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

Kapitel: 4: Betrieb

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: 30.10.2025

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

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

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

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

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

AŁ	fuhr (To	onner	1)				1879	1880
	Januar				. :		21,041	6,826
	Februar				.7.37	· .	17,585	6,977
	März						19,864	7,276
	April						17,655	7,489
	Mai					54 - 57 - 54	20,125	11,146
	Juni	•					17,788	11,693
	Juli						18,652	11,071
	August						11,151	12,803
	Septemb	er					7,535	13,631
	Oktober	e a		Line 1			8,357	12,361
	Novemb	er	7				7,545	10,736
	Dezembe	er	•				6,741	8,836
				Total			174,039	120,845

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

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

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

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

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

Obligationenkapital mit Fr. 1,120,000 war effektiv nur zum Theil erhältlich und musste mit Fr. 38,367. 65 Cts. zu Lasten der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Guthaben der Nordostbahn an diese Unternehmung für ausstehende Obligationenzinse und Rückschläge auf dem Betrieb betragen per Ende 1880 Fr. 186,886. 98 Cts. Die Betheiligungskapitalien bei der Aargauischen Südbahn mit Fr. 4,320,000 und bei der Linie Wohlen-Bremgarten mit Fr. 500,000 ergaben ebenfalls keine Zinse, indem diese Unternehmungen neuerdings Betriebsdefizite aufwiesen. An letzteren hatte sich die Nordostbahn für die Aargauische Südbahn mit Fr. 25,955. 93 Cts. und für Wohlen-Bremgarten mit Fr. 9,520. 56 Cts. gegenüber Fr. 28,906. 22 Cts. und Fr. 8,604. 28 Cts. im Vorjahr zu betheiligen. An den sämmtlichen vorstehend bezeichneten Unternehmungen ist die Nordostbahn am Schlusse des Berichtsjahres mit Fr. 28,270,366. 23 Cts. betheiligt; der Gesammtertrag dieser Kapitalien belief sich auf Fr. 984,270. 87 Cts. = 3.48 \(^0\)/0.

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

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

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

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

•	Tran	sport	quantitäter	1		Einna	hmen	
I Barranaturanan	1879		1880		1879	4 : 4	1880	
I. Personentransport.	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts.	Pro-	Fr. Cts.	Pro-
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:	10.044	zente	20.100	zente	105 150 111	zente	105 040 05	zent
Einfache Fahrt I. Klasse	19,811	0.38	23,130	0.43	105,152.41	2.33	125,643. 25	2.6
, , <u>II</u> . ,	259,520	4.97	284,181	5.22	793,522. 27	17.56	854,945. 87	
, ,	1,027,536	19.67	1,145,420	21.06	1,139,589. 18	25.21	1,204,374.75	25.0
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:	40 700		0.400		0.000.40		- 440 05	
Mit Güterzügen II. Klasse	10,702	0.20	9,482	0.17	8,898. 10	0.20	7,140. 25	0.
" " III. "	155,182	2.97	149,599	2.75	81,731. 81	1.81	75,423.69	1.
Hin- und Rückfahrt I. "	3,085	0.06	4,114	0.08	6,476. 54	0.14	8,122.18	0.
,	470,365	9.00	475,453	8.74	535,354. 73	11.85	557,184. 28	
" " III. "	2,564,961	49.10	2,646,780	48.66	1,499,992.85	33.19	1,592,546. 17	33.
Abonnementsbillete II. "	170,200	3.26	145,712	2.68	64,644. 72	1.43	66,110.06	1.
, III. "	390,590	7.48	390,280	7.18	72,448.08	1.60	73,792.98	1.
Militär- u. Polizeitransporte III. "	42,392	0.81	45,531	0.84	37,497. 04	0.83	39,433. 11	0.
Gesellschafts-, Schul- und I. "	2,941	0.06	4,317	0.08	10,746.88	0.24	17,902.07	0.
Lustfahrten 11. "	24,190	0.46	29,333	0.54	76,058. 19	1.68	91,809. 98	1.
III. "	82,574	1.58	85,504	1.57	87,432. 78	1.93	93,588. 16	1.
Total	5,224,049	100	5,438,836	100	4,519,545.58	100	4,808,016.80	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	25,837	0.49	31,561	0.58	122,375.83	2.71	151,667.50	3
П. "	934,977		944,161	17.36	1,478,478. 01	32.71	1,577,190. 44	
III. " · · · · · · · ·	4,263,235		4,463,114	82.06	2,918,691.74		3,079,158. 86	
Total	5,224,049	-	5,438,836		4,519,545. 58	-	4,808,016.80	
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	13,633	.	15,449		252,159.65		288,299. 45	
II. Viehtransport.	Stück		Stück		F 48.,555			
Klasse I	4,724		5,093	3.70				
" II	41,625	1	49,681	36.14	152,827.57		175,335. 52	
" III	47,368		52,859	38.45	102,021.01	30	1.0,000.02	
" IV	35,515	27.48	29,843	21.71			7 7 7	
Total	129,232	100	137,476	100	152,827. 57		175,335. 52	
V. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	40,608		44,534	3.48				1
Normalklasse I	57,759	1	62,698	4.90				2 -
" II	146,512		168,555	13.19	1		4.5	
Wagenladungsklasse A	107,681		137,953	10.79	6,198,143.84	99 01	6,705,330.77	00
" В	252,484	1	215,661	16.87	0,130,143.04	00.91	0,100,550. 11	30.
, C	73,947		89,070			1		
" D	86,560	7.19	88,445	6.92				-
, E	438,759	36.43	471,461	36.88				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)			200		772,909.87	11.09	668,660.02	9
Total	1,204,310		1,278,377	100	6,971,053. 71	-	7,373,990. 79	_
		1	1	1	<u> </u>	!	1	-
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .					11,895,586.51		12,645,642.56	1

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

- 28 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

- 29 - 5. Frequenz nach den Stationen.

