

Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

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

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

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

Passiva.

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

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

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

Dagegen haben die Einzahlungen auf das neue Anleihen von 160 Millionen I. Hypothek den Betrag dieser Schuld wie oben erwähnt auf Fr. 75,790,000 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn ist auf Fr. 4,446,945. 70 Cts. angestiegen. Als neuer Posten erscheint hier die beschlossene, aber durch Einsprache verschobene Zahlung einer Dividende pro 1880 auf den Prioritätsaktien im Betrag von Fr. 635,800 nebst Zins für 6 Monate zu 4¹/₂0/0 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) Bötzenberg: | |
| 1. Brugg—Pratteln | |
| a) Brugg—Stein | Kilometer 27,470 |
| b) Stein—Pratteln | „ 21,413 |
| 2. Pratteln—Basel | |
| Total | „ 8,339 „ „ 9 |
| | „ 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 Erwerberrin 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: | 2,288,578 | 2,423,946 |

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

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

Die unmittelbaren Betriebseinnahmen sind im Betriebsjahr um Fr. 215,346. 08 Cts. gestiegen. In das Vorjahr fällt aber die Übernahme der Westsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn (1. Juni), und in das Berichtsjahr, mit Wirkung vom 1. Januar an, die Ausscheidung der Strecke Zofingen-Suhr-(Aarau) beziehungsweise die Übergabe derselben an die Schweizerische Centralbahn. Behufs richtiger Vergleichung der 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 unbedeutendem 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. verzinste 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.

| | 1879. | 1880. |
|---|------------------------|------------------------|
| Einnahmen: 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> |
| Ausgaben: 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 |
| Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn | <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 |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| 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 | 18,997. 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 |
| Total | 5,438,836 | 100 | 5,652,576 | 100 | 4,808,016. 80 | 100 | | 5,008,015. 17 | 100 | |
| Rekapitulation nach Klassen: | | | | | | | | | | |
| I. Klasse | 31,561 | 0.58 | 32,330 | 0.57 | 151,667. 50 | | 3.16 | 150,670. 73 | | 3.01 |
| II. " | 944,161 | 17.36 | 955,701 | 16.91 | 1,577,190. 44 | | 32.80 | 1,547,834. 91 | | 30.91 |
| III. " | 4,463,114 | 82.06 | 4,664,545 | 82.52 | 3,079,158. 86 | | 64.04 | 3,309,509. 53 | | 66.08 |
| Total | 5,438,836 | 100 | 5,652,576 | 100 | 4,808,016. 80 | 100 | | 5,008,015. 17 | 100 | |
| II. Gepäcktransport | Tonnen | | Tonnen | | 288,299. 45 | | | 306,264. 70 | | |
| 15,449 | | 16,170 | | | | | | | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| Klasse I | 5,093 | 3.70 | 5,024 | 3.61 | 175,335. 52 | | | 193,403. 19 | | |
| " II | 49,681 | 36.14 | 55,485 | 39.88 | | | | | | |
| " III | 52,859 | 38.45 | 54,534 | 39.20 | | | | | | |
| " IV | 29,843 | 21.71 | 24,081 | 17.31 | | | | | | |
| Total | 137,476 | 100 | 139,124 | 100 | 175,335. 52 | | | 193,403. 19 | | |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| Eilgut | 44,534 | 3.48 | 45,357 | 3.50 | 6,705,330. 77 | 90.93 | 6,725,239. 66 | 91.46 | | |
| Normalklasse I | 62,698 | 4.90 | 66,139 | 5.11 | | | | | | |
| " II | 168,555 | 13.19 | 163,918 | 12.65 | | | | | | |
| Wagenladungsklasse A | 137,953 | 10.79 | 124,966 | 9.65 | | | | | | |
| " B | 215,661 | 16.87 | 197,960 | 15.28 | | | | | | |
| " C | 89,070 | 6.97 | 110,446 | 8.53 | | | | | | |
| " D | 88,445 | 6.92 | 91,005 | 7.02 | | | | | | |
| " E | 471,461 | 36.88 | 495,637 | 38.26 | | | | | | |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) | | | | | 668,660. 02 | 9.07 | 628,065. 92 | 8.54 | | |
| Total | 1,278,377 | 100 | 1,295,428 | 100 | 7,373,990. 79 | 100 | 7,353,305. 58 | 100 | | |
| Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen | | | | | 12,645,642. 56 | | | 12,860,988. 64 | | |

