Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 28 (1880)

Artikel: Achtundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die

Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1880

Autor: Studer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730466

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.10.2025

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

Achtundzwanzigster Geschäftsbericht

der

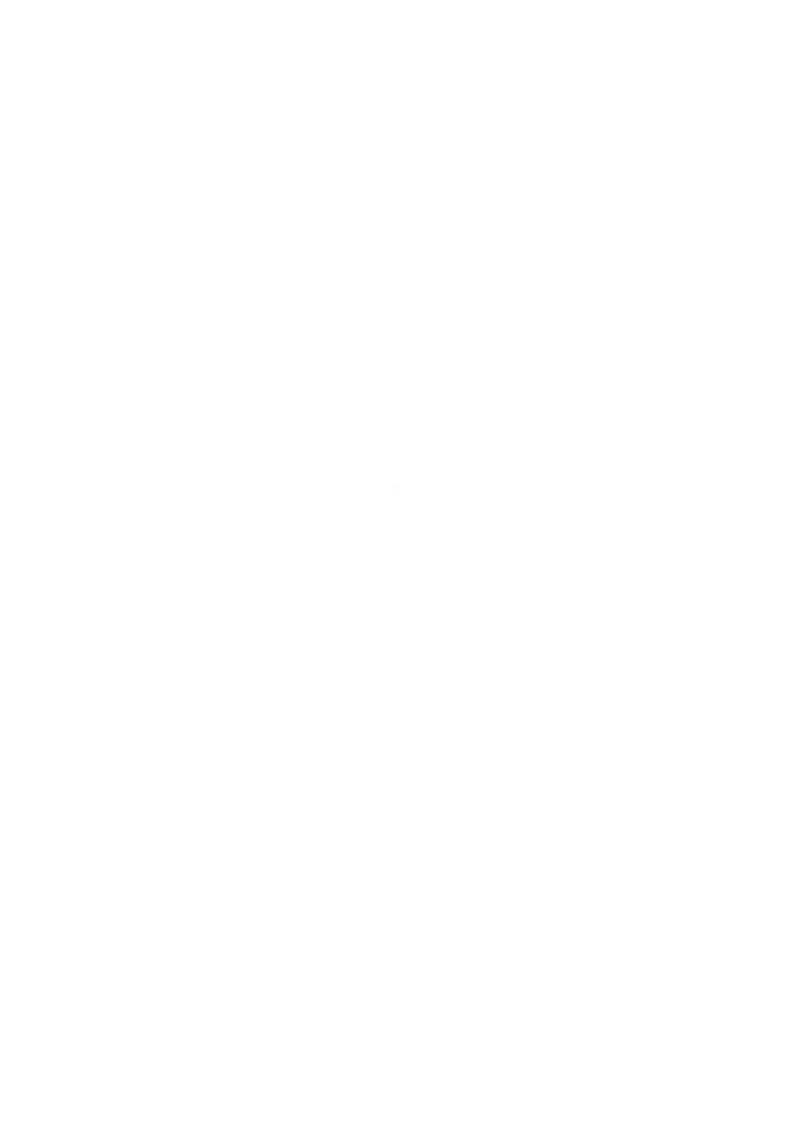
Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1880



Die Direktion gibt sich hiemit die Ehre, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft den achtundzwanzigsten Geschäftsbericht, das Jahr 1880 umfassend, vorzulegen. Um die Vergleichung nicht zu erschweren, ist sie auch diesmal nur in wenig erheblichen Punkten von der Anordnung der bisherigen Jahresberichte abgewichen.

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

Im Berichtsjahr trat das Bundesgesetz betreffend Sicherstellung der Vergütungen aus direktem Verkehr und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken vom 2. Juli 1880 in Kraft, durch welches der Ungerechtigkeit ein Ende gemacht wurde, die darin bestand, dass der Bund die Eisenbahngesellschaften anhielt, andern Gesellschaften die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken zu gestatten, sowie direkten Verkehr mit denselben zu pflegen, ohne denselben für die daraus erwachsenden, oft sehr bedeutenden Guthaben irgendwelche Sicherheit zu gewähren. Durch das neue Gesetz wird solchen Forderungen in der Zwangsliquidation der schuldenden Gesellschaft unter gewissen Beschränkungen dieselbe bevorzugte Stellung eingeräumt, wie den Garantierücklässen von Bauunternehmern.

Von den Verhandlungen betreffend den Erwerb der Nationalbahn haben wir Ihnen in unserm vorjährigen Geschäftsbericht bis zu dem Zeitpunkte Kenntniss gegeben, da das Bundesgericht die Ostsektion der Eidgenössischen Bank, die Westsektion dagegen der Nordostbahn zugeschlagen hatte.

Gemäss den Steigerungsbedingungen wurde die Westsektion schon vom 1. Mai 1880 an auf Rechnung und Gefahr der Nordostbahn betrieben. Die Übernahme in eigene Verwaltung und Betrieb konnte jedoch erst auf den 1. Juni stattfinden, nachdem inzwischen die Konzessionsübertragung durch die Bundesbehörden erfolgt war. Die von der Nordostbahn an der Steigerung bedungenen Änderungen der Konzession der Westsektion waren vom hohen Bundesrathe im Wesentlichen schon früher bewilligt worden (s. das diesfällige Schreiben auf Seite 11 des vorjährigen Berichtes), und es blieb noch die Art des Anschlusses der Nationalbahn an die Nordostbahn bei Örlikon zu regeln, worüber nach einigen Verhandlungen ebenfalls ein Einverständniss mit der Bundesbehörde zu Stande kam.

Etwas schwieriger schien sich anfänglich das Verhältniss zu den vier Garantiestädten zu gestalten. Die Nordostbahn war durch den Beschluss des Bundesgerichtes bei ihrem unterm 24. Februar und 3. April 1880 den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen gemachten Zusicherungen behaftet worden. Die Stadt

Winterthur drängte auf Erfüllung derselben; die aargauischen Städte dagegen, zur Erklärung ihrer Annahme der diesseitigen Proposition aufgefordert, gaben ausweichende Antwort, weil sie glaubten, durch diese Annahme ihrem Streit mit Winterthur betreffend Mithaft für das 9 Millionen Anleihen zu präjudiziren. Nach längeren Verhandlungen überwog indessen auch bei diesen Gemeinden die Einsicht in das gemeinsame Interesse, und es kam am 2. August zwischen Abordnungen derselben und der Nordostbahndirektion eine Vereinbarung zu Stande, die wir der Vollständigkeit halber hier wörtlich folgen lassen.

"Vereinbarung

behufs Vollziehung der Erklärung der Nordostbahn vom 24. Februar respektive 3. April 1880 betreffend

Erwerb der Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn.

"Durch Erklärung vom 24. Februar d. Js. hat sich die Nordostbahn gegenüber den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen unter mehrfachen Bedingungen und Vorbehalten bereit erklärt und verpflichtet, gegen Abtretung der Nationalbahnstrecke Winterthur-Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau mit allen denjenigen Bestandtheilen und Zubehörden, welche zusammen das Pfandobjekt für das auf der genannten Linie hypothezirte Anleihen von 9 Millionen Franken bilden:

- "1. Den auf die genannte Sektion der Schweizerischen Nationalbahn entfallenden Antheil an den Konkurskosten und an den der I. Hypothek vorgehenden privilegirten Forderungen, soweit solche nicht aus dem unverpfändeten Massavermögen gedeckt werden können, zu übernehmen;
- "2. Den eingangsgenannten Gemeinden, als Beitrag zur Erfüllung der von ihnen eingegangenen Garantieverpflichtung für das 9 Millionen Anleihen der Schweizerischen Nationalbahn, 6000 Stück Stammaktien der Nordostbahn von nominell Fr. 500 zur Verfügung zu stellen, welche Aktien von der Nordostbahn ganz oder theilweise durch eine neue Emission beschafft werden können.

"Nachdem die Abtretung der Bahn mit Zubehörden in der in Aussicht genommenen Weise nicht hat stattfinden können, die Nordostbahn aber gleichwohl bereit ist, mit den durch die veränderte Sachlage bedingten Modifikationen die Erklärung vom 24. Februar d. J. aufrecht zu halten, so haben die Betheiligten folgende Vereinbarung getroffen:

I.

"Die Nordostbahn tritt den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen 6000 Stück liberirte Nordostbahnstammaktien, die Nummern 100,001 bis 106,000 tragend, ab; die erst noch zu erstellenden Aktientitel werden einstweilen durch Interimstitel ersetzt.

"Die Nordostbahn übernimmt ferner das auf die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn entfallende Betreffniss an dem nicht durch freies Massavermögen gedeckten Theile der Konkurskosten und privilegirten Forderungen, soweit die in erster Linie hiefür zu verwendenden Erlöse aus denjenigen Bestandtheilen und Zubehörden der Bahn, welche gemäss der Erklärung vom 24. Februar d. J. mit der Bahn an die Nordostbahn hätten abgetreten werden sollen, statt dessen aber besonders verwerthet worden sind, zur Deckung dieser Vorgänge nicht hinreichen.

II

"Die Einwohnergemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen ersetzen dagegen der Nordostbahn den von dieser für die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn bezahlten Kaufpreis von Fr. 750,000 und leisten derselben ferner an die Betriebsdefizite der Schweizerischen Nationalbahn für die Monate Februar, März und April d. J. einen Beitrag von Fr. 45,000. Sie erklären sich demgemäss hiemit unter solidarischer Haftbarkeit als Schuldner der Nordostbahn für die Summe von Fr. 795,000, mit Worten: Franken siebenhundertfünfundneunzigtausend. Diese Schuldsumme ist indessen in der Folge um denjenigen Betrag zu reduziren, welcher der Nordostbahn gemäss den Bestimmungen von Ziffer I an die Konkurskosten und privilegirten Forderungen nach Ausweis des Vertheilungsbescheides und der Liquidationsrechnung des Massaverwalters der Schweizerischen Nationalbahn zu vergüten obliegt. Hinwieder vermehrt sich die Schuld um denjenigen Betrag, den das Bundesgericht dem interkantonalen Komite von der geleisteten Steigerungskaution von Fr. 50,000 und von der für das Betriebsdefizit vom Monat Januar einbezahlten Summe von Fr. 18,000 etwa zurückgeben sollte. Die Schuld ist bis zur Rückzahlung zu 50/0 zu verzinsen und zwar vom 1. Mai d. J. an. Die Rückzahlung hat ohne Aufkündigung bis spätestens den 31. Dezember 1880 zu erfolgen.

"Die genannten vier Gemeinden konstituiren kraft des Gegenwärtigen zu Gunsten der Nordostbahn zur Sicherung ihres vorbeschriebenen Guthabens ein Faustpfandrecht auf die 6000 Stück Stammaktien, welche einen Gegenstand dieser Vereinbarung bilden; es bleiben diese Aktien daher bis zur vollständigen Abbezahlung der Schuld im Faustpfandbesitz der Nordostbahn.

"Zürich, den 2. August 1880.

"Für die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn: "(sig.) STUDER.

"Für die Einwohnergemeinde Zofingen, "unter dem Vorbehalt, dass durch diese Vereinbarung die Rechtsstellung der Einwohnergemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen unter sich und gegenüber den Inhabern garantirter Obligationen des 9 Millionen Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn nicht präjudizirt werden solle:

"(sig.) SANDMEIER.

"Mit gleichem Vorbehalt "Namens der Einwohnergemeinde Baden: "Der Bevollmächtigte, "(sig.) A. KELLERSBERGER.

"Mit Vollmacht des Stadtrathes Winterthur: "(sig.) Dr. HASLER.

"Unterzeichnet in der Meinung, dass damit die Rechtsstellung der Gemeinde Lenzburg gegenüber der Gemeinde Winterthur und gegenüber den Obligationären nicht alterirt werden soll.

"Namens der Einwohnergemeinde Lenzburg:
"Der Bevollmächtigte,
"(sig.) F. VILLIGER, Fürsprech."

Nachdem der Verwaltungsrath am 19. August 1880 kraft der ihm von der Generalversammlung vom 9. Oktober 1879 ertheilten Vollmacht die Kreirung von 6000 neuen Stammaktien beschlossen und die Direktion zur Aushingabe derselben an die vier Städte gegen die in der Vereinbarung vom 2. August bedungene Baarzahlung ermächtigt hatte, konnte diese Tauschoperation schon gegen Ende August stattfinden, und wurden damit die aus dem Erwerb der Westsektion herrührenden Verpflichtungen der Nordostbahn im Wesentlichen erfüllt.

Eine damit im Zusammenhang stehende Angelegenheit blieb dagegen noch längere Zeit pendent. In dem Berichte der Direktion vom 25. September 1879 wurde der Generalversammlung vom 9. Oktober desselben Jahres Mittheilung gemacht über eine Verständigung der Nordostbahn mit der Schweizerischen Centralbahn für den Fall der Übernahme der Westsektion. Dieser Verständigung zufolge lehnte die Schweizerische Centralbahn jede Art von Kapitalbeiträgen ab; sie war dagegen bereit, das Theilstück Aarau-Suhr-Zofingen zu übernehmen und an dem nach den bisherigen Betriebsergebnissen zu ermittelnden Defizit der ganzen Westsektion angemessen zu partizipiren. Der erwähnte Bericht fügt bei: "Eine ganz genaue Verbalisirung dieser grundsätzlich zugesagten und von uns acceptirten Betheiligung hat indessen nicht stattgefunden und wäre daher vorkommenden Falls erst noch zu vereinbaren."

Nachdem im Berichtsjahre die Übernahme der Westsektion zur Thatsache geworden, fanden Unterhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahn behufs Regulirung der durch Abtretung des Theilstücks Suhr-Zofingen beziehungsweise Aarau-Suhr an dieselbe entstehenden gegenseitigen Beziehungen statt, wobei einige Meinungsverschiedenheit zu Tage trat über die künftigen Konkurrenzverhältnisse der Nationalbahn zur Aargauischen Südbahn, von welcher bei den ersten vorläufigen Besprechungen über die Abtretung nur im Allgemeinen die Rede gewesen war. Da es sich um nicht unbedeutende Differenzen handelte, so zogen sich die Verhandlungen in die Länge, und wurde auch die wirkliche Übergabe des Theilstücks verzögert. Schliesslich führten die mühsamen Verhandlungen gleichwohl zu beidseitiger Befriedigung zum Abschluss folgender Verträge, datirt vom 12. Februar 1881:

- 1. Vertrag betreffend Abtretung der Bahnstrecke Suhr-Zofingen und Einräumung des Miteigenthumsrechts an der Bahnstrecke Aarau-Suhr;
 - 2. Vertrag betreffend Regelung der Konkurrenzverhältnisse auf der Bahnstrecke Aarau-Suhr;
- 3. Vertrag betreffend Regelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen der Nordostbahnlinie Aarau-Hunzenschwyl-Lenzburg und der Südbahnlinie Aarau-Ruppersweil-Lenzburg.

Die beiden letztern Verträge sind auf Konzessionsdauer geschlossen, der erste ist seiner Natur nach unaufkündbar. Aus dem Inhalt desselben führen wir folgende Bestimmung wörtlich an, welche von allgemeinem Interesse sein dürfte:

"Für die Abtretung der Bahnstrecke Suhr-Zofingen und für die Einräumung des Miteigenthumsrechts an der Strecke Suhr-Aarau ist von der Centralbahn ein Kaufpreis nicht zu entrichten. Dagegen verpflichtet sich die Centralbahn, an die Nordostbahn mit Rücksicht auf die der letztern erwachsenden jährlichen Betriebsdefizite auf der Nationalbahnstrecke Winterthur-Aarau, dauernd einen auf Grund der frühern Betriebsergebnisse berechneten festen jährlichen Beitrag von Fr. 32,000 zu bezahlen, und zwar in vierteljährlichen Raten von Fr. 8000 ab 1. Mai 1880. Diese Beitragspflicht ist weder auf die Dauer der Konzession beschränkt, noch kann aus was immer für einem Grund in der Folge eine Erhöhung oder eine Ermässigung des Betrages verlangt werden."

Nachdem obige Verträge allseitig ratifizirt worden, hat am 1. April l. J. die wirkliche Übergabe des Theilstückes Suhr-Zofingen an die Centralbahn, und der Eintritt dieser Gesellschaft in das Miteigenthum der Strecke Suhr-Aarau stattgefunden, und sind damit alle pendent gewesenen Angelegenheiten der Westsektion der Nationalbahn erledigt.

An der Steigerung vom 15. März 1880 hatte die Eidgenössische Bank ihr Angebot von Fr. 3,150,000 auf die Ostsektion nur unter Ratifikationsvorbehalt gemacht; es wurde ihr daher vom Bundesgericht gleichzeitig mit dem Zuschlag eine Frist von 60 Tagen für Beibringung der Ratifikation angesetzt. Diese Frist erstreckte sich bis zum 22. Juni, und es fehlte während derselben nicht an Propositionen und Vermittlungsversuchen, um die Nordostbahn zur Übernahme der von der Eidgenössischen Bank mit diesem Angebot eingegangenen Verpflichtung zu veranlassen, denn für die genannte Bank stand für den Fall der Nichtratifikation die geleistete Kaution von Fr. 80,000 auf dem Spiel. So lange diese Propositionen indessen dahin gingen, der Eidgenössischen Bank für die in ihrem Besitze befindlichen Titel des 5 Millionen Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn eine bessere oder auch nur gleiche Stellung wie den übrigen Hypothekargläubigern einzuräumen, mussten dieselben als unannehmbar zurückgewiesen werden. Sowohl die Direktion als der Verwaltungsrath waren bereits mit dem Gedanken vertraut, die Ostsektion durch eine andere Gesellschaft betrieben zu sehen.

Erst einige Tage vor Ablauf der erwähnten Frist kam der Direktion durch Vermittlung des Vorstandes des schweizerischen Eisenbahndepartements eine Proposition der Eidgenössischen Bank zu, welche berücksichtigt werden konnte. Gemäss diesem Vorschlag erklärte die Eidgenössische Bank die Annahme der Bestimmungen des Cessionsvertrags vom 14. März 1879 und offerirte "zur Ausgleichung mit den Interessen der Nordostbahn ein Nachgeld von Fr. 40,000." Diesem Offert stand im Falle der Nichtannahme die Eventualität gegenüber, dass die Eidgenössische Bank die Ratifikation verweigere, und es konnte sich fragen, ob die Nordostbahn sich dabei besser stellen würde.

Nun hatte aber die Direktion schon am Tage des bundesgerichtlichen Beschlusses dem Gerichte die verbindliche Erklärung abgegeben, dass die Nordostbahn im Falle der Nichtratifikation des Gebotes der Eidgenössischen Bank die Ostsektion für 23/4 Millionen Franken übernehmen würde und dabei der Eidgenössischen Bank die Wahl lasse, sich dem Cessionsvertrag vom 14. März anzuschliessen oder ihr Betreffniss aus der Liquidation direkt zu beziehen. Diese Erklärung war gegeben worden, um das Bundesgericht über die allfälligen Folgen der Nichtratifikation der Eidgenössischen Bank zu beruhigen und allfällige Bedenken desselben hinsichtlich einer Trennung der beiden Sektionen zu beseitigen. Damit war aber der eigentliche Kaufpreis für die Ostsektion bereits im Sinne des Cessionsvertrages vom 14. März im Wesentlichen fixirt, und es kam blos noch in Frage, ob durch den Verfall der Kaution der Eidgenössischen Bank der Nordostbahn ein Vortheil erwachsen würde. Diese Kaution war aber im Betrage von Fr. 80,000 für beide Sektionen der Nationalbahn bestellt worden, und es lag im Bereiche der Möglichkeit, dass dieser Betrag vom Bundesgericht mit Rücksicht darauf, dass die Nichtratifikation sich blos auf eine Sektion beziehe, erheblich ermässigt werden konnte. Zudem wäre die Kaution dem Pfanderlöse der Ostsektion zugeschlagen worden, und die Eidgenössische Bank hätte als Hypothekarkreditorin wieder den vierten Theil davon bezogen. Ein grosser Vortheil wäre somit der Nordostbahn aus der Nichtratifikation des Angebots der Eidgenössischen Bank keinenfalls erwachsen, und die Direktion beschloss daher, eine vom Chef des schweizerischen Eisenbahndepartements veranstaltete Konferenz mit Abgeordneten der Eidgenössischen Bank zu beschicken. Das Resultat dieser am 17. Juni 1880 stattgefundenen Besprechung war die nachstehende Übereinkunft, welche am 19. gl. Mts. vom Verwaltungsrath der Nordostbahn genehmigt wurde, mit der einzigen Modifikation, dass die Voraussetzung a auch auf die Bank in Winterthur und die Rheinische Bank ausgedehnt wurde. Der in 2 b erwähnte Verzicht bezieht sich auf eine durch gütlichen Vergleich entstandene, nicht genau bezifferte Forderung von 5-6000 Franken, so dass die ganze Entschädigung der Nordostbahn sich auf eirea Fr. 45,000 beläuft, welche als genügender Ersatz der ihr durch die Übereinkunft erwachsenen Mehrkosten betrachtet werden können.

"Übereinkunft.

"Betreffend die Abtretung der im Besitz der Eidgenössischen Bank in Bern befindlichen Obligationen auf die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn und die Übernahme dieser Linie durch die Nordostbahn ist heute unter Vermittlung des Herrn Bundesrath Bavier nachfolgende Übereinkunft abgeschlossen worden.

- "1. Die Eidgenössische Bank tritt der Schweizerischen Nordostbahn ihre Obligationen des 5 Millionen Anleihens auf die Ostsektion der Nationalbahn im Betrage von Fr. 1,245,000 unter denselben Bedingungen ab, unter welchen die Stadt Winterthur unterm 24. Februar 1880 die in ihrem Besitz stehenden Obligationen desselben Anleihens der Nordostbahn überlassen hat; ein von den heutigen Interessenten unterzeichnetes Exemplar dieser Bedingungen ist dem gegenwärtigen Übereinkommen beigefügt.
- "2. Sodann tritt die Nordostbahngesellschaft ein in alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche für die Eidgenössische Bank aus der Ratifikation ihres an der Steigerung vom 15. März d. J. auf die Ostsektion der Nationalbahn gemachten Angebotes erwachsen, unter den folgenden besondern Bestimmungen:
 - "a) Die Eidgenössische Bank bezahlt an die Nordostbahn innert 8 Tagen nach stattgefundenem definitiven Zuschlag der Ostsektion der Nationalbahn die baare Summe von vierzigtausend Franken (Fr. 40,000).
 - "b) Die Eidgenössische Bank verzichtet ferner auf die in dem in Folge ihres Rekurses gegen den Entscheid des Massaverwalters der Nationalbahn betreffend Expropriation Winterthur-Tagelschwangen abgeschlossenen Vergleich ihr zugesagte Summe.

"Diese Vereinbarung tritt in Kraft unter folgenden Voraussetzungen:

- "a) dass die Stadt Winterthur den oben schon erwähnten Kaufvertrag vom 24. Februar 1880 auch unter den durch Übernahme der Nationalbahn aus der Hand der Eidgenössischen Bank geschaffenen Umständen als fortwährend verbindlich anerkenne,
- "b) dass die Eidgenössische Bank, die Stadt Winterthur, die Bank in Winterthur und die Rheinische Bank ihre Obligationen gegen Einhändigung von Interimsscheinen der Nordostbahn mit Hypothekarvormerk auf die Ostsektion zur Löschung herausgeben;
- "c) dass die Eidgenössische Bank die Ratifikation ihres am 15. März d. J. gemachten Angebotes auf die Ostsektion der Nationalbahn ausspricht.

"Der Vertreter der Nordostbahn behält sich die Ratifikation des Verwaltungsrathes vor, die bis am 21. d. M. beigebracht werden soll.

"Bern, den 17. Juni 1880.

"Der Vertreter der Nordostbahn: (sig.) STUDER.

Die Vertreter der Eidgenössischen Bank:

(sig.) HEINR. FEHR, Mitglied der Direktion und des

Verwaltungsrathes der Eidgenössischen Bank.

(sig.) A. LARGIN."

Mit dieser Vereinbarung waren indessen noch nicht alle Schwierigkeiten beseitigt. Zwar die Eidgenössische Bank kam ohne Zögern ihren eingegangenen Verpflichtungen nach, und die hauptsächlichen Hypothekargläubiger der Ostsektion entsprachen auch ohne Weiteres den bedungenen Voraussetzungen; es handelte sich also noch um Ausführung des Cessionsvertrags vom 14. März 1879, gemäss welchem das bisherige 5 Millionen Anleihen gelöscht, und dafür ein Pfandrecht von 3 Millionen Franken bestellt werden sollte. Als wir aber um die Bewilligung dieser Verpfändung beim hohen Bundesrath einkamen, wurde uns die Antwort, dass das Eigenthumsrecht an der Ostsektion erst dann auf die Nordostbahn übertragen werden könne, wenn den Steigerungsbedingungen gemäss der Kaufpreis bezahlt

sei. Nach dem Cessionsvertrag sollte aber diese Zahlung gerade durch die neue Verpfändung geleistet werden, und wir sahen uns daher durch die Antwort des Bundesrathes vor einen Kreis ohne Eingang und Ausgang gestellt. Schliesslich fand sich jedoch ein Ausweg, indem die Verpfändung eventuell publizirt wurde, und nachdem keine Einsprachen eingegangen, in gleichzeitiger Verhandlung vor dem Pfandbuchführer die Löschung des 5 Millionen Anleihens und der Eintrag des neuen Pfandrechts von 3 Millionen stattfinden konnten. Unterm 11. September wurde der Nordostbahn das Eigenthumsrecht an der Ostsektion zugesprochen; die Übernahme in eigene Verwaltung war dadurch auf den 1. Oktober hinausgerückt, nachdem indess schon vom 1. Mai an der Betrieb der Sektion auf Rechnung und Gefahr der Nordostbahn stattgefunden hatte.

