

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 29 (1881)

**Artikel:** Neunundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1881  
**Autor:** Studer  
**Kapitel:** 4: Betrieb  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730409>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 26.11.2024

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

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

Vom Villenquartier in Enge sind im Berichtsjahre 8,261,9 <sup>m</sup><sup>2</sup>, verkauft worden, und der hälftige Antheil der Nordostbahn am Kaufpreise belauft sich auf Fr. 205,684. 10 Cts. Der Saldo des Conto beträgt nebst Kaufrestanzen noch Fr. 587,931. 74 Cts. oder nach Abzug der letzteren Fr. 543,621. 74 Cts.

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

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

#### Passiva.

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

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

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

Dagegen haben die Einzahlungen auf das neue Anleihen von 160 Millionen I. Hypothek den Betrag dieser Schuld wie oben erwähnt auf Fr. 75,790,000 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn ist auf Fr. 4,446,945. 70 Cts. angestiegen. Als neuer Posten erscheint hier die beschlossene, aber durch Einsprache verschobene Zahlung einer Dividende pro 1880 auf den Prioritätsaktien im Betrag von Fr. 635,800 nebst Zins für 6 Monate zu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Fr. 14,305. 50 Cts., ferner ein Dubiosen-Conto von Fr. 232,862. 28 Cts., auf welchen das Defizit der Linie Effretikon-Hinwil getragen wurde. Wir haben weiter oben über den Stand dieser Angelegenheit berichtet. Neu ist ferner ein Ansatz von Fr. 100,000 als Reserve für die definitive Stationsanlage in Horgen, worüber ebenfalls an andern Orte berichtet wird.

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

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

---

#### IV. Betrieb.

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

**a. Fahrlängen.**

**I. Eigenes Netz.**

(Einschliesslich gepachtete Strecken.)

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

**II. Übrige Linien.**

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

1. Zürich-Zug-Luzern	Kilometer	66,330
2. Brugg-Basel	„	57,222
3. Effretikon-Hinweil	„	22,538

Totale Fahrlänge Kilometer 719,738  
oder rund 720.

**b. Betriebslängen.**

**I. Eigenes Netz.**

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

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

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

**II. Übrige Linien.**

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



c) Effretikon—Hinweil:

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

**Betriebslänge des ganzen Nordostbahn-Netzes.**

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

*c. Bauliche Längen.*

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

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

**I. Eigenes Netz.**

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

Kilometer 498,243

**II. Gepachtete Strecke.**

(Sulgen-Gossau) .	„ 22,670
-------------------	----------

**III. Übrige Linien.**

a) Zürich—Zug—Luzern . . . . .	Kilometer 60,475
b) Bötzberrgbahn . . . . .	„ 48,086
c) Effretikon—Hinweil . . . . .	„ 22,157

Kilometer 130,718

### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

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

### B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

#### 1. Einnahmen.

1880 (469 Kilometer)			I. Nordostbahn (eigenes Netz).			1881 (540 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:			Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1880		Fr.	Cts.
4,808,016	80	37.40	1. Personentransport . . . . .	5,008,015	17	38.33	199,998	37	—	—	—	—
288,299	45	2.25	2. Gepäcktransport . . . . .	306,264	70	2.35	17,965	25	—	—	—	—
175,335	52	1.37	3. Viehtransport . . . . .	193,403	19	1.48	18,067	67	—	—	—	—
7,373,990	79	57.37	4. Gütertransport . . . . .	7,353,305	58	56.28	—	—	20,685	21	—	—
12,645,642	56	98.33		12,860,988	64	98.44	215,346	08	—	—	—	—
155,091	77	.	B. Mittelbare Einnahmen:									
52,336	23	.	1. Pacht- und Miethzinse . . . . .	125,833	66	.	—	—	29,258	11	—	—
207,428	—	1.61	2. Verschiedenes . . . . .	77,869	28	.	25,533	05	—	—	—	—
12,853,070	56	100		203,702	94	1.56	—	—	3,725	06	—	—
258,342	89	20.79	. . . Total des eigenen Netzes . . . . .	13,064,691	58	100	211,621	02	—	—	—	—
984,270	87	79.21	II. Aus andern Unternehmungen:									
1,242,613	76	100	Nettoertrag der Dampfboote . . . . .	230,223	93	20.67	—	—	28,118	96	—	—
103,446	82	.	Nettoertrag anderer Linien . . . . .	883,775	25	79.33	—	—	100,495	62	—	—
14,199,131	14	.	. . . Total aus andern Unternehmungen . . . . .	1,113,999	18	100	—	—	128,614	58	—	—
12,853,070	56	90.52	III. Aktivsaldo des Interesseskonto . . . . .	216,411	16	.	112,964	34	—	—	—	—
1,242,613	76	8.75	. . . Totaleinnahmen . . . . .	14,395,101	92	.	195,970	78	—	—	—	—
103,446	82	0.73	Rekapitulation:									
14,199,131	14	100	Eigenes Netz . . . . .	13,064,691	58	90.76	—	—	—	—	—	—
			Andere Unternehmungen . . . . .	1,113,999	18	7.74	—	—	—	—	—	—
			Zinse von ausgeliehenen Geldern . . . . .	216,411	16	1.50	—	—	—	—	—	—
				14,395,101	92	100	—	—	—	—	—	—



