

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: 11.02.2026

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



Tit.!

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 Garantierückklässen 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 präjudizieren. 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 privilegierten 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 privilegierten 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 reduzieren, welcher der Nordostbahn gemäss den Bestimmungen von Ziffer I an die Konkurskosten und privilegierten 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 Steigerungskautions 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 5 0/0 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 konstituieren kraft des Gegenwärtigen zu Gunsten der Nordostbahn zur Sicherung ihres vorgeschriebenen 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 Zöfingen,
„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 Anleihe 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 erteilten 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-Rapperswil-Lenzburg.

Die beiden letztern Verträge sind auf Konzessionsdauer geschlossen, der erste ist seiner Natur nach unauflösbar. 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 gewesenenen 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 Kautions 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 $2\frac{3}{4}$ 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 Kautions der Eidgenössischen Bank der Nordostbahn ein Vortheil erwachsen würde. Diese Kautions 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 Kautions dem Pfanderlöse der Ostsektion zugeschlagen worden, und die Eidgenössische Bank hätte als Hypothekarkreditoren wieder den vierten Theil davon bezogen. Ein grosser Vortheil wäre somit der Nordostbahn aus der Nichtratifikation des Angebots der Eidgenössischen Bank keinesfalls 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 circa 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 Anleihe 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 Anleihe der Nordostbahn überlassen hat; ein von den heutigen Interessenten unterzeichnetes Exemplar dieser Bedingungen ist dem gegenwärtigen Übereinkommen beigelegt.

„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 Einhandigung 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 hauptsächlichsten 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 beteiligten 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.

An diese verschiedenen Arbeiten sind im Jahr 1880 bereits verausgabt	Fr. 57,838. 85 Cts.
Für das Jahr 1881 sind budgetirt	„ 436,320. — „
„ „ „ 1882 in Aussicht genommen	„ 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. 5¹/₂ 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 privilegierten 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 Übernahmepreis 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 privilegierten 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.	Cts.
1. 6000 Stück Stammaktien à 500, Westsektion . . . . .	.	.	3,000,000	—
2. 3000 „ Obligationen à 1000, Ostsektion . . . . .	.	.	3,000,000	—
3. Privilegirte Forderungen:				
Ganzer Pfanderlös der Ostsektion	3,375,105	11		
Überschuss des die freien Masseaktiven übersteigenden				
Betrags der Klassen I.—IV., 79 %	455,008	07		
Vertheilbarer Pfanderlös	2,920,097	04		
Die Steigerungssumme für die Ostsektion betrug	3,150,000	—		
Es blieben noch zu bezahlen			229,902	96
4. Abschreibung auf den von der Nationalbahn übernommenen Liegenschaften:				
Westsektion	12,191	73		
Ostsektion	17,466	81	29,658	54
5. Rechnungssaldo auf den Betriebsdefiziten der Ost- und Westsektion vom				
1. Mai—30. September 1880 und auf der Zinsabrechnung mit der				
Masseverwaltung . . . . .	.	.	2,992	97
Hievon gehen ab:			6,262,554	47
1. 20 % Garantierücklässe der Bauunternehmer	108,482	60		
2. Zahlung der Eidgenössischen Bank gemäss Übereinkunft	40,000	—		
3. Vergütung der Materialrechnung des Obergeringieurs:				
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. Vergütung der Werkstätte für Reservestücke	7,516	65	254,739	08
Summa einschliesslich Rollmaterial . . . . .	.	.	6,007,815	39
Hievon ab: Übertrag auf Konto „Transportmaterial und Werkstätten“:				
Schatzungswerth der übernommenen Lokomotiven und Wagen laut				
Verzeichniss . . . . .	.	.	964,100	—
Hiezu: Für Instandstellungsarbeiten an der Nationalbahn:			5,043,715	39
a) Im Jahr 1880 bereits ausgeführte Arbeiten	57,838	85		
b) Vom Jahr 1881 an noch auszuführende Arbeiten	398,445	76	456,284	61
			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 Beteiligten auch die Möglichkeit weiterer Vereinfachungen im Bauprogramm und der Erzielung daheriger Ersparnisse auf dem Baubudget diskutiert. Die bezüglichlichen 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 bundesrätlichen Geschäftsbericht entnehmen, nicht zum Austrag, indem die genannte Bahngesellschaft sich mit der beteiligten 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, Österreich-Ungarn, 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 komplizierte 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 beendet 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 Umwegtransporte 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 Bahnhofaufgabe angestrebt.

Nationalbahn. Die Liquidation der Schweizerischen Nationalbahn ist noch nicht gänzlich beendet, 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 gewesenem 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 bezüglichlichen 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 6 0/0 des Baukapitals, zur Abtretung von $\frac{1}{3}$ 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 $\frac{1}{3}$ 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 Rothkreuz-Untergrund (Luzern), von $\frac{1}{3}$ der Betriebs- und 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 ausschliesslich 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 0/0 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 Verträge 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 Effretikon-Wetzikon-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 Gesamtsumme der Entschädigungen, welche an die Verunglückten und an die Hinterlassenen von solchen zu bezahlen waren, beziffert sich, einschliesslich Zinsen, Gerichts- und 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 bezüglichlichen 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 Staatseisenbahnen 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 Neuordnung 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 sämtlichen 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 beteiligten 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 mitzuthellen im Falle waren, die deutschen Bahnen ihre sämtlichen 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 sächsisch-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 Neuauflage 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 zugehörigen 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 österreichisch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. Dezember 1878, welches inzwischen auch auf den Verkehr mit den deutschen Bahnen übertragen 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 beteiligten 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 Instradierungen 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 beteiligten 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, Dampfbootlinien und schweizerische Posttrouten, 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 beteiligten 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 Tarife.

Der im letztjährigen Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen über Gültigerklärung der Personenbilletts zwischen Stationen der Tössthalbahn, der Glatthalbahn und der Linie Effretikon-Hinwil 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-Bodenseeuferte, 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 Bodelibahn; 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 Kündigung 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 Anleihe 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. Auf 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 Bötzingergemeinden	„ 1,000,000
	<hr/>
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. Auf 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.	<hr/>

Obige Zahlungen ergeben somit eine effektive Einnahme von	Fr. 11,014,000
einen Kursverlust von	„ 1,465,500
	<hr/>

eine Obligationenschuld von	Fr. 12,479,500
und abzüglich der zweiten Amortisationsquote von	„ 120,000
	<hr/>

eine Vermehrung der Obligationenschuld des neuen Anleihens von	Fr. 12,359,500
Diese Schuld betrug am 1. Januar 1880	„ 55,410,500
	<hr/>

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 theilhaftig, 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 Darlehenssumme 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	} für Bahnhof Winterthur, Gotthardsubvention und Aargauische Südbahn.
" 1,000,000	"	1882	
" 5,000,000	"	1884	
" 710,000	"	1885	
			(Rückzahlung der Subvention für die linksufrige Zürichseebahn).
			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 Subventionsdarlehens 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 Obligationeninhabern 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 Anleihe vom 1. Juli 1868 vermindert um 10 Millionen Franken.

Die Subventionsdarlehen sind vermindert um 1 Million Franken durch Rückzahlung des Anleihe der Bötzbürggemeinden 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 Anleihe 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 Anleihe.