3. Durchschnittsergebnisse.

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

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

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

5. Frequenz nach den Stationen.

| | Personen | | Gepäck | Vieh | Güter | | | Gegenüber 1880 | | Rangordnung der Stationen | |
|--------------------------------|----------|--------|----------|---------|---------|---------|----------|----------------|-------|---------------------------|---------|
| | Anzahl | Tonnen | | | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Personen | Güter | nach | |
| | | | Personen | Güter | | | | | | Personen- | Güter- |
| | | | | Stück | Ver- | Emp- | Total | | | sonen- | gewicht |
| | | | | | sandt | fang | | | | 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. Weinfelden | 69,614 | 112 | 4,643 | 3,568 | 6,355 | 9,923 | + 5,007 | - 258 | 16 | 21 | |
| 44. Märstetten | 24,687 | 38 | 1,966 | 2,870 | 3,378 | 6,248 | + 662 | + 654 | 47 | 40 | |
| 45. Müllheim-Wigoltingen . | 28,694 | 61 | 1,613 | 2,451 | 4,759 | 7,210 | + 543 | - 363 | 41 | 32 | |
| 46. Felben | 22,595 | 25 | 798 | 1,545 | 1,303 | 2,848 | + 396 | + 409 | 51 | 74 | |
| 47. Frauenfeld | 108,022 | 347 | 2,837 | 6,973 | 14,060 | 21,033 | - 943 | - 2,319 | 7 | 12 | |
| 48. Islikon | 25,329 | 35 | 494 | 1,618 | 705 | 2,323 | + 2,214 | + 989 | 45 | 84 | |
| 49. Wiesendangen | 16,778 | 14 | 118 | 228 | 535 | 763 | + 991 | + 191 | 70 | 124 | |
| 50. Winterthur | 391,648 | 981 | 8,337 | 32,085 | 93,898 | 125,983 | + 20,021 | + 18,697 | 2 | 3 | |
| 51. Hettlingen | 11,466 | 11 | 69 | 639 | 229 | 868 | + 1,566 | + 544 | 96 | 118 | |
| 52. Henggart | 18,807 | 32 | 851 | 289 | 743 | 1,032 | - 344 | - 120 | 60 | 114 | |
| 53. Andelfingen | 34,705 | 72 | 1,074 | 1,023 | 2,088 | 3,111 | + 1,798 | + 68 | 32 | 71 | |
| 54. Marthalen | 19,040 | 50 | 558 | 2,984 | 3,498 | 6,482 | - 281 | + 172 | 65 | 38 | |
| 55. Dachsen | 19,938 | 51 | 98 | 445 | 308 | 753 | - 175 | + 3 | 60 | 126 | |
| 56. Schaffhausen | 79,847 | 414 | 8,966 | 43,070 | 16,661 | 59,731 | - 1,810 | - 600 | 13 | 4 | |
| 57. Töss | 9,959 | 25 | 30 | 3,626 | 8,857 | 12,483 | + 454 | + 1,013 | 104 | 17 | |
| 58. Wülflingen | 9,975 | 17 | 14 | 1,678 | 5,449 | 7,127 | - 517 | + 1,495 | 102 | 33 | |
| 59. Neftenbach-Pfungen | 19,266 | 15 | 100 | 4,051 | 4,860 | 8,911 | - 395 | + 758 | 62 | 26 | |
| 60. Embrach-Rorbas | 37,525 | 82 | 205 | 4,775 | 5,089 | 9,864 | - 447 | + 1,618 | 30 | 22 | |
| 61. Bülach | 54,633 | 101 | 1,814 | 2,116 | 2,664 | 4,780 | - 3,226 | - 213 | 21 | 48 | |
| 62. Niederglatt | 19,467 | 77 | 486 | 1,125 | 1,552 | 2,677 | + 490 | + 302 | 61 | 75 | |
| 63. Buchs (Zürich) | 4,354 | 7 | 52 | 78 | 382 | 460 | + 348 | + 272 | 135 | 134 | |
| 64. Otelfingen | 9,754 | 14 | 66 | 1,262 | 332 | 1,594 | + 1,249 | + 55 | 106 | 95 | |
| 65. Würenlos | 9,050 | 12 | 36 | 384 | 420 | 804 | + 1,201 | + 10 | 111 | 121 | |
| 66. Glattfelden | 7,359 | 10 | 29 | 520 | 764 | 1,284 | + 132 | + 240 | 119 | 107 | |
| 67. Eglisau | 28,534 | 93 | 1,262 | 2,204 | 2,094 | 4,298 | - 462 | - 561 | 42 | 53 | |
| 68. 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. Miltödi | 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.