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

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

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

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

Ganz bedeutenden Schwankungen waren die Einnahmen aus dem Gütertransport unterworfen; wir finden in einzelnen Monaten solche bis zu 11 0/0 Differenz gegen die gleichen Monate des Vorjahres. Als ein günstiges Jahr kann das Berichtsjahr in dieser Hinsicht nicht bezeichnet werden; die Mehreinnahme aus dem Transport betrug nur Fr. 20,000, eine zur Vermehrung der Bahnlänge nicht in richtigem Verhältniss stehende Summe; die Mindereinnahme aus den Lokalspesen erreichte Fr. 40,000 (Lagergebühren im Lagerhaus Romanshorn), so dass im Ganzen eine Mindereinnahme von rund 20,000 Franken resultirt. Der Mehreinnahme aus dem Transport entspricht eine Vermehrung der Transportquantitäten, die sich indessen wesentlich in den niedern Klassen ergibt, während die höhern zumeist eine Verminderung aufweisen, speziell die beiden wichtigen Klassen A und B. Aus diesen Vergleichen und aus der Waarenstatistik ist unschwer die Ursache des effektiven Rückgangs der Einnahmen aus dem Güterverkehr zu ermitteln. Sie liegt wesentlich in einer abermaligen Verminderung des Getreideverkehrs (1879: 202,170 Tonnen; 1880: 160,913; 1881: 148,287 Tonnen), herbeigeführt durch die dem Getreideimport via Romanshorn wenig günstige Konstellation des Getreidemarktes, und in einer sehr bedeutenden Abnahme des Weinimports (1881: 49,384 Tonnen gegen 85,420 pro 1880), letztere veranlasst durch ein ungünstiges Ernteergebniss in Ungarn und durch die Ableitung eines Theils der nach Frankreich bestimmten Transporte von unserer Linie auf ausländische Konkurrenzlinien. Der Ausfall in den Einnahmen hätte noch bedeutend grösser werden müssen, wenn

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

Von den beiden Faktoren, die den eigentlichen Masstab für die Beurtheilung des Geschäftsganges überhaupt bilden — die mittlere Einnahme pro Personen- resp. Tonnenkilometer und die auf die ganze Bahnlänge bezogene Verkehrsdichtigkeit — hat sich der erstere nahezu, beziehungsweise ganz auf gleicher Höhe erhalten (4,51 statt 4,52 pro Personenkilometer und 10,27 gegen 10,27 pro Tonnenkilometer); dagegen ist der zweite erheblich gefallen und zwar um 9,4 0/0 bei den Reisenden und 13,2 0/0 bei den Gütern (1880: 226,700 Reisende, 153,025 Tonnen; 1881: 205,463 Reisende, 132,836 Tonnen). Dieser ziemlich starke Rückgang rührt vom Zugang neuer Linien mit sehr geringem und nur auf kurze Strecken gehendem Verkehre her. Demgemäss ist auch die unmittelbare Einnahme pro Kilometer auf Fr. 23,817 (1880: Fr. 26,963) gesunken, ein Ergebnis, das seit 1860 nicht mehr zu verzeichnen gewesen ist.

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

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

Das Beteiligungskapital bei der Linie Zürich-Zug-Luzern hat Fr. 20,800 weniger abgeworfen, nämlich Fr. 504,370 gegenüber Fr. 525,170 im Vorjahr. Die Reduktion der Durchschnittsdividende von 5,56 0/0 im Jahr 1880 gegen 5,13 0/0 im Berichtsjahr, welche die Nordostbahn für ihr Beteiligungskapital von Fr. 9,626,000 bezog, ist dadurch herbeigeführt worden, dass die Betriebsrechnung der genannten Filialbahn pro 1881 einen Rückschlag von Fr. 109,066. 86 Cts. auf dem Reservefond dieser Unternehmung zu decken hatte. Auch der Reinertrag der Bötzbahngestaltete sich im Berichtsjahr wesentlich ungünstiger, und betrug daher die der Nordostbahn zukommende Hälfte nur Fr. 376,187. 89 Cts. gegen Fr. 438,577. 36 Cts. im Vorjahr, somit Fr. 62,389. 47 Cts. weniger. Das Beteiligungskapital von Fr. 12,200,316. 18 Cts. verzinst sich hienach mit etwa 3,08 0/0. Von den als Ertrag der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil aufgeführten Fr. 56,000 Obligationenzinsen sind in der Wirklichkeit nur Fr. 10,024. 70 Cts. eingegangen, und hat sich desshalb unsere Forderung an diese Unter-