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1879 (401 Kilometer)			1880 (469 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
I. Nordostbahn (eigenes Netz).						gegenüber 1879				
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:										
4,519,545	58	37.81	1. Personentransport	4,808,016	80	37.40	288,471	22	—	—
252,159	65	2.08	2. Gepäcktransport	288,299	45	2.25	36,139	80	—	—
152,827	57	1.26	3. Viehtransport	175,335	52	1.37	22,507	95	—	—
6,971,053	71	57.56	4. Gütertransport	7,373,990	79	57.37	402,937	08	—	—
11,895,586	51	98.21		12,645,642	56	98.39	750,056	05	—	—
B. Mittelbare Einnahmen:										
173,999	18	.	1. Pacht- und Miethzinse	155,091	77	.	—	—	18,907	41
42,417	78	.	2. Verschiedenes	52,336	23	.	9,918	45	—	—
216,416	96	1.79		207,428	—	1.61	—	—	8,988	96
12,112,003	47	100	. . . Total des eigenen Netzes . . .	12,853,070	56	100	741,067	09	—	—
II. Aus andern Unternehmungen:										
247,448	12	21.17	Nettoertrag der Dampfboote	258,342	89	20.79	10,894	77	—	—
921,578	20	78.83	Nettoertrag anderer Linien	984,270	87	79.21	62,692	67	—	—
1,169,026	32	100	. . . Total aus andern Unternehmungen . . .	1,242,613	76	100	73,587	44	—	—
89,113	34	.	III. Aktivsaldo des Interessenkonto			103,446	82	.	14,333	48
13,370,143	13	.	. . . . . Totaleinnahmen	14,199,131	14	.	828,988	01	—	—
Rekapitulation:										
12,112,003	47	90.59	Eigenes Netz	12,853,070	56	90.52	—	—	—	—
1,169,026	32	8.74	Andere Unternehmungen	1,242,613	76	8.75	—	—	—	—
89,113	34	0.67	Zinse von ausgeliehenen Geldern	103,446	82	0.73	—	—	—	—
13,370,143	13	100		14,199,131	14	100	—	—	—	—

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

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

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

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

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

Dagegen ist der Import von Wein über die Ostgrenze in ganz bedeutendem Mass angewachsen und hinsichtlich des Gesamt-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 Steinkohlen-transporte 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 andernteils der Nordostbahn neue Verpflichtungen für die Benutzung von Bahnhöfen der Schweizerischen Centralbahn und der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen erwachsen sind. Die bezüglichlichen Mindereinnahmen und beziehungsweise Mehrausgaben betragen im Berichtsjahr circa Fr. 38,500. Ferner wurden mit Beginn des Berichtsjahres die Miethen und Pachtzinse für Gebäude und Landabschnitte, welche auf dem Liegenschaftenkonto kompariren, nicht mehr den mittelbaren Betriebseinnahmen, Pacht- und Miethzinse, gutgebracht, sondern auf einen Separatkonto gebucht, dem sodann auch die Unterhaltungskosten der betreffenden Objekte belastet wurden, in der Meinung, dass allfällige Einnahmeüberschüsse am Liegenschaftenkonto abgeschrieben werden sollen. Durch diese Anordnung ergab sich auf den erstern eine weitere Mindereinnahme von circa Fr. 23,500. Dagegen fielen die Passivzinse auf verpfändeten Liegenschaften, die sich im Vorjahr noch auf circa Fr. 45,000 bezifferten, in Folge Rückzahlung der Kapitalien, aus. Die Vermehrung auf dem Titel „Verschiedenes“ beruht auf der vertraglichen Vergütung der Schweizerischen Centralbahn im Betrage von Fr. 21,333. 33 Cts. an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn vom 1. Mai bis 31. 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 erzielt 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 5.56⁰/₁₀₀ gegen 5.28⁰/₁₀₀ pro 1879. Die der Nordostbahn zufallende Hälfte an dem Reinertrag der Bötzenbergbahn 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 3.593⁰/₁₀₀ 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 Beteiligungskapitalien 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 sämtlichen vorstehend bezeichneten Unternehmungen ist die Nordostbahn am Schlusse des Berichtsjahres mit Fr. 28,270,366. 23 Cts. betheiligt; der Gesamtertrag dieser Kapitalien belief sich auf Fr. 984,270. 87 Cts. = 3.48 0/0.

Die Mehreinnahme von Fr. 14,333. 48 Cts., welche der Aktivsaldo des Interessenkonto gegenüber dem Jahr 1879 erzeugt, 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
		<u>Fr. 112,029. 14</u>	<u>Fr. 127,146. 47</u>
Ausgaben:	1. Betrieb:		
	Centralverwaltung	Fr. 24,927. 22	Fr. 25,221. 58
	Bahnunterhalt	„ 34,967. 82	„ 24,804. 78
	Expeditionsdienst	„ 17,816. 93	„ 20,409. 10
	Transportdienst	„ 78,577. 73	„ 61,095. 12
	Bahntelegraphie	„ 86. 95	„ 4. 94
	Verschiedenes	„ 10,002. 65	„ 5,752. 12
		<u>Fr. 166,379. 30</u>	<u>Fr. 137,287. 64</u>
	Mitverzinsung der Station Sulgen	„ 3,140. —	„ 3,140. —
	Antheil an den Betriebskosten für Mitbenutzung der Stationen Sulgen und Gossau	„ 17,717. 31	„ 18,569. 05
		<u>Fr. 187,236. 61</u>	<u>Fr. 158,996. 69</u>
	2. Einlage in den Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn	„ 17,139. 35	„ 17,000. —
	3. Pachtzins an die Bischofszellerbahn	„ 62,155. 93	„ 62,500. —
	4. Ausbau und neue Anlagen	„ —	„ 265. 75
	5. Einlage in den Erneuerungsfond für Transportmaterial	„ —	„ 18,224. 04
		<u>Fr. 266,531. 89</u>	<u>Fr. 256,986. 48</u>
	Hievon ab die Einnahmen	„ 112,029. 14	„ 127,146. 47
	Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn	<u>Fr. 154,502. 75</u>	<u>Fr. 129,840. 01</u>

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

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

3. Durchschnittsergebnisse.

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

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

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

5. Frequenz nach den Stationen.

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

*) Seit 1. Oktober 1880.