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

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

						Güter		(Jegeni	iber	1879		rdnung atione
	,	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Per	sonen	G	lüter	Per- sonen- zahl	Güter- gewich
4 - 1		Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	A	zahl	Т	onnen	Zam	
Übertrag		1,908,712	4,668	71,543		302,998	Tomica						
79. OAffoltern b		1,739	1	2	, , , , ,	65	70	+	1,739	+	70	-	_
80. ⁰ Regensdorf	-Watt	4,203	3	35		103	137		4,203		137		·
81. ⁰ Buchs-Dälli		3,664	2	28	11.7	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		4,396	5,532		1,700		756		40
84. Örlikon*.		112,559	81	241	2,934	10,953	13,887		6,939		3,881	6	14
85. Glattbrugg		11,437	26	103		675	2,129	1	201	_ :	197		75
86. Rümlang		10,729	15	91	708	1,244	1,952		406		446	100	80
		13,981	58	245		150	468			+	125		102
88. Niederh		5,318	28	97	145	117	262		309	_	227	1	105
89. Dielsdo		27,296	87	567		1,914	9,998		19	_ 1	2,531	1	24
90. Zürich†.		938,487	3,083	5,290		239,667	312,158				4,900		1
91. Enge .		138,694	172	135		1,715	2,911	1	1,338		424	4	62
92. Wollishofer		31,652	19	71	1,147	6,415	7,562		128		1,651	36	33
93. Bendlikon		44,579	28	70		764	1,226		8,240		224	27	89
94. Rüschlikon		30,160		64	and the second second	637	1,028	1	453		37	38	94
95. Thalweil		65,539		122		8,357	10.247		5,124		168		21
96. Oberrieden		21,991	18	42		1,637	2,594		1,395		690	51	66
97. Horgen .		86,319		321		16,199	24,362				6,583	10	9
98. Au (Zürich		12,389	43	313		377	377	1	963	_	98	1	103
99. Wädensy	The state of the last	95,375	1	552		19,299	27,526	1	1,717		621	9	7
100. Richterswe		65,454	191	520		9,224	16,449		6,859		1,690		12
101. Pfäffikon		20,542	24	222		689	1,462		2,547		531	54	85
		37,448	77	1,144	in the second	3,475	5,158		1,567		329		45
103. Siebnen (W		22,233	25	701	1,514	3,536	5,050		426		267		46
104. Reichenbur		13,366		404		635			1,321	+	205		90
		7,080		182		266	1,200 666		1,521		12	1000	100
106. Ziegelbr		7,173		311	The state of the s	934			684		790		87
107. NOUrne	and the second	14,604	26			1,671	1,295	1			338	1	77
108. Näfels-M		14,764		56		3,348	2,064		462 $2,676$		635		47
109. Netstall.		8,506		241 52		3,898	5,031		907		589		49
110. Glarus		84,126			,		4,909 15,974				7,879	1	13
111. Ennenda		17,785		773	1				2,811		3,806		28
		17,161		34		1,296	8,614 1,990		4,245		707		78
113. Schwand		46,895		22	7.	6,618					3,043	1	19
				932	and the second second		10,716	1					76
		16,359	4	52		1,533	2,089		3,860		908		1
115. Luchsinger		21,763		63		2.00	4,167		5,139		1,833		53
116. Diesbach	N 1 2 2 2 1	7,288	Year Sand again	38		692	791	1	1,472		178		98
117. Rüti (Glaru	18)	6,996	9	86	358	732	1,090	1+	1,365	+	562	101	92

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

6) Seit 1. Juli 1880.

					Güter		Gegenü	iber 1879		ordnung ationer
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	ach Güter- gewich
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	4,067,123	9,828	86,089	588,450	678,542					
118. Lintthal	30,835	52	. 257	2,033	3,408	5,441	+ 1,748	+ 1,969	37-	36
119. Altstetten	67,463	33	153	2,443	5,702	8,145	+ 1,515	+ 825	. 14	31
120. Schlieren	34,504	41	137	1,303	2,220	3,523	- 337	+ 84	32	57
121. Dietikon	47,807	97	268	1,945	3,329	5,274	- 500	- 64	23	43
122. Killwangen	14,810	28	113	728	275	1,003	+ 107	+ 488	70	95.
123. Wettingen	16,161	24	198	5,147	4,843	9,990	- 775	+ 2,456	67	25
124. ⁰ Baden-Oberstadt .	17,679	26	335	1,537	262	1,799	+ 17,679	+ 1,799	-	
125. ⁰ Dätwyl	4,310	9	28	219	383	602	+ 4,310	+ 602	-	-
126. ⁰ Mellingen	10,038	27	431	276	372	648	+ 10,038	+ 648	-	-
127. ⁰ Mägenwyl	2,230	3	23	1,008	64	1,072	+ 2,230	+ 1,072	-	-
128. Othmarsingen	2,951	4	23	586	189	775	+ 2,951	+ 775	-	-
129. ⁰ Lenzburg	14,823	26	257	1,345	2,838	4,183	+ 14,823	+ 4,183	-	-
130. ⁰ Hunzenschwyl	2,575	2	17	84	74	158	+ 2,575	+ 158	-	-
131. OSuhr	11,325	19	246	804	1,429	2,233	+ 11,325	+ 2,233	-	-
132. ⁰ Entfelden	7,046	7	32	662	1,503	2,165	+ 7,046	+ 2,165	_	-
133. ⁰ Kölliken	9,519	17	71	672	1,026	1,698	+ 9,519	+ 1,698	-	-
134. ⁰ Safenwyl	4,968	. 8	39	565	2,002	2,567	+ 4,968	+ 2,567	-	-
135. ^o Zofingen	11,046	14	455	3,084	2,935	6,019	+ 11,046	+. 6,019	-	
136. Baden	151,529	526	941	6,187	10,317	16,504	- 9,590	+ 986	. 3	11
137. Turgi	47,638	43	718	1,672	3,173	4,845		+ 75	24	51
138. Siggenthal	12,323	15	181	2,493	2,667	5,160	- 1,044	+ 1,386	80	44
139. Döttingen-Klingnau.	16,892	31	607	1,458	998	2,456	- 128	+ 322	65	68
140. Brugg	77,371	160	3,282	6,508	6,714	13,222	- 2,679	+ 535	13	15
141. Schinznach	15,285	41	140	578	396	974			69	96
142. Wildegg	37,985	55	337	3,342	3,216	6,558	+ 1,451	+ 548	29	35
143. Ruppersweil	10,395	13	92	1,304	1,846	3,150	+ 148	- 1,254	86	59
144. Aarau	103,566	227	1,478	14,533	11,819	26,352	+ 29,047	97	8	8
Bahnen	474,384	2,998	30,658	402,669	301,093	703,762	+ 8,652	+ 33,605		- 1
Rundfahrten	31,370						- 1,703	_		
Transitverkehr	82,885		9,870	224,742	224,742	449,484	+ 8,159			1.7.3
Total	5,438,836	15,449	137,476	1,278,377	1,278,377					
				1						1
									-	
		-					4 - 5 4			