nehmung per Ende 1881 von Fr. 186,886. 98 Cts. auf Fr. 232,862. 28 Cts. erhöht. Über dieses Verhältniss verweisen wir auf das an anderer Stelle Gesagte. Die Beteiligungskapitalien von Fr. 5,320,000 bei der Aargauischen Südbahn und von Fr. 500,000 bei der Linie Wohlen-Bremgarten blieben ertraglos, und hatte sich die Nordostbahn neuerdings an Betriebsdefiziten dieser Linien zu betheiligen, und zwar bei der Aargauischen Südbahn mit der Hälfte gleich Fr. 42,977. 54 Cts. und bei Wohlen-Bremgarten mit zwei Fünftel gleich Fr. 9,805. 10 Cts. gegen Fr. 25,955. 93 Cts. und Fr. 9,520. 56 Cts. im Vorjahr. Die Gesamtbetheiligung der Nordostbahn an den vorbezeichneten Unternehmungen belauft sich am Schlusse des Berichtsjahres auf Fr. 29,266,316. 18 Cts., der Ertrag pro 1881 ergab Fr. 883,775. 25 Cts. gleich 3,02 0/0 Zins.

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

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

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



## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1880		1881		1880			1881			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
<b>I. Personentransport.</b>											
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:											
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	23,130	0.43	23,960	0.42	125,643.25	2.61		123,486.30	2.47		
" " . . . II. "	284,181	5.22	285,376	5.05	854,945.87	17.78		833,637.81	16.65		
" " . . . III. "	1,145,420	21.06	1,216,605	21.52	1,204,374.75	25.05		1,289,398.90	25.75		
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:											
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	9,482	0.17	8,023	0.14	7,140.25	0.15		6,297.06	0.13		
" " . . . III. "	149,599	2.75	142,979	2.53	75,423.69	1.57		72,626.23	1.45		
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	4,114	0.08	3,719	0.07	8,122.18	0.17		8,253.30	0.16		
" " " . . . II. "	475,453	8.74	475,960	8.42	557,184.28	11.59		559,029.62	11.16		
" " " . . . III. "	2,646,780	48.66	2,735,396	48.39	1,592,546.17	33.12		1,722,835.31	34.40		
Abonnementsbillete . . . II. "	145,712	2.68	155,348	2.75	66,110.06	1.38		69,243.60	1.38		
" " " . . . III. "	390,280	7.18	415,808	7.36	73,792.98	1.53		80,272.61	1.60		
Militär- u. Polizeitransporte III. "	45,531	0.84	47,962	0.85	39,433.11	0.82		40,101.83	0.80		
Gesellschafts-, Schul- und } I. "	4,317	0.08	4,651	0.08	17,902.07	0.37		17,997.13	0.37		
Lustfahrten . . . } II. "	29,333	0.54	30,994	0.55	91,809.98	1.91		79,960.82	1.60		
" " " . . . } III. "	85,504	1.57	105,795	1.87	93,588.16	1.95		104,274.65	2.08		
<b>Total</b>	<b>5,438,836</b>	<b>100</b>	<b>5,652,576</b>	<b>100</b>	<b>4,808,016.80</b>	<b>100</b>		<b>5,008,015.17</b>	<b>100</b>		
<b>Rekapitulation nach Klassen:</b>											
I. Klasse . . . . .	31,561	0.58	32,330	0.57	151,667.50	3.16		150,670.73	3.01		
II. " . . . . .	944,161	17.36	955,701	16.91	1,577,190.44	32.80		1,547,834.91	30.91		
III. " . . . . .	4,463,114	82.06	4,664,545	82.52	3,079,158.86	64.04		3,309,509.53	66.08		
<b>Total</b>	<b>5,438,836</b>	<b>100</b>	<b>5,652,576</b>	<b>100</b>	<b>4,808,016.80</b>	<b>100</b>		<b>5,008,015.17</b>	<b>100</b>		
<b>II. Gepäcktransport</b> . . . . .	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>		<b>288,299.45</b>			<b>306,264.70</b>			
<b>III. Viehtransport.</b>	<b>Stück</b>		<b>Stück</b>								
Klasse I . . . . .	5,093	3.70	5,024	3.61	175,335.52			193,403.19			
" II . . . . .	49,681	36.14	55,485	39.88							
" III . . . . .	52,859	38.45	54,534	39.20							
" IV . . . . .	29,843	21.71	24,081	17.31							
<b>Total</b>	<b>137,476</b>	<b>100</b>	<b>139,124</b>	<b>100</b>	<b>175,335.52</b>			<b>193,403.19</b>			
<b>IV. Gütertransport.</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>								
Eilgut . . . . .	44,534	3.48	45,357	3.50	6,705,330.77	90.93	6,725,239.66	91.46			
Normalklasse I . . . . .	62,698	4.90	66,139	5.11							
" II . . . . .	168,555	13.19	163,918	12.65							
Wagenladungsklasse A . . . . .	137,953	10.79	124,966	9.65							
" B . . . . .	215,661	16.87	197,960	15.28							
" C . . . . .	89,070	6.97	110,446	8.53							
" D . . . . .	88,445	6.92	91,005	7.02							
" E . . . . .	471,461	36.88	495,637	38.26							
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	668,660.02	9.07	628,065.92	8.54			
<b>Total</b>	<b>1,278,377</b>	<b>100</b>	<b>1,295,428</b>	<b>100</b>	<b>7,373,990.79</b>	<b>100</b>		<b>7,353,305.58</b>	<b>100</b>		
<b>Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen</b> .					<b>12,645,642.56</b>			<b>12,860,988.64</b>			