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

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

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

°) Seit 1. Juli 1880.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1879		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen- zahl	Güter- gewicht
	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. ^o Baden-Oberstadt	17,679	26	335	1,537	262	1,799 + 17,679 +	1,799	—	—	
125. ^o Dätwyl	4,310	9	28	219	383	602 + 4,310 +	602	—	—	
126. ^o Mellingen	10,038	27	431	276	372	648 + 10,038 +	648	—	—	
127. ^o Mägenwyl	2,230	3	23	1,008	64	1,072 + 2,230 +	1,072	—	—	
128. ^o Othmarsingen	2,951	4	23	586	189	775 + 2,951 +	775	—	—	
129. ^o Lenzburg	14,823	26	257	1,345	2,838	4,183 + 14,823 +	4,183	—	—	
130. ^o Hunzenschwyl	2,575	2	17	84	74	158 + 2,575 +	158	—	—	
131. ^o Suhr	11,325	19	246	804	1,429	2,233 + 11,325 +	2,233	—	—	
132. ^o Entfelden	7,046	7	32	662	1,503	2,165 + 7,046 +	2,165	—	—	
133. ^o Köllikon	9,519	17	71	672	1,026	1,698 + 9,519 +	1,698	—	—	
134. ^o 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 - 11,685 +	75	24	51	
138. Siggenthal	12,323	15	181	2,493	2,667	5,160 - 1,044 +	1,386	80	44	
139. Döttingen-Klingnau	16,892	31	607	1,458	998	2,456 - 128 +	322	65	68	
140. Brugg	77,371	160	3,282	6,508	6,714	13,222 - 2,679 +	535	13	15	
141. Schinznach	15,285	41	140	578	396	974 - 266 -	69	69	96	
142. Wildegg	37,985	55	337	3,342	3,216	6,558 + 1,451 +	548	29	35	
143. Rappersweil	10,395	13	92	1,304	1,846	3,150 + 148 -	1,254	86	59	
144. Aarau	103,566	227	1,478	14,533	11,819	26,352 + 29,047 -	97	8	8	
Zürich - Zug - Luzern, Bözbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	474,384	2,998	30,658	402,669	301,093	703,762 + 8,652 +	33,605			
Rundfahrten	31,370	—	—	—	—	— - 1,703	—			
Transitverkehr	82,885	1,075	9,870	224,742	224,742	449,484 + 8,159 +	102,098			
Total	5,438,836	15,449	137,476	1,278,377	1,278,377					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1879	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	8,743	686	10,049	365	18,792	1,051	- 1,899	+ 1,051
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen†	17,108	27,908	16,542	6,318	33,650	34,226	+ 695	+ 71
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . .	48,649	30,808	46,575	133,314	95,224	164,122	- 1,501	- 6,383
Effretikon-Hinweil	36,864	11,755	37,762	2,858	74,626	14,613	+ 764	+ 3,692
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	179,862	91,680	178,660	40,370	358,522	132,050	+ 21,396	+ 4,691
Tössthalbahn	7,196	1,249	7,463	172	14,659	1,421	- 1,219	+ 1,243
Nationalbahn	14,158	1,567	16,898	5,751	31,056	7,318	- 14,367	- 677
Wädenswil-Einsiedeln	22,967	3,236	22,532	2,148	45,499	5,384	+ 1,975	- 23
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	74,223	119,350	74,487	69,388	148,710	188,738	+ 8,736	+ 3,570
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,423	6,516	50,708	103,996	101,131	110,512	+ 5,336	+ 32,587
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,902	1,008	7,036	5,939	13,938	6,947	+ 1,330	- 13,748
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,705	5,330	5,672	32,050	13,377	37,380	+ 1,392	+ 7,531
Total	474,800	301,093	474,384	402,669	949,184	703,762	+ 22,638	+ 33,605
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. § Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthalllinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	13	59	12	163	25	222	+ 25	+ 222
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . .	518	1,235	338	5,258	856	6,493	- 228	- 91
Effretikon-Hinweil	118	244	136	482	254	726	- 13	+ 317
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	3,906	1,623	3,935	917	7,841	2,540	+ 1,926	+ 118
Tössthalbahn	—	—	1	—	1	—	+ 1	—
Nationalbahn	55	58	184	501	239	559	+ 36	- 14
Wädenswil-Einsiedeln	1,596	172	1,645	50	3,241	222	- 3	- 47
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	44	227	40	325	84	552	+ 1	- 156
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	535	4,694	1,162	9,695	1,697	14,389	- 165	+ 2,432
K. Württemberg. Staatsbahn	118	126	147	151	265	277	- 116	- 426
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,058	696	812	3,036	1,870	3,732	+ 371	+ 1,065

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

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien							Mittelbare
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					Einnahmen per Bahnkilom.
							Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr.	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.

Eine Vergleichung der Betriebsausgaben in den beiden Jahren 1879 und 1880 erzeugt 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.

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

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

Bahnunterhalt erheblich mehr. Die Minderausgabe für Besoldungen ist durch weitere Reduktion des Wärterpersonals mittelst Aufhebung von Wärterposten und Übertragung der Barrierenbedienung an Frauen oder an andere erwachsene Familienangehörige von Wärtern erzielt worden. Überdies gestattete der Fahrtenplan auf einzelnen Linien gegenüber dem Vorjahr eine nicht unerhebliche Abkürzung der Zeit für den Bahnbewachungsdienst, und wurde damit eine Verminderung der Stellvertretungskosten erreicht. Die „Unterhaltung des Bahnkörpers“ erforderte keinerlei ausserordentliche Kosten mit Ausnahme der Instandstellung der in grosser Ausdehnung abgerutschten Bahndämme und Einschnittböschungen auf der Strecke Mumpf-Möblin und der Abrutschungen an Bahndämmen und Einschnittböschungen auf den Nationalbahnstrecken Dätwyl-Mägenwyl und Ossingen-Stammheim; indessen berühren diese Arbeiten die Betriebsrechnung nicht, da die erstere zu Lasten der Bötzberrgbahn-Gemeinschaft, die letztere auf Konto „Erwerb der Nationalbahn“ verrechnet wurden. Für „Unterhaltung des Oberbaues einschliesslich Einzelauswechslung“ 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 Bötzberrgbahn einstweilen noch zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung) eine Gesamtausgabe 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 Einzelauswechslung 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 Gesamtauswechslung 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 0/0 der Hauptgeleise,
„ der Luzerner-Linie	25,673 „ „ „ „ 42,4 „ „ „
Total	226,930 laufende Meter Geleise oder 62,5 0/0 der Hauptgeleise.

Von den auf sämtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 429,630 laufenden Metern Geleise mit Profil V bestehen 171,997 laufende Meter Geleise oder 40 0/0 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 Formularen) 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 Modifizierung des Bekleidungsreglements; Fr. 12,207. 90 Cts. auf Kapitel 1. c (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 Gesamtleistung 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 Wagenmiethen (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 Obergeringenieur für Bahnbau für Mitwirkung bei Führung von Bauproessen (siehe Geschäftsbericht pro 1878, Abschnitt V); die Kosten der Erstellung eines provisorischen Getreidelagers in Romanshorn; Nachvergütung an einen Wagenlieferanten u. A. m. in Wegfall kamen, ferner die Ausgabe für Plomben und Plombenschnüre, welche früher unter diesem Titel verrechnet wurden, nunmehr auf Kapitel III, 3. c gebucht wird.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

Leistungen. Von den 155 Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 76 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — 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:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Material- transport- kilometer.	Schneepflug- fahrkilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesamt- total der Fahrkilometer.
Eigenes Netz, ausschliesslich ehemalige Schweiz. Nationalbahn	2,108,387	89,576	2,197,963	729	65	18,869	2,217,626
Aarau - Winterthur - Konstanz - Etzwyl-Singen	147,422	4	147,426	—	—	54	147,480
Aarau-Zofingen	32,769	—	32,769	—	—	13	32,782
Zürich-Luzern	265,565	3,230	268,795	393	—	2,108	271,296
Bötzbergbahn	367,525	381	367,906	—	—	2,378	370,284
Effretikon-Hinweil	56,899	18	56,917	—	—	29	56,946
Total	2,978,567	93,209	3,071,776	1,122	65	23,451	3,096,414

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

	1879.	1880.
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm	22,445,567	23,673,000
„ „ Tannenholz in Ster	1,111	967.25
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheit reduziert) 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 aII. und III.

Der durchschnittliche Bestand war:

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

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

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	1,815,425	2,262,256
Gepäck- und Güterwagen	23,368,436	28,794,557
Schweizerische Bahnpostwagen . .	2,160,436	2,192,536
Total	27,344,297	33,249,349

3. Von Nordostbahnwagen und fremden

Wagen zusammen auf der Nordostbahn	78,225,051	84,398,217
------------------------------------	------------	------------

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 7,951.5 Kilogramm, wofür Franken 3,989.38 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 9,200.5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Franken 4,587.45 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 10,614 Achsenkilometer zurückgelegt (1879: 8,502.2).