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

I. Direkter Verkehr der Nordostbahn. Dampfboote auf dem Zürichsee Dampfboote auf dem Zürichsee Datrich - Zug - Luzern und Rigibahnen † . Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen Effretikon - Hinweil Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen § Tössthalbahn Vädensweil-Einsiedeln Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,743 17,108 48,649 36,864 179,862 7,196 14,158	Güter Tonnen 686 27,908 30,808 11,755 91,680	10,049 16,542 46,575	Güter Tonnen 365 6,318	Personen 18,792 33,650	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter Connen
Dampfboote auf dem Zürichsee . Dürich - Zug - Luzern und Rigibahnen † . Dötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . Effretikon - Hinweil Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen § Tössthalbahn . Sationalbahn . Vädensweil-Einsiedeln .	17,108 48,649 36,864 179,862 7,196	27,908 30,808 11,755	$\begin{array}{c c} 16,542 \\ 46,575 \end{array}$			1.051				
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen†. Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . Effretikon - Hinweil Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen § Cössthalbahn	17,108 48,649 36,864 179,862 7,196	27,908 30,808 11,755	$\begin{array}{c c} 16,542 \\ 46,575 \end{array}$			1.051	1			
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . Effretikon - Hinweil Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen § Tössthalbahn	48,649 36,864 179,862 7,196	30,808 11,755	46,575	6,318	99.650	1,001	-	1,899	+	1,05
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . Effretikon - Hinweil Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen § Tössthalbahn	48,649 36,864 179,862 7,196	30,808 11,755			060,66	34,226	+	695	+	7
Effretikon - Hinweil Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen § Fössthalbahn	36,864 179,862 7,196	11,755	0==00	133,314	95,224	164,122	_	1,501	_	6,38
Tössthalbahn	179,862 7,196	91,680	37,762	2,858	74,626	14,613	+	764	+	3,69
Tössthalbahn	7,196		178,660	40,370	358,522	132,050	+	21,396	+	4,69
Vationalbahn		1,249	7,463	172	14,659	1,421	-	1,219	+	1,24
Vädensweil-Einsiedeln		1,567	16,898	5,751	31,056	7,318	_	14,367	_	67
	22,967	3,236	22,532	2,148	45,499	5,384	+	1,975	_	. 2
	74,223	119,350	74,487	69,388	148,710	188,738	+	8,736	+	3,57
r. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,423	6,516	50,708	103,996	101,131	110,512	+	5,336		32,58
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,902	1,008	7,036	5,939	13,938	6,947	+	1,330	_	13,74
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	7,705	5,330	5,672	32,050	13,377	37,380	+	1,392	+	7,58
Total	474,800	301,093	474,384	402,669	949,184	703,762	-	22,638	-	33,60
Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.	Von Zür	ich-Zug-	Nach Zür							
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.			1							- NE -
Grichsee-Dampfboote	13	59	12	163	25	222	+	25	+	22
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	518	1,235	338	5,258	856	6,493	1	228	_	9
Effretikon - Hinweil	118	244	136	482	254	726	_	13	+	31
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	3,906	1,623	3,935	917	7,841	2,540	+	1,926	+	11
Cössthalbahn	5,500	1,020	1	011	1	2,010	+	1,520	,	
Vationalbahn	55	58	184	501	239	559	+	36		-1
TT. 1	1,596	172	1,645	50	3,241	222	Τ,	3	_	4
Wädensweil-Einsiedeln . Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .		227	40	325	84	552	-			15
Fr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	535	4,694	1,162	9,695	1,697	14,389	+	105	-	
		126	1,102	111	265		-	165	+	2,48
K. Württemberg. Staatsbahn K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	118 1,058	696	812	3,036	1,870	277 3,732	+	116 371	+	1,06
			1	•		the part			1	
	Bötzbe	der orgbahn weiter	Bötzbe	der rgbahn weiter						
Kürichsee-Dampfboote	6	<u> </u>	6		12		+	12		
Effretikon-Hinweil	17	1,756	50	164	67	1,920	1	37	+	78
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,552	50,602	8,576	8,263	16,128	58,865	+	382	+	13.67
Tössthalbahn	-,552			- 0,200		_			-	90
Nationalbahn		104	-	2	-	106		-	-	67
Vädensweil-Einsiedeln	4,594	420	4,742	185	9,336	605	-	403	+	8
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	231	1,343	208	227	439	1,570	-	167		
r. Bad. Bahn	3	26	3	64	6	90			+	1
K. Württemberg. Staatsbahn		91		70	_	161	+	247	-	37
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	612	1,923	487	7,138	1,099	9,061		4.77	-	1,31
Übertrag	20,976	65,399	22,484	36,691	43,460	102,090				-101