| | | | | Güter | | | Gegenüber 1880 | | Rangordnung der Stationen | |
|---|------------------|---------------|----------------|------------------|------------------|---------|----------------|--------|---------------------------|---------|
| | Personen | Gepäck | Vieh | Versandt | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | |
| | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | Personen- | Güter- |
| | | | | | | | | | zahl | gewicht |
| 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 | | |
| Total | 5,652,576 | 16,170 | 139,124 | 1,295,428 | 1,295,428 | | | | | |

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

| | Von der Nordostbahn | | Nach der Nordostbahn | | Total | | Differenz gegenüber 1880 | |
|--|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|----------------|
| | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen |
| I. Direkter Verkehr der Nordostbahn. | | | | | | | | |
| Dampfboote auf dem Zürichsee | 11,731 | 5,568 | 13,128 | 3,502 | 24,859 | 9,070 | + 6,067 | + 8,019 |
| Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † | 21,327 | 23,799 | 20,914 | 6,798 | 42,241 | 30,597 | + 8,591 | - 3,629 |
| Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen | 50,103 | 31,166 | 46,763 | 99,621 | 96,866 | 130,787 | + 1,642 | - 33,335 |
| Effretikon-Hinweil | 35,168 | 10,751 | 35,295 | 3,111 | 70,463 | 13,862 | - 4,163 | - 751 |
| Aarau-Suhr-Zofingen | 1,078 | 889 | 1,163 | 390 | 2,241 | 1,279 | + 2,241 | + 1,279 |
| Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen § | 181,415 | 79,418 | 183,370 | 43,185 | 364,785 | 122,603 | + 6,263 | - 9,447 |
| Tössthalbahn | 6,837 | 416 | 7,079 | 123 | 13,916 | 539 | - 743 | - 882 |
| Nationalbahn | — | — | — | — | — | — | - 31,056 | - 7,318 |
| Wädensweil-Einsiedeln | 23,140 | 2,300 | 22,803 | 2,490 | 45,943 | 4,790 | + 444 | - 594 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 82,103 | 106,131 | 83,609 | 68,779 | 165,712 | 174,910 | + 17,002 | - 13,828 |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 52,389 | 8,012 | 53,073 | 155,154 | 105,462 | 163,166 | + 4,331 | + 52,654 |
| K. Württemberg. Staatsbahn * | 8,023 | 2,279 | 7,982 | 10,683 | 16,005 | 12,962 | + 2,067 | + 6,015 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen* | 7,399 | 6,282 | 5,511 | 28,647 | 12,910 | 34,929 | - 467 | - 2,451 |
| Total | 480,713 | 277,011 | 480,690 | 422,483 | 961,403 | 699,494 | + 12,219 | - 4,268 |
| † Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. | | | | | | | | |
| § Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. | | | | | | | | |
| * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen. | | | | | | | | |
| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | | | | | | | | |
| | 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 |
| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | | | | | | | | |
| 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 |
| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | | | | | | | | |
| Übertrag | 25,055 | 40,201 | 27,719 | 46,798 | 52,774 | 86,999 | | |
| Zürichsee-Dampfboote | — | 3 | — | 8 | — | 11 | — | + 11 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 1,411 | 703 | 1,497 | 178 | 2,908 | 881 | + 128 | + 90 |
| Tössthalbahn | 30 | 312 | 56 | 197 | 86 | 509 | — 31 | — 104 |
| Nationalbahn | — | — | — | — | — | — | — 733 | — 417 |
| Wädensweil-Einsiedeln | 4,080 | 18 | 4,329 | 2 | 8,409 | 20 | + 333 | + 12 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 6,537 | 6,848 | 6,571 | 15,700 | 13,108 | 22,548 | + 2,074 | — 140 |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 865 | 885 | 985 | 52,592 | 1,850 | 53,477 | + 173 | + 25,678 |
| K. Württemberg. Staatsbahn | — | 1,146 | 4 | 4,903 | 4 | 6,049 | — 3 | + 6,034 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | — | 341 | — | 1,260 | — | 1,601 | — | — 39 |
| | Von der Tössthalbahn | | Nach der Tössthalbahn | | | | | |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gr. Bad. Bahn | — | — | — | 30 | — | 30 | — | — 140 |
| | Von Wädensweil-Einsiedeln | | Nach Wädensweil-Einsiedeln | | | | | |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 647 | — | 724 | — | 1,371 | — | — 1,918 | — |
| Gr. Bad. Bahn | 3,456 | 38 | 3,418 | 558 | 6,874 | 596 | + 2,102 | + 195 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 803 | — | 779 | — | 1,582 | — | + 679 | — |
| | Von der Schweiz. Centralbahn und weiter | | Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter | | | | | |
| Nationalbahn | — | — | — | — | — | — | — | — 384 |
| Aarg. Südbahn | 19 | 295 | 14 | 340 | 33 | 635 | + 33 | + 250 |
| Gr. Bad. Bahn | 958 | 121 | 989 | 1,162 | 1,947 | 1,283 | + 74 | + 797 |
| K. Württemberg. Staatsbahn | 89 | 1,681 | 197 | 1,583 | 286 | 3,264 | + 29 | + 2,046 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 1,259 | 12,581 | 1,237 | 41,609 | 2,496 | 54,190 | — 121 | — 7,232 |
| Total des Transitverkehrs | 45,209 | 65,173 | 48,519 | 166,920 | 93,728 | 232,093 | + 10,843 | + 7,351 |
| Gesammttotal | 525,922 | 342,184 | 529,209 | 589,403 | 1,055,131 | 931,587 | + 23,062 | + 3,083 |