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

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangirdienst		
	Personen- zugsloko- motiven (Klasse A)	Per- sonen- zugsloko- motiven (KlasseB)	Güter- zugsloko- motiven (Klasse C)	Gemischte Tender- lokomotiven		Total		Tenderlokomot. D	
				(KlasseD)	(KlasseF)	1879	1880	1879	1880
a) Stand und Leistung.									
Zahl der Lokomotiven . . .	49	16	43	20	12	128	140	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . Kilometer	1,441,889	270,980	992,602	170,322	102,774	2,767,506	2,978,567	—	—
im Materialtransport . . .	—	—	1,122	—	—	2,060	1,122	—	—
im Vorspanndienst . . .	41,852	2,819	37,548	10,579	411	63,618	93,209	—	—
in Schneepflugfahrten . .	32	33	—	—	—	322	65	—	—
leer	15,566	279	5,817	1,665	124	16,855	23,451	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,499,339	274,111	1,037,089	182,566	103,309	2,850,361	3,096,414	524,432	529,224
im täglichen Durchschnitt Kilometer	4,096.6	748.9	2,833.6	498.8	482.8	7,809.2	8,460.1	1,436.8	1,446.0
Beförderte Wagenachsenkilometer									
im Ganzen	32,468,033	4,560,745	42,983,043	2,608,931	1,777,465	78,225,051	84,398,217	—	—
Beförderte Wagenachsenkilometer									
per Fahrkilometer	21.65	16.64	41.45	14.29	17.20	27.44	27.26	—	—
Beförderte Wagenachsenkilometer									
per Fahrkilometer pro 1879 .	(21.72)	(15.91)	(44.12)	(13.21)	(—)	—	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen . . Kilogr.	10,532,213	1,702,813	10,082,309	948,113	794,452	22,691,799	24,059,900	2,634,356	2,731,550
„ per Lokomotiv-, Fahr- bzw.									
Rangirkilometer . . . Kilogr.	7.0246	6.2121	9.7217	5.1933	7.6900	7.9610	7.7702	5.023	5.161
Kosten im Ganzen Fr.	233,119.22	37,689.74	223,160.86	20,985.48	17,584.29	536,056.86	532,539.59	70,985.97	72,583.45
„ per Lokomotivkilom. Cts.	15.5481	13.7498	21.5180	11.4947	17.0211	18.8066	17.1986	13.536	13.715
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Schmier- und Putzmaterial.									
Verbrauch an Schmiermaterial und									
fettigen Putzwaren . . . Kilogr.	27,930	5,653	27,624	3,448	2,532	57,960	67,187	11,168	12,140
Verbrauch per Lokomotiv-, Fahr-									
bezw. Rangirkilometer Kilogr.	0.0186	0.0206	0.0266	0.0189	0.0245	0.0203	0.0217	0.0213	0.0229
Kosten des Schmier- und Putz-									
materials im Ganzen . . . Fr.	27,784.48	5,494.87	25,515.45	3,418.32	2,375.31	62,222.38	64,588.43	18,403.77	12,293.05
Kosten per Lokomotiv-, Fahr- bzw.									
Rangirkilometer Cts.	1.85	2.00	2.46	1.87	2.30	2.18	2.09	3.51	2.32
Erneuerungs- und Repara-									
turkosten der Lokomotiven									
und Tender:									
im Ganzen Franken	134,899.53	27,193.82	109,734.02	11,986.33 *	—	321,593.14	283,813.70	42,065.76	46,421.94
per Lokomotivkilometer Centimes	9.00	9.92	10.58	6.57	—	11.28	9.17	8.02	8.77
d) Total									
Für Brenn-, Schmier- und									
Putzmaterial, sowie für Re-									
paraturen:									
im Ganzen Franken	395,803.23	70,378.43	358,410.33	36,390.13	19,959.60	919,872.38	880,941.72	131,455.50	131,298.44
per Lokomotiv-, Fahr- bzw. Rangir-									
kilometer Centimes	26.39	25.68	34.56	19.93	* 19.32	32.27	28.45	25.07	24.81
per Wagenachsenkilometer „	1.22	1.54	0.88	1.39	1.12	1.18	1.04	Fr. 360.15	Fr. 358.74
								für jeden Tag:	

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

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.												
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
				im Einzelnen			im Gesamten	Personen- gewicht (zu 75 Kilogr.)	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast		
	I. Klasse	II. Klasse		III. Klasse	im Ganzen	im Ganzen				per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer	
1880	69	490	1256	1,195	7,471	14,678	23,344	10,106,306	92,126,562	102,232,868	165,693	4.78
1879	70	418	1116	1,131	6,748	11,967	19,846	9,629,747	93,742,482	103,372,229	188,292	4.78

B. Unterhaltungskosten.										
Betriebsjahr	Reparaturkosten †			Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen u. Beleuchtung*		
	im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne	per Achsenkilo- meter		Material	Arbeits- löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	Totalkosten per Achsen- kilometer
						Schmiere	Aus- gaben			
Franken	Centimes	Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes		
1880	92,165.61	0.451	1.484	2,016	2,517.71	0.00420	0.01176	18,611.80	27,528.22	0.21561
1879	84,232.05	0.393	1.4375	2,544	2,910.99	0.11761	0.01345	995.44	23,843.18	0.11483

B. Unterhaltungskosten.

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

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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.															
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben | zurückgelegt	
	Gepäck- wagen		Güter- wagen	Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast				
	ach- träd- rige	vier- räd- rige	vierräd- rige	der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.		
						Tonnen	Tonnen					Achsenkilometer			
1880	16	71	2,631	2,718	5,468	29,523.0	2.8398	10.0	98,583,373	183,578,539	282,161,912	457,313	4.64	14,940,162	45,865,367
1879	16	59	2,338	2,413	4,858	26,239.5	2.8471	10.0	89,516,102	169,517,985	259,034,087	471,829	4.76	14,062,429	40,371,841
B. Unterhaltungskosten.															
Betriebsjahr	Reparaturkosten †					Kosten des Schmiermaterials					Putzen				
	im Ganzen		p. Achsen- kilometer	in Prozenten der	in Einnahme	Material Kilogr.	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne Franken	Betreffniss p. Achsenkilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne					
								Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsen- kilometer				
	Franken		Centimes					Gramme	Centimes	Franken	Centimes				
1880	158,632.40		0.282	1.558	5,935.5	7,411.67	0.09422	0.0118	3,062.80	0.00486					
1879	161,428.35		0.304	1.707	6,656.5	7,616.46	0.11761	0.0134	2,510	0.00443					

B. Unterhaltungskosten.

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

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

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

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

I. Ausgaben.		1878	1879	1880
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 687 Kilometer, ausschliesslich Suhr-Zofingen u. durchschnittlich betriebene Länge: 607 Kilometer idem.)				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Franken	14,042.64*	12,739.39*	11,330.90*
	„ Nutzkilometer „	2.57*	2.47*	2.26*
	„ Lokomotivkilometer „	2.56*	2.45*	2.25*
	„ Wagenachsenkilometer . Centimes	9.18*	8.94*	8.18*
Centralverwaltung	„ Bahnkilometer Franken	632.03*	542.99*	431.80*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„ „	2,420.66*	2,465.38*	2,279.26*
1879 und 1880 einschliesslich Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien				
Expeditionsdienst	per Bahnkilometer Franken	4,618.63*	4,986.55*	4,356.31*
incl. Rangirdienst 1879 mit Fr. 441,854. 45. 1880 „ „ 424,418. 68.				
Transportdienst:				
Im Ganzen	per Bahnkilometer Franken	5,857.16*	4,420.95*	4,012.45*
abzüglich Rangirdienst 1879 mit Fr. 441,854. 45. 1880 „ „ 424,418. 68.				
	per Nutzkilometer Franken	1.07.36*	85.73*	80.14*
	„ Lokomotivkilometer „	1.06.83*	85.15*	79.50*
	„ Wagenachsenkilometer . Centimes	3.83*	3.10*	2.90*
	„ Nutzkilometer „	2.22	1.77	1.57*
	„ Lokomotivkilometer „	2.21	1.76	1.56*
	„ Wagenachsenkilometer „	0.08	0.06	0.06*
Allgemeine Kosten				
Fahrdienst	„ Nutzkilometer „	40.82	32.34	31.49*
abzüglich Besoldung und Bekleidung	„ Lokomotivkilometer „	40.62	32.12	31.24*
der Bahnhofaufseher und Wagenwärter	„ Wagenachsenkilometer „	1.46	1.18	1.14*
1879 mit Fr. 178,943. 45. 1880 „ „ 190,092. 46.				
Zugkraft	„ Nutzkilometer „	64.32*	51.62*	47.08*
abzügl. Vergütung vom Expeditions-	„ Lokomotivkilometer „	64*	51.27*	46.70*
dienst für Rangirleistungen	„ Wagenachsenkilometer „	2.29*	1.87*	1.70*
1879 mit Fr. 262,911. —. 1880 „ „ 234,326. 22.	„ Bahnkilometer Franken	3,508.80*	2,662.04*	2,356.93*
Bahntelegraphie	„ „	58.89	53.26	43.76
Verschiedenes	„ „	455.27	270.25	207.32
II. Fahrmaterial.				
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 703 Kilometer einschliesslich Suhr-Zofingen und durchschnittlich betriebene Länge: 617 Kilometer idem.)				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive (155) kommen	Bahnkilometer	3.8014	3.8811	4.5355 (4,1689)
„ „ „ „	Personenwagenachsen	7.9149	7.8042	8.1082 (7,9459)
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.468	33.972	35.277 (34,595)
„ „ „ „	im Ganzen Wagenachsen	42.383	41.78	43.38 (42,54)
„ „ „ „	Sitzplätze	140.23	138.78	150.61 (144,37)
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	185.503	183.493	190.471 (186,872)
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.263	0.258	0.220 (0,240)
„ „ „ „	Personenwagenachsen	2.082	2.011	1.787 (1,906)
„ „ „ „	Güterwagenachsen	9.067	8.753	7.778 (8,298)
„ „ „ „	im Ganzen Wagenachsen	11.149	10.764	9.565 (10,204)
„ „ „ „	Sitzplätze	36.890	35.758	33.206 (34,630)
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	48.799	47.278	41.996 (44,825)