		on 1-Hinweil		ach n-Hinweil	То	tal		Diffe gegenüb		
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter Connen
II. Transitverkehr über die Nordostbahn. Übertrag	20,976	65,399	22,484	36,691	43,460	102,090				
Zürichsee-Dampfboote	20,010	4	8	14	12	18	+	12	+	18
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	754	455	483	1,102	1,237	1,557		43		178
Tössthalbahn	2	2	3		5	2	-	2	+	2
Wädensweil-Einsiedeln		15	_	26	_	41		_	+	12
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	29	253	6	1,373	35	1,626	+	4	+	211
Gr. Bad. Bahn	1	5	_	826	1	831	-	3	+	617
Vürttembergische Staatsbahn	-	2		2		4	-		+	4
Bayern und weiter	- 1	66		70	-	136		eterne.	+	136
	Schweiz	Verein. erbahnen weiter	Schweiz	n Verein. erbahnen weiter						
V	1.050		1 400	001	0.000	FROA				4 07 6
Vereinigte Schweizerbahnen	1,352	570	1,428	221	2,780	791		391	-	1,018
Tössthalbahn	45	383	72	230	117	613	1	39	-	28
Nationalbahn	309	11	424 3,849	406	733	417		43		210
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	4,227 5,726	6,864	5,308	1 15,824	8,076	20,600	1	1,635	-	9 506
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	800	941	877	26,858	11,034 1,677	22,688 27,799		146 245	+ +	3,582 $9,943$
K. Württemberg. Staatsbahn	300	5	7	10	-	15		7	-	758
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen		346		1,294	_ '	1,640	+	1	+	50
		der albahn		n der halbahn			2			
	Tossti	1a1bann	LOSSU	naioann						
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	_	=	_	170	<u> </u>	- 170		_	-	102 266
		densweil- siedeln		ädensweil- iedeln			17			
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1,639		1,650		3,289		+	3,289		
Gr. Bad. Bahn	2,430	23		378	4,772	401		1,067	+	123
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	469		434		903		-	164		_
	Schweiz.C	n der entralbahn weiter	Schweiz.C	h der Centralbahn weiter						
	3.7	10.							1	
Nationalbahn		197		187		384	1	_	+	384
Aarg. Südbahn		125	-	260		385		1	+	388
Gr. Bad. Bahn	854	31	1,019	455	1,873	486	+	20	+	249
K. Württemberg. Staatsbahn	85	776		442	257	1,218	+	27	-	2,747
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,399	9,889	1,218	51,533	2,617	61,422		352	+	23,452
Total des Transitverkehres	41,101	86,369	41,784	138,373	82,885	224,742	+	8,159	+	51,049
Gesammttotal	515,901	387,462	516,168	541,042	1,032,069	928,504	+	30,797	+	84,654

용면에게 가게 되는 이렇게 살이다는 뭐 뭐 보고 있다면 뭐 먹는데 가게 되었다.	1000	4000	Gegenüb	er 1879
A Laboration of Community	1879	1880	mehr	weniger
A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel I. In festem Zustande	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1. Getreide	202,170	160,913		41,257
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren	47,867	37,869		9,998
3. Kartoffeln und Gemüse	22,429	27,503	5,074	5,000
4. Baumfrüchte	10,564	10,665	101	
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpretetc.	5,500	5,889	389	
6. Butter und Schmalz	3,008	3,140	132	
7. Käse und Zieger	10,280	11,161	881	
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	6,561	7,035	474	_
9. Zucker	8,429	17,695	9,266	- A - 7
10. Tabak und Cigarren	3,954	4,860	906	
	320,762	286,730	- 000	34,032
II. In flüssigem Zustande			1 155	34,032
11. Milch, einschliesslich condensirte	9,899	11,354	1,455	-
12. Wein und Most	53,203	85,429	32,226	
13. Bier	16,471	21,521	5,050	200
	3,228	2,848		380
b) Gebrauchsmittel	82,801	121,152	38,351	
15. Hausrath und Effekten	12,074	12,763	689	
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	2,516	2,551	35	
원하기 동안 공연하는 것들이 하면 보고 있는 사람들 중심다.	14,590	15,314	724	-
B. Brennmaterialien:	418,153	423,196	5,043	_
17. Brennholz	46,208	46,952	744	
18. Holzkohlen	1,366	1,864	498	
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und		1,001	200	
Anthracit	176,245	209,092	32,847	
20. Torf	6,776	7,382	606	
병원 내가 하는 사람들이 얼마나 살아내면 살아나면 나가 되었다. 얼마나는 말이 나는	230,595	265,290	34,695	
C. Baumaterialien: 21. Bausteine und Pflastersteine	NAMES OF TAXABLE PARTY OF THE PARTY OF THE PARTY OF TAXABLE PARTY.	MATERIAL SERVICE SERVICES		11.000
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	55,971 23,586	44,042 24,567	001	11,929
	11		981 566	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
92 Kally and Kallystoine	9,231	9,797 19,701	4,127	
23. Kalk und Kalksteine		19,101	612	
24. Cement	15,574	0.475		
24. Cement	7,863	8,475	The second second	
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt	7,863 1,695	4,696	3,001	
24. Cement	7,863 1,695 89,281	4,696 91,906	3,001 2,625	=
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine	7,863 1,695 89,281 23,689	4,696 91,906 26,710	3,001 2,625 3,021	
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890	4,696 91,906 26,710 229,894	3,001 2,625	
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze	7,863 1,695 89,281 23,689	4,696 91,906 26,710	3,001 2,625 3,021	4,627
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie:	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890	4,696 91,906 26,710 229,894	3,001 2,625 3,021 3,004	4,627
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890 24,564 23,970	4,696 91,906 26,710 229,894 19,937 26,593	3,001 2,625 3,021 3,004 - 2,623	4,627
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890 24,564 23,970 13,570	4,696 91,906 26,710 229,894 19,937 26,593 15,678	3,001 2,625 3,021 3,004	4,627
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine. 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde.	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890 24,564 23,970 13,570 3,846	4,696 91,906 26,710 229,894 19,937 26,593	3,001 2,625 3,021 3,004 - 2,623 2,108	4,627
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890 24,564 23,970 13,570	4,696 91,906 26,710 229,894 19,937 26,593 15,678	3,001 2,625 3,021 3,004 - 2,623 2,108	=
24. Cement 25. Gyps und Gypssteine. 26. Asphalt 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen D. Metallindustrie: 29. Rohes und altes Eisen, Erze 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen 31. Eisenwaaren 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde.	7,863 1,695 89,281 23,689 226,890 24,564 23,970 13,570 3,846	4,696 91,906 26,710 229,894 19,937 26,593 15,678 3,385	3,001 2,625 3,021 3,004 - 2,623 2,108	=

- 36 Verkehr nach den Waarengattungen.