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

| | 1880 | 1881 | Gegenüber 1880 | |
|--|------------------|------------------|----------------|---------------|
| | | | mehr | weniger |
| | | | Tonnen | Tonnen |
| Übertrag | 1,004,109 | 973,559 | — | 30,550 |
| E. Textilindustrie: | | | | |
| <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 | — |
| | 88,699 | 93,882 | 5,183 | — |
| F. Gerberei: | | | | |
| 41. Felle und Häute | 4,763 | 4,872 | 109 | — |
| 42. Rinde und übrige Gerbstoffe | 6,297 | 6,913 | 616 | — |
| 43. Leder und Lederwaaren | 4,647 | 5,347 | 700 | — |
| | 15,707 | 17,132 | 1,425 | — |
| G. Glas- und Thonfabrikation: | | | | |
| 44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) | 9,831 | 11,043 | 1,212 | — |
| H. Papierfabrikation: | | | | |
| 45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) | 5,210 | 6,816 | 1,606 | — |
| 46. Papier und Carton | 6,986 | 7,649 | 663 | — |
| | 12,196 | 14,465 | 2,269 | — |
| I. Hilfsstoffe für die Landwirtschaft und Industrie: | | | | |
| 47. Eis | 281 | 3,701 | 3,420 | — |
| 48. Salz | 16,292 | 16,766 | 474 | — |
| 49. Erden aller Art (Kies und Sand) | 10,062 | 15,142 | 5,080 | — |
| 50. Mineralöl | 10,102 | 13,537 | 3,435 | — |
| 51. Vegetabilische Öle | 7,754 | 9,512 | 1,758 | — |
| 52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen | 5,953 | 6,443 | 490 | — |
| 53. Sprit | 7,296 | 10,395 | 3,099 | — |
| 54. Farben, Farbwaaren und Droguerien | 6,678 | 7,154 | 476 | — |
| 55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel | 13,068 | 14,077 | 1,009 | — |
| 56. Stärke und Stärkemehl | 2,962 | 2,929 | — | 33 |
| 57. Heu und Stroh | 4,078 | 3,478 | — | 600 |
| 58. Düngmittel | 15,953 | 21,441 | 5,488 | — |
| | 100,479 | 124,575 | 24,096 | — |
| K. Hilfsmittel zum Transport: | | | | |
| 59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen | 4,366 | 13,965 | 9,599 | — |
| 60. Leere Gebinde und Emballagen | 26,253 | 25,385 | — | 868 |
| | 30,619 | 39,350 | 8,731 | — |
| Total | 1,261,640 | 1,274,006 | 12,366 | — |
| Nicht klassifizierte Waaren | 16,737 | 21,422 | 4,685 | — |
| Gesamttotal | 1,278,377 | 1,295,428 | 17,051 | — |