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfboothbetrieb 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 Ausgabebüchel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials excl. Schiffe. (Aus dem Erneuerungs- bzw. Reservefond bestritten)		
		Centralver-waltung	Unter-haltungs-kosten	Expedi-tions-dienst	Trans-port-dienst	Tele-graphie	Ver-schiede-nes	Im Ganzen	per Lokomotiv-kilometer	per Wagen-achsen-Kilometer	per Bahn-kilom.	Gesamtbetrag	
												Oberbau	Transport-Material
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848 ¹⁾	472,756 ²⁾
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465 ³⁾	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473 ³⁾	—
1880	607 ⁴⁾	432	2,279 ³⁾	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371 ³⁾	24,949

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

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

<u>1879</u>		<u>1880</u>
	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und	
Fr. 11,895,586. 51	. . . . . Güterverkehr	Fr. 12,645,642. 56
„ 216,416. 96	. . . . . Mittelbare Einnahmen	„ 207,428. —
Fr. 12,112,003. 47		Fr. 12,853,070. 56
„ 5,312,807. 14	. . . . . Betriebsausgaben	„ 5,123,901. 93
Fr. 6,799,196. 33	. . . . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 7,729,168. 63
	Davon ab:	
	Fr. 48,668. 57 . Ausbau und neue Anlagen . Fr. 31,108. 60	
„ 898,668. 57	„ 850,000. — Einlage in den Erneuerungsfond „ 1,050,000. —	„ 1,081,108. 60
Fr. 5,900,527. 76	. Betriebsergebniss des eigenen Netzes (ausschliesslich Suhr-Zofingen) .	Fr. 6,648,060. 03
	48,72 ⁰ / ₀ in Prozenten der Bruttoeinnahme 51,72 ⁰ / ₀	
	Fr. 14,714. 53 (401 Klm.) per Bahnkilometer (459 Klm.) Fr. 14,483. 79	
	„ 2. 80 . „ Zugskilometer . „ 2. 95	
	„ 2. 72 . „ Nutzkilometer . „ 2. 83	
	Fügt man zu obigen Summen	
„ 247,448. 12	. . . . . den Ertrag der Dampfboote mit	„ 258,342. 89
„ 921,578. 20	. . . . . und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit	„ 984,270. 87
	so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich	
Fr. 7,069,554. 08	. . . . . Dampfboote	Fr. 7,890,673. 79
	Dazu:	
„ 89,113. 34	. . . . . Aktiv-Zinsensaldo	„ 103,446. 82
Fr. 7,158,667. 42	. . . . . Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation	Fr. 7,994,120. 61
	Hiezu sind erforderlich:	
Fr. 3,290,875. —	Für Zinse auf Obligationsanleihen	Fr. 3,082,750. —
„ 471,900. 68	„ „ „ Subventionsdarleihen	„ 320,421. 55
„ 925,843. 80	„ „ „ Vorschüssen des schweizerischen Konsortiums	„ — . —
„ 121,333. 35	„ „ „ Vorschüssen des Comptoir d'Escompte in Paris	„ — . —
„ 1,386,785. 33	„ „ „ Darleihen der Schweizerischen Eisenbahnbank	„ — . —
„ — . —	„ „ „ Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen	
	Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn, ausschliesslich der ehemaligen Nationalbahn	„ 2,590,290. 20
„ — . —	„ „ „ dem Anleihen von 3 Millionen Franken, I. Hypothek auf	
	die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn	„ 40,000. —
„ 416,516. 23	„ Amortisation von Anleihen und Kursverlusten auf frühern Anleihen	„ 426,516. 23
Fr. 6,613,254. 39	. . . . . Total	Fr. 6,459,977. 98
Fr. 545,413. 03	. Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von .	Fr. 1,534,142. 63

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

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

auf Fr. 1,518,286. 88

bringt.

Von dieser Summe sind nun zunächst folgende Beträge abzuschreiben:

1. Fr. 14,161. 76 für Pfandbuchgebühren (Löschung von 42,771 Titeln im Betrag von 28,410,000 Fr., Stempelgebühr von 34,300 Obligationen, Druckkosten etc.);
2. „ 31,253. 68 Saldo der Korrentrechnung der rechtsufrigen Seebahn (Abfindung mit den Bauunternehmern Cless & Cie.);
3. „ 58,641. 82 Abschreibung auf Reservestücken und Walzen der s. Z. für den Betrieb von Wädenswil-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 Bötzbegsubvention.

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 vorigen 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 sämtliche Zinse. Zudem wird diese Operation nur als eine Erfüllung unserer Zinsverpflichtungen und als eine Massregel zur Konsolidation der Nordostbahn angesehen werden können.

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

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

Abzuschreibende Summe Fr. 659,156. 25

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

Wir beantragen daher die Abschreibung folgender Beträge:

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

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

Bringen wir obige Summe von dem Rechnungssaldo von Fr. 1,518,286. 88 in Abzug, so verbleiben als Reinertrag " 636,705. 32 über dessen Verwendung Ihnen besondere Anträge werden vorgelegt werden.

Noch haben wir Ihnen über die Erhöhung der Einlage in den Erneuerungsfond einigen Aufschluss zu geben. Wie in unserem vorjährigen Berichte mitgetheilt wurde, hat der Verwaltungsrath den ihm s. Z. vorgelegten Entwurf eines Regulativs für diesen Fond einer Kommissionalprüfung unterworfen und dessen definitive Feststellung bis nach Ausgang der Nationalbahnangelegenheit verschoben. Die mit der Prüfung beauftragte Kommission hat aber in ihrem Bericht durchblicken lassen, dass eine Erhöhung der von der Direktion vorgeschlagenen jährlichen Gesamteinlage 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 circa Fr. 1,050,000 berechnet, welche Summe wir in Gewärtigung der Zustimmung des Verwaltungsrathes in die Rechnung aufgenommen haben, während der Entwurf des Regulativs selber noch einer nähern Prüfung durch den Verwaltungsrath unterliegen wird.

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

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

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

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

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

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

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

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

Finanzergebniss.

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

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

Verkehr und Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1879				1880			Gegenüber 1879			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
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-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	495,457	71	2	18	—	474,309	86	2	29	—
Ausgaben	401,407	13	1	77	81.02	397,797	48	1	92	83.87
Vorschlag	94,050	58	—	41	18.08	76,512	38	—	37	16.13

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

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

*) 1 Kubikmeter Holz = 400 Kilogramm Kohlen.