Mit Ausnahme der endlichen Abrechnung mit der Massaverwaltung war damit die Erwerbung der Ostsektion auf schweizerischem Gebiet vollzogen. Schwieriger gestaltet sich dieselbe für das Theilstück auf badischem Boden, indem es bis jetzt noch nicht möglich war, die gesetzliche Eigenthumsübertragung und die Verpfändung zu erwirken. Die Ursache liegt hauptsächlich darin, dass Baden kein Gesetz über Verpfändung und Liquidation von Eisenbahnen besitzt, dass daher die bezüglichen Massnahmen nach den allgemeinen Vorschriften über die Führung der Grundbücher und über das Hypothekarwesen in den einzelnen betheiligten Gemeinden anzustreben sind.

Es bleibt uns noch übrig, über die Erwerbskosten beziehungsweise über den Betrag, zu welchem die Nationalbahn in die Bilanz eingestellt ist, Aufschluss zu geben. Bekanntlich war der bauliche Zustand derselben ein sehr mangelhafter, schon darum, weil die Bahn, nachdem die eine Sektion kaum in Betrieb gesetzt war, schon in Liquidation gerieth, eine Reihe von Vollendungsarbeiten daher noch rückständig blieb. Von weit grösserer Bedeutung aber ist der Umstand, dass die Schwellen auf beiden Sektionen nur aus nicht imprägnirtem Weichholz bestehen und schon stark in Fäulniss übergehen, so dass sie in den nächsten Jahren fast gänzlich ausgewechselt werden müssen. Die Direktion hält dafür, dass solche Kosten weder dem Betrieb noch dem Erneuerungsfond belastet werden können, sondern den Erwerbskosten zuzuschlagen seien. Dazu kommen ferner die Arbeiten für Entwässerung des Bahndammes und Thurufers bei Dätwyl, die Verbindung der Nationalbahn mit dem Nordostbahngeleise bei Örlikon und die Kosten für Instandstellung des Rollmaterials.

	Ar	dies	e vers	schiedenen	Arbeite	n sind	im	Jahr	1880	bereits	verausg	abt	· ·		Fr.	57,838.	85	Cts.
Für	das	Jahr	1881	sind budg	etirt .								44		"	436,320.	_	n
n	"	77	1882	in Aussich	nt genom	nmen			•					•	n	254,440.	_	"
															Fr.	748,598.	85	Cts.

Um jedoch den Ansatz in der Bilanz für den Erwerb der Nationalbahn in mässigen Grenzen zu halten und dem Vorwurf auszuweichen, unter dem Titel "Ergänzungsarbeiten" werde jährlich der Baukonto in ungerechtfertigter Weise erhöht, hat die Direktion, vorbehältlich der Genehmigung durch die Generalversammlung, in die Rechnung über den Erwerb der Nationalbahn die Summe von Fr. 398,440. 76 Cts. als Baureserve eingestellt, wodurch der Bilanz ein runder Betrag von Fr. 5½ Millionen einverleibt wird, in der Meinung, dass die Kosten der Vollendungs- und Instandstellungsarbeiten, welche diesen Betrag übersteigen, auf einen Separatkonto gebracht werden, über dessen Tilgung der Verwaltungsrath später zu beschliessen hätte.

Die übrigen Kosten der nachstehenden Berechnung bedürfen geringerer Erläuterung. Die 6000 Aktien für die Westsektion und die 3000 Obligationen für die Ostsektion können nicht wohl anders als zum Nominalwerth in die Bilanz eingestellt werden, obgleich die letzteren je nach dem Zinsfuss, welcher zu Grunde gelegt wird, sich erheblich billiger stellen. Dagegen kommt für die Ostsektion ein Betrag für die nicht durch die freien Masseaktiven gedeckten privilegirten Forderungen hinzu, der sich auf die daherige vom Bundesgericht genehmigte Abrechnung des Massaverwalters stützt und Fr. 229,902. 96 Cts. beträgt. Die laut Steigerungsbedingungen von der Nationalbahn

übernommenen verkäuflichen Liegenschaften sind einer Neuschätzung unterworfen worden, wobei sich ein Minderwerth gegenüber dem Übernahmspreis ergab von Fr. 29,658. 54 Cts. Auf der Abrechnung über die Betriebsdefizite und Zinsvergütungen ergab sich noch ein Passivsaldo von Fr. 2992. 97 Cts., wobei der Beitrag der Garantiestädte an das Defizit von Fr. 45,000 mit berechnet ist.

Die Einnahmen betreffend, erinnern wir daran, dass wir s. Z. den grössten Theil der privilegirten Forderungen der Bauunternehmer zu 80 % angekauft hatten. Die übrigen Posten erklären sich von selbst.

Berechnung der Ausgaben für den Erwerb der ehemaligen Nationalbahn,

abgeschlossen per 31. Dezember 1880.

		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
1. 60	000 Stück Stammaktien à 500, Westsektion			3,000,000	-
	000 " Obligationen à 1000, Ostsektion			3,000,000	-
	Ganzer Pfanderlös der Ostsektion Überschuss des die freien Masseaktiven übersteigenden	3,375,105	11		
	Ganzer Pfanderlös der Ostsektion Überschuss des die freien Masseaktiven übersteigenden Betrags der Klassen I.—IV., 79% Vertheilbarer Pfanderlös	455,008	07		
		2,920,097	04		
	Die Steigerungssumme für die Ostsektion betrug	3,150,000		229,902	9
4. A	bschreibung auf den von der Nationalbahn übernommenen Liegenschaften:		1	225,502	
	Westsektion	12,191	73		
5. R	Ostsektion	17,466	81	29,658	5
	1. Mai—30. September 1880 und auf der Zinsabrechnung mit der Masseverwaltung			2,992	9
	Hievon gehen ab:		4	6,262,554	4
1. 20	0% Garantierücklässe der Bauunternehmer	108,482	60		
	ahlung der Eidgenössischen Bank gemäss Übereinkunft ergütung der Materialrechnung des Oberingenieurs:	40,000	-	S	
	a) Für auf der Nationalbahn vorhandene Baumaterialvorräthe	40,176	13		
	b) Für durch den Abbruch der Geleisestrecke Winterthur-Effretikon gewonnenes Oberbaumaterial	58,563	70		
4. V	ergütung der Werkstätte für Reservestücke	7,516	65	254,739	0
	Summa einschliesslich Rollmaterial			6,007,815	3
H	lievon ab: Übertrag auf Konto "Transportmaterial und Werkstätten":				
	Schatzungswerth der übernommenen Lokomotiven und Wagen laut Verzeichniss		•	964,100	-
п	iezu: Für Instandstellungsarbeiten an der Nationalbahn:			5,043,715	3
- 11	a) Im Jahr 1880 bereits ausgeführte Arbeiten	57,838	85		
	b) Vom Jahr 1881 an noch auszuführende Arbeiten.	398,445	76	456,284	6
				5,500,000	

Bahnhof Winterthur. Die Angelegenheit der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur ist im Berichtsjahr in Folge des definitiven Erwerbes der Nationalbahn durch die herwärtige Unternehmung in ein neues Stadium getreten, indem der Übergang dieser Bahn an die Nordostbahn eine theilweise Verschmelzung der klägerischen und beklagten Partei in dem Prozesse, der über die Verpflichtung zur Beschaffung der erforderlichen Baukapitalien geführt wird, zur Folge hatte. Der Prozess hat nunmehr nur noch gegen die Tössthalbahn seinen Fortgang zu nehmen. Dadurch scheint auch die Möglichkeit eines Vergleiches näher gerückt zu sein, und es haben denn auch neuerdings Verhandlungen in dieser Richtung, zum Theil unter Mitwirkung des Schweizerischen Eisenbahndepartements stattgefunden. In engem Zusammenhange mit denselben wurde unter allen Betheiligten auch die Möglichkeit weiterer Vereinfachungen im Bauprogramm und der Erzielung daheriger Ersparnisse auf dem Baubudget diskutirt. Die bezüglichen Verhandlungen fallen indessen vorwiegend nicht mehr in das Berichts-, sondern in das laufende Jahr, und da auch die daherigen Bestrebungen bis zur Stunde noch nicht zu einem definitiven Resultate geführt haben, so muss die eingehendere Berichterstattung dem nächsten Geschäftsberichte vorbehalten bleiben.

Ein mit dem Stadtrath Zürich im Jahr 1871 abgeschlossener Miethvertrag über das Kaufhaus nebst anliegendem Quai wurde Seitens des Erstern gekündet. Nachherige Verhandlungen führten zum Abschluss eines neuen Vertrages mit etwas modifizirten Bedingungen (etwelche Einschränkung des Miethraumes und Erhöhung des Zinses).

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Vereinigung der schweizerischen Eisenbahnen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, zu verhandeln. Von denen, welche im Berichtsjahr erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Die Vereinbarung betreffend Beförderung heimkehrender armer Ausländer zu ermässigten Taxen wurde dahin erweitert, dass die ausländischen Gesandtschaften ermächtigt wurden, diesbezügliche Empfehlungen auch durch das Mittel von Konsulaten oder Hülfsgesellschaften ihres Landes abzugeben. 2) Des Bundesgesetzes vom 2. Juli 1880 zur Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken, wodurch die einschlägigen Verhältnisse, wenn auch nicht nach unserer, im letztjährigen Geschäftsbericht mitgetheilten Ansicht, definitiv geordnet wurden, ist schon im ersten Abschnitt Erwähnung geschehen. Auf Grund desselben sind einige schweizerische Bahnverwaltungen um Einrichtung, beziehungsweise Ausdehnung der direkten Verkehre bei uns eingelangt, und haben wir uns mit ihnen hierüber des Nähern verständigt. 3) Die nach den frühern Geschäftsberichten von den Westschweizerischen Bahnen zum bundesgerichtlichen Entscheid verstellte Frage, ob, wenn der Bund die Ausführung von Bahnzügen über die in den Konzessionen vorgeschriebene Zahl hinaus anordne, er den Bahnen für die hieraus erwachsenden finanziellen Einbussen schadensersatzpflichtig werde, kommt, wie wir dem bundesräthlichen Geschäftsbericht entnehmen, nicht zum Austrag, indem die genannte Bahngesellschaft sich mit der betheiligten Landesgegend, anlässlich der Bereinigung verschiedener Differenzen, auch über den Fahrplan einigte und daraufhin die dem Bundesgericht eingereichte Klage zurückzog. 4) Der Tarif für Geldtransporte wurde Seitens der Bundesbehörden nicht weiter beanstandet, nachdem dessen Anwendbarkeit nach einem vom Postdepartement geäusserten Wunsche auf Sendungen von mehr als 50 Kilogramm Gewicht beschränkt worden war, und gelangte am 1. September 1880 zur Einführung.

Eine Mehrzahl von Fragen, worüber Verhandlungen mit den Bundesbehörden stattzufinden haben, blieb unerledigt. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Hinsichtlich der Tarifunifikation hatte sich die

Eisenbahnkonferenz, zufolge einer Anfrage des schweizerischen Eisenbahndepartements vom 22. Januar, mit dem sachbezüglichen Schreiben des Vorortes des schweizerischen Handels- und Industrievereins an das Departement vom November 1879 zu befassen. Sie sah sich dadurch zu einer Kollektiveingabe an das Departement veranlasst, welche sich zur Aufgabe setzte, die Unmöglichkeit darzuthun, zu einer Einigung über die Angelegenheit zu gelangen, sofern den vom Verein geäusserten Anschauungen ein entscheidendes Gewicht beigelegt werden sollte. 2) Über die vom Bundesrathe beabsichtigte Aufstellung neuer technischer Vorschriften für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen bot sich im Berichtsjahre kein Anlass zu weiterer Thätigkeit; erst im Februar laufenden Jahres fanden darüber mit dem Eisenbahndepartement abschliessliche konferenzielle Verhandlungen statt. 3) Das Eisenbahndepartement regte die Aufstellung einheitlicher Bestimmungen über die Armen- und die Polizeitransporte an; die Verhandlungen hierüber konnten im Berichtsjahr nicht erledigt werden.

Von den übrigen Geschäften, welche die Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen im Berichtsjahr erledigte, erwähnen wir nachstehende: 1) Die reglementarischen Bestimmungen zum Gesellschafts- und Schulfahrtentarif wurden auf Grund der gemachten Erfahrungen revidirt. 2) In Ausführung von § 71 des Eisenbahntransportreglements wurde vereinbart, dass Gütersendungen mit direkten Frachtbriefen unbeschränkt, gleichviel ob direkte Gütertarife zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation bestehen oder nicht, anzunehmen seien nach Frankreich, Deutschland, ÖsterreichUngarn, Italien, Holland und Belgien, dagegen nach andern Ländern nur, soweit die Abgangsstation nach denselben direkte Tarife hat. 3) Am 1. November 1880 wurde ein neues allgemeines Reglement über den Fahrdienst auf den ein- und doppelspurigen Normalbahnen in Kraft gesetzt. 4) Der gemeinsame graphische Distanzenzeiger, welchem übrigens nur die Aufgabe einer Erleichterung der Orientirung über Distanzverhältnisse zukommt, wurde fertig gestellt. — Unerledigt blieben die Fragen der Centralisation des Transportmaterials und der Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich benutzten Stationen und Bahnstrecken.

Der engere Verein schweizerischer Bahnverwaltungen, dessen Bildung wir letztes Jahr mitgetheilt haben, und welcher die Benennung "Kommerzielle Union" erhalten hat, erweiterte sich durch die Aufnahme der Vereinigten Schweizerbahnen, welche auf Grund einer von uns mit dieser Gesellschaft am 14. April 1880 vereinbarten Separatkonvention auf den 1. Juli 1880 beschlossen wurde. Dem Abschlusse der genannten Konvention gingen langwierige Verhandlungen voraus, weil sehr komplizirte Konkurrenzverhältnisse, die sich in den kommenden Jahren wiederum ändern werden, bleibend bis Ende 1895 zu ordnen und die hierüber seither bestandenen Vereinbarungen mit den neuen Grundsätzen der Konvention vom 8. Januar 1879 über die Bildung und Repartition der Gütertarife und die Instradirung des Güterverkehrs in Einklang zu bringen waren. - Die kommerzielle Union nahm unsere Verwaltung auch im Berichtsjahre stark in Anspruch. Namentlich veranlasst die dadurch nöthig gewordene Umarbeitung der Repartitionen zu fast allen bisherigen direkten Tarifen eine grosse Arbeit, welche im Berichtsjahre noch nicht beendigt werden konnte. Für die Errichtung eines gemeinsamen Abrechnungsbureau, deren Zweckmässigkeit nach der Konvention vom 8. Juni 1879 beförderlich einer näheren Prüfung zu unterstellen war, wurde durch die Union ein Organisationsreglement entworfen und darauf von uns dem Verwaltungsrathe die Frage zur Entscheidung vorgelegt, ob und auf welchen Grundlagen zu einer solchen Einrichtung definitiv Hand geboten werden solle. Letzterer beschloss darüber kurz vor Ablauf des Berichtsjahres und gab uns die Wegleitung, auf eine wesentliche Verminderung der Funktionen des beabsichtigten Bureau hinzuwirken, insbesondere den einzelnen Verwaltungen ihren Abrechnungsdienst, einschliesslich der Stationsbeaufsichtigung intakt zu erhalten und zunächst nur die Kreirung eines gemeinsamen Organs für Ermittlung der Umwegstransporte und der dafür zu leistenden Entschädigungen ins Auge zu fassen. Auf Wunsch der Union unterbreiteten wir derselben seither eine in diesem Sinn entworfene, abgeänderte Vorlage.

Tössthalbahn. Die Verhandlungen mit der Verwaltung der Tössthalbahn über die von letzterer für Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur zu leistende Entschädigung haben, wenn auch nicht im Laufe des Berichtsjahres, doch noch vor Abfassung dieses Berichtes endlich zu einem definitiven Resultate geführt. Die Hindernisse, die sich einer raschern Abwicklung dieser Angelegenheit entgegengestellt hatten, bestanden einerseits in der grossen Schwierigkeit, das Mass der Benutzung des Bahnhofes durch die einzelnen Gesellschaften in einer zweckentsprechenden Weise zu konstatiren und darauf gestützt eine dem Rechte und der Billigkeit angemessene Repartition der Baukapitalzinse und Betriebskosten aufzustellen, anderseits im thatsächlichen Unvermögen der Tössthalbahn, bei ihren bescheidenen Einnahmen für die Benutzung des Bahnhofes Winterthur grosse Opfer zu bringen. Die schliesslich zu Stande gekommene Vereinbarung stellt bezüglich der Repartition der Bauzinse und der Betriebskosten den Grundsatz der Betheiligung zur einen Hälfte pro rata der von jeder Gesellschaft ein- und ausgeführten Achsen und zur andern Hälfte pro rata der ein- und ausgeführten Züge auf. — Hinsichtlich unserer ungedeckten Forderung an die Tössthalbahn hat sich die Sachlage wenig geändert. Die Beordnung dieser Angelegenheit wird, wie schon in einem frühern Berichte angedeutet wurde, in engstem Zusammenhange mit der gütlichen Regelung der Winterthurer Bahnhofbaufrage angestrebt.

Nationalbahn. Die Liquidation der Schweizerischen Nationalbahn ist noch nicht gänzlich beendigt, berührt unsere Unternehmung aber nicht weiter; die aus der Masse erhältlichen Beträge sind vollständig ausbezahlt, und der Verlust der Nordostbahn ist schon im Jahre 1878 abgeschrieben worden. An demselben sind uns im laufenden Jahre von der Schweizerischen Centralbahn auf Grund der für den Bahnhof Aarau bestehenden Betriebsgemeinschaft Fr. 7819. 56 vergütet worden, als theilweiser Ersatz des nicht einbringlich gewesenen Guthabens an die Schweizerische Nationalbahn für Baukapitalzinse und Betriebskosten von erwähntem Bahnhof.

Mit der Badischen Bahn wurde anlässlich Übernahme der Ostsektion der Nationalbahn eine Verständigung im Sinne vorläufiger Fortdauer der von der Nationalbahnverwaltung mit ihr abgeschlossenen Verträge über Mitbenutzung der Bahnhöfe Konstanz und Singen getroffen, in der Meinung, dass die seiner Zeit abzuschliessenden neuen Verträge vom 1. Oktober 1880, dem Datum der Betriebsübernahme an, Rückwirkung erhalten sollen.

Gotthardbahn und Aargauische Südbahn. Durch Beschluss vom 21. Dezember 1878 haben Sie den Verwaltungsrath ermächtigt:

- 1. Für so lange, als die direkte Linie Immensee-Luzern nicht dem Betrieb übergeben sein wird, der Gotthardbahn grundsätzlich folgende Berechtigungen einzuräumen:
 - a) mit Zustimmung der Schweizerischen Centralbahn: Die ausschliessliche Benutzung der, einen Bestandtheil der Aargauischen Südbahn bildenden Strecke Immensee-Rothkreuz;
 - b) mit Zustimmung des Komites der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern: Die Mitbenutzung der Strecke Rothkreuz-Luzern.
 - 2. Hinsichtlich der nähern Bestimmungen die erforderlichen Schlussnahmen zu treffen.

Zum Theil im Berichtsjahre, zum Theil seit Ablauf desselben, sind die bezüglichen Verhältnisse im Wesentlichen wie folgt geregelt worden:

1. Die ausschliessliche Benutzung der Linie Immensee-Rothkreuz durch die Gotthardbahn mittelst Vertrag vom 28. Februar 1881, abgeschlossen zwischen der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits. Durch diesen Vertrag erhält die Gotthardbahn das Recht zur ausschliesslichen Befahrung der Linie und zum Bezuge aller direkten und indirekten Transporteinnahmen,

sowie der mittelbaren Einnahmen; sie verpflichtet sich dagegen zur Bezahlung eines Pachtzinses von 60/0 des Baukapitals, zur Abtretung von 1/3 des Bruttoertrages der Transporteinnahmen, sofern und soweit derselbe die Summe von Fr. 35,000 per Betriebskilometer übersteigt, zum Unterhalt der Bahn mit Ausschluss der Lieferung des Oberbaumaterials und zur Entrichtung einer Entschädigung von Fr. 1000 per Jahr und Kilometer für die Abnutzung des Oberbaues. Die Bestimmungen über den von der Gotthardbahn zu leistenden Pachtzins und über die von ihr abzutretende Quote des Bruttoertrages der Transporteinnahmen können nach Ablauf von fünf Jahren von der Betriebseröffnung an einer Revision unterstellt werden; im Übrigen ist der Vertrag auf Konzessionsdauer, beziehungsweise bis zur Eröffnung einer direkten Linie Immensee-Luzern abgeschlossen.

2. Die Mitbenutzung der Bahnstrecke Rothkreuz-Luzern durch die Gotthardbahn, mittelst Vertrag vom 13. Oktober 1880. — Derselbe räumt der Gotthardbahn das Recht ein, diese Strecke mit ihren eigenen Zügen zu durchfahren und die auf derselben zu erhebenden Taxen für den Verkehr zwischen den Stationen Luzern und weiter, Ebikon und Gisikon einerseits und Immensee und weiter anderseits zu beziehen, belässt der Nordostbahn den übrigen Verkehr, sodann den Unterhalt der Bahn und den gesammten Expeditionsdienst auf den Stationen Rothkreuz, Gisikon und Ebikon und verpflichtet die Gotthardbahn zur Bezahlung von 1/3 des zu 5 0/0 zu berechnenden Zinses vom Baukapital der Station Rothkreuz, von der Hälfte des zu 5 0/0 zu berechnenden Zinses vom Baukapital der Strecke Rothkrenz-Untergrund (Luzern), von 1/3 der Betriebsund Unterhaltskosten der Station Rothkreuz und von der Hälfte der Betriebs- und Unterhaltskosten der Strecke Rothkreuz-Untergrund (Luzern), unter welche für Erneuerung des Oberbaues ein fixer Ansatz von Fr. 1000 per Jahr und Kilometer aufzunehmen ist. Die Beschaffung der für die Erweiterung der Station Rothkreuz erforderlichen Baukapitalien ist ausschiesslich Sache der Nordostbahn (beziehungsweise der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern) und der Aargauischen Südbahn.

Im Zusammenhange mit diesen Verträgen steht ein mit der Schweizerischen Centralbahn theils für die Aargauische Südbahn, theils für sich als Betriebsverwaltung derselben unterm 13. Oktober 1880 abgeschlossener Vertrag über die Erweiterung der Station Rothkreuz und gemeinschaftliche Benutzung derselben durch die Nordostbahn und durch die Aargauische Südbahn, sodann eine Verständigung mit dem Komite der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern über die Beordnung der durch die Verträge mit der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn beziehungsweise Schweizerischen Centralbahn geschaffenen neuen Verhältnisse gedachter Unternehmung.

Durch den vorerwähnten Vertrag mit der Schweizerischen Centralbahn ist vereinbart worden, dass die Erweiterung der Station Rothkreuz, soweit jene für den ausschliesslichen Gebrauch der Aargauischen Südbahn stattfindet, auf alleinige Rechnung dieser Unternehmung, soweit sie dagegen für den gemeinschaftlichen Gebrauch bewerkstelligt wird, auf gemeinschaftliche Rechnung der Aargauischen Südbahn und der Nordostbahn beziehungsweise der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern auszuführen sei; ferner, dass von den zu 5 % zu berechnenden Baukapitalzinsen der gemeinschaftlich zu benutzenden Anlagen, sowie von den bezüglichen Betriebs- und Unterhaltskosten, abzüglich der von der Gotthardbahn zu leistenden Beiträge, die Aargauische Südbahn, beziehungsweise die Schweizerische Centralbahn die Hälfte zu vergüten habe.

Die Verständigung mit dem Komite der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern geht dahin, dass die von der Nordostbahn als Eigenthümerin der Linie Zürich-Zug-Luzern (nicht auch als Miteigenthümerin der Aargauischen Südbahn) für die Erweiterung der Station Rothkreuz aufzubringenden Baukapitalien auf die Baurechnung dieser Unternehmung zu tragen und daher dem noch vorhandenen Bausaldo zu entnehmen seien, hinwieder die von der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn für die Mitbenutzung der Station Rothkreuz und respektive der Strecke Rothkreuz-Luzern eingehenden Beiträge an die Baukapitalzinse der Betriebsrechnung der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern gutgebracht werden, dagegen die Beiträge der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn an die Betriebs- und Unterhaltskosten

der Nordostbahn zufallen sollen, mit Ausschluss der von der Gotthardbahn zu leistenden Vergütung für Abnutzung des Oberbaues, welche dem Reservefond zugewiesen wurde.

Im Berichtsjahre fanden Verhandlungen statt betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern durch die Gotthardbahn auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung ihrer durchgehenden Linie. Es wurde ein Vertrag vereinbart, welcher die nöthigen, durch die Centralbahngesellschaft auszuführenden Erweiterungsbauten sowie die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes für die Zwecke der Gotthardbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Centralbahn bestimmt. Die Bestimmungen des Vertrages sind der Art, dass wir Grund zu der Annahme haben, es würde dadurch die Nordostbahn namentlich mit Rücksicht auf das erheblich zu erhöhende Anlagekapital künftig in stärkerem Masse in Anspruch genommen, als dies bis jetzt der Fall war, obschon nach Eröffnung der Gotthardbahn die Nordostbahn voraussichtlich weniger Verkehr nach und von Luzern führen wird als vor dieser Eröffnung, indem ein Theil desselben schon auf der Anschlussstation Rothkreuz abgegeben beziehungsweise abgenommen wird. Abgesehen hievon gingen für die Nordostbahn bei Auflösung des dermaligen Mitbenutzungsvertrages mit der Centralbahn verschiedene nicht zu unterschätzende Berechtigungen und Vortheile verloren. Wir haben uns desshalb nicht entschliessen können, dem neuen Vertrage zwischen der Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Gotthardbahn beizutreten, uns jedoch diesen Beitritt vorbehalten.