### 3. Durchschnittsergebnisse.

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



### 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

  

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

### 5. Frequenz nach den Stationen.

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



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



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

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

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



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

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

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

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



## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

## Verkehr nach den Waarengattungen.

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



### 8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Mittelbare Einnahmen per Bahnkilom.
	Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenaachsenkilom.	per Bahnkilometer			Total		
									Personen	Gepäck	Güter			
	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	60	—	29,000	5.32	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	—	34,000	6.04	—	16.39	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	—	134,433	5.20	—	12.92	—	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	—	139,487	5.10	—	12.35	—	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6.01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5.81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5.93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5.78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5.38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5.66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5.54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5.54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5.99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5.50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5.53	16.38	17,092	934	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5.65	16.95	17,857	934	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5.57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4.95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5.42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391.	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5.40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5.65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	1,115	153,025	4.32	55.15	10.27	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5.31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377





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

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

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

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

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

Auf dem Stammnetz	211,264 laufende Meter Geleise oder 69,8 0/0 der Hauptgeleise,
„ der Luzerner Linie	40,769 „ „ „ „ 67,4 0/0 „ „
Total	252,033 laufende Meter Geleise oder 69,4 0/0 der Hauptgeleise.

Von den auf sämtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 454,733 laufenden Metern Geleise mit neuem Profil V bestehen 203,111 laufende Meter Geleise oder 44,7 0/0 aus Stahlschienen.

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



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

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

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

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

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

Leistungen. Von den 155 Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 81 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Der durchschnittliche Bestand war:

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

**Leistungen.** An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

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



2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen . . . . .	2,262,256	1,789,938
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	28,794,557	25,543,738
Schweizerische Bahnpostwagen . . . . .	2,192,536	2,304,240
Total . . . . .	33,249,349	29,637,916

3. Von Nordostbahnwagen und fremden

Wagen zusammen auf der Nordostbahn	84,398,217	83,332,420
------------------------------------	------------	------------

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

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Franken 272,786. 75 Cts. gegenüber Franken 250,798. 01 Cts. im Vorjahr.

