienst.**						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	25,121	91				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	15,811	92				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	396	45				
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung	10,055	15	51,385	43		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Centralwagenkontrole, des Wagenmeisters, der Wagenkontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger	595,352	38				
b) Bekleidung derselben	22,005	29				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	272,786	75				
d) Öl und Schmiere für die Wagen	4,072	84				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	19,835	39				
f) Assekuranz der Wagen	11,042	95				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 491,206. 86 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen . . . „ 518,333. 08	**27,126**	**22***	897,969	38		
Übertrag .	.	.	949,354	81	4,464,466	57

*) Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet eine Einnahme.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1881.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	949,354	81	4,464,466	57
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).						
a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 481,088. 91						
Hiezu Administrationskosten des Zugkraftsdienstes . . . Fr. 33,167.82						
idem des Werkstättedienstes . „ 41,692.95 „ 74,860. 77	555,949	68				
b) Bekleidung desselben	1,435	44				
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung der Bureaux und Lokomotivremisen	4,023	56				
d) Brennmaterial	536,955	66				
e) Schmiermaterial	49,540	24				
f) Putzmaterial	11,648	56				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . .	7,403	47				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	315,238	28				
i) Assekuranz der Lokomotiven	5,378	75	1,487,573	64	2,436,928	45
V. **Bahntelegraphie**	.	.	.	.	24,837	05
VI. **Verschiedenes**	.	.	.	.	153,727	93
					7,079,960	—
Hievon ab:						
1. Auf nachbezeichnete Baurechnungen fallende Quote der Kosten des technischen Personals:						
a) Ausbau des Stammnetzes (Bahnhoferweiterung Winterthur) . . .	11,218	93				
b) Baureserve für Instandstellung der ehem. schweiz. Nationalbahn (Verbindungsbahn Seebach-Oerlikon und Stationserweiterung Oerlikon) .	4,531	70	15,750	63		
2. Entschädigung der Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern für administrative und technische Bauleitung (Stationserweiterung Rothkreuz)	.	.	4,675	88		
3. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:						
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	10,000	—				
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	15,000	—	25,000	—		
4. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	646,225	58	45,426	51		
b) auf der Bötzbergbahn	940,121	80				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	115,103	57				
d) auf der Linie Aarau-Suhr-Zofingen (Transportdienst u. Allgem. Verwaltung)	15,652	88	1,717,103	83	1,762,530	34
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	5,317,429	66
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	6,182,456	75
C. **Amortisation**	.	.	.	.	436,516	23
D. **Einlage in den Erneuerungsfond**	.	.	.	.	1,050,000	—
E. **Ausbau und neue Anlagen**	.	.	.	.	122,519	13
F. **Abschreibungen:**					13,108,921	77
a) Pfandbuchgebühren für Löschung von Obligationen	2,505	82				
b) Werthabschreibung auf Inventarien und Reservestücken der Werkstätte	73,216	84				
c) Abschreibung auf den Kursverlusten des 4 1/2 % Gemeinschaftsanleihens von 50 Mill. Franken d. d. 1. April 1874 (1/2 des Restbetrages) . .	317,678	13	393,400	79		
Hievon ab:						
d) Antheil der Centralbahn an den im Jahr 1878 abgeschriebenen Verlusten an der Nationalbahn, betreffend Betriebskosten des Bahnhofes Aarau .	7,819	56				
e) Nettoeinnahme der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1881	1,854	59	9,674	15	383,726	64
G. **Dubiosen-Conto:**						
Vortrag für die Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Hinweil per 31. Dez. 1881	.	.	.	.	232,862	28
Summa der Ausgaben .	.	.	.	.	13,725,510	69
Reinertrag pro 1881 (incl. Fr. 905. 32 Saldo vom Jahr 1880)	.	.	.	.	670,496	55
Total .	.	.	.	.	**14,396,007**	**24**