Die im vorjährigen Geschäftsbericht ausgesprochene Hoffnung, dass das Verhältniss zur Unternehmung Effretik on-Wetzik on-Hinweil im Berichtsjahr definitiv geordnet werden könne, ist nicht in Erfüllung gegangen. Seitens der Nordostbahn sind dem Verwaltungsrath der Unternehmung Propositionen gemacht worden, welche auf Erhöhung der Taxen und Vereinfachung des Betriebes beruhen, und welche demnächst zwischen Abordnungen der beiden Gesellschaften zur Besprechung kommen sollen. — Von der Aufnahme dieser Vorschläge durch die Organe der Unternehmung wird es hauptsächlich abhängen, ob die Zwangsliquidation derselben vermieden werden kann.

Inzwischen sind in Folge des von der Nordostbahn vertraglich erzielten, vermehrten Güterverkehrs wenigstens die Betriebsdefizite verschwunden, und ergibt sich ein Ausfall nur noch auf den Obligationenzinsen, deren Defizit jährlich grösser wird.

Wädensweil-Einsiedeln. Die Prozesse über die Haftpflicht für die Folgen der bekannten Katastrophe bei der Probefahrt vom 30. November 1876 auf der Linie Wädensweil-Einsiedeln sind im Berichtsjahre, soweit dies nicht schon früher der Fall war, zum Austrage gelangt. Die Gesammtsumme der Entschädigungen, welche an die Verunglückten und an die Hinterlassenen von solchen zu bezahlen waren, beziffert sich, einschliesslich Zinsen, Gerichtsund Anwaltskosten mit Ende Dezember 1880 auf Fr. 70,913. 48 Cts. Daneben bleiben noch Leibrenten von jährlich Fr. 3,760 auszurichten. Der beim Bundesgericht eingeleitete Prozess über die daherige Regresspflicht der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln ist noch nicht entschieden.

Zürichsee-Gotthardbahn. Die Zürichsee-Gotthardbahn war im Berichtsjahre nicht im Stand, ihren Verpflichtungen gegenüber dem herwärtigen Unternehmen für Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) nachzukommen. Seit 1. Oktober 1879 ist sie mit ihren bezüglichen Beiträgen, die s. Z. vertraglich auf Fr. 8000 per Jahr festgestellt wurden, im Rückstand. Einem diesfalls an uns gestellten Gesuch entsprechend, haben wir uns unter Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsrathes grundsätzlich geneigt erklärt, den ökonomischen Schwierigkeiten der Zürichsee-Gotthardbahn billige Rechnung zu tragen und eine namhafte Reduktion sowohl der verfallenen als der künftigen Beiträge zuzugestehen; eine endgültige Vereinbarung ist aber noch nicht zu Stande gekommen. Inzwischen haben wir gegen eine projektirte Verpfändung der Linie für so lange Einsprache erhoben, als die Nordostbahn

für ihr verfallenes Guthaben nicht werde Zahlung erhalten haben, oder dasselbe nicht wenigstens ebenfalls durch Hypothek sicher gestellt sein werde.

Zufolge der Erweiterung des Netzes der Nordostbahn durch Übernahme der ganzen Nationalbahn und der sonstigen eingreifenden Änderungen, welche das schweizerische Eisenbahnwesen in den letzten Jahren erlitten hat, sahen wir uns veranlasst, die im August 1876 mit der Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahn en abgeschlossenen Verträge betreffend den Betrieb auf der Bahnstrecke Waldshut-Turgi und den direkten Verkehr zwischen Stationen der beiderseitigen Bahnnetze auf Ende 1880 zu künden. Die Neubeordnung der einschlägigen Verhältnisse war im Berichtsjahr nicht mehr erreichbar; daher trafen wir gegen Schluss desselben mit der Badischen Bahn zunächst eine Verständigung über Neubildung der Gütertaxen zwischen Waldshut und der Ostschweiz, welcher der Verwaltungsrath seine Zustimmung gab.

Hinsichtlich der Bildung der Gütertarife für das rechte Zürichseeufer hat der letztjährige Geschäftsbericht (auf Seite 21 und 22) den schiedsrichterlichen, vom 25./31. März 1880 datirten Spruch des Bundesrathes bereits mitgetheilt. Sobald wir im Besitze desselben uns befanden, beeilten wir uns, das schweizerische Eisenbahndepartement noch um Wegleitung über einige Lücken und Unklarheiten zu ersuchen, welche der Schiedsspruch enthielt, und schritten sodann mit thunlichster Beförderung zur Erstellung der Tarife, indem wir nicht ermangelten, uns vor deren Inkraftsetzung der Zustimmung des von der Landesgegend niedergesetzten Komite zu vergewissern, welche denn auch, zwar mit einigen Reservationen für die Zukunft, erfolgte. Am 1. Juli 1880 wurde das Reglement für den Dampfbootverkehr auf dem Zürichsee in Kraft gesetzt, sodann am 1. November sowohl der Tarif für den Güterverkehr der Zürichsee-Dampfbootstationen unter sich als auch derjenige für den Verkehr der rechtsufrigen Dampfbootstationen mit sämmtlichen Bahnstationen der Nordostbahn, einschliesslich der Linie Effretikon-Hinweil.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht berührte Frage, ob und unter welchen Bedingungen die direkten Taxen des Getreidespezialtarifs Nr. 6 den Getreidelagerhäusern der Binnenschweiz zugestanden werden können, wurde vom Eisenbahndepartement am 6. November bei einer von ihm veranstalteten Konferenz mit den grösseren Bahnverwaltungen wieder zur Besprechung gebracht, und in Folge dessen wurden zunächst unter den betheiligten Bahnverwaltungen und sodann zwischen diesen und dem Departement neue sachbezügliche Verhandlungen eröffnet, welche aber im Berichtsjahr nicht zu Ende geführt werden konnten.

Nachdem, wie wir letztes Jahr mitzutheilen im Falle waren, die deutschen Bahnen ihre sämmtlichen direkten Gütertarife gekündet hatten, waren an Stelle der gekündeten neue direkte Tarife zu erstellen, auf Grund einer Kombination der beiderseitigen Tarifsysteme, welche zwar eine grosse Zahl von Tarifklassen ergab und doch nicht alle Transportartikel umfasst, immerhin aber nach den seitherigen Erfahrungen den Verkehrsbedürfnissen ziemlich entspricht. Am 1. April 1880 kam der sächsich-schweizerische Gütertarif zur Einführung, der am 1. Januar 1881 durch neue, den veränderten Konkurrenzen angepasste Transitsätze nach Genf, Verrières und Delle für den Verkehr zwischen Frankreich und Sachsen ergänzt wurde; ferner erschien ebenfalls auf 1. Januar 1881 eine Neuausgabe des Gütertarifs Sachsen-Schaffhausen und -Basel via Romanshorn. Am 1. Mai 1880 wurden die neuen Gütertarife mit den Badischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn, ferner Ludwigshafen in Kraft gesetzt; am 1. Oktober diejenigen mit den Württembergischen Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember folgten Gütertarife mit den thüringischen Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera und Zeitz, ferner mit Berlin und Wittenberg; am 1. Januar 1881 solche mit Hamburg, Bremen und den zugehörenden Seestationen. Die Tarife mit Elsass-Lothringen waren am Schlusse des Jahres der Einführung nahe, diejenigen mit Bayern und Vorarlberg in Arbeit.

Anlässlich der Erstellung der neuen Tarife mit der Badischen Bahn wurde ein abgeändertes Reglement für den direkten Güterverkehr mit den deutschen Bahnen vereinbart, welches vom 1. Mai 1880 datirt ist und zunächst auf den Verkehr mit Südwestdeutschland Anwendung fand, dann aber auch für die andern oben erwähnten Verkehre angenommen wurde. Dasselbe unterscheidet sich von demjenigen für den österreichischschweizerischen Güterverkehr vom 1. Dezember 1878, welches inzwischen auch auf den Verkehr mit den deutschen Bahnen übergetragen worden war, wesentlich dadurch, dass von der obligatorischen Werthversicherung Umgang genommen, dafür aber bezüglich der deutschen Transportstrecken hinsichtlich der Höhe der Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Gutes auf die Bestimmungen des deutschen Betriebsreglements, welches bekanntlich bei mangelnder Werthversicherung das Maximum der Entschädigung auf 60 Mark pro 50 Kilogramm limitirt, abgestellt wurde. Im Anschluss an das Reglement wurde unter den betheiligten Bahnverwaltungen auch ein abgeändertes Haftpflichtübereinkommen vereinbart, welches u. A. bestimmt, dass in Fällen, in welchen die ersatzpflichtige Transportstrecke nicht ermittelt ist, aber die schweizerischen Haftpflichtgrundsätze Anwendung finden, die deutschen Bahnen am vollen Schaden partizipiren.

Nach Einbeziehung der Nationalbahn in das Netz der Nordostbahn ordneten wir die Revision des Distanzenzeigers und daran anschliessend die Neuerstellung des internen Gütertarifs an, mit Beibehaltung der seitherigen Taxgrundlagen, aber Einstellung der Nationalbahnstationen und Abänderung der Instradirungen nach den über das erweiterte Netz sich ergebenden Distanzen. Die Einführung dieses Tarifs war jedoch erst mit dem 1. März 1881 möglich.

Im Personenverkehr ist als neue Einrichtung diejenige der kombinirbaren Rundreisebillete zu erwähnen. Dieselbe ermöglicht es, jedem Reisenden, der auf dem Rayon der hiebei betheiligten schweizerischen Bahnen eine Rundreise von mindestens 200 Kilometern macht, ein seinen besonderen Zwecken dienliches Billet zu liefern. Die für den Debit solcher Billete bezeichneten grösseren Stationen sind nämlich mit Coupons für bestimmte Bahnstrecken zu bestimmten Preisen versehen, welche sich nach Wahl des Reisenden zu Rundtouren in ein Heft vereinigen lassen. Im Berichtsjahre waren die fünf grösseren schweizerischen Bahnnetze der Vereinbarung beigetreten; der Versuch hat aber bereits den Erfolg gehabt, dass die Beibehaltung und Erweiterung der Einrichtung auf weitere Linien, einschliesslich Bergbahnen, Dampf bootlinien und schweizerische Postrouten, für das nächste Jahr in Aussicht genommen ist.

Der auf den 1. Januar 1880 eingeführte neue Personentarif für den internen Verkehr erzeigte sich in Folge des Erwerbs der Nationalbahn schon wieder zum Theil als revisionsbedürftig; die Ausführung der Umarbeitung fällt aber nicht mehr ins Berichtsjahr.

Von den Personentarifen für den direkten schweizerischen Verkehr sind im Jahr 1880 mehrere umgearbeitet worden und zwar alle im Sinne der Beschränkung der Stationsverbindungen, namentlich jener zwischen weit entfernten Stationen ohne jegliche Bedeutung für den Personenverkehr, nachdem die bezüglichen statistischen Erhebungen ergeben hatten, dass von den fraglichen direkten Taxen während mehrerer Jahre kein Gebrauch gemacht worden ist. — Die Veranlassung zu diesen Umarbeitungen waren meist Tarifänderungen im Gebiete der betheiligten benachbarten Bahnen, zum Theil auch die im Tarif der Nordostbahn vom 1. Januar 1880 enthaltenen Abweichungen vom früheren Tarif. Auch von diesen neuen Tarifen werden nicht alle von langer Dauer sein, da inzwischen erfolgte Tarifänderungen der Centralbahn und die Aufnahme der Nationalbahn ins Netz der Nordostbahn in denselben vielfache Änderungen bedingen.

Der direkte internationale Personenverkehr hat keine weitere Ausdehnung erfahren; die Tarifarbeiten in diesem Gebiete beschränkten sich auf Umarbeitungen, Rektifikationen und Ergänzungen bestehender Tarifa.

Der im letztjährigen Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen über Gültigerklärung der Personenbillete zwischen Stationen der Tössthalbahn, der Glatthalbahn und der Linie Effretikon-Hinweil einerseits und denen der Linie Näfels-Glarus-Lintthal anderseits sowohl über Niederurnen als über Weesen wurde am 27. April 1880 abgeschlossen und erhielt die verwaltungsräthliche Genehmigung.

Nachstehend folgt noch eine Übersicht der wichtigeren Tarifarbeiten des Berichtsjahres, soweit dieselben nicht bereits besprochen sind:

a) Güterverkehr. 1) Revision der Taxen für Romanshorn transit im internen und direkten schweizerischen Güterverkehr, im Sinn ihrer Erhöhung auf die Taxen der Konkurrenzrouten und entsprechende Revision auch der Lindauertaxen. 2) Revision des Bodenseegütertarifs, behufs Durchführung der in der deutschen Waarenklassifikation eingetretenen Änderungen. 3) Neuauflage des Tarifs Basel-Bodenseeuferorte, ebenfalls behufs Durchführung der ebenerwähnten Änderungen, ferner Einstellung der Nationalbahnstation Singen. 4) Neue Taxen für St. Margrethen transit und Buchs transit (Vorarlberg) mit der Schweizerischen Centralbahn und weiter. 5) Umarbeitung des Spezialtarifs für Kochsalz in Wagenladungen ab den Stationen Pratteln, Augst, Rheinfelden und Möhlin nach der Nordostbahn. 6) Neuer Gütertarif mit der Jura-Bern-Luzernbahn. 7) Gütertarif Konstanz-Bregenz via St. Margrethen, in Gleichstellung mit den bezüglichen Bodenseetaxen. 8) Erstellung direkter Taxen für den Verkehr Bayern-Delle transit (Frankreich). 9) Zusammenstellung der zur Zeit gültigen Frachtsätze im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr. 10) Einbeziehung neuer Verbandstationen in die österreichisch-ungarisch-schweizerischen Ausnahmstarife für Getreide, Wein und Holz. 11) Neuer Getreidetarif Böhmen-Genf transit (Frankreich). 12) Erweiterung des russisch-schweizerisch-französischen Gütertarifs durch Aufnahme von Stationen der Moskau-Bresterbahn. 13) Getreidetarif mit den Fürstlich Rumänischen Eisenbahnen via Verciorova. 14) Ausnahmstarife für den schlesisch-schweizerischen Güterverkehr. 15) Tarif commun für den Transport von Orangen, Citronen und Granaten in Wagenladungen ab Marseille und Cette nach Romanshorn transit und einigen bayerischen Stationen. 16) Neuausgabe des Exporttarifs für frisches Fleisch nach Paris und Einbeziehung des Artikels "frische Butter" in denselben. 17) Einführung ermässigter Frachtsätze für Rohzuckertransporte aus Böhmen nach Marseille.

b) Personen- und Gepäckverkehr. Erstellung neuer Personentarife: 1) mit der Tössthalbahn; 2) mit den Vereinigten Schweizerbahnen; 3) mit der Eisenbahn Wald-Rüti; 4) mit der Emmenthalbahn; 5) mit der Bödelibahn; 6) mit den Westschweizerischen Bahnen und der Simplonbahn; 7) mit den Pfälzischen Bahnen; 8) mit den belgischen und englischen Bahnen via Luxemburg; 9) im Transit über die Nordostbahn zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und den Westschweizerischen Bahnen, Centralbahn, Appenzellerbahn und Wald-Rüti.

III. Finanzverwaltung.

Unser vorjährige Geschäftsbericht gab Ihnen Kenntniss von der mit der Eisenbahnbank abgeschlossenen Konvention vom 20./21. November 1879 behufs Rückzahlung der in den Jahren 1882 und 1884 fälligen älteren Anleihen. Von dem ihr in Art. 1 dieser Übereinkunft eingeräumten Rechte, die Kündung beider Anleihen vor deren Verfallzeit zu verlangen, hat die Eisenbahnbank schon im Berichtsjahr Gebrauch gemacht. Das 10 Millionen Anleihen vom 1. Juli 1868 wurde demzufolge auf den 15. November 1880, das 5 Millionen Anleihen vom 7. Juni 1869 auf den 31. Januar 1881 gekündigt. Zum Zwecke der Durchführung dieser Operationen beschloss der Verwaltungsrath am 28. Oktober v. J. eine zweite Emission von Obligationen des 160 Millionen Anleihens im Nominal-

betrage von 17 Millionen Franken mit dem Datum vom 1. Oktober 1880 und mit Coupons per 1. April und 1. Oktober.

	Die Einzahlungen der Eisenbahnbank betrugen während des Berichtsjahres:	
1. Au	if Rechnung der Emission von 68 Millionen, d. d. 1. Februar 1879,	
	a) für Rückzahlung des Restes der Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 400,000
	b) für Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn	, 300,000
	c) für Rückzahlung der Subvention der Bötzberggemeinden	" 1,000,000
	effektiv	Fr. 1,700,000
	wofür zu 54/68 die entsprechende Anzahl Obligationen verrechnet oder verabfolgt wurden	
	im Nominalbetrage von Fr. 2,141,000.	
2. Au	af Rechnung der Emission von 17 Millionen, d. d. 1. Oktober 1880,	
	für Rückzahlung des 10 Millionen Anleihens vom 1. Juli 1868 effektiv	, 9,314,000
	wofür zu $100/111$ für nominell Fr. $10,338,500$ Obligationen gegeben oder verrechnet wurden.	
	Obige Zahlungen ergeben somit eine effektive Einnahme von	Fr. 11,014,000
	einen Kursverlust von	, 1,465,500
	eine Obligationenschuld von	Fr. 12,479,500
	und abzüglich der zweiten Amortisationsquote von	, 120,000
	eine Vermehrung der Obligationenschuld des neuen Anleihens von	Fr. 12,359,500
	Diese Schuld betrug am 1. Januar 1880	, 55,410,500
	Gesammtbetrag des neuen Anleihens am 31. Dezember 1880	Fr. 67,770,000
wofür	die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von 135,540 Obligationen erhalten hat.	

Von diesen Obligationen sind durch die Eisenbahnbank 44,400 Stück zur öffentlichen Subscription gebracht worden, von denen die Hälfte oder 22,200 Stück den Gegenwerth des auf den 15. November gekündeten 10 Millionen Anleihens vom 1. Juli 1868 bildeten. An dieser Hälfte war die Nordostbahn gemäss Konvention vom 20./21. November 1879 in der Weise betheiligt, dass der Mehrerlös auf obigen 22,200 Obligationen über Fr. 460 per Titel zwischen ihr und der Eisenbahnbank zu theilen war, nach Abzug der Verkaufsspesen und der Kosten für Cotirung dieser Titel an der Pariser Börse. Diese Kosten waren aber so bedeutend, dass der Nordostbahn nur noch ein Überschuss von Fr. 19,047. 60 Cts. zu gut kommt, welcher im laufenden Jahre verrechnet wird. Dagegen wird sich die Abrechnung über die 11,000 Obligationen, welche als Gegenwerth des auf 31. Januar 1881 gekündigten 5 Millionen Anleihens gegeben wurden, bedeutend günstiger gestalten.

In der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 war für die Bedürfnisse der Nordostbahn auf Rechnung des 68 Millionen Anleihens bis Ende 1880 eine Summe von 50 Millionen Franken vorgesehen; die effektiven Bezüge erreichten aber auf obigen Termin nur den Betrag von Fr. 45,790,000, und da nach derselben Übereinkunft bis 1885 im Ganzen 54 Millionen Franken zu beziehen sind, also noch Fr. 8,210,000, so wünschte die Eisenbahnbank, bestimmte Zusicherungen über die Bezugstermine dieser Summe zu erhalten. Die Direktion konnte dieses Verlangen nicht unbillig finden, da es keinem Zweifel unterliegt, dass die Nordostbahn zur Abnahme der ganzen Darleihenssumme von 54 Millionen Franken verpflichtet ist. Ihr Bestreben ging daher bloss dahin, die nicht sofort verwendbaren Einzahlungen möglichst hinauszuschieben, und es kam eine Übereinkunft zu Stande, wonach die erwähnten Einzahlungen zu folgenden Terminen stattfinden sollen:

Fr. 1,500,000 im Jahr 1881 " 1,000,000 " " 1882 für Bahnhof Winterthur, Gotthardsubvention und Aargauische Südbahn.

, 5,000,000 " " 1884 (Rückzahlung der Subvention für die linksufrige Zürichseebahn).

, 710,000 , , 1885 für Diverses.

Fr. 8,210,000.

In dem der Konvention von 1878 zu Grunde gelegten Programm über die Bedürfnisse der Nordostbahn bis 1885 war die Rückzahlung des Subventionsdarleihens für die linksufrige Zürichseebahn von 5 Millionen Franken nicht inbegriffen; voraussichtlich wird es aber möglich werden, auch hiefür in den bis 1885 zu beziehenden 54 Millionen Deckung zu finden.

Die Bilanz von Ende 1880 zeigt, verglichen mit derjenigen von 1879, folgende wesentliche Veränderungen:

Aktiva. Der Baukonto des Stammnetzes hat sich um Fr. 16,809. 77 Cts. vermehrt, herrührend von der Übernahme und Zuleitung des Quellwassers in Albisrieden, von pendenten Entschädigungen an Bauunternehmer und abzüglich verschiedener Rückvergütungen.

Der Baukonto der neuen Linien ist erhöht um Fr. 161,088. 43 Cts., hauptsächlich Vollendungskosten der Linie Glarus-Lintthal.

Neu erscheint die Position: Ankauf der Schweizerischen Nationalbahn, ausschliesslich Transportmaterial, mit Fr. 5,500,000, gemäss der Rechnung auf Seite 10.

Der Konto: Transportmaterial und Werkstätten ist erhöht um den Betrag des von der Nationalbahn übernommenen Rollmaterials, gewerthet auf Fr. 964,100, und um die auf die Schiffswerfte in Wollishofen verwendeten Kosten von Fr. 137,455. 03 Cts., dagegen vermindert um verschiedene im Abschnitt "Betrieb" näher bezeichnete Abschreibungen im Betrage von Fr. 66,479. 65 Cts. Der Erlös des Werfteplatzes im Seefeld, welcher den Gegenwerth der obigen Verwendung für die Schiffswerfte in Wollishofen bildet, wird im Jahr 1881 zur Verrechnung kommen.

Die Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen ist gestiegen um den Betrag der für den Bau der Aargauischen Südbahn geleisteten Einzahlungen von Fr. 695,000, hat sich dagegen vermindert in Folge der Vereinbarung mit der Centralbahn, die Baurechnungen der Bötzhergbahn und der Linie Koblenz-Stein zu schliessen, um den Betrag der betreffenden hälftigen Bausaldi von Fr. 25,633. 77 Cts. und Fr. 805. 83 Cts.

Die Gotthardbahnsubvention ist um die im Berichtsjahr geleistete Einzahlung von Fr. 684,491. 36 Cts. gestiegen auf Fr. 3,325,517. 11 Cts.

Die Betheiligung der Nordostbahn an der Beschaffung des Baukapitals für die Gotthardbahn hat im Jahreslauf die Übernahme von Obligationen der IV. Serie im Restbetrage von Fr. 960,000 erfordert. Der Buchsaldo dieses Konto ist dadurch am Ende des Jahres auf Fr. 1,160,884. 25 Cts. angewachsen; zur Zeit der Berichterstattung war jedoch wieder ein Theil dieser Titel veräussert. Die übrigen Werthpapiere haben sich vermehrt durch den Ankauf von 1000 Stück Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern zu Fr. 500 al pari. Wir haben die Erwerbung dieser Titel im Interesse der Gesellschaft gelegen erachtet, damit nicht durch deren möglichen Übergang in unbekannte Hände allfällige künftige Unterhandlungen mit den Obligationsinhabern erschwert werden. Die Verminderungen auf diesem Konto rühren von Rückzahlungen und Abtretung von Titeln an die Unterstützungskassen her. Der Buchsaldo beläuft sich auf Fr. 704,670.

Vom Liegenschaftenkonto der Nordostbahn haben Verkäufe und Übertragungen stattgefunden im Betrage von Fr. 139,318. 41 Cts. mit einem Mehrerlös über den Inventarwerth von Fr. 25,489. 15 Cts. Dieser Betrag nebst dem Überschuss der Einnahmen auf der Korrentrechnung dieses Konto von Fr. 15,097. 89 Cts. ist

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

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

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

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

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

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

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

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

Neu hinzugekommen ist das 2 bis 40/oige Anleihen von 3 Millionen Franken I. Hypothek auf die Ostsektion der Nationalbahn, wovon ebenfalls schon die Rede war.

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

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

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:	1879. Kilometer.	1880. Kilometer.
1. Fahrplanmässige Züge:		
Schnell- und Personenzüge	1,360,841	1,472,978
Gemischte Züge	517,071	544,609
Güterzüge ohne Personenbeförderung	185,340	205,968
	2,063,252	2,223,550
2. Ergänzungs- und Extrazüge	43,421	65,028
	2,106,673	2,288,578
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.		
l. Einnahmen.		