3. Werkstättebetrieb.

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

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

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

4. Unfälle.

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

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1880 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

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

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

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

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

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

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

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hilfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 906,790. 92

Im Jahr 1880 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 100,009. 46	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke	„ 44,927. 40	
Höherwerthung von Werthpapieren	„ 29,800. —	Fr. 194,736. 86

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 634. 77	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ 1,019. 80	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung	„ 3,613. 50	
Regelmässige Unterstützungen	„ 135,966. 23	
Verschiedenes	„ 961. 25	„ 142,195. 55
		„ 52,541. 31

Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 934,350. —

„ Baarschaft (wovon im Mai 1881

Fr. 20,000 schuldbrieflich angelegt

wurden) „ 24,982. 23 Fr. 959,332. 23

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

Theils die Wahrnehmung, dass die Kasse nicht im Stande sein werde, mit ihren bisherigen Einnahmen den statutengemässen Verpflichtungen auf die Dauer nachzukommen, theils die durch das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen geschaffenen veränderten Verhältnisse haben zu einer Revision der Statuten Anlass gegeben, welche, seit Jahren im Werke, endlich im Berichtsjahr zum Abschluss gelangt ist. Die Beiträge der Mitglieder wurden erheblich, im Durchschnitt um 40 0/0 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 Hinblick 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 Hilfskasse 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 hiesigen Unterstützungskasse gewesen wären. Die überwiegende Mehrzahl der betreffenden Angestellten hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

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

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1014.

c) Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

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

8. Kautionskassen.

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

a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer.

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

b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals.

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

c) Kautionskasse der Güterarbeiter.

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

d) Baarkautionen von Beamten und Angestellten.

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

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

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

- Uferbauten an der Linth bei Mitlödi, Nidfurn und Rüti;
 - Tapezirung der Wart- und Dienstlokale, sowie der Wohnräume in sämtlichen 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 sämtlichen 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 reduzieren, 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 Bahnhofserweiterung 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 Aufnahmegebäude 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 Stammbnetz 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. Konsolidierungsarbeiten an letzterer ausgeführt, namentlich Verbesserungen an Strassen und Bachkorrekturen, Instandstellung abgerutschter Bahnböschungen, Auswechslung von Schwellen etc., ferner auf der Station Ossingen das als Stumpfen 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 penderter 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 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 Aufstapelung 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 circa 12,000 Quadratmeter ehemaligem Seegebiet verwendet, welche mit der Zeit als Lagerplätze Verwerthung finden dürfte. Die Werfteanlage selbst hat eine Ausdehnung von circa 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, meistens 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 Einzelkompetenz 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

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).							
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.							
1. Personentransport	4,808,016	80					
2. Gepäcktransport	288,299	45					
3. Pferde- und Viehtransport	175,335	52					
4. Gütertransport	7,373,990	79	12,645,642	56			
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.							
1. Pacht- und Miethzinse	235,591	77					
abzüglich:							
Pachtzins für die Bischofszellerbahn	Fr. 63,500. —						
Einlage in den Erneuerungsfond derselben	„ 17,000. —						
	80,500	—					
	155,091	77					
2. Verschiedenes	52,336	23	207,428	—	12,853,070	56	
II. Aus andern Unternehmungen.							
A. Nettoertrag der Dampfboote.							
1. Dampfboote auf dem Bodensee	181,830	51					
2. Dampfboote auf dem Zürichsee	76,512	38	258,342	89			
B. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Bahnen.							
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	525,170	—					
2. Bözbergbahn	438,577	36					
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	76	
III. Aktiv-Saldo des Interessenconto						103,446	82
Summa der Einnahmen						14,199,131	14
* Die Cursivzahlen bedeuten Rückschläge.							

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahr 1880.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .		.	.	8,314	02		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars . . . . .		.	.	980	38	272,416	47
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.							
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter)		529,274	94				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 564,848. 54		188,282	84	717,557	78		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .		.	.	4,211	36		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals		10,097	85				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 12,499. 81		4,166	60	14,264	45		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .		.	.	29,899	04		
5. „ der Kunstbauten . . . . .		.	.	15,151	20		
6. „ des Oberbaues (einschl. Einzelnuswechslung) . . . . .		.	.	430,919	60		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .		.	.	16,533	67		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .		.	.	28,628	97		
9. „ der Gebäude . . . . .		.	.	108,477	92		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . . . .		.	.	21,555	84		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .		.	.	2,580	14	1,389,779	97
III. Expeditionsdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 488,535. 84							
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 564,848. 54 „ 376,565. 70		865,101	54				
b) Bekleidung derselben Fr. 2,672. 18							
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 12,499. 81 „ 8,333. 21		11,005	39				
c) Bureaukosten		32,245	63				
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux		116,141	66				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars		23,189	66				
f) Rangirdienst:							
Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 190,092. 46							
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) „ 234,326. 22							
		424,418	68	1,472,102	56		
Übertrag . . . . .		.	.	1,472,102	56	1,662,196	44

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	1,472,102	56	1,662,196	44
2. Personendienst.							
a) Besoldung und Entschädigung der Einnahmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billet-sortirerinnen		160,151	26				
b) Bekleidung derselben		995	12				
c) Druckkosten		29,780	22				
d) Ersatzleistungen		992	70	191,919	30		
3. Güterdienst.							
a) Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion, Agenturen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc.		904,493	70				
b) Bekleidung derselben		1,676	84				
c) Druckkosten		51,973	76				
d) Ersatzleistungen		11,350	59				
e) Assekuranz der Güter		20,067	81	989,562	70	2,653,584	56
IV. Transportdienst.							
1. Allgemeine Kosten.							
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten 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 Centralwagenkontrolle, des Wagenmeisters, der Wagenkontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger		583,036	22				
b) Bekleidung derselben		19,266	80				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken		250,798	01				
d) Öl und Schmiere für die Wagen		3,989	38				
e) Beleuchtung und Heizung derselben		19,635	75				
f) Assekuranz der Wagen		12,342	25				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 560,771. 47							
Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen „ 482,192. 93		78,578	54	967,646	95		
Übertrag .		.	.	1,016,007	11	4,315,781	—

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahr 1880.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	1,016,007	11	4,315,781	—
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).							
a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnisprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 475,704. 37							
Hiezu Administrationskosten des Zugkraftsdienstes Fr. 31,271. 75							
idem des Werkstättendienstes „ 42,962. 08							
„ 74,233. 83		549,938	20				
b) Bekleidung desselben		1,707	33				
c) Bureaukosten, Heizung u. Beleuchtung Zugkraftsdienst Fr. 1,652. 83		6,110	—				
der Bureaux und Lokomotivremisen Werkstättendienst „ 4,457. 17		532,539	59				
d) Brennmaterial		47,842	14				
e) Schmiermaterial		16,746	29				
f) Putzmaterial		10,775	63				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen		283,813	70				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken		6,324	40	1,455,797	28	2,471,804	39
i) Assekuranz der Lokomotiven						26,559	25
V. Bahntelegraphie						125,844	40
VI. Verschiedenes						6,939,989	04
Hievon ab:							
1. Auf die Baurechnung über Vermehrung des Transportmaterials und Anlage der Werkstätten fallende Quote der Kosten des technischen Personals		5,303	04				
2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung		1,013	11	6,316	15		
3. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:							
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee		10,000	—				
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee		15,000	—	25,000	—		
4. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:							
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern		643,849	80	31,316	15		
b) auf der Bötzberrgbahn		994,799	61				
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	11
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .		.	.	.	.	5,123,901	93
B. Verzinsung der Anleihen . . . . .		.	.	.	.	6,033,461	75
C. Amortisation . . . . .		.	.	.	.	426,516	23
D. Einlage in den Erneuerungsfond . . . . .		.	.	.	.	1,050,000	—
E. Ausbau und neue Anlagen . . . . .		.	.	.	.	31,108	60
F. Abschreibungen:							
a) Passiv-Saldo vom Jahr 1879 . . . . .		.	.	15,855	75		
b) Pfandbuchgebühren, Druck- und Stempelkosten der Emission von 17 Millionen Franken d. d. 1. Oktober 1880		14,161	76				
c) Correntrechnung über die Baubjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn		31,253	68				
d) Werthabschreibung auf den Walzen der Wetti-Lokomotiven und Reservestücken der Werkstätte		54,678	08				
e) Rückvergütung an die Gemeinde Bremgarten für Betriebsdefizite Wohlen-Bremgarten 1. September 1876 bis 31. Dezember 1877 nebst Zins		3,963	74				
f) Marchzinse auf den im Jahr 1880 zurückbezahlten Anleihen		118,368	05	222,425	31		
g) Ratazinse auf den 1881—1895 fällig werdenden ältern Nordostbahn-Anleihen				659,156	25	897,437	31
Summa der Ausgaben .		.	.	.	.	13,562,425	82
Reinertrag pro 1880 . . . . .		.	.	.	.	636,705	32
Total .		.	.	.	.	14,199,131	14