II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizerischen

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.					
I. **Saldo vom Jahr 1880:**					
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1880		13,857,872	49		
b. Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1880		172,948	13	14,030,820	62
II. **Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen:**					
Bei der Bötzbergbahn					
Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto für Verkäufe von Land und Bauinventar		4,050	05		
III. **Obligationenkapital:**					
$4\frac{1}{2}$% Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek der Nordostbahn ausschliesslich Nationalbahn:					
1. Weitere Einzahlungen auf die Emission von 68 Mill. Franken d. d. 1. Februar 1879 . .	Fr. 1,888,500. —				
2. Einzahlungen auf die Emission von 17 Mill. Franken d. d. 1. Oktober 1880	„ 6,261,500. —	8,150,000	—	8,154,050	05
Summa .		.	.	**22,184,870**	**67**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1881.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bauausgaben:				
a) Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1881	243,754	09		
b) Nettoausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1881 .	30,663	97		
c) Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1881	274,418	06		
	408,711	65	**134,293**	**59***
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen:				
Einzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1881	.	.	1,000,000	—
III. Gotthardbahn-Subvention:				
Neunte Einzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1881	.	.	563,988	82
IV. Rückzahlung von Anleihen:				
a) 4½% Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 7. Juni 1869 . . .	5,000,000	—		
b) Subventionsdarleihen für die Linie Glarus-Lintthal, laut Vereinbarung . .	50,000	—	5,050,000	—
V. Amortisation des 4½% Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, III. Quote pro 1881 (1. Februar 1882)	.	.	130,000	—
			6,609,695	23
VI. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1882:				
a) Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881	14,169,732	53		
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1881	1,405,442	91	15,575,175	44
Summa .	.	.	**22,184,870**	**67**

*) Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet eine Einnahme.

III. Baurechnungen pro 1881.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. **Allgemeine Verwaltung.**						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste	.	.	—	—		
C. Auf den Bauconto fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. des technischen Personals	.	.	11,218	93	11,218	93
II. **Expropriation.**						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	186	70		
B. Entschädigungen	.	.	181,544	97		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	509	06		
D. Verschiedenes	.	.	—	—	182,240	73
III. **Bahnbau.**						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	20,104	08				
b. Stützmauern	—	—				
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	383	49				
e. Wegbauten	6	—				
f. Uferbauten	106	20				
g. Bettung	2,794	09				
h. Verschiedenes	130	70	23,524	56		
Übertrag .	.	.	23,524	56	193,459	66

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	23,524	56	193,459	66
B. Oberbau:						
a. Schwellen	11,506	55				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	10,945	50				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	12,084	98				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	3,526	98				
f. Verschiedenes	—	—	38,064	01		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	—	—				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . .	32,893	12				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc. . .	**1,406**	**80**				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	278	24				
e. Verschiedenes	—	—	31,764	56	93,353	13
IV. **Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.**						
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kontrole .	.	.	**2,938**	**58**		
B. Materialverwaltung	.	.	—	—		
C. Bahnhofverwaltungen	.	.	**40,120**	**12**		
D. Bahnaufsichtsdienst	.	.	—	—	**43,058**	**70**
Total der Netto-Ausgaben .	.	.	.	.	**243,754**	**09**

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

Ausgaben.	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
II. Allgemeine Verwaltung.								
Technisches Personal:								
Inventarstücke, Instrumente, Mobilien etc. . .	.	.	—	—	.	.	**158**	—
III. Expropriation.								
Entschädigungen	.	.	**4,326**	**87**	.	.	**1,398**	**29**
Schatzungs- und Gerichtskosten . .	.	.	—	—	.	.	—	—
IV. Bahnbau.								
A. Unterbau:								
Erdarbeiten	—	—			18,692	18		
Brücken, Durchlässe und Kanäle . . .	—	—			513	90		
Uferbauten	—	—			1,944	—		
Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	21,150	08
B. Oberbau	.	.	—	—	.	.	—	—
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:								
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	—	—			**107**	**65**		
Hebkrahnen und Brückenwaagen . . .	**1,542**	**70**	**1,542**	**70**	—	—	**107**	**65**
D. Baugeräthschaften	.	.	—	—	.	.	—	—
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.								
Für die Bahnhofverwaltungen . . .	.	.	—	—	.	.	45	—
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit	.	.	—	—	.	.	—	—
			5,869	**57**			19,531	14

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1881.