	1879	1880	Gegenül	er 1879
경기가 가장 그렇게 되었습니다. 그 사람들이 되었다.	10.0	1000	mehr	weniger
사용 경기 회사 시간에 가장 하지 않는 것이 되었다. 그런 그런 그런 그런 그런 것이 되었다. 그런 것이 되었다. 19 기계 (1987) - 19 기계 (1987)	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	960,403	1,004,109	43,706	
E. Textilindustrie:				
a) in Baumwolle.				
34. Baumwolle, roh	19,365	19,067	·	29
35. Garn und Tücher (roh)	25,802	29,179	3,377	_
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	15,086	16,898	1,812	_
37. Baumwollabfälle	5,747	6,013	266	
b) in Leinen, Hanf etc.	66,000	71,157	5,157	
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren.	4,621	4,363	/ · · · · · · · · · · · ·	25
	4,021	4,505	- T	20
c) in Seide.			1	
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	6,909	6,925	16	_
d) in Wolle.				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	5,938	6,254	316	<u> </u>
F. Gerberei:	83,468	88,699	5,231	
41. Felle und Häute.	4,164	4,763	599	3v - 3 - 2
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	6,669	6,297		37
43. Leder und Lederwaaren	4,356	4,647	291	
10. Educat and Education ()		-		
G. Glas- und Thonfabrikation:	15,189	15,707	518	
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und		1		
Porzellan)	9,356	9,831	475	
	WHAT COMMENT OF THE PARTY OF TH			
H. Papierfabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	4,583	5,210	627	_
46. Papier und Carton	5,956	6,986	1,030	
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:	10,539	12,196	1,657	_
47. Eis	452	281	- 111	17
48. Salz	15,634	16,292	658	
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	7,457	10,062	2,605	
50. Mineralöl	8,659	10,102	1,443	_
50. Mineralöl	7,639	7,754	115	
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen				
그는 이 사람이 그림으로 즐겁는 이 그리고 있는데 그는 그는 사람들은 그리고 있다면 하는데 살아 없다면 하는데 그렇게 되었다.	5,394	5,953	559	
53. Sprit .	6,011	7,296	1,285	- 00
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	7,005	6,678	-	32
55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel	9,847	13,068	3,221	-
56. Stärke und Stärkemehl	2,802	2,962	160	T
57. Heu und Stroh	2,292	4,078	1,786	· · · · · ·
58. Düngmittel	10,168	15,953	5,785	
K. Hülfsmittel zum Transport:	83,360	100,479	17,119	
59. Fahrzeuge einschliesslich Lokomotiven und Wagen .	5,095	4,366		729
60. Leere Gebinde und Emballagen	20,896	26,253	5,357	
	25,991	30,619	4,628	
Total	1,188,306	1,261,640	73,334	
Nicht klassifizirte Waaren		16,737	733	
THOU AMSSHELL WARLEN	16,004	1,278,377		
Gesammttotal	1,204,310		74,067	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

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

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

1. Ausgaben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

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

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

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

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

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

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

	1879.	1880.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm	2,634,356	2,731,550
" " Schmiermaterial in Kilogramm	11,085	11,438
Kosten des Brennmaterials	 Fr. 70,985.97	Fr. 72,583.45
" Schmiermaterials	 " 13,145.55	, 8,617.04
" " Putzmaterials	 " 5 ,258. 22	" 3,676.01
Erneuerungs- und Reparaturkosten	, 42,065.76	, 46,421.94
Totalkosten	 , 131,455.50	, 131,298.44

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

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

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

Der durchschnittliche Bestand war:

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

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

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

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

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

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

			F	ahrdie	nst			Rangir	dienst
	Personen-	Per-	Güter-	Gemi	schte	То	tal	Tenderlol	comot. D
	zugsloko- motiven (Klasse A)	sonen- zugsloko- motiven (KlasseB)	zugsloko- motiven (Klasse C)	Ten lokom (KlasseD)	otiven	1879	1880	1879	1880
a) Stand und Leistung.	7	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1							
Zahl der Lokomotiven	49	16	43	20	12	128	140	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Kilometer im Materialtransport "	1,441,889	270,980	992,602 1,122	170,322		2,767,506 2,060	1,122	=	_
im Vorspanndienst . ,, in Schneepflugfahrten ,, leer ,	$\begin{array}{ c c c } & 41,852 \\ & 32 \\ & 15,566 \end{array}$	2,819 33 279	37,548 - 5,817	$\frac{10,579}{-1,665}$	411 - 124	63,618 322 16,855	93,209 65 23,451		=
Total der zurückgelegten Fahrkilom. im täglichen Durchschnitt Kilometer Beförderte Wagenachsenkilometer	1,499,339 4,096. ₆	274,111 748. ₉	1,037,089 2,833. ₆	182,566 498.8	103,309 482. ₈	2,850,361 7,809. ₂	3,096,414 8,460.1	524,432 1,436.8	529,224 1,446.0
im Ganzen	32,468,033	4,560,745	42,983,043	2,608,931	1,777,465	78,225,051	84,398,217	-	-
per Fahrkilometer Beförderte Wagenachsenkilometer	21.65	16.64	41.45	14.29	17.20	27,44	27.26	- 1	-
per Fahrkilometer pro 1879 .	(21.72)	(15.91)	(44.12)	(13.21)	(-)	1 (- 1		-	1
b) Kosten des Brennmaterials. Verbrauch im Ganzen . Kilogr.	10,532,213	1,702,813	10,082,309	948,113	794,452	22,691,799	24,059,900	2,634,356	2,731,550
Rangirkilometer Kilogr. Kosten im Ganzen Fr. per Lokomotivkilom. Cts.	$\begin{array}{c} 7.0246 \\ 233,119.22 \\ 15.5481 \end{array}$	$\begin{array}{r} 6.2121 \\ 37,689.74 \\ 13.7498 \end{array}$	$\begin{array}{c} 9.7217 \\ 223,160.86 \\ 21.5180 \end{array}$	$5.1933 \\ 20,985.48 \\ 11.4947$	$\begin{array}{r} 7,6900 \\ 17,584.29 \\ 17.0211 \end{array}$	$\begin{array}{r} 7.9610 \\ 536,056.86 \\ 18,8066 \end{array}$	$\begin{array}{c} 7.7702 \\ 532,539.59 \\ 17.1986 \end{array}$	$5.028 \\ 70,985.97 \\ 13.586$	$5.161 \\ 72,583.45 \\ 13.715$
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Schmier-und Putzmaterial.		7							
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaaren . Kilogr. Verbrauch per Lokomotiv-, Fahr-	27,930	5,653	27,624	3,448	2,532	57,960	67,187	11,168	12,140
bezw. Rangirkilometer Kilogr. Kosten des Schmier- und Putz-	0.0186	0.0206	0.0266	0,0189	0.0245	0.0203	0.0217	0.0213	0.0229
materials im Ganzen . Fr. Kosten per Lokomotiv-, Fahr- bezw.	27,784.48	5,494.87	25,515.45	3,418.32	2,375.31	62,222.38	64,588.43	18,403.77	12,293.05
Rangirkilometer Cts. Erneuerungs- und Repara- turkosten der Lokomotiven und Tender:	1.85	2.00	2.46	1.87	2.30	2.18	2.09	3.51	2.32
im Ganzen Franken per Lokomotivkilometer Centimes	134,899.53 9.00	27,193.82 9.92	109,734.02 10.58	11,986.33 6.57	* _	321,593.14 11. ₂₈	283,813.70 9. ₁₇	42,065.76 8.02	46,421.94 8.77
d) Total									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Re- paraturen:									
im Ganzen Franken per Lokomotiv-, Fahr- bezw. Rangir-						- 12	1000		
kilometer Centimes		25.68	34.56	19.93	* 19.32	32.27	28.45	25.07 für jede	
per Wagenachsenkilometer "	1.22	1.54	0.83	1.39	1.12	1.18	1.04	rr. 360.15	Fr. 358.74

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

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

					1 .	A	. St	and un	d Leistun	igen.						
r	Anzahl der Wagen		Achsen	Sitzj	plätz	e der W	ag	e n	Auf die Län	ige eines	Kilometer	s reduzirt	, wurden be	efördert		
bsjah	Anz	W	der Ac	in	im Einzelnen		u.	P	ersonen-	Eigenge-		Bruttolast				
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Anzahl d	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen		gewicht wich (zu 75 Kilogr.) Wa		im G	anzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer		
	ac	Ţ			1	182 1		11.			Tonne	Tonnen				
1880	69	490	1256	1,195	7,471	14,678	23,	344 10	,106,306	92,126,562	102,2	32,868	165,693	4.78		
1879	70	418	1116	1,131	6,748	11,967	19,8	846 9	,629,747	93,742,482 103		72,229	188,292	4.78		
							Β. τ	Jnterha	ltungskos	ten.						
			R e p	aratu	rkosto	e n †		Ko	Kosten des Schmiermaterials Putzen, Heizen u. B				Heizen u. Bel	euchtung*		
ahr	-		7	1	1						per Achsenkilo-		Ausgaben für			
ebsj	١.	· C-		Pe		in Prozen	ten		Ausgaben für Material	met	meter		Arbeits-	Totalkosi		
Betriebsjahr		im Ga	anzen	kilon	sen- neter	der		Material	u. Arbeits- löhne	Schmiere	Aus- gaben	Material	löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	per Achsen- kilometer		
		Fran	ken	Cent	times			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes		
1880 1879		92,16 84,23		1	451 393	1.484 1.4375		2,016 2,544	2,517. ₇₁ 2,910. ₉₉	0.09420	0.01176 0.01345	18,611.so 995.44	27,528. ₂₂ 23,843. ₁₈	0.21561 0.11483		

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

III. Gepäck- und Güterwagen.

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

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

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

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

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

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

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

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge		Ausga	be per	Bahn	kilom	eter		Ausgaben	a-Betreffniss	Transp	erung des Obe ortmaterials e Erneuerungs- fond bestritte	excl. Schiffe. bezw. Reserve-
iebs	schr Bal	Central-	Unter-	Expedi-	Trans-	m	Ver-	T	per	per Wagen-	per	Gesamn	itbetrag
Betr	Durch betrieb.	ver- waltung	haltungs- kosten	tions- dienst	port- dienst	Tele- graphie	schie- denes	Im Ganzen	Lokomotiv- kilometer	achsen- Kilometer	Bahn- kilom.	Oberbau	Transport- Material
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719		_	5,181	2.26	14.06		-	_
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	-	_	6,183	1.89	9.63	-	_	_
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	-		7,260	1.85	8.63	-	-	_
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	-	8,087	2.14	10.05	_		7-0
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	_	8,585	2.28	8.64	- 1	-	-
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	-		-
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	_
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	_
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	_	_	-
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	-	-	
1865	257.8	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75		-	_
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	-
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78.	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	-
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822	219,650	->
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	-
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	_
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782 -	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,8481)	472,7562)
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	_
1879	549	543	2,4653)	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,4733)	t
1880	6074	432	2,2793)	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,3713)	24,949
								9				· ·	
				1				TA SA					
										1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	,		1, 1

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

${\bf D}.$ Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

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

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

auf Fr. 1,518,286.88

bringt.

Von dieser Summe sind nun zunächst folgende Beträge abzuschreiben:

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

Fr. 222,425. 31.