**a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.**

**I. Lokomotiven.**

	Fahrdienst						Rangirdienst		
	Personenzugslokomotiven (Klasse A)	Personenzugslokomotiven (Klasse B)	Güterzugslokomotiven (Klasse C)	Gemischte Tenderlokomotiven		Total		1880	1881
				(Klasse D)	(Klasse F)	1880	1881		
<b>a) Stand und Leistungen.</b>									
Zahl der Lokomotiven . . .	49	16	43	20	12	140	140	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,434,511	295,544	1,043,690	168,150	239,251	3,071,776	3,181,146	—	—
im Materialtransport . . . . .	925	305	2,264	—	—	1,122	3,494	—	—
in Schneepflugfahrten . . . . .	—	—	32	—	—	65	32	—	—
in Leerfahrten . . . . .	13,037	877	12,020	1,313	697	23,451	27,944	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,448,473	296,726	1,058,006	169,463	239,948	3,096,414	3,212,616	698,256 ** (169,032)	723,624 ** (194,312)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer . . . . .	1881 3,968.4	812.9	2,898.6	464.3	657.4	—	8,801.7	—	—
1880 4,096.6	748.9	2,833.6	498.8	482.8	8,460.1	—	1,907.8	—	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	30,916,596	4,434,212	40,632,546	2,044,225	5,304,841	84,398,217	83,332,420	—	—
per Fahrkilometer . . . . .	1881 21.34	14.94	38.40	12.06	22.11	—	25.94	—	—
1880 21.65	16.64	41.45	14.29	17.20	27.26	—	—	—	—
<b>b) Kosten des Brennmaterials.</b>									
Verbrauch im Ganzen . . . . . Kg.	9,761,798	1,830,380	9,865,045	881,480	1,879,978	23,578,181	24,218,681	3,213,269	3,131,909
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. Kilogr. . . . .	1881 6.7394	6.1686	9.3242	5.2016	7.8349	—	7.5386	—	4.3281
1880 6.8676	6.0572	9.5677	5.0387	7.5355	7.6147	—	4.6018	—	—
Kosten im Ganzen . . . . . Fr.	216,548.95	41,053.83	217,539.95	19,853.35	41,959.58	532,539.59	536,955.66	72,583.45	69,955.55
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1881 Cts.	14.9502	13.8356	20.5613	11.7154	17.4869	—	16.7110	—	9.667
1880 „ 15.5481	13.7498	21.5180	11.4947	17.0211	17.1986	—	10.395	—	—
<b>c) Übrige Unterhaltungskosten.</b>									
Verbrauch an Schmiermaterial und fettigen Putzwaren . . . . . Kg.	24,868.3	6,377	26,315	3,208	5,564	66,641	66,332.3	12,686	15,195
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. Kilogr. . . . .	1881 0.0172	0.0215	0.0249	0.0189	0.0232	—	0.0206	—	0.0210
1880 0.0185	0.0203	0.0264	0.0187	0.0243	0.0215	—	—	0.0182	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials . . . . . Fr.	24,235.18	5,463.22	23,971.59	2,817.18	4,701.63	64,588.43	61,188.80	12,293.05	13,099.60
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1881 Cts.	1.67	1.84	2.27	1.66	1.96	—	1.90	—	1.81
1880 „ 1.85	2.00	2.46	1.87	2.30	2.09	—	1.76	—	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:									
im Ganzen . . . . . Fr.	159,525.91	18,610.12	123,213.29	13,888.96	* —	283,813.70	315,238.28	46,421.94	39,084.77
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1881 Cts.	11.01	6.27	11.65	8.20	—	—	9.81	—	5.40
1880 „ 9.00	9.92	10.58	6.57	—	—	9.17	—	6.65	—
<b>d) Total</b>									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:									
im Ganzen . . . . . Fr.	400,310.04	65,127.17	364,724.83	36,559.49	46,661.21	880,941.72	913,382.74	131,298.44	122,139.92
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1881 Cts.	27.64	21.95	34.47	21.57	19.45	—	28.43	—	16.88
1880 „ 26.39	25.68	34.56	19.93	19.32	28.45	—	—	18.80	—
per Wagenachsenkilom. . . . . 1881 „	1.29	1.47	0.90	1.79	0.88	—	1.10	—	—
1880 „ 1.22	1.54	0.83	1.39	1.12	1.04	—	—	—	—
								für jeden Tag:	
								Fr. 358.74	Fr. 334.63

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

**a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.**

**II. Personenwagen.**

<b>A. Stand und Leistungen.</b>												
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdrige	vierrädrige		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast		
				I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
	Tonnen											
1881	69	489	1254	1,187	7,496	14,688	23,371	10,563,050	92,605,213	103,168,263	148,872	4.81
1880	69	490	1256	1,195	7,471	14,678	23,344	10,106,306	92,126,562	102,232,868	165,693	4.78

  

<b>B. Unterhaltungskosten.</b>												
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten *			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen u. Beleuchtung		
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozent der Einnahme		Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für		
								Schmiere	Aus- gaben	Material	Arbeits- löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	Totalkost. per Achsen- kilometer
		Franken	Centimes	in Prozent der Einnahme		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes
1881	23,880.920	91,575.53	0.383	1.419	21,462.032	2,286.9	2,578.78	0.10656	0.0120	21,905.86	35,523.15	0.26758
1880	20,435.972	92,165.61	0.451	1.484	21,400.152	2,016	2,517.71	0.09420	0.0118	18,611.80	27,528.22	0.21561