Baden-Niederglatt				Glarus-Lintthal				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	.	.	—	—
.	.	8	60	.	.	—	—	.	.	166	60		
.	.	113	50	.	.	19,340	45	13,728	79				
.	.	—	—	.	.	3,067	—	3,067	—	16,795	79		
—	—			—	—			18,692	18				
638	90			—	—			125	—				
—	—			—	—			1,944	—				
4,988	05	5,626	95	—	—	—	—	4,988	05	15,523	13		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—		
117	—			—	—			9	35				
—	—	117	—	—	—	—	—	1,542	70	1,533	35		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	45	—		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—		
		5,405	05			22,407	45					30,663	97
								Total der Netto-Ausgaben .				30,663	97

C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen und Kursvergütungen . . .	.	.	—	—		
C. Antheil an den Kosten des technischen Personals	.	.	5,042	69		
D. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial etc. engagirten Kapitals	.	.	2,394	61	7,437	30
II. Vermehrung des Transportmaterials.						
A. Lokomotiven und Tender	.	.	—	—		
B. Wagen (Verkauf und bezw. Ausrangirung von Wagen) .	.	.	213,710	—		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee .	.	.	—	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee (Liquidation der Werfte im Seefeld)	.	.	168,512	24	382,222	24
III. Werkstätten und Schiffswerften.						
1. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	—	—				
B. Entschädigungen	**1,452**	**55**				
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—				
D. Verschiedenes	—	—	**1,452**	**55**		
2. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	**2,002**	**70**				
b. Stützmauern	—	—				
Übertrag .	**2,002**	**70**	**1,452**	**55**	389,659	54

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Ausgaben.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,002	70	1,452	55	389,659	54
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	—	—				
e. Wegbauten	—	—				
f. Uferbauten	11,092	65				
g. Bettung	—	—				
h. Verschiedenes	—	—	13,095	35		
B. Oberbau:						
a. Schwellen	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	10	80				
f. Verschiedenes	—	—	10	80		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	17,761	20				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.	—	—				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc.	90	45				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—				
e. Technische Einrichtung der Werkstätten	1,401	91				
f. Verschiedenes	—	—	19,253	56		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Stehende Dampfmaschinen } Abschreibung auf den Maschinen der Imprägniranstalt	11,553	77				
B. Werkzeugmaschinen . . } Abschreibung auf den Maschinen der Imprägniranstalt	1155	89				
C. Werkeuge und Requisite . } Abschreibung auf den Maschinen der Imprägniranstalt	1647	59	14,357	25	19,052	11
Total der Netto-Einnahmen .	.	.	.	.	408,711	65

IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. **Nordostbahnlinien.**						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . .	65,864,188	21				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1881, laut vorstehender Rechnung	243,754	09	66,107,942	30		
b. Neue Linien:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . .	48,140,918	55				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1881, laut vorstehender Rechnung	30,663	97	48,171,582	52		
c. Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn) . .	.	.	5,500,000	—	119,779,524	82
II. **Transportmaterial und Werkstätten.**						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . .	.	.	29,343,014	89		
2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1881, lt. vorstehender Rechnung	.	.	408,711	65	28,934,303	24
					148,713,828	06
III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
b. Bötzbergbahn:						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,204,366	23				
Ab: Hälftiger Antheil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1881	4,050	05	12,200,316	18		
c. Aargauische Südbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	4,320,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlungen .	1,000,000	—	5,320,000	—		
d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	.	.	45,174	39		
e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	.	.	500,000	—		
f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital .	500,000	—				
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital	1,120,000	—	1,620,000	—		
g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:						
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . .	.	.	300,000	—	29,611,490	57
IV. **Gotthardbahn-Subvention.**						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	.	.	3,325,517	11		
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlung . .	.	.	563,988	82	3,889,505	93
					182,214,824	56
B. Liquidations-Rechnungen.						
1. Kursverluste auf dem $4^1/_2$ % Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, Restbetrag . .	.	.	317,678	13		
2. Kapitalbeschaffung des $4^1/_2$% 160 Millionen Anleihens I. Hypothek:						
a. Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission v. 68 Mill.	12,760,000	—				
b. Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission v. 17 Mill.	1,600,000	—				
	14,360,000	—				
Hievon ab:						
a. Syndikatsgewinn auf dem Verkauf von 33,200 Obligationen des $4^1/_2$% 160 Mill. Anleihens . . . Fr. 147,945. 60						
b. I. — III. Amortisationsquote pro 1879/1881 (1. Februar 1880/1882) . . . „ 360,000. —	507,945	60	13,852,054	40	14,169,732	53
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis	.	.	.	.	1,405,442	91
Summa .	.	.	.	.	**197,790,000**	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1881.