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

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

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

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

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

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

Abzuschreibende Summe Fr. 659,156. 25

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

Wir beantragen daher die Abschreibung folgender Beträge:

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

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

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

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

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

	Verke	hr und	Einnah	men.						
		ransportq		inen.		-	Einna	ahmen		
	187	9	188	0	1	879	9	1	880)
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
Einfache Fahrt I. Platz	24,610	27.15	26,166	29.47	40,871.	54	40.37	42,441.	33	41.82
II	26,374	29.09	24,926	28.07	32,475.		32.08	30,774.		30.32
Hin- und Rückfahrt I. "	6,844	7.55	6,102	6.87	8,256.		8.16	7,596.		7.48
" " " "	15,802	17.43	14,358	16.17	9,928.		9.81	9,385.	. 1	9.23
Abonnementsbillete I. "	3,064	3.38	2,696	3.04	672.		0.66	466.		0.46
п. "	5,463	6.03	4,791	5.39	3,109.		3.07	3,374.		3.32
Lustfahrtbillete I. "	4,955	5.47	6,092	6.86	4,377.		4.32	5,786.	* 1000	5.70
" II. " · · .	3,534	3.90	3,664	4.13	1,544.		1.53	1,669.		1.65
Total .	90,646	100	88,795	100	101,237.	-	100	101,494.	-	100
Rekapitulation nach Plätzen:		100	00,100	100	1	-	100	1		100
I. Platz	39,473	43.55	41,056	46.24	54,178.	90	53.52	56,290.	16	55.46
II	51,173	56.45	47,739	53.76	47,058.		46.48	45,203.	1	44.54
Total .	90,646	100	88,795	100	101,237.		100	101,494.		100
Total .		100		100	101,231.	41	100	101,494.	11	100
II. Gepäcktransport	Tonnen 578		Tonnen 656		5,530.	94		6,209.	17	
					1 0,000.	94		0,200.	11	
III. Viehtransport. Klasse a, Pferde	Stück 53	1.74	Stück 66	2.02						
1 1 2 271 1	1,244	40.80	1,620	49.54				,		
	1,020	33.45	895	27.37		-		0.000		-
1 01 .	96	3.15	65	1.99	5,719.	20		6,368.	60	
"	393	12.89	400	12.23						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen Hunde	243	7.97	224	6.85						1 2
		-			 5710	90		1 0 900	60	
Total .	3,049	100	3,270	100	5,719.	20		6,368.	60	
IV. Gütertransport. Eilgut	Tonnen	0	Tonner	0						
Stückgut	1,411	0.82	1,279	0.76						1.54
	11,435	6.62	10,594	6.27						100
Massengut A	30,749	17.82	42,683	25.29	456,665.	05		496,415.	70	
"B	84,326	48.86	66,745	39.54						100
	25,786	14.94	31,416	18.61						-1 - 1
" II	18,891	10.94	16,083	9.53	1 450 005			1400 447		
Total .	172,598	100	168,800	100	456,665.		1	496,415.	-	
V. Verschiedenes	•		•		139.	_	1		13	
Gesammttotal .				•	569,291.	65		610,576.	71	
Rekapitulation:					100		1.3			
Personentransport		1			101,237.		17.78	101,494.		16.69
Gepäcktransport					5,530.		0.97	6,209.		1.0
Viehtransport	•				5,719.			6,368.		1.0
Gütertransport					456,665.			496,415.		81.3
Verschiedenes					139.	05	0.02	89.	13	0.02
Total .		r		1	569,291.		100	610,576.		100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

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

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

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

Finanzergebniss.

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

Liver to O. W.Z	1879	1880
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajectfähren (zur Hälfte). Dieselben		
haben zurückgelegt Kilometer	98,482	91,529
und zwar in Zeitstunden	6,432	5,894
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	15.31	15.53
Schleppboote. Solche durchliefen	52,060	60,423
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	92	55
Steinkohlen Tonnen	3,602.285	3,209.20
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster		
Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	3,639.085	3,231.20
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	36.951	35.30
"Zeitstunde "	565.778	548.219
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken	105,113.86	91,341.04
per Kilometer Centimes	106.73	99.79
"Zeitstunde Franken	16.34	15.50
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen Tonnen	9.425	9.59
per Kilometer . Kilogramm	0.096	0.10
, Zeitstunde .	1.465	1.628
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken	9,098.31	8,991.59
per Kilometer Centimes	9.24	9.82
"Zeitstunde "	141.45	152.55
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken	73,993.99	76,681.47
per Kilometer Centimes	75.13	83.78