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

**III. Gepäck- und Güterwagen.**

<b>A. Stand und Leistungen.</b>															
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben zurückgelegt	
	achträdrige	vierrädrige	Güter- wagen	Gesamt- zahl	der Achsen				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast			leer	beladen
											im Ganzen	per Bahn- kilo- meter	per Achsen- kilo- meter		
	Tonnen								Tonnen					Achsenkilometer	
1881	12	71	2,513	2,596	5,216	28,295.0	2.8502	5.43	95,048,718	181,432,767	276,481,485	398,963	4.64	14,676,458	44,889,690
1880	16	71	2,631	2,718	5,468	29,523.0	2.8398	5.40	98,583,373	183,578,539	282,161,912	457,313	4.64	14,940,162	45,865,367

  

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



b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

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

I. Ausgaben.		1879	1880	1881
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer, ausschliesslich Suhr-Zofingen u. durchschnittlich betriebene Länge: 688 Kilometer idem.)				
Gesamt-Betriebsausgaben . . . per	Bahnkilometer . . . Franken	12,739.39*	11,330.90*	10,201.86*
	" Nutzkilometer . . . "	2.47*	2.26*	2.21*
	" Lokomotivkilometer . . . "	2.45*	2.25*	2.19*
	" Wagenachsenkilometer . Centimes	8.94*	8.18*	8.43*
Centralverwaltung . . . . .	Bahnkilometer . . . Franken	542.99*	431.80*	377.54*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	" " " "	2,465.38*	2,279.26*	2,133.17*
Expeditionsdienst . . . . .	Bahnkilometer . . . "	4,986.55*	4,356.31*	3,922.60*
Transportdienst:				
Im Ganzen . . . . .	Bahnkilometer . . . "	4,420.95*	4,012.45*	3,509.01*
	" Nutzkilometer . . . "	85.73*	80.14*	76.17*
	" Lokomotivkilometer . . . "	85.15*	79.50*	75.42*
	" Wagenachsenkilometer . Centimes	3.10*	2.90*	2.90*
Allgemeine Kosten . . . . .	" Nutzkilometer . . . "	1.77	1.57*	1.61*
	" Lokomotivkilometer . . . "	1.76	1.56*	1.60*
	" Wagenachsenkilometer . . . "	0.06	0.06*	0.06*
Fahrdienst . . . . .	" Nutzkilometer . . . "	32.34	31.49*	28.16*
	" Lokomotivkilometer . . . "	32.12	31.24*	27.88*
	" Wagenachsenkilometer . . . "	1.18	1.14*	1.07*
Zugkraft . . . . .	" Nutzkilometer . . . "	51.62*	47.08*	46.40*
	" Lokomotivkilometer . . . "	51.27*	46.70*	45.94*
	" Wagenachsenkilometer . . . "	1.87*	1.70*	1.77*
Bahntelegraphie . . . . .	Bahnkilometer . . . Franken	2,662.04*	2,356.93*	2,137.46*
Verschiedenes . . . . .	" " " "	53.26	43.76	36.10
	" " " "	270.25	207.32	223.44
II. Fahrmaterial.				
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 693 Kilometer, einschliesslich Suhr-Zofingen)				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive (155) kommen . . . . .	Bahnkilometer	3.8811	4.5355 (4,1689)	4.4452 (4,4710)
" " " " . . . . .	Personenwagenachsen	7.8042	8.1082 (7,9459)	8.0903 (8,1032)
" " " " . . . . .	Güterwagenachsen	33.972	35.277 (34,595)	33.652 (33,897)
" " " " im Ganzen . . . . .	Wagenachsen	41.78	43.38 (42,54)	41.74 (42,00)
" " " " . . . . .	Sitzplätze	138.78	150.61 (144,37)	150.78 (151,10)
" " " " . . . . .	Tonnen Tragkraft	183.493	190.471 (186,872)	182.548 (183,677)
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	Lokomotiven	0.258	0.220 (0,240)	0.225 (0,224)
" " " " . . . . .	Personenwagenachsen	2.011	1.787 (1,906)	1.820 (1,812)
" " " " . . . . .	Güterwagenachsen	8.753	7.778 (8,298)	7.570 (7,582)
" " " " im Ganzen . . . . .	Wagenachsen	10.764	9.565 (10,204)	9.390 (9,394)
" " " " . . . . .	Sitzplätze	35.758	33.206 (34,630)	33.920 (33,797)
" " " " . . . . .	Tonnen Tragkraft	47.278	41.996 (44,825)	41.067 (41,082)
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . .	Sitzplätze	17.78	18.59 (18,17)	18.64 (18,65)
" " Güterwagenachse " . . . . .	Tonnen Tragkraft	5.4013	5.3992 (5,4018)	5.4247 (5,4187)

Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit \* bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc., sowie die Vergütung der Centralbahn für Besorgung des Transportdienstes und die Leitung des Betriebes auf der Strecke Aarau-Suhr-Zofingen vom 1. Mai bis 31. Dezember 1880 und bezw. 1. Januar bis 31. März 1881 von den Summen der betreffenden Ausgabebüchel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.





c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus dem Erneuerungs- bezw. Reservefond bestritten)		
		Centralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotivkilometer	per Wagenachsenkilometer	per Bahnkilom.	Gesamtbetrag	
												Oberbau	Transport-Material
Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848 <sup>1)</sup>	472,756 <sup>2)</sup>
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465 <sup>3)</sup>	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473 <sup>3)</sup>	—
1880	607 <sup>4)</sup>	432	2,279 <sup>3)</sup>	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371 <sup>3)</sup>	24,949
1881	688 <sup>4)</sup>	378	2,133 <sup>3)</sup>	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970 <sup>3)</sup>	61,701

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





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

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

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

Wir empfehlen Ihnen, auf dieser Summe folgende Abschreibungen vorzunehmen:

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

a) Pfandbuchgebühren . . . . .	Fr.	2,505. 82
b) Abschreibung auf zwei versetzten Wasserreservoirs . . . . .	„	362. 58
c) Abschreibung auf theils verkauften, theils in Reserve gestellten Inventargegenständen . . . . .	„	27,966. 14
d) Abschreibung auf ausrangirten Reservevorräthen der Werkstätten . . . . .	„	44,888. 12
	Fr.	75,722. 66

abzüglich Rückerstattung der Centralbahn auf den früher abgeschriebenen Verlusten an der Nationalbahn . . . . . Fr. 7,819. 56

Nettoeinnahme auf der Correntrechnung über die Objekte der rechtsufrigen Zürichseebahn . . . . . „ 1,854. 59 „ 9,674. 15

Total der diversen Abschreibungen Fr. 66,048. 51

B. Unsere Bilanz führt unter den Liquidationsrechnungen auch die Kursverluste auf dem  $4\frac{1}{2}\%$  Gemeinschaftsanleihen mit der Schweizerischen Centralbahn auf. Obgleich dieser Posten gemäss dem Art. 656 des neuen schweizerischen Obligationenrechts erst bis 1892 gänzlich zu amortisiren wäre, halten wir eine beschleunigte Tilgung desselben doch für wünschbar, zumal auch die Centralbahn ihren Antheil bereits abgeschrieben hat. Nach Abzug der aufs Jahr 1881 fallenden Quote von Fr. 56,516. 23 Cts. betragen diese Kursverluste noch Fr. 635,356. 26 Cts.

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



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

Der Saldo der Betriebsrechnung von . . . . . Fr. 1,286,180. 15  
reduzirt sich daher um folgende Posten:

A. Diverse Abschreibungen . . . . .	Fr. 66,048. 51	
B. Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen 1/2 mit . . . . .	„ 317,678. 13	
C. Übertrag auf Dubiosen-Conto (Betriebsdefizit Effretikon-Hinweil per 31. Dezember 1881) . . . . .	„ 232,862. 28	„ 616,588. 92
	Restbetrag . . . . .	Fr. 669,591. 23
Hiezu der Salvovortrag von 1880 . . . . .		„ 905. 32
es bleiben somit verfügbar . . . . .		Fr. 670,496. 55

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

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

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

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

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



### E. Verschiedenes.

#### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

##### Verkehr und Einnahmen.

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

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1881</b>	100,623	106,479	85	615	5,834	40	3,221	5,645	60	152,842	427,379	79	258	42	545,598	06
<b>1880</b>	88,795	101,494	11	656	6,209	17	3,270	6,368	60	168,800	496,415	70	89	13	610,576	71
mehr als 1880	11,828	4,985	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	29	—	—
weniger „ „	—	—	—	41	374	77	49	723	—	15,958	69,035	91	—	—	64,978	65

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

<b>1880</b>				<b>1881</b>			Gegenüber 1880			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.33	10,000	—	2.52	—	—	—	—	
7,623	15	1.78	7,598	08	1.91	—	—	25	07	
108,505	01	25.31	107,966	67	27.20	—	—	538	34	
2,693	97	0.63	1,763	42	0.44	—	—	930	55	
1,439	12	0.34	1,498	16	0.38	59	04	—	—	
66,279	60	15.46	64,183	80	16.18	—	—	2,095	80	
103,341	04	24.10	97,320	33	24.52	—	—	6,020	71	
76,681	47	17.88	80,401	84	20.26	3,720	37	—	—	
7,092	—	1.65	6,913	30	1.74	—	—	178	70	
45,090	84	10.52	19,234	74	4.85	—	—	25,856	10	
428,746	20	100	396,880	34	100	—	—	31,865	86	

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

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



Finanzergebniss.