1 8 (401 K	ilomet			1 S (469 F	880 Kilome	ter)	Mehreinna ge	State I	Mindereinn er 18 7 9	ahme
Fr.	Cts.	Prozente	I. Nordostbahn (eigenes Netz). A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
4,519,545	58	37.31	1. Personentransport	4,808,016	80	37.40	288,471	22	. <u> </u>	_
252,159	65	2.08	2. Gepäcktransport	288,299	45	2.25	36,139	80	_	-
152,827	57	1.26	3. Viehtransport	175,335	52	1.37	22,507	95	/ 	-
6,971,053	71	57.56	4. Gütertransport	7,373,990	79	57.37	402,937	08		
1,895,586	51	98.21	B. Mittelbare Einnahmen:	12,645,642	56	98.39	750,056	05		
173,999	18		1. Pacht- und Miethzinse	155,091	77			_	18,907	41
42,417	78		2. Verschiedenes	52,336	23		9,918	45	_	-
216,416	96	1.79		207,428	-	1.61		-	8,988	96
12,112,003	47	100	Total des eigenen Netzes	12,853,070	56	100	741,067	09		4
			II. Aus andern Unternehmungen:					-1		
247,448	12	21.17	Nettoertrag der Dampfboote	258,342	89	20.79	10,894	77	_	-
921,578	20	78.83	Nettoertrag anderer Linien	984,270	87	79.21	62,692	67	-	_
1,169,026	32	100	. Total aus andern Unternehmungen .	1,242,613	76	100	73,587	44		-
89,113	34		. III. Aktivsaldo des Interessenkonto	103,446	82		14,333	48	45-11	
13,370,143	13		Totaleinnahmen	14,199,131	14		828,988	01		-
			Rekapitulation:	111						3.
12,112,003	47	90.59	Eigenes Netz	12,853,070	56	90.52			_	- 2
1,169,026	32	8.74	Andere Unternehmungen	1,242,613	76	8.75	-			_
89,113	34	0.67	Zinse von ausgeliehenen Geldern .	103,446	82	0.73		-	Τ.	-
3,370,143	13	100		14,199,131	14	100	1.3 <u>.1</u> 7.7	-	- 1	7

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

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

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

fuhr (To	onnen)	1					1879		1880
Januar	•						21,041		6,826
Februar		•					17,585		6,977
März	34 33						19,864		7,276
April		•	1.1				17,655		7,489
Mai						• 50	20,125	1	1,146
Juni							17,788	1	1,693
Juli		•					18,652	1	1,071
August			•				11,151	1	2,803
Septemb	er	•					7,535	1	3,631
Oktober							8,357	1	2,361
Novemb	er "	•					7,545	1	0,736
Dezembe	er	•					6,741		8,836
			Tot	al			174,039	$\frac{-}{12}$	0,845
	Januar Februar März April Mai Juni Juli August Septemb Oktober Novemb	Januar . Februar . März . April . Mai . Juni . Juli .	Februar	Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember	Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November	Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember	Januar	Januar 21,041 Februar 17,585 März 19,864 April 17,655 Mai 20,125 Juni 17,788 Juli 18,652 August 11,151 September 7,535 Oktober 8,357 November 7,545 Dezember 6,741	Januar 21,041 Februar 17,585 März 19,864 April 17,655 Mai 20,125 1 Juni 17,788 1 Juli 18,652 1 August 11,151 1 September 7,535 1 Oktober 8,357 1 November 7,545 1 Dezember 6,741

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

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

Die mittelbaren Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr im Total um Fr. 8,988. 96 Cts. vermindert, und zwar die "Pacht- und Miethzinse" um Fr. 18,907. 41 Cts., während sich auf dem Titel "Verschiedenes" eine Mehreinnahme von Fr. 9,918. 45 Cts. ergeben hat. Der Ausfall auf dem erstern Titel findet seine Erklärung darin, dass in Folge des Erwerbs der ehemaligen Nationalbahn einestheils die bisher von dieser bezahlten Entschädigungen für Benutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und Bahnstrecken dahingefallen, und anderntheils der Nordostbahn neue Verpflichtungen für die Benutzung von Bahnhöfen der Schweizerischen Centralbahn und der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen erwachsen sind. Die bezüglichen Mindereinnahmen und beziehungsweise Mehrausgaben betragen im Berichtsjahr circa Fr. 38,500. Ferner wurden mit Beginn des Berichtsjahres die Miethen und Pachtzinse für Gebäude und Landabschnitte, welche auf dem Liegenschaftenkonto kompariren, nicht mehr den mittelbaren Betriebseinnahmen, Pacht- und Miethzinse, gutgebracht, sondern auf einen Separatkonto gebucht, dem sodann auch die Unterhaltungskosten der betreffenden Objekte belastet wurden, in der Meinung, dass allfällige Einnahmeüberschüsse am Liegenschaftenkonto abgeschrieben werden sollen. Durch diese Anordnung ergab sich auf den erstern eine weitere Mindereinnahme von eirea Fr. 23,500. Dagegen fielen die Passivzinse auf verpfändeten Liegenschaften, die sich im Vorjahr noch auf eirea Fr. 45,000 bezifferten, in Folge Rückzahlung der Kapitalien, aus. Die Vermehrung auf dem Titel "Verschiedenes" beruht auf der vertraglichen Vergütung der Schweizerischen Centralbahn im Betrage von Fr. 21,333. 33 Cts. an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn vom 1. Mai bis 31. Dezember 1880, sonst hätte sich auf diesem Titel ebenfalls ein Ausfall in Folge Verminderung der Kursgewinne auf fremden Valuten etc. ergeben.

Von den andern Unternehmungen erzeigt zunächst der Dampfbootbetrieb auf dem Boden- und Zürichsee einen Ertrag von Fr. 258,342.89 Cts. gegen Fr. 247,448.12 Cts. im Vorjahr, somit eine Vermehrung von Fr. 10,894.77 Cts. Das Ergebniss hätte sich noch erheblich günstiger gestaltet, wenn nicht im Berichtsjahr auf dem Bodensee die Schifffahrt vom 8. bis 17. Februar und auf dem Zürichsee vom 22. Januar bis 6. März wegen der Seegefrörne gänzlich hätte eingestellt werden müssen.

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

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

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

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

			1878.			1879.	
Einnahmen:	Unmittelbare	Fr.	107,508.	89	Fr.	124,022.	. 05
	Mittelbare	"	4,520.	25	, ,	3,124.	. 42
		Fr.	112,029.	14	Fr.	127,146.	. 47
Ausgaben:	1. Betrieb:						
	Centralverwaltung	Fr.	24,927.	22	· Fr.	25,221.	. 58
	Bahnunterhalt	77	34,967.	82	,,,	24,804.	. 78
	Expeditions dienst	'n	17,816.	93	"	20,409.	. 10
	Transportdienst	17	78,577.	73	"	61,095.	. 12
	Bahntelegraphie	"	86.	95	"	4.	. 94
	Verschiedenes	'n	10,002.	65	"	5,752.	. 12
		Fr.	166,379.	30	Fr.	137,287.	. 64
	Mitverzinsung der Station Sulgen	77	3,140.	-	77	3,140.	. —
	Antheil an den Betriebskosten für Mitbenutzung der						
	Stationen Sulgen und Gossau	, "	17,717.	31	"	18,569.	05
		Fr.	187,236.	61	Fr.	158,996.	69
	2. Einlage in den Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn	"	17,139.	35	"	17,000.	. —
	3. Pachtzins an die Bischofszellerbahn	77	62,155.	93		62,500.	٠,
	4. Ausbau und neue Anlagen	77	_		, ,	265.	75
	5. Einlage in den Erneuerungsfond für Transportmaterial	"			, ,,	18,224.	04
		Fr.	266,531.	89	Fr.	256,986.	48
Hievon a	b die Einnahmen	,,,	112,029.	14	, ,,	127,146.	47
Rückse	hlag zu Lasten der Nordostbahn	Fr.	154,502.	75	Fr.	129,840.	01
						4	

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

•	Tran	sport	quantitäter	1		Einna	hmen	
I Barranaturanan	1879		1880		1879	4 : 4	1880	
I. Personentransport.	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts.	Pro-	Fr. Cts.	Pro-
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:	10.014	zente	20.100	zente	105 150 111	zente	105 040 05	zent
Einfache Fahrt I. Klasse	19,811	0.38	23,130	0.43	105,152.41	2.33	125,643. 25	2.6
, , <u>II</u> . ,	259,520	4.97	284,181	5.22	793,522. 27	17.56	854,945. 87	
, ,	1,027,536	19.67	1,145,420	21.06	1,139,589. 18	25.21	1,204,374.75	25.0
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:	40.700		0.400		0.000.40		- 440 05	
Mit Güterzügen II. Klasse	10,702	0.20	9,482	0.17	8,898. 10	0.20	7,140. 25	0.
" " III. "	155,182	2.97	149,599	2.75	81,731. 81	1.81	75,423.69	1.
Hin- und Rückfahrt I. "	3,085	0.06	4,114	0.08	6,476. 54	0.14	8,122.18	0.
,	470,365	9.00	475,453	8.74	535,354. 73	11.85	557,184. 28	
" " III. "	2,564,961	49.10	2,646,780	48.66	1,499,992.85	33.19	1,592,546. 17	33.
Abonnementsbillete II. "	170,200	3.26	145,712	2.68	64,644. 72	1.43	66,110.06	1.
, III. "	390,590	7.48	390,280	7.18	72,448.08	1.60	73,792.98	1.
Militär- u. Polizeitransporte III. "	42,392	0.81	45,531	0.84	37,497. 04	0.83	39,433. 11	0.
Gesellschafts-, Schul- und I. "	2,941	0.06	4,317	0.08	10,746.88	0.24	17,902.07	0.
Lustfahrten 11. "	24,190	0.46	29,333	0.54	76,058. 19	1.68	91,809. 98	1.
III. "	82,574	1.58	85,504	1.57	87,432. 78	1.93	93,588. 16	1.
Total	5,224,049	100	5,438,836	100	4,519,545.58	100	4,808,016.80	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	25,837	0.49	31,561	0.58	122,375.83	2.71	151,667.50	3
П. "	934,977		944,161	17.36	1,478,478. 01	32.71	1,577,190. 44	
III. " · · · · · · · ·	4,263,235		4,463,114	82.06	2,918,691.74		3,079,158. 86	
Total	5,224,049	-	5,438,836		4,519,545. 58	-	4,808,016.80	
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	13,633	.	15,449		252,159.65		288,299. 45	
II. Viehtransport.	Stück		Stück		9 40.000			
Klasse I	4,724		5,093	3.70				
" II	41,625	1	49,681	36.14	152,827.57		175,335. 52	
" III	47,368		52,859	38.45	102,021.01	30	1.0,000.02	
" IV	35,515	27.48	29,843	21.71			7 7 7	
Total	129,232	100	137,476	100	152,827. 57		175,335. 52	
V. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	40,608		44,534	3.48				1
Normalklasse I	57,759	1	62,698	4.90				2 -
" II	146,512		168,555	13.19	1		4	
Wagenladungsklasse A	107,681		137,953	10.79	6,198,143.84	99 01	6,705,330.77	00
" В	252,484	1	215,661	16.87	0,130,143.04	00.91	0,100,550. 11	30.
, C	73,947		89,070			1		
" D	86,560	7.19	88,445	6.92				-
, E	438,759	36.43	471,461	36.88				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)			200		772,909.87	11.09	668,660.02	9
Total	1,204,310		1,278,377	100	6,971,053. 71	-	7,373,990. 79	_
		1	1	1	<u> </u>	!	1	-
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .					11,895,586.51		12,645,642.56	1

(Bahnlänge im Durchschnitt: $1880 = 469$ Kilom., $1879 = 401$ Kilom.)		1879	1880
Personentransport.	12.0		
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	11,270.69	10,251.6
" Reisenden	"	0.87	0.8
" " und Bahnkilometer	Centimes	4.48	4.5
Zahl der Personenkilometer		100,882,949	106,322,251
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.31	19.5
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	251,578	226,700
Auf jeden Bahnkilometer kommen	77	13,028	11,597
" Personen-Wagenachsenkilometer kommen	"	5.79	6.1
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	628.83	614.7
Tonne	,,	18.50	18.6
Tonnenkilometer	Centimes	54.32	55.1
" Reisenden	"	4.83	5.3
Zahl der Tonnenkilometer		464,247	522,764
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.05	33.8
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,158	1,115
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	34	33
" Reisenden "	Kilogr.	2.61	2.8
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	381.12	373.8
" Stück	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	1.18	1.2
" Tonnenkilometer	Centimes	27.28	27.8
Zahl der Tonnenkilometer		560,132	630,786
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	17,384.17	15,722.7
Tonne		5.79	5.7
Tonnenkilometer	Centimes	10.39	10.2
Zahl der Tonnenkilometer		67,118,358	71,768,593
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	55.78	56.1
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	167,377	153,025
" jeden Bahnkilometer kommen	77	3,003	2,726
" Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	"	1.53	1.5
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken	29,664.81	26,962.9
Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer		539.69	442.2
요 아들은 얼마 이렇게 되었다면서 그 아이를 하는데 하는데 없었다면서 없었다.		30,204.50	27,405.2

- 28 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

				10				Transport	quantit	ätei	1						
	Personen	Gepäck	Vieh								Güter						
	Zahl	Tonnen	Stück		Eilgut	Klas	se	Klasse II	Klass	se	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klas E		То	tal
					Fonnen	Tonn	en	Tonnen	Tonn	en	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonn	en	Toni	nen
Januar .	331,299	792	9,0	- 1	3,756		280	10,976		15	16,093	5,258	5,160	33,			3,42
Februar .	350,621	829	8,11	17	2,906		146	12,265	10,5		15,461	5,720	5,542		458		3,17
März	387,343	932	9,6	56	3,282		311	13,963	13,6	312	16,857	7,044	7,619		816		7,50
April	395,844	1,050	9,88		3,347		215	13,525	13,9		15,309	7,337	7,204		834		3,76
Mai	538,079	1,172	11,49		4,265		386	12,443	14,1		17,476	7,780	6,388	40,			3,16
Juni	437,379	1,269	9,50		3,346		940	12,768	10,9		18,544	7,378	6,575		948		3,40
Juli	576,683	1,964	10,64		3,932		326	13,251	10,1		17,244	7,722	6,451		764		7,87
August .	543,906	2,010	15,02		3,984		198	12,736)26	19,008	8,036	5,565	7 1	645		3,49
September	528,255	1,686		- 1	3,617		156	13,947	10,4		20,470	7,791	6,680		008		1,41
Oktober .	516,800	1,537	13,60	1	4,478		304	18,041	12,1		21,589	9,397	17,189		065		9,670
November .	441,116		12,18	1		,		1									
Dezember	391,511	1,218 990			3,942 3,679		353 383	16,795 17,845	12,5		21,049 16,561	8,172 7,435	8,382 5,690		039 352		7,81 $3,65$
Dezember	331,311	330	15,10		5,679	5,0		11,040	12,5	FIU	10,501	1,450	5,030	- 54,	554	106	5,00
Total gegenüber 1879:	5,438,836	15,449	137,4	76	44,534	62,6	398	168,555	137,9	953	215,661	89,070	88,445	471,	461	1,278	3,37
mehr .	214,787	1,816	8,24	44	3,926	4,9	939	22,043	30,2	272	-	15,123	1,885	32,	702	74	4,06
weniger.		-	_	£2.		_			· · · · ·		36,823		_	-		-	-, -
	Person	nen	Gepäo	ek		Vieh		Gü	er	-	Total		per 188 (cilome	eter 879	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	. Fr		Cts.	Fr.	1 0	ts.	Fr.	1 04-	Fr.	Cts.	Fr.		Cts
Januar .	250,59		13,064	26	1	574	39	462,87			737,108	Cts. 23	1,811	08	2,1		15
Februar .	271,26		13,255	71		,258	03	491,53		- 1	786,328	53	1,932	01	2,0		69
März	318,65		16,193	90		,423	79	604,00		- 1	952,282	16	2,339	76	2,4		22
	345,88			90					1					. 1	2,4		
April		1 1	18,660	1 3		,343	51	612,19	100	1	990,086	92	2,432	65			40
Mai	456,515		21,685	08		,606	84	631,23		5	1,124,039	08.	2,761	77	2,6		11
Juni	399,760		24,254	13		,367	79	598,64		- 1	1,035,032	18	2,156	32	2,6		53
Juli	614,238		39,790	27		,219	62	623,83		- 1	1,292,081	44	2,691	84	2,8		72
August .	593,468	1 1	43,262	08		,311	96	592,0		- 1	1,246,101	37	2,596	04	2,8		08
September	515,56		33,734	39		,929	26	656,09		- 1	1,225,318	59	2,552	75	2,6		41
Oktober .	440,96		27,616	69		,225	62	756,47			1,243,286	39	2,240	16	2,8		43
November	316,56		20,090	88		,605	09	698,41		- 1	1,050,676	60	1,893	11	2,2		11
Dezember	284,53	5 92	16,692	06	15	,469	62	646,60	03 4	7	963,301	07	1,735	68	1,8	58	75
Total gegenüber 1879:	4,808,01	6 80	288,299	45	175	,335	52	7,373,99	90 7	9	12,645,642	56	26,962	99	29,6	64	81
mehr	288,47	1 22	36,139	80	22	,507	95	402,9	37 0	8	750,056	05	. .	-			-
weniger.	-		-	-	-		-	-	-	-	-		2,701	82	-		-
		1500															

- 29 - 5. Frequenz nach den Stationen.

					Güter		(degenüb	er 1879		ordnung tationer
	Personen	Gepäck	Vieh				_			n	ach
				Versandt	Empfang	Total	Per	rsonen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	A	nzahl	Tonnen	İ	
1. Rorschach	59,389	138	316	15,162	16,306	31,468	+	1,473	- 11,481	19	5
2. Horn	14,278	21	426	7,968	4,538	12,506	-	280	+ 1,150	74	16
3. Arbon	47,306	114	312	2,467	7,573	10,040	-	470	+ 523	25	23
4. Egnach	19,396	65	780	904	3,890	4,794	5	1,596	- 103	58	52
5. Romanshorn	118,674	376	12,784	226,229	36,338	262,567	•	7,340	7,920	5	2
6. Uttweil	10,138	32	143		1,198	1,746	_	1,286		1	83
7. Kessweil	9,502	14	77	1,297	1,310	2,607	300	382		91	65
8. Güttingen	13,129		147	670	1,513	2,183		1,019	- 658		74
9. Altnau	10,337	1	218		717	1,282		366		1 1	88
10. Münsterlingen	19,039	1	283		1,914	2,548	1	1,077		61	67
11. Kreuzlingen	19,646	1	105		2,282	3,841		852			55
12. Konstanz	65,984		549	,	5,912	30,211	1	4,972			6
*13. Emmishofen - Egelshofen	3,674		28		283	704	1	3,674		1	_
14. Tägerweilen	3,274		10		114	199		3,274		1	-
15. Ermatingen	1		89		242	448		5,109		1	-
16. Mannenbach	1,933	1	7	1	141	250		C	+ 250	1	-
17. Berlingen	1,732	1	- 12		195	403	1	1,732			5
*18. Steckborn	5,364	1	11		732	1,158	1	5,364			100
19. Mammern	2,484		1 1 100		48	133	7	2,484			
20. Eschenz	2,118		66		82	226	1	2,118			1
21. Stein am Rhein	4,131	1	130		343	984	1		+ 984		
22. Etzweilen	1,518	1		The second second	103	232		1,518		1	
*23. Hemmishofen	1,969	1	36	I am a second	13	161	1	1,969		1	
*24. Ramsen	1,781	1			29	432		1,781		1	1
*25. Rielasingen	2,220	1	61	281	459	740		2,220			
100	2,804				1,656	7,992	1	2,804		1	
	4,980	1	557		382	876		4,980			
*27. Stammheim	2,833	1	209	1	152	471	1	2,833			
29. Thalheim-Altikon .	2,935	1	140		45	283		2,935			
	1,778	1	54		31	200 87	1	1,778			
	1,732	100 2	29	1	109						
*31. Seuzach		1	1	1		186	1	1,732			-
*32. Oberwinterthur	1,541	1 1 1			173	213		1,541			10
33. Amrisweil	54,915	1	5,002		7,991	10,779	1	833		1	18
34. Erlen	23,612		1,120		2,040	3,067		651			60
35. Sulgen	33,240			1 1 2		2,843		3,653			64
36. Kradolf	9,420	1			1,317	1,989		218			79
37. Sitterthal	8,838	1			4,594	5,406	•	861			42
38. Bischofszell	32,909			1		7,524	1	1,197			34
39. Hauptweil	11,287	19	201	530	3,377	3,907	7	165	+ 115	83	54
Übertrag	636,949	1,771	28,517	301,835	115,651						

			in The		Güter		(degenü	ibei	r 1879	_	ordnung tatione
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Pei	rsonen		Güter	Per- sonen- zahl	ach Güter- gewich
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	l A	nzahl	_	Tonnen		
Übertrag	636,949	1,771	28,517	301,835	115,651		-					
40. Arnegg	12,223	10	511	382	1,963	2,345	-	171	_	2,610	81	72
41. Gossau	23,857	23	596	495	3,149	3,644		2,602		222	46	56
42. Bürglen	29,307	62	478	2,456	8,196	10,652		1,056		1,840	40	20
43. Weinfelden	64,607	106	4,667	2,966	7,215	10,181		1,487		1,268	18	22
44. Märstetten	24,025	31	1,792	2,185	3,409	5,594		776		252	45	39
45. Müllheim-Wigoltingen .	28,151	61	1,627	2,858	4,715	7,573		626		411	42	32
46. Felben	22,199	19	807		1,021	2,439		350		355	50	69
47. Frauenfeld	108,965	348	2,843	1,418	15,870	23,352	_	2,165		2,336	7	10
	23,115	33	521	7,482	902	1,334		1,658		2,330	48	86
				432		572	+	899		25	68	101
49. Wiesendangen	15,787	11	168	184	388	107,286	Ī.,				2	3
50. Winterthur	371,627	930	10,766	34,636	72,650				+	2,909	W 1	100000
51. Hettlingen	9,900	14	88	146	178	324	-	1,087	_	22	89	104
52. Henggart	19,151	52	987	402	750	1,152		26	-	807	60	91
53. Andelfingen	32,907	80	1,052	1,213	1,830	3,043		728	-	480	35	61
54. Marthalen	19,321	51	640	3,308	3,002	6,310		425		1,836	59	37
55. Dachsen	20,113	56	115	398	352	750		638	-	89	55	99
56. Schaffhausen .	81,657	411	6,005	43,368	16,963	60,331	+	972	-	12,732	12	4
57. Töss	9,505	21	12	3,595	7,875	11,470	-	2,486	-	1,525	90	. 17
58. Wülflingen	10,492	11	31	1,204	4,428	5,632		3,129	-	2,987	85	38
59. Neftenbach-Pfungen	19,661	17	115	3,057	5,096	8,153	-	2,636	+	595	56	30
60. Embrach-Rorbas	37,972	85	224	3,118	5,128	8,246	-	4,104	-	1,261	30	29
61. Bülach	57,859	107	1,840	2,228	2,765	4,993	-	5,270	+	997	20	48
62. Niederglatt	18,977	78	406	1,186	1,189	2,375	-	672	-	161	62	70
63. Buchs (Zürich) .	4,006	5	113	47	141	188		1,039	7	26	105	106
64. Otelfingen	8,505	10	114	854	685	1,539	+	1,356	+	319	95	84
65. Würenlos	7,849	8	44	511	283	794	+	274	+	202	96	97
66. Glattfelden	7,227	8	58	379	665	1,044	_	1,565	_	5,591	98	93
67. Eglisau	28,996	84	1,301	2,262	2,597	4,859	,	3,047	+	409	41	50
68. Zweidlen	3,603	5	29	609	1,306	1,915			+	640	106	81
69. Weiach-Kaiserstuhl.	14,748	30	467	2,159	1,125	3,284		551	+	784	72	58
70. Rümikon	4,036	4	51	2,314	52	2,366		1,346	_	3,972		71
71. Reckingen	4,800		65	1,983	236	2,219		262	+	196	103	73
72. Zurzach	21,376		759	2,097	788	2,885		130		20	53	63
73. Koblenz	13,033		1,082	4,599	889	5,488		6,443		324	78	41
74. Kemptthal	29,606		263		5,603	9,031		662		1,647	39	27
75. Effretikon		30	2,262	3,428 6,569	3,090	9,659		79		11,816	28	26
	41,431					739				739	_	20
76. ⁰ Bassersdorf	7,011	3	30	257	482			7,011				4.7
77. ⁰ Kloten	6,975		71	173	279	452		6,975		452	-	
78. ⁰ Seebach	7,183		26	47	92	139	+	7,183	+	139	-	
Übertrag	1,908,712	4,668	71,543	448,840	302,998							

						Güter		Gegen	über 1879		ordnung tationer
		Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	ach Güter- gewich
		Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	I Zami	
	Übertrag	1,908,712	4,668	71,543	448,840	302,998	Tomica				
79.	OAffoltern b. H	1,739	1	2	5	65	70	+ 1,739	+ 70	_	_
80.	⁰ Regensdorf-Watt	4,203	3	35		103	137		4.4	1	·
81.	⁰ Buchs-Dällikon	3,664	2	28	129	127	256				_
82. Di	etlikon	24,110	27	161	850	907	1,757			1 1 2 5	82
83. W	allisellen	48,647	58	163	1,136	4,396	5,532				40
84. Ö	rlikon*	112,559	81	241	2,934	10,953	13,887	111111111111111111111111111111111111111			14
85.	Glattbrugg	11,437	26	103	1,454	675	2,129				75
86.	Rümlang	10,729	15	91	708	1,244	1,952			100	80
87.	Oberglatt	13,981	58	245	318	150	468	100			102
88.	Niederhasli	5,318	28	97	145	117	262			1	105
89.	Dielsdorf	27,296	87	567		1,914	9,998			1	24
	ürich †	938,487	3,083	5,290		239,667	A CONTRACTOR OF THE PROPERTY O	+ 35,543	1.0	1	1
91.	Enge	138,694	172	135	1,196	1,715	2,911	1000			62
92.	Wollishofen	31,652	19	71	1,147	6,415	7,562			-1	33
93.	Bendlikon (Kilchberg) .	44,579	28	70		764	1,226	and the second of			89
94.	Rüschlikon	30,160		64	and the second second	637	1,028				94
95.	Thalweil	65,539		122		8,357	10.247				21
96.	Oberrieden	21,991	18	42		1,637	2,594		1	1000	66
97.	Horgen	86,319		321	8,163	16,199		- 13,105	1 2	100	9
98.	Au (Zürich)	12,389	43	313		377	377				103
99.	Wädensweil	95,375	1	552		19,299	27,526			4	7
100.	Richtersweil	65,454	191	520		9,224	16,449				12
101.	Pfäffikon(Schwyz)	20,542	24	222		689	1,462			1	85
102.	Lachen	37,448	77	1,144	1. A.M A.	3,475	5,158	1000	and the same of th	4	45
103.	Siebnen (Wangen) .	22,233	25	701	1,514		5,050				46
104.	Reichenburg	13,366		404	565	635		A STATE OF THE STA			90
105.	Bilten	7,080		182			1,200 666		2 + 15	100	100
106.	Ziegelbrücke .	7,173		311	361	934			1 1 1 1 1 1		87
107.	NOUrnen	14,604	26			1,671	1,295	1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2		1	77
108.	Näfels-Mollis .	14,764		56		3,348	2,064				47
100.	Netstall	8,506		241 52		3,898	5,031		Action and the second		49
110.	Glarus	84,126		A 44	,		4,909	+ 14,688			13
111.	Ennenda	17,785		773	1		8,614				28
112.				34							100 400
112.	Mitlödi	17,161		and the second		Programme and the second	1,990			1 1 1 1	78
	V	46,895		932	and the second second	5.5		+ 9,13			19
114.	Nidfurn-Haslen	16,359	4	52	A 47.5		2,089				76
115.	Luchsingen	21,763		63			4,167				53
116.	Diesbach	7,288	Year Sand again	38			791	1	1		98
117.	Rüti (Glarus)	6,996	9	86	358	732	1,090	+ 1,36	+ 56	2 101	92

^{*)} 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.