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

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

— 57 —

Verkehr und Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

		Tr	ansportq	uantitäten			Einna	ahmen		
		187	9	188	0	1879		1	880)
I. Personentransport.		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozent
Einfache Fahrt	I. Platz	33,750	4.66	31,683	4.46	34,525. 10	9.58	32,648.	09	9.12
n n	II. "	139,206	19.22	133,978	18.86	75,858. 86	21.05	72,457.		20.23
Hin- und Rückfahrt .	I. "	100,018	13.81	102,470	14.42	72,955. 66	20.25	75,484.	93	21.08
n n	II. "	337,134	46.54	335,230	47.18	142,850. 83	39.64	144,409.		40.33
Abonnementsbillete .	I. "	46,392	6.40	41,514	5.84	12,412. 35	3.44	10,980.		3.07
n .	II. "	52,386	7.23	40,008	5.63	13,578. 04	3.77	8,159.	58	2.28
Gesellschafts-, Lust- u.										
Rundfahrtbillete .	I. "	5,979	0.82	15,086	2.12	4,739. 65	1.32	10,171.	75	2.84
	II. ,,	9,546	1.32	10,542	1.49	3,409. 17	0.95	3,756.	05	1.05
	Total .	724,411	100	710,511	100	360,329. 66	100	358,068.	11	100
Rekapitulation nach	Plätzen:									
I. Platz	-	186,139	25.70	190,753	26.85	124,632. 76	34.59	129,284.	89	36.11
II. "		538,272	74.30	519,758	73.15	235,696. 90	65.41	228,783.		63.89
		724,411	100	710,511	100	360,329. 66	100	358,068.	11	100
		Tonnen		Tonnen		,				
II. Gepäcktransport .		607		543		4,711. 60		4,226.	15	
III. Viehtransport.		Stück		Stück						
a. Pferde		24	0.81	24	0.76					
b. Schweres Vieh		864	29.11	890	28.20					18. 14
c. Leichtes Vieh		99	3.34	89	2.82					3
d. Schweine		172	5.79	141	4.47	2,542. 40		2,499.	24	
e. Kälber		435	14.66	439	13.91					
f. Hunde		1,374	46.29	1,573	49.84					
	Total .	2,968	100	3,156	100	2,542. 40		2,499.	24	
IV. Gütertransport.		Tonnen		Tonnen						
Eilgut		0.070	10	0.055	11.					
Stückgut		2,970	12.13	2,855	14.31					
그렇게 하다 하는 것이 되었다. 그 사람들은 그 얼마나 되었다.		12,868	52.54	10,328	51.78	99,656. 75		81,763.	76	
Schiffsladungen Ausnahme-Güter		6,289	25.68	4,899	24.56				-	
Aushanme-Outer	300	2,362	9.65	1,866	9.35				- 6.3	
		24,489	100	19,948	100	99,656. 75		81,763.		•
Lokalspesen				• 1		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:		- v - v - v -	- 1			1			5 . 1	-
Personentransport .						360,329. 66	72.73	358,068.	11	75.49
Gepäcktransport				1,1		4,711. 60	0.95	4,226.	.53	0.89
Viehtransport						2,542. 40	0.51	2,499.		0.53
Gütertransport						123,660. 05	24.96	106,114.	- 1	22.37
Verschiedenes						4,214. —	0.85	3,402.		0.72
· CIDOIII CUCIOD										

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

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

Finanzergebniss.

		. 1	87	9				188	0	
	Total		Per F kilom		In Prozenten der Brutto-	Total		Per F kilom		In Prozenten der Brutto-
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen
Einnahmen	495,457	71	2	18		474,309	86	2	29	
Ausgaben	401,407	13	1	77	81.02	397,797	48	1	92	83.87
Vorschlag	94,050	58	_	41	18.98	76,512	38		37	16.13

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

a. Leistungen der Dampfschiffe:	1879	1880
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	204,241	188,269
und zwar in Zeitstunder	16,051	14,511
per Zeitstunde durchschnittlich Kilomete	12.72	12.97
Schleppdampfboote. Solche durchliesen "	22,949	19,134
und zwar in Zeitstunder	2,899	2,363
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilomete	7.91	8.09
Total: Zurückgelegte	227,190	207,403
Zeitstunder	18,950	16,874
per Zeitstunde durchschnittlich Kilomete	r 11.99	12.29
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz Kubikmete	r 137.500	120.45
Steinkohlen Tonner	3,415.030	3,171.67
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen*)	3,470.030	3,219.85
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogr	. 15.273	15.52
" Zeitstunde "	183.115	190.81
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franker	89,874.38	78,679.38
" " per Kilometer Centime		37.98
" " " Zeitstunde Franke	4.74	4.66
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . Tonne	8.070	6.70
, , per Kilometer . Kilogi	0.035	0.08
" " " Zeitstunde .	0.426	0.39
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franke	6,835.89	5,381.28
per Kilometer Centime	s 3.01	2.59
" Zeitstunde "	36.07	31.89
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Frankei	45,683.71	61,823.78
per Kilometer Centime		29.80

3. Werkstättebetrieb.

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

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

4. Unfälle.

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

5. Versicherungen.

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

Übertrag	Fr. 198,	671. 93
) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für		
Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:		
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1879 Fr. 41,651. 06		15-V
Einnahmen im Jahr 1880 Fr. 31,491. 70		
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1880 auf " 10,708. 78 " 20,782. 92		
Bestand am 31. Dezember 1880.	, 62,	433. 98
	Fr. 261,	105. 91
abzüglich der auf Separatkonto vorgetragenen Personalentschädigungen in Folge der		
Wädensweiler Katastrophe am 30. November 1876, worüber mit der Eisenbahngesellschaft		
Wädensweil-Einsiedeln Prozess besteht, betragend per Ende des Berichtsjahres	, 57,6	677. 39
Total .	Fr. 203,	428. 52
	-	
6. Personaletat.		
Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:		
I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte	138	
Arbeiter im Taglohn	36	
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		174
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	373	
Arbeiter im Taglohm	479	
		852
II. Expeditions- und Zugsdienst.	1	
Beamte und Angestellte	1,206	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)	462	1,668
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	305	
Arbeiter im Taglohn (wovon 351 Werkstättearbeiter)	519	824
Motalbastand day Pabubatuishanayaanala		9 5 1 6
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals . Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5 Angestellte (im Vorjahr 6).		3,518
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	145	
Arbeiter im Taglohn	55	
		200
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		4
Beamte und Angestellte	2,167	
Arbeiter im Taglohn	1,551	
5. Table 10 5 P.	-	3,718

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

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

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

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

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

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

c) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1879 betrug der Aktivsaldo derselben	. Fr. 55,237. 30
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1880 hinzu	. , , 15,650. 35
	Fr. 70,887. 65
	272. 35
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen " 12,	480. 28
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 54,	
그는 그는 그는 요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요요	
" Baarschaft " 3,	625. 02 Fr. 58,135. 02
d) Baarkautionen von Beamten und Angestellte	en.
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	
Bestand am 31. Dezember 1880: in Werthpapieren Fr. 3,	000. —
"Baarschaft " 1,	294. 90 Fr. 4,294. 90

V. Bahnbau.

A. Bau neuer Linien.

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

Uferbauten an der Linth bei Mitlödi, Nidfurn und Rüti;

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

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

Ferner wurden die Abrechnungsverhältnisse mit sämmtlichen Bauunternehmern bereinigt.

B. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

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