II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Saldo vom Jahr 1879:				
<i>a.</i> Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1879	12,568,888	72		
<i>b.</i> Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1879	1,918,457	24	14,487,345	96
II. Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen:				
<i>a.</i> bei der Linie Koblenz-Stein				
Liquidation des Baukapitalsaldo per 31. Dezember 1879				
1/2 desselben als Nordostbahn-Antheil Fr. 805. 83				
<i>b.</i> bei der Bötzberrgbahn				
Liquidation des Baukapitalsaldo per 31. Dezember 1880				
1/2 desselben als Nordostbahn-Antheil „ 25,633. 77	26,439	60		
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:				
<i>a.</i> 4 1/2 % Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek der Nordostbahn ausschliesslich Nationalbahn:				
1. Weitere Einzahlungen auf die Emission von 68 Mill. Franken d. d. 1. Februar 1879 . . . Fr. 2,141,000. —				
2. Einzahlungen auf die Emission von 17 Mill. Franken d. d. 1. Oktober 1880 „ 10,338,500. —				
<i>b.</i> 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	60
Summa			33,493,285	56

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahr 1880.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.				
I. Bauausgaben :				
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	—		
d) Nettoausgaben der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1880 (einschliesslich Transportmaterial der Nationalbahn)	1,035,075	38	6,712,973	58
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen:				
Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1880 . . . . .	.	.	695,000	—
III. Gotthardbahn-Subvention:				
Achte Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1880 . . . . .	.	.	684,491	36
IV. Rückzahlung von Anleihen:				
a) 4½% Anleihen von 10 Millionen Franken d. d. 1. Juli 1868	10,000,000	—		
b) Subventionsdarlehen der Bözbergbahn vom 25. October 1870	1,000,000	—		
c) Subventionsdarlehen für die Linie Glarus-Lintthal	250,000	—	11,250,000	—
V. Amortisation des 4½% Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, II. Quote pro 1880 (1. Februar 1881)				
	.	.	120,000	—
			19,462,464	94
VI. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1881:				
a) Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1880	13,857,872	49		
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1880	172,948	13	14,030,820	62
Summa . . . . .	.	.	33,493,285	56

III. Baurechnungen pro 1880.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
I. Allgemeine Verwaltung.							
A. Herstellung der Aktien und Obligationen	—	—			
B. Provisionen, Kursvergütungen u. Zinsverluste	—	—			
C. Auf den Bauconto fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. des technischen Personals	733	85	733	85	
II. Expropriation.							
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—			
B. Entschädigungen	29,800	72			
C. Schätzungs- und Gerichtskosten	1,081	71			
D. Verschiedenes	73	90	30,808	53	
III. Bahnbau.							
A. Unterbau:							
a. Erdarbeiten	2,982	56			
b. Stützmauern	—	—			
c. Tunnels	—	—			
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	—	—			
e. Wegbauten	4,465	13			
f. Uferbauten	—	—			
g. Bettung	1,898	35			
h. Verschiedenes (Prozesskosten und Abfindung der Unterbauakkordanten der Stationserweiterung Effretikon)	22,883	83	22,468	05	
Übertrag			22,468	05	31,542 38

NR. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	.	.	22,468	05	31,542	38
B. Oberbau:						
a. Schwellen	490	35				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	742	15				
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:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen.	—	—				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. .	—	—				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc. .	27,269	10				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—				
e. Verschiedenes	—	—	27,269	10	51,163	40
IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kontrolle .	.	.	154	70		
B. Materialverwaltung . . . . .	.	.	—	—
C. Bahnhofverwaltungen . . . . .	.	.	2,656	55		
D. Bahnaufsichtsdienst . . . . .	.	.	—	—	2,811	25
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	16,809	77

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

		Winterthur - Koblenz		Linksufrige Zürichseebahn					
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		
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		.	.	—	—	.	.	—	—
C. Technisches Personal:									
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne		—	—			—	—		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen etc.		—	—			—	—		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien etc.)		—	—			136	30		
d. Miethzinse, Beheizung u. Beleuchtung d. Bureaux		—	—			—	—		
e. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti		—	—			—	—		
f. Verschiedenes		—	—	—	—	—	—	136	30
III. Expropriation.									
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne		.	.	—	—	.	.	—	—
B. Entschädigungen		.	.	6,501	49	.	.	1,138	58
C. Schatzungs- und Gerichtskosten		.	.	—	—	.	.	—	—
D. Verschiedenes		.	.	—	—	.	.	—	—
IV. Bahnbau.									
A. Unterbau:									
a. Erdarbeiten		—	—			23,528	80		
b. Stützmauern		—	—			—	—		
c. Tunnels		—	—			—	—		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle		—	—			—	—		
e. Wegbauten		300	—			—	—		
f. Uferbauten		—	—			13,053	01		
g. Bettung		—	—			—	—		
h. Verschiedenes		—	—	300	—	155	85	36,737	66
Übertrag		.	.	6,801	49	.	.	37,739	94

NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

Baden - Niederglatt				Glarus-Linththal				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	—	—	.	.	—	—	—	—
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—		
.	.	—	—	.	.	1,013	11	.	.	1,013	11		
—	—			4,872	46			4,872	46				
—	—			—	—			—	—				
37	—			—	—			173	30				
—	—			—	—			—	—				
—	—			980	90			980	90				
—	—	37	—	—	—	5,853	36	—	—	5,680	06		
.	.	—	—	.	.	—	—	—	—				
.	.	2,674	35	.	.	201	31	8,238	57				
.	.	1	25	.	.	826	70	825	45				
.	.	—	—	.	.	—	—	—	—	7,413	12		
—	—			50,227	37			73,756	17				
—	—			5,228	43			5,228	43				
—	—			3,782	36			3,782	36				
—	—			18,956	12			18,956	12				
—	—			12,945	58			12,645	58				
—	—			14,741	44			27,794	45				
—	—			15,655	23			15,655	23				
—	—			—	—	121,536	53	155	85	157,974	19		
.	.	2,712	60	.	.	129,028	39	.	.	157,254	24	—	—