6) Seit 1. Juli 1880.

					Güter	Gegenü	Rangordnung der Stationen			
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	ach Güter- gewich
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	4,067,123	9,828	86,089	588,450	678,542					
118. Lintthal	30,835	52	. 257	2,033	3,408	5,441	+ 1,748	+ 1,969	37-	36
119. Altstetten	67,463	33	153	2,443	5,702	8,145	+ 1,515	+ 825	. 14	31
120. Schlieren	34,504	41	137	1,303	2,220	3,523	- 337	+ 84	32	57
121. Dietikon	47,807	97	268	1,945	3,329	5,274	- 500	- 64	23	43
122. Killwangen	14,810	28	113	728	275	1,003	+ 107	+ 488	70	95.
123. Wettingen	16,161	24	198	5,147	4,843	9,990	- 775	+ 2,456	67	25
124. ⁰ Baden-Oberstadt .	17,679	26	335	1,537	262	1,799	+ 17,679	+ 1,799	-	
125. ⁰ Dätwyl	4,310	9	28	219	383	602	+ 4,310	+ 602	-	-
126. ⁰ Mellingen	10,038	27	431	276	372	648	+ 10,038	+ 648	-	-
127. ⁰ Mägenwyl	2,230	3	23	1,008	64	1,072	+ 2,230	+ 1,072	-	-
128. Othmarsingen	2,951	4	23	586	189	775	+ 2,951	+ 775	-	-
129. ⁰ Lenzburg	14,823	26	257	1,345	2,838	4,183	+ 14,823	+ 4,183	-	-
130. ⁰ Hunzenschwyl	2,575	2	17	84	74	158	+ 2,575	+ 158	-	-
131. OSuhr	11,325	19	246	804	1,429	2,233	+ 11,325	+ 2,233	-	-
132. ⁰ Entfelden	7,046	7	32	662	1,503	2,165	+ 7,046	+ 2,165	_	-
133. ⁰ Kölliken	9,519	17	71	672	1,026	1,698	+ 9,519	+ 1,698	-	-
134. ⁰ Safenwyl	4,968	. 8	39	565	2,002	2,567	+ 4,968	+ 2,567	-	-
135. ^o Zofingen	11,046	14	455	3,084	2,935	6,019	+ 11,046	+. 6,019	-	
136. Baden	151,529	526	941	6,187	10,317	16,504	- 9,590	+ 986	. 3	11
137. Turgi	47,638	43	718	1,672	3,173	4,845		+ 75	24	51
138. Siggenthal	12,323	15	181	2,493	2,667	5,160	- 1,044	+ 1,386	80	44
139. Döttingen-Klingnau.	16,892	31	607	1,458	998	2,456	- 128	+ 322	65	68
140. Brugg	77,371	160	3,282	6,508	6,714	13,222	- 2,679	+ 535	13	15
141. Schinznach	15,285	41	140	578	396	974			69	96
142. Wildegg	37,985	55	337	3,342	3,216	6,558	+ 1,451	+ 548	29	35
143. Ruppersweil	10,395	13	92	1,304	1,846	3,150	+ 148	- 1,254	86	59
144. Aarau	103,566	227	1,478	14,533	11,819	26,352	+ 29,047	97	8	8
Bahnen	474,384	2,998	30,658	402,669	301,093	703,762	+ 8,652	+ 33,605		- 1
Rundfahrten	31,370						- 1,703	_		
Transitverkehr	82,885		9,870	224,742	224,742	449,484	+ 8,159			1.7.3
Total	5,438,836	15,449	137,476	1,278,377	1,278,377					
				4						1
									-	
		-					4 - 5 4			

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

		der stbahn	Nach Nordo	der stbahn	То	tal	Diffe gegenüb			
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	F	ersonen		Güter
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.		H		-1 -						
Dampfboote auf dem Zürichsee	8,743	686	10,049	365	18,792	1,051	-	1,899	+	1,05
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen † .	17,108	27,908	16,542	6,318	33,650	34,226	+	695	+	7
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	48,649	30,808	46,575	133,314	95,224	164,122	-	1,501	-	6,38
Effretikon - Hinweil	36,864	11,755	37,762	2,858	74,626	14,613	+	764	+	3,69
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	179,862	91,680	178,660	40,370	358,522	132,050	+	21,396	+	4,69
Гössthalbahn	7,196	1,249	7,463	172	14,659	1,421	_	1,219	+	1,24
Nationalbahn	14,158	1,567	16,898	5,751	31,056	7,318	_	14,367	_	67
Wädensweil-Einsiedeln	22,967	3,236	22,532	2,148	45,499	5,384	+	1,975	-	. 2
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	74,223	119,350	74,487	69,388	148,710	188,738	+	8,736	+	3,57
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,423	6,516	50,708	103,996	101,131	110,512	+	5,336		32,58
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,902	1,008	7,036	5,939	13,938	6,947	+	1,330	_	13,74
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	7,705	5,330	5,672	32,050	13,377	37,380	+	1,392	+	7,53
Total	474,800	301,093	474,384	402,669	949,184	703,762	-	22,638	-	33,60
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 Zür	rich-Zug-	Nach Zür		010,101	.00,.02		22,000		00,00
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.										. NE -
Zürichsee-Dampfboote	13	59	12	163	25	222	+	25	+	22
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen.	518	1,235	338	5,258	856	6,493	1	228	_	9
Effretikon - Hinweil	118	244	136	482	254	726	_	13	+	31
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	3,906	1,623	3,935	917	7,841	2,540	+	1,926	+	11
Tössthalbahn.	3,300	1,020	1	011	1,011	2,010	+	1,020	1	11
Nationalbahn	55	58	184	501	239	559	+	36		-1
	1,596	172	1,645	50	3,241	222	Τ.	3	_	
		227	40	325	84	552	-		1	4
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	44	4,694	1,162	9,695			+	1.05	-	15
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	535			11	1,697	14,389	-	165	+	2,48
K. Württemberg. Staatsbahn	118	126	147	151	265	277	-	116	-	42
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,058	696	812	3,036	1,870	3,732	+	371	+	1,06
	Bötzbe	der ergbahn weiter	Bötzbe	n der rgbahn weiter						
Zürichsee-Dampfboote	6		6		12		1	12		
Effretikon-Hinweil	1	1,756	50	164	67	1,920	+	37		70
	7.550			•			1		+	78
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen Fössthalbahn	7,552	50,602	8,576	8,263	16,128	58,865	+	382	+	13,67
Nationalbahn		104	_	2	3 <u>2</u> 3	106	1		-	67
Wädensweil-Einsiedeln	4,594	420	4,742	185	9,336	605	-	403	+	
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	231	1,343	208	227	439	1,570	-	167	1	5
Gr. Bad. Bahn	3	26	3	64	6	90	1		+	
K. Württemberg. Staatsbahn		91	_ 1	70	-	161	+	247	-	37
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	612	1,923	487	7,138	1,099	9,061	1		_	1,31
Übertrag .	20,976	65,399	22,484	36,691	43,460	102,090	1			-,01
Obertrag .	20,010	00,000	22,101	50,001	10,100	102,000				

		on 1-Hinweil		ach n-Hinweil	То	tal		Diffe gegenüb		
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter
II. Transitverkehr über die Nordostbahn. Übertrag	20,976	65,399	22,484	36,691	43,460	102,090				
Zürichsee-Dampfboote	20,310	4	8	14	12	102,030	+	12	+	18
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	754	455	483	1,102	1,237	1,557		43		178
Fössthalbahn	2	2	3		5	2	-	2	+	2
Wädensweil-Einsiedeln		15	_	26	_	41			+	12
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	29	253	6	1,373	35	1,626	+	4	+	211
. Bad. Bahn	1	5		826	1	831	_	3	+	617
ürttembergische Staatsbahn	-	2	_	2		4		_	+	4
ern und weiter	-	66		70	-	136		-	+	136
		Verein.		n Verein.						
		erbahnen weiter		erbahnen weiter						
Vereinigte Schweizerbahnen	1,352	570	1,428	221	2,780	791	_	391	-	1,018
össthalbahn	45	383	72	230	117	613		39	_	23
ationalbahn	309	11	424	406	733	417		43		210
Vädensweil-Einsiedeln	4,227	7	3,849	1	8,076		+	1,635	_	5
entralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5,726	6,864	5,308	15,824	11,034	22,688		146	+	3,582
r. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	800	941	877	26,858	1,677	27,799		245		9,943
K. Württemberg. Staatsbahn	<u> </u>	5	7	10	7	15		7	-	758
. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen		346	-	1,294		1,640	-	1	+	50
		der nalbahn		der halbahn			100			
	,	1 1 1 1 1 1 1 1							1	
entralbahn und weiter gelegene Bahnen			_	170		170		_	_	102 266
		1 17								
		densweil- siedeln		ädensweil- iedeln			17			
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1,639		1,650		3,289	_	+	3,289		
r. Bad. Bahn	2,430	23	2,342	378	4,772	401	+	1,067	+	123
. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	469	-	434	<u>-</u>	903	<u>-</u> -	-	164		-
	Vor	der	Nac	h der						
	Schweiz.C	entralbahn	Schweiz.C	entralbahn			3			
	und	weiter	und	weiter					1	
	and the	C. Civi					3		1	
Vationalbahn	- 1	197	_	187		384			+	384
Aarg. Südbahn	_	125	-	260		385			+	385
Gr. Bad. Bahn	854	31	1,019	455	1,873	486		20	1	249
K. Württemberg. Staatsbahn	85	776	172	442	257	1,218	+	27	1	2,747
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,399	9,889	1,218	51,533	2,617	61,422	+	352	+	2 3,452
Total des Transitverkehres	41,101	86,369	41,784	138,373	82,885	224,742	+	8,159	+	51,049
Gesammttotal	515,901	387,462	516,168	541,042	1,032,069	928,504	+	30,797	+	84,654

	4000	4000	Gegenüber 1879			
A 1-1 0	1879	1880	mehr	weniger		
A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen		
a) Verbrauchsmittel I. In festem Zustande	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tomlen		
1. Getreide	202,170	160,913		41,257		
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren	47,867	37,869		9,998		
3. Kartoffeln und Gemüse	22,429	27,503	5,074	5,000		
4. Baumfrüchte	10,564	10,665	101			
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpretetc.	5,500	5,889	389			
6. Butter und Schmalz	3,008	3,140	132			
7. Käse und Zieger	10,280	11,161	881			
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	6,561	7,035	474			
9. Zucker	8,429	17,695	9,266			
10. Tabak und Cigarren	3,954	4,860	906			
	320,762	286,730	7 - 2	34,032		
II. In flüssigem Zustande 11. Milch, einschliesslich condensirte	9,899	11,354	1,455	01,00%		
12. Wein und Most	53,203	85,429	32,226			
13. Bier	16,471	21,521	5,050			
14. Branntwein und Liqueur	3,228	2,848	5,050	380		
			20.254	500		
b) Gebrauchsmittel	82,801	121,152	38,351			
15. Hausrath und Effekten	12,074	12,763	689			
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	2,516	2,551	35			
즐러워 하는 아이들은 하는 내가 가는 그 이 생각하셨다.	14,590	15,314	724			
3. Brennmaterialien:	418,153	423,196	5,043	_		
17. Brennholz	46,208	46,952	744			
18. Holzkohlen	1,366	1,864	498			
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und						
Anthracit	176,245	209,092	32,847			
20. Torf	6,776	7,382	606			
C. Baumaterialien :	230,595	265,290	34,695			
21. Bausteine und Pflastersteine	55,971	44,042		11,929		
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	23,586	24,567	981	11,525		
23. Kalk und Kalksteine	9,231	9,797	566			
24. Cement	15,574	19,701	4,127			
25. Gyps und Gypssteine	7,863	8,475	612			
26. Asphalt	1,695	4,696	3,001			
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	89,281	91,906	2,625			
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	23,689	26,710	3,021			
and bounded and a second a second and a second a second and a second a second and a	226,890	229,894	3,004			
하고 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그	Name and Address of the Owner, where the Owner, which is the O	Military and Company of the Company	THE RESERVE OF THE PERSON NAMED IN COLUMN 1			
그리는 그 그 사람들이 가는 이 가장이 되었다. 그래요 그는 사람들이 가장하는 것이 되었다. 그는 사람들이 되었다. 그는 사람들이 되었다. 그는 사람들이 되었다.	24,564	19,937	- 1	4,627		
29. Rohes und altes Eisen, Erze						
29. Rohes und altes Eisen, Erze30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht,	1 - 1 v					
29. Rohes und altes Eisen, Erze30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht,Stabeisen	23,970	26,593	2,623			
 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 	13,570	15,678	2,108			
 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde 	13,570 3,846	15,678 3,385	2,108	461		
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	13,570 3,846 18,815	15,678 3,385 20,136	2,108 - 1,321	461		
 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde 	13,570 3,846	15,678 3,385	2,108	461		

- 36 Verkehr nach den Waarengattungen.

	1879	1880	Gegenül	er 1879
경기가 가장 그렇게 되었습니다. 그 사람들이 되었다.	10.0	1000	mehr	weniger
사용 경기 회사 시간에 가장 하지 않는데 보고 있다는 것이 되었다. 그런데 그렇게 되었다. 그런데 그렇게 되었다. 19 1일	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	960,403	1,004,109	43,706	
E. Textilindustrie:				
a) in Baumwolle.				
34. Baumwolle, roh	19,365	19,067	·	29
35. Garn und Tücher (roh)	25,802	29,179	3,377	_
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	15,086	16,898	1,812	-
37. Baumwollabfälle	5,747	6,013	266	
b) in Leinen, Hanf etc.	66,000	71,157	5,157	
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren.	4,621	4,363	/ · · · · · · · · · · · ·	25
	4,021	4,505	- T	20
c) in Seide.			1	
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	6,909	6,925	16	_
d) in Wolle.				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	5,938	6,254	316	<u> </u>
F. Gerberei:	83,468	88,699	5,231	
41. Felle und Häute.	4,164	4,763	599	3v - 3 - 2 -
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	6,669	6,297		37
43. Leder und Lederwaaren	4,356	4,647	291	
10. Educat and Education ()		-		
G. Glas- und Thonfabrikation:	15,189	15,707	518	
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und		1		
Porzellan)	9,356	9,831	475	
	WHAT COMMENT OF THE PARTY OF TH			
H. Papierfabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	4,583	5,210	627	_
46. Papier und Carton	5,956	6,986	1,030	
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:	10,539	12,196	1,657	_
47. Eis	452	281	- 11	17
48. Salz	15,634	16,292	658	
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	7,457	10,062	2,605	
50. Mineralöl	8,659	10,102	1,443	_
50. Mineralöl	7,639	7,754	115	
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen				
그는 이 사람이 그림으로 즐겁는 이 그리고 있는데 그는 그는 사람들은 그리고 있다면 하는데 살아 없다면 하는데 그렇게 되었다.	5,394	5,953	559	
53. Sprit .	6,011	7,296	1,285	- 00
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	7,005	6,678	-	32
55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel	9,847	13,068	3,221	-
56. Stärke und Stärkemehl	2,802	2,962	160	T
57. Heu und Stroh	2,292	4,078	1,786	· · · · · ·
58. Düngmittel	10,168	15,953	5,785	
K. Hülfsmittel zum Transport:	83,360	100,479	17,119	
59. Fahrzeuge einschliesslich Lokomotiven und Wagen .	5,095	4,366		729
60. Leere Gebinde und Emballagen	20,896	26,253	5,357	
	25,991	30,619	4,628	
Total	1,188,306	1,261,640	73,334	
Nicht klassifizirte Waaren		16,737	733	
THOU AMSSHELL WARLEN	16,004	1,278,377		
Gesammttotal	1,204,310		74,067	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durch-	Auf die länge	ganze bezogen,			Unmittelbare	Einnahm	en der e	eigener	Linien		Mittelbare
	schnittl. Bahn-				per	per Wagen-		per	Bahnkil	ometer	1 2	Einnahmen
	länge	Personen	Gepäck	Güter	Zugskilometer	achsenkilom.	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	Bahnkilom.
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000		29,000			6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000		34,000.		_	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	_	58,013			8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	_	49,603	_		9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093		62,456	-	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862		87,353		22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056		134,433	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	-	139,487	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

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

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

1. Ausgaben.

1.	879			1	880	
Durchschnit Bahnlänge				Durchschnit Bahnlänge		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
312,213	72	4.44	I. Centralverwaltung	272,416	47	3.93
1,356,374	29	19.29	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungskosten.	1,389,779	97	20.02
2,748,829	43	39.10	III. Expeditionsdienst	2,653,584	56	38.24
2,435,434	64	34.64	IV. Transportdienst	2,471,804	39	35.62
29,241	41	0.42	V. Bahntelegraphie	26,559	25	0.38
148,367	71	2.11	VI. Verschiedenes	125,844	40	1.81
7,030,461	20	100	Totalausgaben	6,939,989	04.	100
			abzüglich:	in right.		
			1. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien und Transportmaterial und Werkstätten fallende Quote der Kosten der Centralver-			
	1		waltung und des technischen Personals Fr. 6,316.15			
			2. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote			
36,536	01		der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:			
			a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee Fr. 10,000			
	3.		b) Dampfbootbetrieb auf dem			
			Zürichsee <u>" 15,000 </u> <u>" 25,000 — </u>	31,316	15	
6,993,925	19		. Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes	6,908,672	89	

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

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

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

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

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

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

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

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

Auf dem Stammnetz 201,257 laufende Meter Geleise oder $66,5^{\circ}/0$ der Hauptgeleise, "der Luzerner-Linie 25,673 " " " $\frac{42,4}{9}$ " " " $\frac{42,4}{9}$ " " Total 226,930 laufende Meter Geleise oder $62,5^{\circ}/0$ der Hauptgeleise.

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

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

- III. "Expeditionsdienst". Dieser Titel ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr eine Ersparniss von Fr. 95,244. 87 Cts. Während nämlich in Folge Übernahme der Nationalbahn für Besoldungen des Stationspersonals (Kapitel 1.a) für Beleuchtung und Beheizung der Bureaux, sowie für Druckkosten (Ausrüstung der neuen Stationen mit Formularien) Mehrausgaben erwachsen sind, und die "Ersatzleistungen" im Berichtsjahr eine erheblich grössere Ziffer als im Vorjahr, das in dieser Beziehung für die Gesellschaft ausnahmsweise günstig ablief, aufweisen, sind auf allen übrigen Kapiteln Minderausgaben zu verzeichnen, nämlich Fr. 7,511. 29 Cts. auf Kapitel 1.b (Bekleidung) in Folge Modifizirung des Bekleidungsreglements; Fr. 12,207. 90 Cts. auf Kapitel 1.e (Inventar), mit Rücksicht auf ausserordentliche Anschaffungen und Reparaturen im Jahr 1879, die im Berichtsjahr wegfielen; Fr. 17,435. 77 Cts. auf Kapitel 1.f (Rangirdienst, Besoldung und Bekleidung des Rangirpersonals) im Zusammenhang mit einer Verminderung des Rangirdienstes, daheriger Reduktion des Rangirpersonals, und weil die effektiven Traktionskosten geringer waren; Fr. 12,307. 02 Cts. auf Kapitel 2.a (Besoldungen) wesentlich zufolge Personalreduktion; Fr. 74,727. 47 auf Kapitel 3.a (Besoldungen) hauptsächlich wegen Verminderung der Güterarbeiter zufolge Abnahme des Getreideverkehrs im Lagerhaus Romanshorn.
- IV. "Transportdienst". Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 36,369. 75 Cts. zu verzeichnen. Zwar sind auf einzelnen Dienstzweigen kleinere Ersparnisse erzielt worden, so für Besoldungen bei der Materialverwaltung, für Beleuchtung der Bahn und Signalisirung, für Beleuchtung und Heizung der Wagen, für Bureaukosten etc., sowie für Brennmaterial, letzteres trotz einer grössern Gesammtleistung der Lokomotiven aus dem Grunde, weil der durchschnittliche Verbrauch per Lokomotivkilometer geringer, und das Brennmaterial billiger war; dagegen sind auf einigen anderen Kapiteln Mehrausgaben entstanden, und zwar im Zusammenhang mit der Übernahme der Nationalbahn auf Kapitel 1.b, 2.a, 2.f und 3.a für Besoldungen, Bureaukosten und Assekuranz der Wagen. Für Unterhalt der Wagen wurde ebenfalls etwas mehr verwendet als im Vorjahr, allerdings nicht im Durchschnitt per Wagenachsenkilometer, wie weiter unten in den "Durchschnittsresultaten und Verhältnisszahlen" ersichtlich; allein es ist bezüglich jener Durchschnittsziffer zu bemerken, dass die Nationalbahnwagen darin inbegriffen sind, obwohl die Instandstellung derselben ebenso wie diejenige der übernommenen Lokomotiven, nicht auf Betriebsrechnung, sondern auf Baukonto "Erwerb der Nationalbahn" erfolgte. Die Nettoausgaben für Wagenmiethe (Kapitel IV. 2. g) übersteigen diejenigen des Vorjahres um Fr. 46,345. 41 Cts., indem der Parcours der fremden Wagen auf der Nordostbahn ein erheblich grösserer war als im Vorjahr, der Art, dass diese Mehrleistung durch die ebenfalls zu verzeichnende Mehrleistung der Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen nicht kompensirt werden konnte. Die Minderausgabe von Fr. 37,779. 44 Cts. für Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven erklärt sich damit, dass im Berichtsjahr kein Umbau von Maschinen stattgefunden hat, während im Vorjahr zwei solche umgebaut wurden.
- V. "Bahntelegraphie". Die Ausgaben dieses Titels betragen Fr. 26,559. 25 Cts. gegen Fr. 29,241. 41 Cts. im Vorjahr. Die Zahl der Telegraphenstationen erhielt durch den Erwerb der Nationalbahn einen bedeutenden Zuwachs und betrug zu Ende des Berichtsjahres 174 (1879: 139) mit 225 Morseapparaten. Bahndienstdepeschen wurden im Ganzen 113,103 befördert (1879: 115,256).
- VI. "Verschiedenes". Auf diesem Titel wurden Fr. 22,523. 31 Cts. weniger verausgabt, indem einige ausserordentliche Ausgaben des Jahres 1879, z. B. Entschädigung an den frühern Oberingenieur für Bahnbau für Mitwirkung bei Führung von Bauprozessen (siehe Geschäftsbericht pro 1878, Abschnitt V); die Kosten der Erstellung eines provisorischen Getreidelagers in Romanshorn; Nachvergütung an einen Wagenlieferanten u. A. m. in Wegfall kamen, ferner die Ausgabe für Plomben und Plombenschnüre, welche früher unter diesem Titel verrechnet wurden, nunmehr auf Kapitel III, 3. e gebucht wird.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Wir geben nachstehend in üblicher Weise eine Übersicht über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials, die Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen des Betriebsdienstes, sowie eine chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben und lassen diesen Tabellen einige erläuternde Bemerkungen über das Fahrmaterial vorausgehen.

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

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

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

Eigenes Netz, ausschliesslich ehe- malige Schweiz. Nationalbahn		Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer. 2,197,963	Material- transport- kilometer.	Schneepflug- fahrkilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesammt- total der Fahrkilometer.
Aarau - Winterthur - Konstanz -	-,,-						-,,
Etzwylen-Singen	147,422	4	147,426	_		54	147,480
Aarau-Zofingen	32,769	<u>-</u>	32,769	1 11		13	32,782
Zürich-Luzern	265,565	3,230	268,795	393		2,108	271,296
Bötzbergbahn	367,525	381	367,906	4.20		2,378	370,284
Effretikon-Hinweil	56,899	18	56,917		_	29	56,946
Total	2,978,567	93,209	3,071,776	1,122	65	23,451	3,096,414

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

	1879.	1880.
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm	22,445,567	23,673,000
" Tannenholz in Ster	1,111	967.25
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheit reduzirt) in Kilogramm	22,691,799	24,059,900
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm	53,427	63,075.5
Kosten des Brennmaterials	Fr. 536,056.86	Fr. 532,539.59
" " per 100 Kilogramm .	, 2.36	, 2.21
" des Schmiermaterials	, 42,602.52	, 47,842.14
" " " per 1 Kilogramm	Cts. 79	Cts. 76
" des Putzmaterials	Fr. 19,619.86	Fr. 16,746. 29
Erneuerungs- und Reparaturkosten	, 321,593.14	, 283,813.70
Totalkosten	, 919,872.38	, 880,941.72

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

	1879.	1880.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm	2,634,356	2,731,550
" " Schmiermaterial in Kilogramm	11,085	11,438
Kosten des Brennmaterials	 Fr. 70,985.97	Fr. 72,583.45
" Schmiermaterials	 " 13,145.55	, 8,617.04
" " Putzmaterials	 " 5 ,258. 22	" 3,676.01
Erneuerungs- und Reparaturkosten	, 42,065.76	, 46,421.94
Totalkosten	 " 131,455. 50	, 131,298.44

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

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

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, beziehungsweise die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnützung der Sitzplätze, sowie der Tragkraft der Güterwagen finden sich in den Tabellen $a \, \Pi$. und ΠI .