	1880					1881				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	610,576	71	6	67	—	545,598	06	5	73	—
Ausgaben . . . . .	428,746	20	4	68	70.22	396,880	34	4	17	72.77
Vorschlag . . . . .	181,830	51	1	99	29.78	148,717	72	1	56	27.23

Betriebsmaterial.

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

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

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

**2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.  
Verkehr und Einnahmen.**

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

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



**Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.**

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schieden- es		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1881</b>	779,872	386,449	07	617	4,853	26	4,893	3,377	95	31,519	120,018	37	3,412	54	518,111	19
<b>1880</b>	710,511	358,068	11	543	4,226	15	3,156	2,499	24	19,948	106,114	36	3,402	—	474,309	86
mehr als 1880	69,361	28,380	96	74	627	11	1,737	878	71	11,571	13,904	01	10	54	43,801	33
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

**Durchschnittseinnahmen.**

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

**Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.**

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

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

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





### 3. Werkstättebetrieb.

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

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

### 4. Unfälle.

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

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1881 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden) . . . . .	Fr. 13,860,689. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . . . .	„ 36,440,000. —
	<u>Fr. 50,300,689. —</u>

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

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

Bestand am 31. Dezember 1881 . Fr. 216,279. 20

	Übertrag . . .	Fr. 216,279. 20
b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:		
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1880 . . . . .		Fr. 62,433. 98
Einnahmen im Jahr 1881 . . . . .		Fr. 40,000. —
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1881 auf . . . . .	„ 14,140. —	„ 25,860. —
	Bestand am 31. Dezember 1881 . . . . .	„ 88,293. 98
	Total . . . . .	<u>Fr. 304,573. 18</u>

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

### 6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .		136
Arbeiter im Taglohn . . . . .		30
		<u>166</u>
<b>II. Bahnunterhalt und Aufsicht.</b>		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) . . . . .		469
Arbeiter im Taglohn . . . . .		489
		<u>958</u>
<b>III. Expeditions- und Zugdienst.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .		1,291
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) . . . . .		367
		<u>1,658</u>
<b>IV. Maschinendienst und Werkstätten.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .		222
Arbeiter im Taglohn (wovon 363 Werkstättearbeiter) . . . . .		488
		<u>710</u>
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals . . . . .		<u>3,492</u>
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,05 Angestellte (im Vorjahr 5).		
<b>V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .		149
Arbeiter im Taglohn . . . . .		52
		<u>201</u>



**Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:**

Beamte und Angestellte . . . . .	2,267	
Arbeiter im Taglohn . . . . .	1,426	
		<u>3,693</u>

**7. Unterstützungs- und Krankenkassen.**

*a) Pensions- und Hülfskasse (früher Unterstützungskasse).*

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 959,332. 23

Im Jahr 1881 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .	Fr. 30,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	„ 132,710. 33	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . . . .	„ 48,065. 43	
		Fr. 210,775. 76

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr. 1,597. 71	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . . . .	„ 802. 30	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . . . .	„ 3,500. —	
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	„ 150,380. 38	
Verschiedenes . . . . .	„ 1,463. 74	
		„ 157,744. 13
		„ 53,031. 63

Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren . . . . . Fr. 1,014,350. —  
 abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . . . . . „ 1,986. 14  
Fr. 1,012,363. 86

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

*b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.*

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 31,841. 14

Im Jahr 1881 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 25,118. 93

denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spital-

rechnungen etc. gegenüberstehen . . . . .	„ 23,844. 22	
		„ 1,274. 71

Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren . . . . . Fr. 33,200. —  
 abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . . . . . „ 84. 15  
Fr. 33,115. 85

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1043.

*c) Krankenkasse für die Bahnarbeiter.*

Am 31. Dezember 1880 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 14,001. 75

Hiezu kamen im Jahr 1881 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . Fr. 4,478. —

An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt „ 3,743. 82  
 „ 734. 18

Bestand am 31. Dezember 1881: in Werthpapieren . . . . . Fr. 14,200. —  
 „ Baarschaft . . . . . „ 535. 93  
Fr. 14,735. 93

**8. Kautionskassen.**

Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten beziehungsweise vierzehntägigen Lohnbetroffnissen gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güterarbeiter weisen per Ende 1881 folgende Vermögensbestände auf:

*a) Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer.*

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

*b) Kautionskasse des Dampfbootpersonals.*

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

*c) Baarkautionen von Beamten und Angestellten.*

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

*d) Kautionskasse der Güterarbeiter.*

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

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

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

---

## V. Bahnbau.

### A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

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

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

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

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