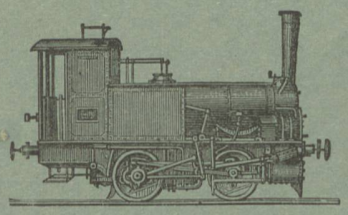
Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:							
1. 84,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien zu Fr. 500 . . .		.	.	42,000,000	—		
2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien zu Fr. 500 . .		.	.	11,000,000	—	53,000,000	—
106,000							
B. Obligationen:							
1. mit einem Zinsfusse von 4 %:	Rückzahlbar:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 .	30. Juni 1890	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . .	28. Februar 1892	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 4½%:							
a. Anleihen vom 3. November 1863 .	28. Februar 1892	5,000,000	—				
b. Anleihen vom 26. September 1865 .	30. Nov. 1895	3,000,000	—				
c. Anleihen vom 3. April 1871 . .	15. April 1886	5,000,000	—				
d. Anleihen vom 30. November 1871 .	31. Januar 1887	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 16. April 1873 . .	15. April 1888	6,000,000	—				
f. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn .	1. April 1892	20,000,000	—	44,000,000	—	56,100,000	—
C. Subventionsdarleihen:							
1. mit einem Zinsfusse von 2½ bezw. 4½%: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal		.	.	3,650,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 3¼ bezw. 3½%:							
a. Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874		5,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 .		750,000	—				
c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880 .		500,000	—	6,250,000	—	9,900,000	—
D. 4½% Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):							
1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879		59,550,000	—				
2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Millionen Franken vom 1. Oktober 1880		16,600,000	—	76,150,000	—		
Hievon ab: I.—III. Amortisationsrata pro 1879—1881 (1. Februar 1880/82).		.	.	360,000	—	75,790,000	—
E. 2—4% Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn d. d. 30. April 1880		.	.	.	.	3,000,000	—
Summa .		.	.	.	.	**197,790,000**	—

Beilage zur Bilanz auf 31. Dezember 1881.

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien

per 31. Dezember 1881.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti	.	.	2,931,126	60		
2. Werthpapiere	.	.	1,516,692	75		
3. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge)	.	.	1,791,821	26		
4. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.)	486,279	42				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)	1,059,427	68				
c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.)	433,748	05	1,979,455	15		
5. Diverse Hauptbuch-Debitoren	.	.	2,827,924	45	11,047,020	21
B. Passiven.						
1. Erneuerungsfonds:						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn	4,446,945	70				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	85,548	53				
c. idem der Bischofszellerbahn	89,091	63	4,621,585	86		
2. Saldi der Betriebsrechnungen:						
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn	670,496	55				
b. idem der Linie Zürich-Zug-Luzern	53,814	98	724,311	53		
3. Saldi der Baurechnungen:						
a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	467,372	—				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	10,434	65	477,806	65		
4. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880 auf das Prioritätsaktienkapital	635,800	—				
Hierauf 4½% Zins pro II. Semester 1881	14,305	50	650,105	50		
5. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon-Hinweil per 31. Dezember 1881	.	.	232,862	28		
6. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften	.	.	15,500	—		
7. Versicherungsfond gegen Transportgefahren	.	.	216,279	20		
8. Unfallversicherungsfond	.	.	88,293	98		
9. Ausstehende Coupons und Ratazinse	.	.	2,122,828	95		
10. Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn	.	.	121,094	59		
11. Baureserve für die definitive Stationsanlage in Horgen, I. Rate	.	.	100,000	—		
12. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	.	.	270,908	76	9,641,577	30
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1882	.	.	.	.	**1,405,442**	**91**

V. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1881.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Saldo vom 31. Dezember 1880	.	.	3,577,391	99
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1881 .	1,050,000	—		
3. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	—	1,150,000	—
Summa .	.	.	**4,727,391**	**99**
Ausgaben.				
1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau) . . .	215,895	74		
2. Anschaffung von 3 Ersatz-Güterschiffen für den Zürichsee	2,850	—		
3. Abschreibung des Werthes der ausrangirten 4 Gepäckwagen F[1] Nr. 2202, 2205, 2209 und 2216, abzüglich Altmaterial	28,920	—		
4. Umbau der Personenzugslokomotive B Nr. 65 . . .	32,780	55	280,446	29
5. Saldo auf neue Rechnung	.	.	4,446,945	70
Summa .	.	.	**4,727,391**	**99**