Der durchschnittliche Bestand war:

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

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

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

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 7,951.5 Kilogramm, wofür Franken 3,989.38 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 9,200,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Franken 4,587.45 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 10,614 Achsenkilometer zurückgelegt (1879: 8,502.2).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Franken 250,798.01 Cts. gegenüber Franken 245,660.40 Cts. im Vorjahr.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

			F	ahrdie	nst			Rangir	dienst
	Personen-	Per-	Güter-	Gemi	schte	То	tal	Tenderlol	comot. D
	zugsloko- motiven (Klasse A)	sonen- zugsloko- motiven (KlasseB)	zugsloko- motiven (Klasse C)	Ten lokom (KlasseD)	otiven	1879	1880	1879	1880
a) Stand und Leistung.	7	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1							
Zahl der Lokomotiven	49	16	43	20	12	128	140	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Kilometer im Materialtransport "	1,441,889	270,980	992,602 1,122	170,322		2,767,506 2,060	1,122	=	_
im Vorspanndienst . ,, in Schneepflugfahrten ,, leer ,	$\begin{array}{ c c c } & 41,852 \\ & 32 \\ & 15,566 \end{array}$	2,819 33 279	37,548 - 5,817	$\frac{10,579}{-1,665}$	411 - 124	63,618 322 16,855	93,209 65 23,451		=
Total der zurückgelegten Fahrkilom. im täglichen Durchschnitt Kilometer Beförderte Wagenachsenkilometer	1,499,339 4,096. ₆	274,111 748. ₉	1,037,089 2,833. ₆	182,566 498.8	103,309 482. ₈	2,850,361 7,809. ₂	3,096,414 8,460.1	524,432 1,436.8	529,224 1,446.0
im Ganzen	32,468,033	4,560,745	42,983,043	2,608,931	1,777,465	78,225,051	84,398,217	-	-
per Fahrkilometer Beförderte Wagenachsenkilometer	21.65	16.64	41.45	14.29	17.20	27,44	27.26	- 1	-
per Fahrkilometer pro 1879 .	(21.72)	(15.91)	(44.12)	(13.21)	(-)	1 (- 1		-	1
b) Kosten des Brennmaterials. Verbrauch im Ganzen . Kilogr.	10,532,213	1,702,813	10,082,309	948,113	794,452	22,691,799	24,059,900	2,634,356	2,731,550
Rangirkilometer Kilogr. Kosten im Ganzen Fr. per Lokomotivkilom. Cts.	$\begin{array}{c} 7.0246 \\ 233,119.22 \\ 15.5481 \end{array}$	$\begin{array}{r} 6.2121 \\ 37,689.74 \\ 13.7498 \end{array}$	$\begin{array}{c} 9.7217 \\ 223,160.86 \\ 21.5180 \end{array}$	$5.1933 \\ 20,985.48 \\ 11.4947$	$\begin{array}{r} 7,6900 \\ 17,584.29 \\ 17.0211 \end{array}$	$\begin{array}{r} 7.9610 \\ 536,056.86 \\ 18,8066 \end{array}$	$\begin{array}{c} 7.7702 \\ 532,539.59 \\ 17.1986 \end{array}$	$5.028 \\ 70,985.97 \\ 13.586$	$5.161 \\ 72,583.45 \\ 13.715$
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Schmier-und Putzmaterial.		7							
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaaren . Kilogr. Verbrauch per Lokomotiv-, Fahr-	27,930	5,653	27,624	3,448	2,532	57,960	67,187	11,168	12,140
bezw. Rangirkilometer Kilogr. Kosten des Schmier- und Putz-	0.0186	0.0206	0.0266	0,0189	0.0245	0.0203	0.0217	0.0213	0.0229
materials im Ganzen . Fr. Kosten per Lokomotiv-, Fahr- bezw.	27,784.48	5,494.87	25,515.45	3,418.32	2,375.31	62,222.38	64,588.43	18,403.77	12,293.05
Rangirkilometer Cts. Erneuerungs- und Repara- turkosten der Lokomotiven und Tender:	1.85	2.00	2.46	1.87	2.30	2.18	2.09	3.51	2.32
im Ganzen Franken per Lokomotivkilometer Centimes	134,899.53	27,193.82 9.92	109,734.02 10.58	11,986.33 6.57	* _	321,593.14 11. ₂₈	283,813.70 9. ₁₇	42,065.76 8.02	46,421.94 8.77
d) Total									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Re- paraturen:									
im Ganzen Franken per Lokomotiv-, Fahr- bezw. Rangir-						- 12	1000		
kilometer Centimes		25.68	34.56	19.93	* 19.32	32.27	28.45	25.07 für jede	
per Wagenachsenkilometer "	1.22	1.54	0.83	1.39	1.12	1.18	1.04	rr. 360.15	Fr. 358.74

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

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials. II. Personenwagen.

					1 .	A	. St	and un	d Leistun	igen.																		
r	Anzahl der	Wagen	Achsen	Sitzj	plätz	e der W	ag	e n	Auf die Län	ige eines	Kilometer	s reduzirt	, wurden be	efördert														
bsjah	Anz	W	der Ac	in	n Einzel	nen	u.	P	ersonen-	onen- Eigenge-		Bruttolast																
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Anzahl d	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen		gewicht 75 Kilogr.)	wicht der Wagen	im G	anzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer														
	ac	Ţ			1			11.	Tonnen					1000														
1880	69	490	1256	1,195	7,471	14,678	23,	344 10	,106,306	92,126,562	102,2	32,868	165,693	4.78														
1879	70	418	1116	1,131	6,748	11,967	19,8	846 9	,629,747	93,742,482	103,3	72,229	188,292	4.78														
							Β. τ	Jnterha	ltungskos	ten.																		
			R e p	aratu	rkosto	e n †		Ko	sten des So	chmiermater	ials	Putzen, I	Heizen u. Bel	euchtung*														
ahr	-		7	1	1					per Achs	enkilo-	Ausgaben für																
ebsj	١.	· C-		Pe		in Prozen	ten		Ausgaben für Material	met	er		Arbeits-	Totalkosi														
Betriebsjahr		im Ga	anzen	kilon	sen- neter	der Einnahme		Material	u. Arbeits- löhne	Schmiere	Aus- gaben	Material	löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	per Achsen- kilometer														
		Fran	ken	Cent	times			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes														
1880 1879		92,16 84,23		1	451 393	1.484 1.4875														1.484		2,016 2,544	2,517. ₇₁ 2,910. ₉₉	0.09420 0.11761	0.01176 0.01345	18,611.so 995.44	27,528. ₂₂ 23,843. ₁₈	0.21561 0.11483

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

III. Gepäck- und Güterwagen.

								A. St	and und	Leistung	en.				
			Anz	a h l		der k-und en			Die	Wagen					
osjahı	Gepa		Güter- wagen	Tota	alzahl	ragkraft de ntl. Gepäck- Güterwagen	wich per A	Achse	Gepäck,	Eigenge-	Br	uttolast			aben
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	vierrädrige	Wagen	Achsen	Tragkraft de sämmtl. Gepäck- Güterwagen	Eigengewicht Wagen per Ac	Maximaltragkraft per Achse	Güter, Equipagen und Vieh	wight	im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.	leer zurüc	beladen
	ach	vie	vie	der	der	T	onnen				Tonnen	3 V .			kilometer
1880 1879	ll .		2,631 2,338	1							282,161,912 259,034,087		4.64 4.76	1	$2 \begin{vmatrix} 45,865,367 \\ 40,371,841 \end{vmatrix}$
	"		10.		-			В. Т	nterhalt	ungskoste	n.			r, 3,555	
ır			Rep	arat	urko	sten†		F	Costen	des Schn	niermate	rials		Put	zen
bsjal		,*		p.	Achse	n- in				aben für	Betreffniss p. A	chsenkilon	neter	Ausgaben für	Arbeitslöhne
Betriebsjahr		im	Ganzei	ı k	cilomet	er Proze	6-1	Materia		aterial rbeitslöhne	Schmiere	Ausgal	ben	Total	per Achsen- kilometer
		F	ranken		Centime	Einna	hme	Kilogr.	F	ranken	Gramme	Centin	nes	Franken	Centimes
1880 1879	1		,632.40 ,428.35		0. ₂₈₂	4		5,935 6,656		411. ₆₇ 616. ₄₆	0.09422 0.11761	0.011 0.013		3,062.so 2,510	0.00486 0.00443

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

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

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

I. Ausgaben.	1878	1879	1880
Länge des Netzes am Jahresschluss: 687 Kilometer, ausschliesslich Suhr-Zofingen u. durchschnittlich betriebene Länge: 607 Kilometer idem.)			
Gesammt-Betriebsausgaben . per Bahnkilometer Franken Nutzkilometer	14,042.64* 2.57* 2.56* 9. ₁₈ * 632.03*	12,739.39* 2.47* 2.45* 8.94* 542.99*	11,330.90* 2.26* 2.25* 8.18 431.80*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt " " " " " " " " " " " " " " " " " " "	2,420.66*	2,465.38*	2,279.26*
Expeditions dienst per Bahnkilometer Franken incl. Rangirdienst 1879 mit Fr. 441,854. 45. 1880 " " 424,418. 68.	4,618.63*	4,986.55*	4,356.31*
Transportdienst:			
Im Ganzen	5,857.16*	4,420.95*	4,012.45*
per Nutzkilometer Franken Lokomotivkilometer	$1.07{36}$ * $1.06{83}$ * $3{89}$ * $2{22}$ $2{21}$ $0{08}$	85.78* 85.15 * 3.10 * 1.77 1.76 0.06	80.1 79.5 2.9 1.5' 1.50
Fahrdienst. abzüglich Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter 1879 mit Fr. 178,943. 45. 1880 " " 190,092. 46. "Nutzkilometer . " "Lokomotivkilometer . " "Wagenachsenkilometer . "	$\begin{array}{c} 40.82 \\ 40.62 \\ 1.46 \end{array}$	32.34 32.12 1.18	31.4 31.2 1.1
Zugkraft abzügl. Vergütung vom Expeditions- dienst für Rangirleistungen 1879 mit Fr. 262,911.—. 1880 " , 234,326.22. Nutzkilometer . " Lokomotivkilometer . " Wagenachsenkilometer . " Bahnkilometer . Franken	64. ₃₂ * 64* 2. ₂₉ * 3,508.80*	$\begin{array}{c} 51.62^* \\ 51.27^* \\ 1.87^* \\ 2,662.04^* \end{array}$	47.0 46.7 1.3 2,356.93*
Bahntelegraphie , , , , , , , , , , , , ,	58.89	53.26	43.76
Verschiedenes " " " " "	455.27	270.25	207.32
II. Fahrmaterial.			
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 703 Kilometer einschliesslich Suhr-Zofingen und durchschnittlich betriebene Länge: 617 Kilometer idem.)			
a) Den Bestand desselben betreffend:			
Auf jede Lokomotive (155) kommen Bahnkilometer	3.8014	3.8811	4.53
" " Personenwagenachsen	7.9149	7.8042	8.10
" " " " Güterwagenachsen	34.468	33.972	(7,94 35.27
" " " " Wagenachsen	42.383	41.78	(34,59 43.38
n n Sitzplätze	140.23	138.78	(42,54 150.61
" " " Tonnen Tragkraft	185.503	183.493	(144,37 190.47
Auf jeden Bahnkilometer kommen Lokomotiven	0.263	0.258	(186,873 0.22
" " Personenwagenachsen	2.082	2.011	(0,24 1.78
n n Güterwagenachsen	9.067	8.753	(1,90 7.77
	11.149	10.764	9.56
" im Ganzen . Wagenachsen		Decree of the second se	(10,20
n n im Ganzen . Wagenachsen n n n Sitzplätze	36,890	35.758	33.206

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

		1878	1879	1880
Auf jede Personenwagenachse falle	n Sitzplätze	17.72	17.78	18.59
	Tonnen Tragkraft	5.3820	5.4013	(18,17) 5.399
b) Die Leistungen u. Unterh	altungskosten der Lokomotiven betreffend:			(5,401
Auf die vorhandenen Lokomot und Rangirdienst zurückge	iv en vertheilt, hat jede derselben im Fahrlegt per Jahr Km.	*	23,600	23,391
	" Tag "	*	64.7	(24,498) 63.9
m Durchschnitt hat jede einget	neilte Fahrdienstlokomotive (64)	*		(66,9)
	" Jahr " " Tag "	*	47,506 130.2	48,381
	dienstlokomotive im Feuer (50)	*	59,383	61,928
m Durchschnitt hat iede Rangir	okomotive (12) zurückgelegt . " Tag " Jahr "	*	$\frac{162.7}{43,703}$	169.2 $44,102$
	" Tag "	*	119.7	120.5
Durchschnittliche Achsenzahl pe Renaraturkosten der Lokomotiv	r Zug en per Lokomotivkilometer	27.89 10.97	$\frac{27.44}{11.28}$	$27.26 \\ 9.17$
to pararar koston der Bokomoniv	" Nutzkilometer "	11.02	11.36	9.24
7 1	beförderten Wagenachsenkilometer	0.393	0.411	0.336
Verbrauch an Steinkohlen		7.8923 7.9318	7.9610	7.77
	,, Nutzkilometer , , , , , , , , , , , , , , , ,	0.2829	8.0151	7.833 0.28
" " Schmiermaterial	** Lokomotivkilometer	0.0198	0.0187	0.02
" " " onimierimuteritu	" Zugskilometer "	0.0203	0.0193	0.02
	Wagenachsenkilometer	0.0007	0.00068	0.00
Kosten des Brennmaterials	"Lokomotivkilometer Centimes	19.9707	18.8066	17.19
	" Zugskilometer "	20.0706	19.3697	17.87
0.1	,, beförderten Wagenachsenkilometer . ,,	0.7160	0.6852	0.63
" " Schmiermaterials	71.:1	1.9781 1.9880	1.4946	1.54 1.60
Kosten für Reparaturen sowie	,, Zugskilometer. , ,, ;; ;; ;; ;; ;; ;; ;; ;; ;; ;; ;; ;	1,856.54	1.5394 $1,675.54$	1,253.15
	- 14 - 그림, 그림, 그림하는 . 그렇게 그림에			(1,427,78
	" Lokomotivkilometer Centimes	33.86	32.27	28.4
	" Zugskilometer "	34.02	33.24	29.58
a) Die Leistungen und Un	", beförderten Wagenachsenkilometer. "	1.21	1.18	1.0
	terhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jed bahn und auf fremden Ba	de Achse durchlaufen (auf der Nordost- hnen)	13,080	12,480	11,402
	und zwar jede Personenwagenachse . "	21,901	19,203	16,271
	"Güterwagenachse . "	11,054	10,936	(17,378) 10,284 (10,983)
Täglich ist die ganze Bahn durchla	ufen worden von Personen wag enachsen.	122.65	107.94	83.1
	"Güterwagenachsen	296.37	282.42	244.8 (278,97
	"Personen- u. Güterwagenachsen	419.01	390.37	328.0
von den auf der Nordostbahn durc	hlaufenen Wagenachsenkilometern fallen. Prozente	67.75	65.04	60.6
" fremde Wagen .		32.25	34.96	39.4
Kosten des Schmiermaterial	s per Wagenachsenkilometer	0.0074	0.0058	0.0
Reparaturkosten per Bahnkilo		484.58	447.47	356.7
" Wagenac	hse und Jahr , ,,	43.46	41.12	37.3
Wagenac	hsenkilometer Centimes	0.332	0.329	(39,82 0.3
	snutzung der Wagen:	0.552	0.529	0.5
	während des Jahres von sämmtlichen	1		
Sitzplätzen durchschnittlich		29.30	31.92	33.6
	Gepäck- und Güterwagen "	30.27	31.52	30.8

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge		Ausga	be per	Bahn	kilom	eter		Ausgaben	a-Betreffniss	Transp	erung des Obe ortmaterials e Erneuerungs- fond bestritte	excl. Schiffe. bezw. Reserve-
iebs	schr Bal	Central-	Unter-	Expedi-	Trans-	m	Ver-	T	per	per Wagen-	per	Gesamn	itbetrag
Betr	Durch betrieb.	ver- waltung	haltungs- kosten	tions- dienst	port- dienst	Tele- graphie	schie- denes	Im Ganzen	Lokomotiv- kilometer	achsen- Kilometer	Bahn- kilom.	Oberbau	Transport- Material
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719		_	5,181	2.26	14.06		-	_
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	-	_	6,183	1.89	9.63	-	_	_
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	-		7,260	1.85	8.63	-	-	_
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	-	8,087	2.14	10.05	_		7-0
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	_	8,585	2.28	8.64	- 1	-	-
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	257.8	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	958,8481)	472,7562)
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	_
1879	549	543	2,4653)	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,4733)	to
1880	6074	432	2,2793)	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,3713)	24,949
								9				· ·	
				1				TA A					
										1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	,		1, 1

^{1) 1877} incl. Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipirten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.
2) " " " 413,662, 10 idem idem " Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.
3) 1879/80 Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
4) 1880 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

${\bf D}.$ Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

-	1879		맛있었는데 가는 아이를 하는데 되었다.		1880	
			Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und			
Fr.	11,895,586.	51		Fr.	12,645,642.	. 56
"	216,416.	96	Mittelbare Einnahmen	"	207,428.	_
Fr.	12,112,003.	47		Fr.	12,853,070.	. 56
, 17	5,312,807.	14	Betriebsausgaben	n	5,123,901.	93
Fr.	6,799,196.	33	Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen	Fr.	7,729,168.	. 63
			Fr. 48,668. 57 . Ausbau und neue Anlagen . Fr. 31,108. 60			
29	898,668.	57	"850,000. — Einlage in den Erneuerungsfond "1,050,000. —	, ,	1,081,108.	60
Fr.	5,900,527.	76	. Betriebsergebniss des eigenen Netzes (ausschliesslich Suhr-Zofingen) . $48,720/0$ in Prozenten der Bruttoeinnahme $51,720/0$	Fr.	6,648,060.	03
			Fr. 14,714. 53 (401 Klm.) per Bahnkilometer (459 Klm.) Fr. 14,483. 79			
			, 2. 80 . " Zugskilometer . " 2. 95			
			" 2. 72 . "Nutzkilometer . " 2. 83 Fügt man zu obigen Summen			
27	247,448.	12	den Ertrag der Dampfboote mit	"	258,342.	89
"	921,578.	20	und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit	- 17	984,270.	87
			so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich			
Fr.	7,069,554.	08	Dazu:	Fr.	7,890,673.	79
"	89,113.	34	Aktiv-Zinsensaldo	"	103,446.	82
Fr.	7,158,667.	42	. Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation	Fr.	7,994,120.	61
			Hiezu sind erforderlich:	-		_
Fr.	3,290,875.		Für Zinse auf Obligationsanleihen	Fr.	3,082,750.	_
"	471,900.	68	" " " Subventionsdarleihen	"	320,421.	
"	925,843.	80	" " Vorschüssen des schweizerischen Konsortiums	"		-
"	121,333.	35	" " " Vorschüssen des Comptoir d'Escompte in Paris	, ,,		_
"	1,386,785.	33	" " " Darleihen der Schweizerischen Eisenbahnbank	"		-
"		-	" " " Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen			
			Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn, aus-			
			schliesslich der ehemaligen Nationalbahn	"	2,590,290.	20
"		_	" " dem Anleihen von 3 Millionen Franken, I. Hypothek auf		10.000	
	416,516.	92	die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn " Amortisation von Anleihen und Kursverlusten auf frühern Anleihen	"	40,000. 426,516.	
"			그래. 그들은 얼마를 가득하는데 하는데 그렇게 다양하는데요 하는데 하다 않다.	, ,,		-
Fr.	6,613,254.	39		Fr.	6,459,977.	-
Fr.	545,413.	03	. Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von	Fr.	1,534,142. 7	63

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

auf Fr. 1,518,286.88

bringt.

Von dieser Summe sind nun zunächst folgende Beträge abzuschreiben:

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

Fr. 222,425. 31.

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

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

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

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

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

Auf	das	Jahr	1881	fallen								Fr.	18,750. —
n	"	"	1884	"		10.		. (•	1.		"	18,281. 25
"	"	"	1886	"	117							"	46,875. —
,,	"	"	1887	"				* · ·				,,	93,750. —
"	n	"	1888	,,								,	56,250. —
"	"	"	1890	, ,,		•	•				(77	47,333. 33
, ,,	"	"	1892	"		``•.						"	366,666. 67
77	"	, 17	1895	77		•	•	•			•	'n	11,250. —

Abzuschreibende Summe Fr. 659,156. 25

welche in dem Bilanzposten "Ausstehende Coupons und Ratazinse" inbegriffen ist.

Wir beantragen daher die Abschreibung folgender Beträge:

1.	Die vorstehend	unter 1—	-5 bezeichneten	Posten	mit	• ,		•		•	Fr.	222,425.31
2.	Die vorstehend	benannte	Summe von .				• 2		•	•	n	659,156.25
												004 504 50

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

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

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

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

	Verke	hr und	Einnah	men.						
		ransportq		inen.		-	Einna	ahmen		
	187	9	188	0	1	879	9	1	880)
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
Einfache Fahrt I. Platz	24,610	27.15	26,166	29.47	40,871.	54	40.37	42,441.	33	41.82
II	26,374	29.09	24,926	28.07	32,475.		32.08	30,774.		30.32
Hin- und Rückfahrt I. "	6,844	7.55	6,102	6.87	8,256.		8.16	7,596.		7.48
" " " "	15,802	17.43	14,358	16.17	9,928.		9.81	9,385.	. 1	9.23
Abonnementsbillete I. "	3,064	3.38	2,696	3.04	672.		0.66	466.		0.46
п. "	5,463	6.03	4,791	5.39	3,109.		3.07	3,374.		3.32
Lustfahrtbillete I. "	4,955	5.47	6,092	6.86	4,377.		4.32	5,786.	* 1000000	5.70
" II. " · · .	3,534	3.90	3,664	4.13	1,544.		1.53	1,669.		1.65
Total .	90,646	100	88,795	100	101,237.	-	100	101,494.	-	100
Rekapitulation nach Plätzen:		100	00,100	100	1	-	100	1		100
I. Platz	39,473	43.55	41,056	46.24	54,178.	90	53.52	56,290.	16	55.46
II	51,173	56.45	47,739	53.76	47,058.		46.48	45,203.	1	44.54
Total .	90,646	100	88,795	100	101,237.		100	101,494.		100
Total .		100		100	101,231.	41	100	101,494.	11	100
II. Gepäcktransport	Tonnen 578		Tonnen 656		5,530.	94		6,209.	17	
					1 0,000.	94	1	0,200.	11	
III. Viehtransport. Klasse a, Pferde	Stück 53	1.74	Stück 66	2.02						
1 1 2 271 1	1,244	40.80	1,620	49.54				,		
	1,020	33.45	895	27.37		-		0.000		-
1 01 .	96	3.15	65	1.99	5,719.	20		6,368.	60	
"	393	12.89	400	12.23						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen Hunde	243	7.97	224	6.85						1 2
		-			 5710	90		1 0 900	60	
Total .	3,049	100	3,270	100	5,719.	20		6,368.	60	
IV. Gütertransport. Eilgut	Tonnen	0	Tonner	0						
Stückgut	1,411	0.82	1,279	0.76						1.54
	11,435	6.62	10,594	6.27						100
Massengut A	30,749	17.82	42,683	25.29	456,665.	05		496,415.	70	
"B	84,326	48.86	66,745	39.54						100
	25,786	14.94	31,416	18.61						-1 - 1
" II	18,891	10.94	16,083	9.53	1 450 005			1400 447		
Total .	172,598	100	168,800	100	456,665.		1	496,415.	-	
V. Verschiedenes	•		•		139.	_	1		13	
Gesammttotal .				•	569,291.	65		610,576.	71	
Rekapitulation:					100		1.3			
Personentransport		1			101,237.		17.78	101,494.		16.69
Gepäcktransport					5,530.		0.97	6,209.		1.0
Viehtransport	•				5,719.			6,368.		1.0
Gütertransport					456,665.			496,415.		81.3
Verschiedenes					139.	05	0.02	89.	13	0.02
Total .		r		1	569,291.		100	610,576.		100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

		Pe	ersonen	nen Gepäck				Vieh G			lüter		Ver schiede		Total- einnahn		
		Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	1880	88,795	101,494	11	656	6,209	17	3,270	6,368	60	168,800	496,415	70	89	13	610,576	71
	1879	90,646	101,237	41	578	5,530	94	3,049	5,719	20	172,598	456,665	05	139	05	569,291	65
mehr	als 1879		256	70	78	678	23	221	649	40	_	39,750	65	_		41,285	06
wenige	er, "	1,851	-	-	-	-	-	-	-	-	3,798	1,-	-	49	92	_	

Durchschnittseinnahmen.

		V.	4.	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1879			.	Fr. 1. 12	Fr. 9. 57	Fr. 1. 88	Fr. 2. 65
1880				, 1. 14	, 9. 47	" 1. 95	, 2. 94

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	879			1880		Ge	genül	ber 1879	
1000			발표 나는 아이 그릇을 어떻게 된다면 함께 살아갔다.	100		Mehraus	gabe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000		2.40	1. Centralverwaltung und technische Leitung . 10,000	_	2.33	_	_	-	
8,119	28	1.95	2. Gehalte des Administrationspersonals 7,623 3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffs-	15	1.78	-	-	496	13
109,946	48	26.44	personals	01	25.31			1,441	47
2,209	86	0.53	4. Bekleidung desselben 2,693 5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung	97	0.63	484	11	-	-
1,810	87	0.44	und Beheizung der Bureaux 1,439	12	0.34		_	371	75
70,021	60	16.84	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter 66,279 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-	60	15.46	-	-	3,742	-
118,352	17	28.46	tung und Beheizung der Schiffe 103,341	04	24.10	2	_	15,011	13
73,993	99	17.79	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung . 76,681	47	17.88	2,687	48	_	_
7,002	40	1.68	10. Assekuranzprämien	_	1.65	89	60	-	_
14,437	46	3.47	11. Verschiedenes	84	10.52	30,653	38	_	_
415,894	11	100	Total	20	100	12,852	09	-	-

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

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

Finanzergebniss.