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Ausgaben.								
Übertrag . . . . .	.	.	6,801	49	.	.	37,739	94
B. Oberbau:								
<i>a.</i> Schwellen	—	—			—	—		
<i>b.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—			—	—		
<i>c.</i> Wegübergänge	—	—			—	—		
<i>d.</i> Legen des Oberbaues	—	—			—	—		
<i>e.</i> Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	—	—			178	09		
<i>f.</i> Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	178	09
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:								
<i>a.</i> Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	65	—			693	—		
<i>b.</i> Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schieb- bühnen etc.	42	—			—	—		
<i>c.</i> Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasser- leitungen und Wasserkrähnen	—	—			—	—		
<i>d.</i> Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—			6,730	—		
<i>e.</i> Verschiedenes	—	—	107	—	—	—	7,423	—
D. Baugeräthschaften . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
V. Mobilien und Betriebsgeräthschaften.								
A. Für die Bahnhofverwaltungen . . . . .	.	.	36	—	.	.	—	—
B. Für den Bahnaufsichtsdienst . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagierten Kapitals während der Bauzeit . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
			6,944	49			30,495	03

NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

Baden - Niederglatt				Glarus - Linththal				Zusammenzüge					
Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
.	.	2,712	60	.	.	129,028	39	.	.	157,254	24	—	—
—	—			62	94			62	94				
—	—			—	—			—	—				
—	—			—	—			—	—				
—	—			4,941	85			4,941	85				
—	—			3,233	35			3,411	44				
—	—			—	—	8,112	26	—	—	8,290	35		
—	—												
—	—			2,525	94			1,767	94				
—	—			23	17			18	83				
—	—			216	98			216	98				
—	—			—	—			6,730	—				
—	—			—	—	2,766	09	—	—	4,763	91		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—		
.	.	—	—	.	.	608	85	.	.	572	85		
.	.	—	—	.	.	265	10	.	.	265	10		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—		
		2,712	60			140,250	49					161,088	43
												161,088	43

C. Rechnung über das Transportmaterial u. die Werkstätten

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
I. Allgemeine Verwaltung.							
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 engagierten Kapitals	—	—	5,303	04	
II. Vermehrung des Transportmaterials.							
A. Lokomotiven und Tender (Nationalbahnmateri- al Fr. 260,000)	238,000	—			
B. Wagen (Nationalbahnmateri- al Fr. 704,100)	670,751	—			
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee .	.	.	30	—			
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee .	.	.	5010	—	903,711	—	
III. Werkstätten und Schiffswerften.							
1. Expropriation.							
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—			
B. Entschädigungen	5,341	—			
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—			
D. Verschiedenes	—	—	5,341	—	
2. Bahnbau.							
A. Unterbau:							
a. Erdarbeiten	36,148	64			
b. Stützmauern	—	—			
Übertrag .			36,148	64	5,341	—	909,014 04
NB. Die mit fetten Lettern gedruckten Zahlen bedeuten Einnahmen.							

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1880.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
Übertrag .		36,148	64	5,341	—	909,014	04
c. Tunnels		—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle		223	42				
e. Wegbauten		—	—				
f. Uferbauten		10,651	90				
g. Bettung		4,208	35				
h. Verschiedenes		—	—	51,232	31		
B. Oberbau:							
a. Schwellen		265	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel		986	70				
c. Wegübergänge		—	—				
d. Legen des Oberbaues		566	87				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradienten- zeiger etc.		10	60				
f. Verschiedenes		—	—	1,829	17		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:							
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen		66,689	87				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.		3,786	38				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen etc.		—	—				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen		3,050	—				
e. Technische Einrichtung der Werkstätten		3,273	26				
f. Verschiedenes		—	—	76,799	51		
3. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.							
A. Stehende Dampfmaschinen	9.27 0/0 Abschreibung auf den Maschinen der Imprägniranstalt	8,309	65				
B. Werkzeugmaschinen		831	—	9,140	65	126,061	34
Total der Netto-Ausgaben						1,035,075	38

IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlinien.						
<i>a. Stammnetz:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	65,847,378	44				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1880 laut vorstehender Rechnung	16,809	77	65,864,188	21		
<i>b. Neue Linien:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	47,979,830	12				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1880 laut vorstehender Rechnung	161,088	43	48,140,918	55		
<i>c. Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn) . .</i>			5,500,000	—	119,505,106	76
II. Transportmaterial und Werkstätten.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	70,975	38	28,307,939	51		
2. Betrag der Bauausgaben i. Jahr 1880 lt. vorstehender Rechnung	964,100	—	1,035,075	38	29,343,014	89
3. Werth der mit d.Nationalbahn erworbenen Lokomotiven u. Wagen					148,848,121	65
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
<i>a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:</i>						
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
<i>b. Bötzbbergbahn:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,230,000	—				
Ab: Hältiger Antheil an dem Baukapitalsaldo per 31. Dez. 1880	25,633	77	12,204,366	23		
<i>c. Aargauische Südbahn:</i>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	3,625,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlung . . .	695,000	—	4,320,000	—		
<i>d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	45,980	22				
Ab: Hältiger Antheil an dem Baukapitalsaldo per 31. Dez. 1879	805	83	45,174	39		
<i>e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .			500,000	—		
<i>f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:</i>						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital .	500,000	—				
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital	1,120,000	—	1,620,000	—		
<i>g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:</i>						
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
					180,789,179	38
B. Liquidations-Rechnungen.						
1. Kursverluste auf dem 4 ¹ / ₂ % Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874, I. Serie	514,062	50				
2. Dessgleichen II. Serie	177,809	99	691,872	49		
3. Kapitalbeschaffung des 4 ¹ / ₂ % 160 Millionen Anleihe I. Hypothek:						
<i>a.</i> Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission v. 68 Mill.	12,371,500	—				
<i>b.</i> idem „ II. Emission v. 17 Mill.	1,024,500	—				
	13,396,000	—				
Hievon ab: I. und II. Amortisationsquote pro 1879 und 1880 (1. Februar 1880/1881)	230,000	—	13,166,000	—	13,857,872	49
					172,948	13
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis						
Summa .					194,820,000	—

Gesellschaft auf 31. Dezember 1880.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:							
1.	78,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500 . . . . .	.	.	39,000,000	—		
2.	6,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien à Fr. 500 (Emission für die Westsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn) . . . . .	.	.	3,000,000	—		
3.	22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien à Fr. 500 . . . . .	.	.	11,000,000	—	53,000,000	—
	<u>106,000</u>						
B. Obligationen:							
1.	mit einem Zinsfusse von 4 0/0:						
a.	Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000	—				
b.	Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000	—	12,100,000	—		
2.	mit einem Zinsfusse von 4 1/2 0/0:						
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	—				
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, hälftiger Antheil der Nordostbahn	20,000,000	—	49,000,000	—	61,100,000	—
C. Subventionsdarleihen:							
1.	mit einem Zinsfusse von 2 1/2 bzw. 4 1/2 0/0: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal . . . . .	.	.	3,700,000	—		
2.	mit einem Zinsfusse von 3 1/4 0/0:						
a.	Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874	5,000,000	—				
b.	Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874	750,000	—				
c.	Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880	500,000	—	6,250,000	—	9,950,000	—
D. 4 1/2 0/0 Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):							
1.	Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879	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	—
E. 2—4 0/0 Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn d. d. 30. April 1880 . . . . .		.	.	.	.	3,000,000	—
Summa .		.	.	.	.	194,820,000	—

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien

per 31. Dezember 1880.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti . . . . .	.	.	1,409,336	17		
2. Werthpapiere . . . . .	.	.	1,865,554	25		
3. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge)	.	.	2,033,942	53		
4. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) .	542,272	70				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (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	04
B. Passiven.						
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		
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	91
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1881 .	.	.	.	.	172,948	13

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

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1879	2,844,608	98
Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1880	1,050,000	—
Summa .	3,894,608	98
Ausgaben.		
1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau)	Fr. 292,267. 99	
2. Mindererlös auf verkauften 6 M.T. Wagen Nr. 9338, 9343/44, 9350/52	„ 16,205. —	
3. Abschreibung des Werthes des ausrangirten Personen- wagens III. Klasse C. I. Nr. 1601 abzüglich Altmaterial.	„ 8,744. —	
	317,216	99
Saldo auf neue Rechnung	3,577,391	99
Summa .	3,894,608	98