			1879					1880		
	Total		per Fahrkilom	eter	In Prozenten	Total		per Fahrkilo	meter	In Prozenter
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto einnahmer
Einnahmen	569,291	65	-5	78	, -	610,576	71	6	67	\\
Ausgaben	415,894	11	4	22	73.05	428,746	20	4	68	70.22
Vorschlag .	153,397	54	1	56	26.95	181,830	51	1	99	29.78

Betriebsmaterial.

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

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

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

1.0.100	1879	1880
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajectfähren (zur Hälfte). Dieselben		
haben zurückgelegt Kilometer	98,482	91,529
und zwar in Zeitstunden	6,432	5,894
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	15.31	15.53
Schleppboote. Solche durchliefen	52,060	60,423
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	92	55
Steinkohlen Tonnen	3,602.285	3,209.204
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster		
Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	3,639.085	3,231.20
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	36.951	35.30
" Zeitstunde "	565.778	548.219
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken	105,113.86	91,341.04
per Kilometer Centimes	106.73	99.79
"Zeitstunde Franken	16.34	15.50
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen Tonnen	9.425	9.595
per Kilometer . Kilogramm	0.096	0.103
"Zeitstunde . "	1.465	1.628
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken	9,098.31	8,991.59
per Kilometer Centimes	9.24	9.82
" Zeitstunde "	141.45	152.55
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken	73,993.99	76,681.47
per Kilometer Centimes	75.13	83.78

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

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

— 57 —

Verkehr und Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

		Tr	ansportq	uantitäten			Einna	ahmen		
		187	9	188	0	1879		1	880)
I. Personentransport.		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozent
Einfache Fahrt	I. Platz	33,750	4.66	31,683	4.46	34,525. 10	9.58	32,648.	09	9.12
n n	II. "	139,206	19.22	133,978	18.86	75,858. 86	21.05	72,457.		20.23
Hin- und Rückfahrt .	I. "	100,018	13.81	102,470	14.42	72,955. 66	20.25	75,484.	93	21.08
n n	II. "	337,134	46.54	335,230	47.18	142,850. 83	39.64	144,409.		40.33
Abonnementsbillete .	I. "	46,392	6.40	41,514	5.84	12,412. 35	3.44	10,980.		3.07
n .	II. "	52,386	7.23	40,008	5.63	13,578. 04	3.77	8,159.	58	2.28
Gesellschafts-, Lust- u.										
Rundfahrtbillete .	I. "	5,979	0.82	15,086	2.12	4,739. 65	1.32	10,171.	75	2.84
	II. ,,	9,546	1.32	10,542	1.49	3,409. 17	0.95	3,756.	05	1.05
	Total .	724,411	100	710,511	100	360,329. 66	100	358,068.	11	100
Rekapitulation nach	Plätzen:									
I. Platz		186,139	25.70	190,753	26.85	124,632. 76	34.59	129,284.	89	36.11
II. "		538,272	74.30	519,758	73.15	235,696. 90	65.41	228,783.		63.89
		724,411	100	710,511	100	360,329. 66	100	358,068.	11	100
		Tonnen		Tonnen		,				
II. Gepäcktransport .		607		543		4,711. 60		4,226.	15	
III. Viehtransport.		Stück		Stück						
a. Pferde		24	0.81	24	0.76					
b. Schweres Vieh		864	29.11	890	28.20					18.
c. Leichtes Vieh		99	3.34	89	2.82					1
d. Schweine		172	5.79	141	4.47	2,542. 40		2,499.	24	13.
e. Kälber		435	14.66	439	13.91					
f. Hunde		1,374	46.29	1,573	49.84					
	Total .	2,968	100	3,156	100	2,542. 40		2,499.	24	
IV. Gütertransport.		Tonnen		Tonnen						
Eilgut		0.070	10	0.055	. 1		1			
		2,970	12.13	2,855	14.31					
그렇게 하다 하다 나는 것이 없는데 그렇게 되었다.		12,868	52.54	10,328	51.78	99,656. 75		81,763.	76	
Schiffsladungen Ausnahme-Güter		6,289	25.68	4,899	24.56				-	
Aushanme-Guter	30	2,362	9.65	1,866	9.35				- 6.3	
		24,489	100	19,948	100	99,656. 75		81,763.		•
Lokalspesen				•		24,003. 30		24,350.	60	
	Total .			7		123,660. 05		106,114.	36	
V. Verschiedenes .						4,214. —		3,402.		
Gesammttotal						495,457. 71		474,309.	86	
Rekapitulation:		ay ways				1			7	-
Personentransport .						360,329. 66	72.73	358,068.	11	75.49
Gepäcktransport				1,1		4,711. 60	0.95	4,226.	.55	0.89
Viehtransport						2,542. 40	0.51	2,499.		0.53
Gütertransport						123,660. 05	24.96	106,114.	- 1	22.37
Verschiedenes						4,214. —	0.85	3,402.		0.72
· CIDOIIICUCIO										

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Pe	rsonen		G	łepäck			Vieh			Güter		Ver- schieder		Total- einnahn	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1880	710,511	358,068	11	543	4,226	15	3,156	2,499	24	19,948	106,114	36	3,402		474,309	86
1879	724,411	360,329	66	607	4,711	60	2,968	2,542	40	24,489	123,660	05	4,214	-	495,457	71
mehr als 1879	7 - 3	3 5	_	-	_	_	188		-	-		_		_		
weniger "	13,900	2,261	55	64	485	45	-	43	16	4,541	17,545	69	812	-	21,147	85

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1879	Fr. 0. 50	Fr. 7. 76	Fr. 0. 86	Fr. 5. 05
1880	 " 0. 50	, 7. 78	, 0.79	" 5. 32

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1879					880		Ge	genü	ber 1879	Ĕ.
	1000					991		Mehrausg	gabe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	-	3.74	1.	Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	_	3.77	_	_		-
18,526	50	4.62	2.	Gehalte des Administrationspersonals	18,725		4.71	198	50	_	-
197,382	19	49.17	3.	Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals.	189,669	68	47.68	-		7,712	51
3,927	96	0.98	4.	Bekleidung desselben	3,074	47	0.77		_	853	49
15,867	86	3.95	5.	Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,831	76	4.23	963	90	-	-
98,981	36	24.66	6.	Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	86,309	50	21.70			12,671	86
45,683	71	11.38	7.	Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	61,823	78	15.54	16,140	07	-	_
3,303	10	0.82	8.	Assekuranzprämien	3,154	75	0.79		_	148	35
2,734	45	0.68	9.	Verschiedenes	3,208	54	0.81	474	09	-	-
401,407	13	100		Total	397,797	48	100		-	3,609	65

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

Finanzergebniss.

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

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

a. Leistungen der Dampfschiffe:	1879	1880
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	204,241	188,269
und zwar in Zeitstunder	16,051	14,511
per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	12.72	12.97
Schleppdampfboote. Solche durchliefen "	22,949	19,134
und zwar in Zeitstunder	2,899	2,363
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	7.91	8.09
Total: Zurückgelegte	227,190	207,403
Zeitstunder	18,950	16,874
per Zeitstunde durchschnittlich Kilomete	11.99	12.29
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz Kubikmete	137.500	120.45
Steinkohlen	3,415.030	3,171.67
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen*)	3,470.030	3,219.85
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogr	. 15.273	15.52
" Zeitstunde "	183.115	190.81
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franker	89,874.38	78,679.38
" " per Kilometer Centime		37.93
, , Zeitstunde Franker	4.74	4.66
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . Tonnen	8.070	6.70
, , per Kilometer . Kilogi	0.035	0.08
" " " Zeitstunde .	0.426	0.39
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franker	6,835.89	5,381.28
per Kilometer Centime	8 3.01	2.59
" Zeitstunde "	36.07	31.89
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken	45,683.71	61,823.78
per Kilometer Centime		29.80

3. Werkstättebetrieb.

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

							1879.			1880.	
An	Einnahmen				.,	Fr.	864,881.	21	Fr.	861,395.	77
"	Ausgaben			/ · ·		"	861,108.	52	n	854,964.	82
		Net	toert	rag	:	Fr.	3,772.	69	Fr.	6,430.	95

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

4. Unfälle.

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

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1880 bestanden folgende Versicherungen: a) Gegen Feuerschaden: 1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden) . . . Fr. 13,957,114. — 2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . " 37,138,100. — Fr. 51,095,214. b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes: Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee 514,000. — Fr. 51,609,214. -Total Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1880 nachstehendes Resultat erzeigen: a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren: Aktivsaldo vom Jahr 1879 . Fr. 183,541. 39 Einnahmen im Jahr 1880 Fr. 20,400. — Verausgabt wurden im Jahr 1880 in Folge der Unfälle in Erlen am 13. Januar 1879, in Horgen am 16. April 1880, in Arbon am 20. Juli 1880 und in Winterthur am 13. September 1880. 15,130. 54 Bestand am 31. Dezember 1880

Übertrag	Fr. 198,	671. 93
) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für		
Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:		
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1879 Fr. 41,651. 06		1-V
Einnahmen im Jahr 1880 Fr. 31,491. 70		
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1880 auf " 10,708. 78 " 20,782. 92		
Bestand am 31. Dezember 1880.	, 62,4	433. 98
	Fr. 261,	105. 91
abzüglich der auf Separatkonto vorgetragenen Personalentschädigungen in Folge der		
Wädensweiler Katastrophe am 30. November 1876, worüber mit der Eisenbahngesellschaft		
Wädensweil-Einsiedeln Prozess besteht, betragend per Ende des Berichtsjahres	, 57,6	677. 39
Total .	Fr. 203,	428. 52
	-	
6. Personaletat.		
Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:		
I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte	138	
Arbeiter im Taglohn	36	
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		174
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	373	
Arbeiter im Taglohm	479	
		852
II. Expeditions- und Zugsdienst.	1	
Beamte und Angestellte	1,206	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)	462	1,668
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	305	
Arbeiter im Taglohn (wovon 351 Werkstättearbeiter)	519	824
Matalhastand das Pahuhatuiahanananala		9 5 1 6
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,518
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5 Angestellte (im Vorjahr 6). V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	145	
Arbeiter im Taglohn	55	4
		200
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		4
Beamte und Angestellte	2,167	
Arbeiter im Taglohn	1,551	
5. Table 10 5 P.	-	3,718

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

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

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

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

Die neuen Statuten sind vom hohen Regierungsrathe genehmigt worden und am 1. September in Kraft getreten. Den aus dem Dienste der vormaligen Nationalbahn in denjenigen der Nordostbahn übergetretenen Angestellten wurde gestattet, durch volle Nachbezahlung der statutarischen Beiträge sich diejenigen Rechte zu erwerben, die ihnen zugestanden hätten, wenn sie von Anfang, d. h. von ihrem Eintritte in den Dienst der Nationalbahn an Mitglieder der hierseitigen Unterstützungskasse gewesen wären. Die überwiegende Mehrzahl der betreffenden Angestellten hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.		
교육을 하는 병원에 다른 아무리 하를 위한다는 사람이 되었다. 병원에 살아 내려가 하다는 이렇게 되는 것을 하는데 하는데 되었다.	E.	34,354. 09
Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	. Fr.	34,334. 08
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spital- rechnungen etc. gegenüberstehen	<u> </u>	2,512. 95
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 31,700. – "Baarschaft " 141. 1		31,841. 14
Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1014.		
c) Krankenkasse für die Bahnarbeiter.		
Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben		13,728. 13
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt " 3,611. 55	, ,,	273. 60
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 13,200. — "Baarschaft " 801. 73		14,001. 7
8. Kautionskassen. Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige zuhildeten Kautionskassen den Lebenseitzführen und Heiner des Deutschleubenspericht und den Göte		
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte		
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf:	erarbeit	
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	ter weisen pe
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	104,708. 6 16,837. 2
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. Tr. 7	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. Tr. 7	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9 14,691. 0
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Baarschaft	Fr. Tr. 7	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9 14,691. 0
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Bestand am 31. Dezember 1880: b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals.	Fr. Fr. Fr. Fr.	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9 14,691. 0
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Baarschaft b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu	Fr. Fr. Fr. Fr.	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9 14,691. 0 106,854. 8 15,061. 7 3,149. 7
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. Fr. Fr. 7 Fr.	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9 14,691. 0 106,854. 8
Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägige gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güte Ende 1880 folgende Vermögensbestände auf: a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Baarschaft b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals. Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu	Fr. Fr. Fr. Fr. Fr.	104,708. 6 16,837. 2 121,545. 9 14,691. 0 106,854. 8 15,061. 7 3,149. 7

c) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	55,237. 30
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	15,650. 35
내용하게 되는 경기 없는 사람들이 가게 되었다.	Fr.	70,887. 65
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 272. 35	,	
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen , 12,480. 28	n	12,752. 63
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 54,510. —		
" Baarschaft " 3,625. 02	Fr.	58,135. 02
d) Baarkautionen von Beamten und Angestellten.		
Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	63. —
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu	"	4,271. 50
	Fr.	4,334. 50
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	"	39. 60
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 3,000. —	n	39. 60
	Fr.	39. 60 4,294. 90

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

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

Uferbauten an der Linth bei Mitlödi, Nidfurn und Rüti;

Tapezirung der Wart- und Dienstlokale, sowie der Wohnräume in sämmtlichen Aufnahmsgebäuden; Setzen von Grünhecken und Ergänzen der Bahneinfriedigung;

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

Ferner wurden die Abrechnungsverhältnisse mit sämmtlichen Bauunternehmern bereinigt.

B. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

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

Dass die Angelegenheit betreffend Bahnhoferweiterung Winterthur durch den Erwerb der Nationalbahn in ein neues Stadium getreten, und dass unter den Betheiligten über eine weitere Reduktion des Bauprogramms die Verhandlungen fortgesetzt werden, ist bereits im I. Abschnitt dieses Berichtes erwähnt worden.

Gemäss Vereinbarung mit der Stadt Winterthur wurde der Niveauübergang der Briggerstrasse am südlichen Ende des Güterbahnhofes korrigirt, der Vorplatz beim Aufnahmsgebäude erweitert, und der Bahnhof daselbst mit einem eisernen Geländer abgeschlossen.

Der seit mehreren Jahren anhängige Prozess mit den Unterbauakkordanten der Stationserweiterung Effretikon gelangte im Berichtsjahr zur Erledigung. Die der Nordostbahn in Folge dessen erwachsenen Ausgaben betragen Fr. 22,883. 83 Cts.

Nach Abzug diverser Einnahmen für Verkauf von Landabschnitten und der Restvergütung der Nationalbahn für Landabtretung der Strecke Tagelschwangen-Winterthur, sowie für Verkauf eines Bodenabschnittes im Bahnhof Konstanz (Schweizer Gebiet) an die Badische Bahn belaufen sich die Nettoausgaben auf dem Stammnetz im Berichtsjahr noch auf Fr. 16,809. 77 Cts.

Über die definitive Stationsanlage in Horgen wurde im Oktober 1880 dem Verwaltungsrath, welchem der Entscheid in Sachen zukommt, eine bezügliche Vorlage gemacht. Die Angelegenheit ist zur Zeit noch pendent.

Auf der mit 1. Juni in den Besitz der Nordostbahn übergegangenen Westsektion der Nationalbahn wurde das Parallelgeleise Winterthur-Effretikon abgebrochen, und es mündet jene Linie nun auf der Station Effretikon in die Nordostbahn-Stammlinie Zürich-Winterthur ein.

Anlässlich der Übertragung der Konzession für die Westsektion wurde die Nordostbahn gemäss ihrem frühern Anerbieten verpflichtet, die Nationalbahnlinie mit der Nordostbahn bei Örlikon bis zum 1. Juni 1881 durch Geleiseanschluss zu verbinden und einen Betrieb in der Weise einzurichten, dass die Züge der Nationalbahnlinie auf der Station Örlikon in thunlichst direkte Verbindung mit den Nordostbahnzügen gebracht werden. Da hiedurch die Station Örlikon für den Verkehr in der Richtung von und nach Otelfingen Auswechslungsstation wird, so wurde eine Erweiterung derselben um so dringenderes Bedürfniss, als die bisherige Anlage dem wachsenden Verkehr ohnehin nicht mehr zu genügen vermochte. Nachdem uns der Verwaltungsrath den erforderlichen Kredit von circa Fr. 122,000 bewilligt hatte, kamen wir bei der Bundesbehörde um Genehmigung des Projekts ein, welche im Sinne einer Geleiseverbindung der Nationalbahn- und Nordostbahnlinie durch sogen. Rebroussement und einer Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station mit Aufstellung des Stationsgebäudes auf der Südseite ertheilt wurde. Hierauf wurde der nöthige Grunderwerb durchgeführt; die Bauausführung selbst fällt ins laufende Jahr.

Die Station Wettingen war seiner Zeit beim Bau der Linie Niederglatt-Baden als Auswechslungs-beziehungsweise Wasserstation in Aussicht genommen, dem entsprechend eingerichtet und für die Wasserstation das nöthige Wasser erworben worden. Da man sich aber bisanhin bei den Güterzügen Bülach-Brugg, ohne unterwegs Wasser zu fassen, behelfen konnte, so war bis jetzt von der Zuleitung des erworbenen Wassers zur Station Wettingen abgesehen worden. Nachdem nun die Nationalbahn erworben ist, und mit Einführung des sektionsweisen Betriebes auf der Linie Örlikon-Otelfingen-Wettingen einerseits und Aarau-Suhr-Wettingen anderseits die Station Wettingen Endstation wird, erschien es angezeigt, nunmehr das erworbene Wasser nach dem Maschinenhaus in Wettingen zu leiten, wofür uns der Verwaltungsrath einen Kredit von Fr. 27,500 auf Baurechnung der Nationalbahn, welche zunächst diese Ausgabe veranlasst, bewilligte. Die Ausführung selbst fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Ebenfalls auf Rechnung "Erwerb der Nationalbahn" wurden einige dringliche Vollendungs- resp. Konsolidirungs- arbeiten an letzterer ausgeführt, namentlich Verbesserungen an Strassen und Bachkorrektionen, Instandstellung abgerutschter Bahnböschungen, Auswechslung von Schwellen etc., ferner auf der Station Ossingen das als Stumpen endigende

Gütergeleise in ein durchgehendes Gütergeleise umgebaut und mit der definitiven Vermarkung, der Anfertigung von Katasterplänen und des Grundkatasters der Nationalbahn begonnen, sowie eine grössere Anzahl noch pendenter Expropriationsfälle erledigt. Die diesfälligen Ausgaben im Berichtsjahr einschliesslich Instandstellungsarbeiten am Rollmaterial betragen Fr. 55,872. 15 Cts.

C. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Wie in dem unter Abschnitt I dieses Berichtes enthaltenen Ausweis über die Kosten des Erwerbs der Nationalbahn ib ahn ersichtlich ist, wurde letzterm Konto der Schatzungswerth der von der Nationalbahn übernommenen Lokomotiven und Wagen mit Fr. 964,100 gutgebracht und derselbe auf den Konto "Transportmaterial und Werkstätten" übertragen. Ferner wurden abgeschrieben: der Werth der obsoleten Walzen an zwei sogen. Wetli-Maschinen Fr. 22,000; der im Jahr 1879 bei einem Zusammenstoss zertrümmerte Güterwagen N Nr. 3162 (siehe Geschäftsbericht von 1879 Seite 63) mit Fr. 4000; der Inventarwerth von 6 verkauften Materialtransportwagen mit Fr. 19,805; sowie des ausrangirten vierachsigen Personenwagens III. Klasse Nr. 1601 mit Fr. 9544; endlich der Inventarwerth von drei nicht mehr reparaturfähigen und daher verkauften hölzernen Schleppschiffen mit Fr. 960.

Die neue Schiffswerfte in Wollishofen, deren im vorjährigen Geschäftsbericht Erwähnung gethan wurde, ist im Berichtsjahr zur Vollendung gebracht und mit Ende November bezogen worden. Durch die neuen Einrichtungen für Reparatur der Schiffe und namentlich diejenige für deren Aufstappelung ist nunmehr die Untersuchung von deren Zustand wesentlich erleichtert worden. Der Werfteplatz ist mittelst eines Geleises direkt mit den Geleisen der anstossenden Bahnstation Wollishofen in Verbindung gebracht. Behufs Gewinnung eines Hafens für die nicht im Betrieb befindlichen Dampfboote wurde der an die Werfteanlage stossende Seegrund ausgebaggert, und das gewonnene Material zur Auffüllung einer Fläche von eirea 12,000 Quadratmeter ehemaligem Seegebiet verwendet, welche mit der Zeit als Lagerplätze Verwerthung finden dürfte. Die Werfteanlage selbst hat eine Ausdehnung von eirea 9600 Quadratmeter.

Im letztjährigen Geschäftsbericht wurde der Kostenvoranschlag auf Fr. 165,200 beziffert. Im Laufe der Bauausführung hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, eine umfassendere Austiefung des Hafens, sowie der Zufahrten,
und damit zusammenhängend eine vollständigere Anlage der Lagerplätze, als wie im ursprünglichen Voranschlag
vorgesehen war, vorzunehmen, wie auch dem Hafen durch Erstellung einer starken Spundwand auf der Nordwestseite, verbunden mit einem Landungssteg, einen die stillliegenden Schiffe vor Wellenschlag von jener Seite her
sichernden Abschluss zu geben. Ferner wurde, um Raum für die Plazirung beziehungsweise Reparatur der Güterschleppschiffe zu gewinnen, ein Anbau an den Werfteschuppen, meistentheils aus dem Material des alten Werfteschopfes
im Seefeld, erstellt, welcher im Voranschlag ebenfalls nicht vorgesehen war. Mit Hinzurechnung dieser Nachtragskredite beträgt der Voranschlag Fr. 225,100.

Von den Kosten dieser Anlagen, welche im Berichtsjahr nicht mehr ganz zu Ende geführt wurden, sind Fr. 137,455. 03 Cts. als Werth der eigentlichen Schiffswerfteanlage auf Konto "Transportmaterial und Werkstätten" und Fr. 40,240. 81 Cts. als Werth der gewonnenen Lagerplätze dem Baukonto der linksufrigen Zürichseebahn belastet worden. Der verlassene Werfteplatz im Seefeld einschliesslich Wohnhaus ist im Berichtsjahr verkauft worden; die Verbuchung des Erlöses fällt ins laufende Jahr. Wie oben bemerkt, wurde das noch verwendbare Abbruchmaterial der alten Werfte für die neue Anlage in Wollishofen verwendet.

VI. Direktion.

Die ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1880 hatte statutengemäss eine Erneuerungswahl zu treffen für die zweite, kleinere Hälfte der Direktion; in Folge dessen wurde Herr A. Sailer, das zuletzt eingetretene Mitglied, auf eine neue Amtsdauer zum Mitgliede der Direktion gewählt. An die bisher unbesetzte Stelle eines fünften Mitgliedes der Direktion, welche nach Mitgabe der Bahnkonzession vom 8. Dezember 1852 mit einem Bürger des Kantons Thurgau zu besetzen war, wählte die nämliche Generalversammlung Herrn Julius Frölich von Fischingen, welcher bis dahin bei der Centralverwaltung die Stelle eines kommerziellen Inspektors bekleidet hatte.

Vom Verwaltungsrathe wurde zum Präsidenten der Direktion Herr H. Studer und zum Vicepräsidenten Herr Direktor Dr. E. Escher, deren Amtsdauer für diese Verrichtungen abgelaufen war, erneuert gewählt.

Die Direktion hielt 121 Sitzungen. Sie fasste 2,248 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 1880 schliessen und Ihnen die Genehmigung der umstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 7. Juni 1881.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1880.

- I. Betriebsrechnung.
- II. Rechnung über den Kapitalverkehr.
- III. Baurechnungen.
- IV. Bilanz nebst Beilage.
 - V. Rechnung über den Erneuerungsfond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Einnahmen.						-
T Vam airanan Vatra (: 12 1 G 1 G						
I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).			1			
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						-
1. Personentransport	4,808,016	80				
2. Gepäcktransport	288,299	45				
3. Pferde- und Viehtransport	175,335	52		1	C.	-
4. Gütertransport	7,373,990	79	12,645,642	56		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse	235,591	77		1		1
abzüglich:						
Pachtzins für die Bischofszellerbahn Fr. 63,500. — Einlage in den Erneuerungsfond derselben	80,500	-		1		1
	155,091	77				
2. Verschiedenes	52,336	23	207,428		1.2	1
			201,428		12,853,070	5
п. Aus andern Unternehmungen.						
n. Aus undern enternangen.		1		1		
A. Nettoertrag der Dampfboote.						
[[] [20 L. () [[1] L. () [20 L.	101 020	E1		,		1
1. Dampfboote auf dem Bodensee	181,830 76,512	51 38				
Z. Damprooote auf dem Zurichsee	10,512	30	258,342	89		
B. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen.		V.:				
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	525,170	-		160		
2. Bötzbergbahn	438,577	36				1
3. Aargauische Südbahn	25,955	93				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	9,520	56				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	56,000		984,270	87	1,242,613	7
성상원은 사람들이 보고 전달되었는데 살아 되었다.					1,242,013	1
	ing the	1	1 1 1 2 2 2 2			
III. Aktiv-Saldo des Interessenconto					103,446	8
						1.
Summa der Einnahmen .					14,199,131	1
				1		-
	and a control of					
그러워 얼마 없다. 하셨다면 보이 나를 사용하다.		1				1
* Die Cursivzahlen bedeuten Rückschläge.						1
이 그렇게 되었다면서 보고 있다면 경소하다. 그리겠다고 스펙터 보고 있다고 있다.				1		1

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahr 1880.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung			228,594	89		
2. Reiseauslagen			4,144	60		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale .			5,639	20		-
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten			24,743	38		1
5. Porti und Kommissionskosten			8,314	02		1
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars		.	980	38		
o. Onternati, Erganzung und Assekuranz des Mobiliais		•			272,416	4
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.					1.5	
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur,						
Bahnaufseher und Bahnwärter)	529,274	94		1		18.
Hiezu ¹ /3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 564,848. 54	188,282	84	717,557	78		-
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	- V	7.7	4,211	36		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	10,097	85	1,211	00		1
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervor-	4,166	60	14004	1=		1.
stände und Stationswärter von Fr. 12,499. 81	4,100	-00	14,264	45		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers			29,899	04		1
5. " der Kunstbauten			15,151	20		
6. des Oberbaues (einschl. Einzelnauswechslung)			430,919	60		1
7. der Einfriedigungen, Barrieren etc			16,533	67		1
8. , der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe			28,628	97		
9. " der Gebäude			108,477	92		1
10. , des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc			21,555	84		1
11. Räumung von Schnee und Eis			2,580	14	1,389,779	1
III. Expeditionsdienst.					2,000,110	
1. Allgemeine Kosten.		1.]				
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, des						
statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 488,535. 84						1
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände " 376,565, 70	865,101	54				
	000,101	01			V. 4.	
b) Bekleidung derselben Fr. 2,672.18	1.10-20				Market St.	1
Hiezu ² /3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 12,499. 81	11,005	39				
c) Bureaukosten	32,245	63		100		
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung		1		-		1
der Bureaux	116,141	66		1		
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars f) Rangirdienst:	23,189	66				
Besoldung und Bekleidung der Bahn- hofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 190,092.46						1
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zug-	The Land		1			1
kraftskosten (Obertrag von IV. 5 Zug- kraftskosten)		1				1
, 10T,020.22	424,418	68	1,472,102	56		1
		-		-		- -

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

살아진 얼마는 어느 아들이 살아 가는 사이다.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.						-
						-
Übertrag .		1.1	1,472,102	56	1,662,196	4
2. Personendienst.			1,1.1,101	00	1,002,100	1
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck- expedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billet-	100 171	0.0				
sortirerinnen	160,151	26				
b) Bekleidung derselben	995	12				
c) Druckkosten	29,780	22				-
d) Ersatzleistungen	992	70	191,919	30		
2. 0.11				- 6		
3. Güterdienst.						1
a) Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion,						1
Agenturen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camion-						1
neure, Güterarbeiter etc.	904,493	70				-
b) Bekleidung derselben	1,676	84				İ
c) Druckkosten	51,973	76				
d) Ersatzleistungen	11,350	59				
e) Assekuranz der Güter	20,067	81	989,562	70	9 659 504	5
				7	2,653,584	5
V. Transportdienst.		1				
1. Allgemeine Kosten.						
				/		
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten						1
der Materialverwaltung	25,266	33				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	13,182	94				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	412	41				
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung.	9,498	48	48,360	16		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der						-
Centralwagenkontrole, des Wagenmeisters, der Wagen-						100
kontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und		1				1
Wagenreiniger	583,036	22				-
b) Bekleidung derselben	19,266	80				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung						1
und Reservestücken	250,798	01				1
d) Öl und Schmiere für die Wagen	3,989	38				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	19,635	75				1
f) Assekuranz der Wagen	12,342	25				1
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 560,771. 47						
Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nord-		2				1
ostbahnwagen auf andern Bahnen " 482,192. 93	78,578	54	967,646	95		
SUBJECT STREET SERVICE STREET			001,020			-
Übertrag .	1.		1,016,007	11	4,315,781	-
				1		1

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahr 1880.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ci
						-
Übertrag .			1,016,007	11	4,315,781	-
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).		λ				
a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 475,704. 37						
Hiezu Administrationskosten des Zug-				1 4 1		
kraftsdienstes Fr. 31,271. 75 idem des Werkstättedienstes	549,938	20				
b) Bekleidung desselben	1,707	33				
c) Bureaukosten, Heizung u. Beleuchtung Zugkraftsdienst Fr.1,652.83	2,					
der Bureaux und Lokomotivremisen Werkstättedienst "4,457.17	6,110			1		1
d) Brennmaterial	532,539	59				
e) Schmiermaterial	47,842	$\begin{vmatrix} 14 \\ 29 \end{vmatrix}$				
f) Putzmaterial	$16,746 \\ 10,775$	63				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung	10,110	00				
und Reservestücken	283,813	70				
i) Assekuranz der Lokomotiven	6,324	40	1,455,797	28	0.471.004	١.
X 5 1 . 1			1,100,101	20	2,471,804	1
V. Bahntelegraphie					26,559	1:
7I. Verschiedenes					125,844	1
Hievon ab:					6,939,989	1
Auf die Baurechnung über Vermehrung des Transportmaterials und Anlage	5,303	04				1
der Werkstätten fallende Quote der Kosten des technischen Personals . Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der						1
Centralverwaltung	1,013	11	6,316	15		
Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:						
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	10,000			1 . 1		1
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	15,000		25,000			-
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:	649 940	80	31,316	15		
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	643,849 $994,799$	61	51,510	19		1
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	115,305	72				
d) auf der Linie Aarau-Suhr-Zofingen (Transportdienst u. Allgem. Verwaltung)	30,815	83	1,784,770	96	1,816,087	
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .			- 4.		5,123,901	
3. Verzinsung der Anleihen					6,033,461	
. Amortisation				1		
			10 10		426,516	
D. Einlage in den Erneuerungsfond				1 .	1,050,000	-
. Ausbau und neue Anlagen					31,108	1
. Abschreibungen:						
a) Passiv-Saldo vom Jahr 1879			15,855	75		
b) Pfandbuchgebühren, Druck- und Stempelkosten der Emission von	11101	70	A. 10			-
17 Millionen Franken d. d. 1. Oktober 1880	$14,161 \\ 31,253$	76 68				
c) Correntrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn d) Werthabschreibung auf den Walzen der Wetli-Lokomotiven und Reserve-	31,233	00				1
stücken der Werkstätte	54,678	08				1
e) Rückvergütung an die Gemeinde Bremgarten für Betriebsdefizite Wohlen- Bremgarten 1. September 1876 bis 31. Dezember 1877 nebst Zins	3,963	74		1 - 19.0		-
f) Marchzinse auf den im Jahr 1880 zurückbezahlten Anleihen	118,368	05				10
g) Ratazinse auf den 1881-1895 fällig werdenden ältern Nordostbahn-		-	222,425	31		1
Anleihen			659,156	25	897,437	
				- :		1
Summa der Ausgaben .					13,562,425	1
Rainautuag pro 1880			100		andina	
Reinertrag pro 1880			•		636,705	_
Total .		1.			14,199,131	1
			S		, , , , , , ,	- -

II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	C
Einnahmen.				
		4.50		
I. Saldo vom Jahr 1879:				
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1879	12,568,888	72		
b. Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1879	1,918,457	24	14,487,345	1
II. Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen:			11,101,010	
a. bei der Linie Koblenz-Stein				
Liquidation des Baukapitalsaldo per 31. Dezember 1879				
1/2 desselben als Nordostbahn-Antheil Fr 805.83				-
b. bei der Bötzbergbahn				
Liquidation des Baukapitalsaldo per 31. Dezember 1880				
$^{1}/_{2}$ desselben als Nordostbahn-Antheil	26,439	60		1
III. Aktienkapital (V. Emission):				
Emission von 6000 Stammaktien à 500 Fr. als Kaufpreis für die Westsektion				
der Schweizerischen Nationalbahn	3,000,000	_		
IV. Subventionsdarleihen der Aargauischen Südbahn:				
Einzahlung auf das Darleihen vom 1. November 1880	500,000	_		
V. Obligationenkapital:				1
a. $4^{1/2}$ % Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek der Nordostbahn				
ausschliesslich Nationalbahn:				1
1. Weitere Einzahlungen auf die Emission von				
68 Mill. Franken d. d. 1. Februar 1879 Fr. 2,141,000. —				
2. Einzahlungen auf die Emission von 17 Mill. Franken				
d. d. 1. Oktober 1880				
b. 2—4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn, Emission von 3000				
Partial - Obligationen d. d. 30. April 1880 à 1000 Fr " 3,000,000. —	15,479,500	_	19,005,939	
강하는 이보고 하는 일반하다는 한 때문에 없는 얼마나 나타는 것이다.				
공식사람이 하나 되면 안 하고 하는 것 같아요?				-
Summa .	•		33,493,285	1
		1	1.0	

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahr 1880.

		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
	Augoobon		1		
	Ausgaben.				
	하는 경험하는 경우 (1985년 1985년 19 1987년 1987년 1 1987년 1987년 1				
т	Bauausgaben:				
1.	어려워 경기를 가고 있는데 하는데 이렇게 하는데 이렇게 하셨다면 하는데 하는데 하는데 하는데 하는데 하는데 하는데 하는데 하는데 하는데				-
	a) Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1880	16,809	77		
	b) Nettoausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1880.	161,088	43		
	c) Erwerb der ehemaligen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve).	5,500,000	40		-
	d) Nettoausgaben der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werk-	3,300,000			
	stätten im Jahr 1880 (einschliesslich Transportmaterial der Nationalbahn)	1,035,075	38	6,712,973	-
II.	Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen:				
	Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1880	•		695,000	-
П.	Gotthardbahn-Subvention:	2.35			
	Achte Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1880 .			684,491	
v.	Rückzahlung von Anleihen:				
	a) $4^{1/2}$ % Anleihen von 10 Millionen Franken d. d. 1. Juli 1868	10,000,000			1
	b) Subventionsdarleihen der Bötzbergbahn vom 25. October 1870	1,000,000			1
	c) Subventionsdarleihen für die Linie Glarus-Lintthal	250,000	_	11,250,000	-
v.	Amortisation des 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, II. Quote pro 1880 (1. Februar 1881)			120,000	-
				19,462,464	3
VI.	Saldo-Vortrag auf das Jahr 1881:				
	a) Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1880	13,857,872	49	N and h	-
	b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1880.	172,948	13	14,030,820	1
- 1				11,000,020	1
	도 연용하는 전쟁을 보다 (>) 사용하는 이번 사용을 하고 있다. 이번 사용을				1
			7		
	Summa .			33,493,285	5

III. Baurechnungen pro 1880. A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

Ausgaben. I. Allgemeine Verwaltung.				*		
I. Allgemeine Verwaltung.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
	II	- '				-
A. Herstellung der Aktien und Obligationen				_		
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste				G		
C. Auf den Bauconto fallende Quote der Kosten				* A		
der Centralverwaltung u. des technischen Per-						
sonals			733	85	700	
소설 살아보는 사람이 가장 하는 것이 없는 것이다.			7		733	8
입니다. (1) 하고 아무리 나라면 하는데 다녔다니다.			1			
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			_	-		
B. Entschädigungen			29,800	72		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten			1,081	71		
D. Verschiedenes			73	90	30,808	5
II. Bahnbau.						
이는 경우를 잃었다고 있어요? 그렇게 얼마나 없다.				10.24		1
A. Unterbau:		1				
a. Erdarbeiten	2,982	56				1
b. Stützmauern		_			-1	
c. Tunnels	1	_				1
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	_	_				1
e. Wegbauten	4,465	13				
f. Uferbauten	_	_		- 1		1,
g. Bettung	1,898	35				
h. Verschiedenes (Prozesskosten und Abfindung der Unterbau-						
akkordanten der Stationserweiterung Effretikon)	22,883	83	22,468	05		
1994 (1994)				-		-
Übertrag .			22,468	05	31,542	3
			11			
				3 18		

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.						
Übertrag		.	22,468	05	31,542	3
B. Oberbau:						
a. Schwellen	490	35				1
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	742	15				1
c. Wegübergänge	_					
d. Legen des Oberbaues	92	75				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	2,751	50				
f. Verschiedenes			1,426	25		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:				7		
그 사고 사용 옷 물질하게 맛있다고 하나요요 요ㅋ						1
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen.	_	-				1
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc		-				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc	27,269	10				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	_	-				
e. Verschiedenes		-	27,269	10	51 109	4
					51,163	4
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kontrole .			154	70		
B. Materialverwaltung				- 1		
C. Bahnhofverwaltungen			2,656	55		
D. Bahnaufsichtsdienst			_		2,811	2!
					2,011	-
				11		
Total der Netto-Ausgaben					16,809	-
Iotal der Netto-Ausgaben			•		10,808	7'

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	AAIIIU	ermur-	Koblenz	Linksufrige Zürichseebahn						
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	C		
Ausgaben.										
I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste II. Allgemeine Verwaltung. A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen B. Administrative Leitung des Baues			_							
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen etc c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.) d. Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti f. Verschiedenes	= = = =				136	30	136	***		
II. Expropriation.										
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne B. Entschädigungen C. Schatzungs- und Gerichtskosten D. Verschiedenes	•		6,501 —	49			1,138 — —	-		
V. Bahnbau.				301						
A. Unterbau: a. Erdarbeiten b. Stützmauern c. Tunnels	_ _ _				23,528	80				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle e. Wegbauten	300 —	 - - -			13,053	- - 01 -				
h. Verschiedenes	-	-	300	_	155	85	36,737			
Übertrag .	•		6,801	49			37,739			

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

Bad	len - Ni	ederglatt		G	larus-L	intthal										
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	0			
			V.					3								
											1					
	. 1	_	-			_	-	•			٠.		- 1			
	14.1		7													
									7							
		_	_			_				_						
	.		_			1,013	11			1,013	11					
										1,010						
_	_			4,872	46			4,872	46							
_	1-1			_	-			V-1-	-				- 1			
37	-			- , 10 -	-			173	30							
_	-				-		-	-	-							
_	-			980	90			980	90				-			
		37	-			5,853	36	_	-	5,680	06					
			\$ 1 J													
											13					
•			-	•		-	-	_	_							
•		2,674	35 25	•		201 826	31 70	8,238 825	57 45							
		- 1	25		1	020	10	820	40		- 2					
				•					-	7,413	12					
		7														
						2 5-2										
<u>-</u>	-			50,227	37			73,756	17				3			
	-			5,228	43			5,228	43							
_	-			3,782	36			3,782	36		1		1			
_	-			18,956	12			18,956	12		-					
- -	, Z			12,945	58	1 1		12,645	58							
_	_			14,741 15,655	44 23			27,794 15,655	45 23		1					
				10,000	25	dia c		15,655	85							
	-			7		121,536	53	100		157,974	19*	-				
		2,712	60			129,028	39			157,254	24	45	-			
	1						21									
						3,753		The Age								
		1000			1 - "		1 .				1	1				

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Wii	nterthi	ır-Koblenz		Linksu	frige	Zürichseebal	hn
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	C
Ausgaben.								
Übertrag			6,801	49			37,739	9
B. Oberbau:								
a. Schwellenb. Schienen und deren Befestigungsmittel	- ·	-			_	-		
	· . ·	1.5				-		
c. Wegübergänge		-						
d. Legen des Oberbaues e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gra-		-				_		
dientenzeiger etc	_	-			178	09		
f. Verschiedenes	_	_		_	_	_	178	0
대한 제 기계 되었다면서 얼마나 바다 얼마나 !					7			
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:								
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der me-								
chanischen Vorrichtungen	65	-			693	-		-
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.	42							
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasser-	· ·							
leitungen und Wasserkrahnen	-				-	-		
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	-	-	1.		6,730	-		
e. Verschiedenes			107	-			7,423	-
		1						
D. Baugeräthschaften			_	-			_	-
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.								
A. Für die Bahnhofverwaltungen			36	-				_
B. Für den Bahnaufsichtsdienst			_				_	_
T. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals								
während der Bauzeit			Y					-
			6,944	49			30,495	0
								-
								-
B. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.								

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

Ba	den - Ni	ederglatt		G	larus -	Lintthal				Zusamme	nzüge		
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	C
			00			100,000	20			155.054	0.1		1
•		2,712	60		•	129,028	39	•		157,254	24	_	-
				62	94			62	94				
14. 3				02	34			62	94				
<u>.</u>				_									
<u> </u>				4,941	85	Z / v		4,941	85				
				3,233	35			3,411	44				1
		-		()	_	8,112	26	-		8,290	35		
									,				
_				2,525	94			1,767	94				
					7								
_	-			23	17			18	83				
				010	00			010	00				
				216	98			216 6,730	98				
_								0,730					
		7		- 1 y	-	2,766	09			4,763	91		
		-			•		7-			We Car V	-		
			37.7			100							
	1.1		_			608	85			572	85		
						265	10			265	10		
													-
						-	_				_		
		0.710				140,250			-		1 1		-
		2,712	60			140,200	49					161,088	4
									1 1				-
								Total der	Netto-	-Ausgaben		161,088	4:
					-		4				-		-

C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.						
2200 8000						
1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1						
I. Allgemeine Verwaltung.						
				-		1
A. Herstellung der Aktien und Obligationen			_	-		
B. Provisionen und Kursvergütungen			_	-		
C. Antheil an den Kosten des technischen Personals	•		5,303	04		
D. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial						1
engagirten Kapitals	•				5,303	0.
하면 생각하다면 하고 하는 그리고 있다. 그 없었다고 뭐						
II. Vermehrung des Transportmaterials.						
A. Lokomotiven und Tender (Nationalbahnmaterial						
Fr. 260,000)	1.0		238,000	-		
B. Wagen (Nationalbahnmaterial Fr. 704,100)			670,751			
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee .			30	-		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee .			5010	_	903,711	-
교통하다 여자가 하나 하면 하면 보다 되었다.						
III. Werkstätten und Schiffswerften.				2		-
		-		,		
1. Expropriation.						-
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	_	-				
B. Entschädigungen	5,341	-				
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	— ·	-				
D. Verschiedenes		-	5,341	_		
2. Bahnbau.			.0,022			
그는 그를 가로 어깨워서 있는 것이 없는 것이 없는 것이 없는 것이다.						
A. Unterbau:						2
a. Erdarbeiten	36,148	64				
b. Stützmauern	· · ·	_				
Übertrag .	36,148	64	5,341	-	909,014	0
						1
						1
NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.		1.				-

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.						
Übertrag .	36,148	64	5,341		909,014	0
c. Tunnels			0,011		000,011	1
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	223	42				
e. Wegbauten						
f. Uferbauten	10,651	90		0,65		
g. Bettung	4,208	35				
h. Verschiedenes	_,	-				
			51,232	31		
B. Oberbau:				1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		
a. Schwellen	265					
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	986	70				-
c. Wegübergänge	_	-				-
d. Legen des Oberbaues	566	87		1		
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradienten- zeiger etc.	10	60				
f. Verschiedenes			1.000	17		
			1,829	17		-
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:						1
. 요즘 중요 이 그 요즘 이 경기를 보고 하는 것이 없는 것이 없는 것이 없다.				1		
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	66,689	87		No.		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.	3,786	38				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc.	5,100	36				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	3,050					-
e. Technische Einrichtung der Werkstätten						1
	3,273	26			1	
f. Verschiedenes	- <u> </u>	-	76,799	51		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.				12		
A. Stehende Dampfmaschinen 9.27% Abschreibung auf den	0 200	GE.		1		
A. Stenende Dampimaseninen 9.27% Abschreibung auf den B. Werkzeugmaschinen . Maschinen der Imprägniranstalt	8,309	65				-
D. Werkzeugmaschhen	831		9,140	65	126,061	
						-
Total der Netto-Ausgaben .		1.			1,035,075	18

IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlinien						
a. Stammnetz:	Charles Inc.	-			relate rece	1
 Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung Betrag der Bauausgaben im Jahr 1880 laut vorstehender 	65,847,378	44				
Rechnung	16,809	77	65,864,188	21		
 b. Neue Linien: 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung 	47,979,830	12				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1880 laut vorstehender	161,088	43	40 140 010	==		
Rechnung	101,000	40	, 48,140,918	55		
c. Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschlieslich Baureserve für Instandstellung der Bahn).			5,500,000	_	119,505,106	76
II. Transportmaterial und Werkstätten.						-
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung			28,307,939	51		
 Betrag der Bauausgaben i. Jahr 1880 lt. vorstehender Rechnung Werth der mit d.Nationalbahn erworbenen Lokomotiven u. Wagen 	70,975 964,100	38	1,035,075	38	20.242.014	90
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.	002,200		1,000,010	-50	29,343,014	89 65
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:			,		110,010,121	00
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	1-				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	-	0.000.000			
b. Bötzbergbahn:			9,626,000			
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . Ab: Hälftiger Antheil an dem Baukapitalsaldo per 31. Dez. 1880	12,230,000 25,633	77	10.004.000	00		
c. Aargauische Südbahn:	40,000	77	12,204,366	23		
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	3,625,000	_				
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlung . d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:	695,000		4,320,000			
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	45,980	22				
Ab: Hälftiger Antheil an dem Baukapitalsaldo per 31. Dez. 1879 e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:	805	83	45,174	39		1
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	500,000 1,120,000	_	1,620,000			
g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:				-4	00.015.540	00
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn		•	300,000	_	28,615,540	62
IV. Gotthardbahn-Subvention. 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen			2,641,025	75		
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlung			684,491	36	3,325,517	11
B. Liquidations-Rechnungen.					180,789,179	38
1. Kursverluste auf dem 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Gemeinschaftsanleihen von						
50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, I. Serie	514,062	50		40		
 Dessgleichen II. Serie Kapitalbeschaffung des 4¹/2⁰/0 160 Millionen Anleihens I. Hypothek: 	177,809	99	691,872	49		1.
a. Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission v. 68 Mill.	12,371,500	-		7		
b. idem " II. Emission v. 17 Mill.	1,024,500					1 7
Hievon ab: I. und II. Amortisationsquote pro 1879 und 1880			10 100 000			
(1. Februar 1880/1881)	230,000		13,166,000		13,857,872	49
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis		•			172,948	13
Summa .					194,820,000	-
	1			19, 33		-

Gesellschaft auf 3l. Dezember 1880.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	C
Kreditoren.						-
A. Aktienkapital:						
1. 78,000 volleinbezahlte Stamm-Atien à Fr. 500		1	39,000,000			
			39,000,000			
2. 6,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500 (Emission für die Westsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn)			3,000,000	3		
3. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien à Fr. 500	•					-
			11,000,000		53,000,000	
106,000					11 1-1-1	
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfusse von 4 %;	7 100 000					-
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000 5,000,000	-				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000		12,100,000	-		1
2. mit einem Zinsfusse von 4½0/0:		2,43				
a. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000	-				
b. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000	-				
c. Anleihen vom 7. Juni 1869 (auf 31. Januar 1881 gekündet)	5,000,000	-				
d. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	,- ;				1
e. Anleihen vom 30. November 1871	5,000,000	-				
f. Anleihen vom 16. April 1873	6,000,000	-				
g. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft vom 1. April 1874, hälffiger Antheil der Nordostbahn	20,000,000	-	49,000,000			
나 하는 얼마나 하나 하나 하는 것이 없는 이렇게 되었다.			10,000,000		61,100,000	-
C. Subventionsdarleihen:						
1. mit einem Zinsfusse von 2½ bezw. 4½ 0/0: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal			3,700,000	-		
2. mit einem Zinsfusse von 3½00:					1	
a. Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874	5,000,000		*	1 200		
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874	750,000	_			. N. Wallet	
c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880.	500,000	_	6,250,000			1
D. 4 ¹ / ₂ 0/ ₀ Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek			0,230,000		9,950,000	
auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn).				1		
1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879	57,661,500	-				
2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Millionen Franken vom 1. Oktober 1880	10,338,500	_	68,000,000	_		
Hievon ab: I. und II. Amortisationsrata pro 1879 und 1880 (1. Februar 1880/81)		•	230,000	_	67,770,000	1
E. $2-4^{\circ}/_{\circ}$ Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ost-		1 5				1
sektion der ehemaligen Schweiz, Nationalbahn d. d.				4.5		1
30. April 1880			A42.		3,000,000	1
	7 / 1					_
Summa					194,820,000	
Samma .		1				

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1880.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Α.	Aktiven.						
	1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti			1,409,336	17		-
	2. Werthpapiere			1,865,554	25		
×.	3. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge) 4. Material-Vorräthe:			2,033,942	53		
	 a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb 	542,272	70				
	(Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)	1,156,887	95				
	c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.)	498,979	44	2,198,140	09		
	5. Diverse Hauptbuch-Debitoren			1,868,870	-	9,375,843	(
	나는 이번 회사와 가게 되는 아니는 아니다.			,	100	3,515,045	1
	D						
5.	Passiven.				12		
	1. Erneuerungsfonds:						
	a. Erneuerungsfond der Nordostbahn	3,577,391	99				
	b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	74,220	01				
	c. idem der Bischofszellerbahn	73,016	33	3,724,628	33		
	2. Reservefond der Linie Zürich-Zug-Luzern			61,298	52		
	3. Saldi der Betriebsrechnungen:						
	a. Betriebsrechnung der Nordostbahn	636,705	32				
	b. idem der Linie Zürich-Zug-Luzern	38,218	68	674,924	-		
	4. Saldi der Baurechnungen:						-
	a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	524,842	17				
	b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	12,421	58	537,263	75		
	5. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften			15,500	-		
	6. Versicherungsfond gegen ausserordentliche Beschädigungen des						-
	Transportmaterials			198,671	93		1
	7. Unfallversicherungsfond			62,433	98		
	8. Ausstehende Coupons und Ratazinse			1,912,713	20		
	9. Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn			398,445	76		-
	10. Diverse Hauptbuch-Kreditoren			1,617,015	44	9,202,894	
						-,-,-,-,-	-
	Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1881 .		1			172,948	

V. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

	Fr.	C
		-
	2,844,608	
	1.050.000	
	1,000,000	-
		-
Summa .	3,894,608	
		-
	10	-
		-
Fr. 292,267.99		-
" 16,205. —		
" 8,744. —	317,216	-
		1
	9 577 901	1
	3,577,391	1
	3,577,391	
Summa .	3,577,391	
Summa		200
	Fr. 292,267.99	2,844,608 1,050,000 Summa 3,894,608 Fr. 292,267.99 , 16,205.—