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 Tonnen | Güter Tonnen | Personen per Personen- kilometer | Gepäck per Tonnen- kilometer | Güter per Tonnen- kilometer | per Zugskilometer | | per Wagen- achsenkilom. | per Bahnkilometer | | | | | |
| | | | | | | | Fr. | Cts. | | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | Total |
| 1855 | 60 | 113,000 | — | 29,000 | 5.32 | — | 15.95 | — | — | 6,239 | 501 | 60 | 4,625 | 11,425 | 254 |
| 1856 | 106 | 130,000 | — | 34,000 | 6.04 | — | 16.39 | — | — | 7,860 | 521 | 159 | 5,640 | 14,180 | 238 |
| 1857 | 134.4 | 174,568 | — | 58,013 | 5.02 | — | 13.32 | — | — | 8,776 | 614 | 198 | 7,724 | 17,312 | 563 |
| 1858 | 156.5 | 186,339 | — | 49,603 | 5.08 | — | 14.67 | — | — | 9,458 | 653 | 294 | 7,277 | 17,682 | 520 |
| 1859 | 168.1 | 198,093 | — | 62,456 | 5.20 | — | 15.25 | — | 21.25 | 10,305 | 606 | 371 | 9,526 | 20,808 | 430 |
| 1860 | 178 | 192,862 | — | 87,353 | 5.32 | — | 14.56 | — | 22.44 | 10,265 | 617 | 542 | 12,720 | 24,144 | 2,057 |
| 1861 | 178 | 220,056 | — | 134,433 | 5.20 | — | 12.92 | — | 21.71 | 11,433 | 651 | 404 | 17,364 | 29,852 | 1,953 |
| 1862 | 178 | 237,963 | — | 139,487 | 5.10 | — | 12.35 | — | 20.54 | 12,129 | 680 | 479 | 17,268 | 30,556 | 2,145 |
| 1863 | 178 | 247,411 | 1,390 | 124,216 | 5.17 | 49.16 | 12.84 | — | 20.33 | 12,802 | 682 | 503 | 15,994 | 29,981 | 2,515 |
| 1864 | 178 | 247,176 | 1,313 | 119,716 | 5.10 | 50.62 | 12.27 | — | 19.10 | 12,603 | 665 | 521 | 14,690 | 28,479 | 2,896 |
| 1865 | 178 | 275,700 | 1,394 | 147,790 | 4.72 | 49.13 | 11.25 | — | 19.41 | 13,567 | 685 | 574 | 16,633 | 31,459 | 1,788 |
| 1866 | 178 | 251,166 | 1,332 | 179,113 | 4.95 | 49.00 | 10.80 | — | 18.23 | 12,424 | 652 | 660 | 19,480 | 33,216 | 1,632 |
| 1867 | 178 | 252,347 | 1,407 | 180,503 | 4.93 | 50.40 | 11.60 | — | 17.14 | 12,408 | 712 | 671 | 21,039 | 34,830 | 1,732 |
| 1868 | 178 | 280,449 | 1,491 | 234,547 | 4.83 | 49.80 | 10.20 | — | 17.36 | 13,534 | 744 | 601 | 24,008 | 38,887 | 2,626 |
| 1869 | 181.1 | 294,430 | 1,485 | 190,885 | 4.67 | 50.20 | 11.00 | — | 17.17 | 13,738 | 746 | 571 | 21,016 | 36,071 | 2,821 |
| 1870 | 193 | 275,163 | 1,709 | 197,978 | 4.72 | 48.00 | 10.80 | — | 17.27 | 12,988 | 822 | 599 | 21,408 | 35,817 | 2,386 |
| 1871 | 203 | 343,017 | 1,479 | 261,567 | 4.38 | 51.40 | 10.40 | — | 18.65 | 15,018 | 761 | 875 | 27,315 | 43,969 | 3,215 |
| 1872 | 213 | 361,429 | 1,595 | 234,098 | 4.43 | 53.20 | 10.00 | — | 17.46 | 16,010 | 849 | 765 | 23,520 | 41,144 | 4,293 |
| 1873 | 213 | 385,046 | 1,790 | 250,930 | 4.44 | 53.20 | 10.00 | — | 16.38 | 17,092 | 934 | 641 | 25,030 | 43,717 | 6,294 |
| 1874 | 213 | 409,295 | 1,833 | 270,733 | 4.36 | 52.00 | 9.80 | — | 16.95 | 17,857 | 934 | 622 | 26,385 | 45,818 | 9,416 |
| 1875 | 230 | 426,390 | 1,798 | 268,016 | 4.28 | 51.40 | 10.00 | — | 16.16 | 18,247 | 923 | 620 | 26,745 | 46,535 | 12,360 |
| 1876 | 312 | 362,118 | 1,376 | 220,083 | 4.18 | 53.20 | 9.80 | — | 16.28 | 15,150 | 732 | 519 | 21,565 | 37,966 | 5,972 |
| 1877 | 378 | 280,533 | 1,148 | 185,044 | 4.46 | 53.66 | 10.04 | — | 17.68 | 12,519 | 616 | 521 | 18,584 | 32,240 | 2,053 |
| 1878 | 391. | 265,108 | 1,140 | 171,173 | 4.40 | 53.84 | 10.37 | — | 18.32 | 11,668 | 614 | 426 | 17,750 | 30,458 | 504 |
| 1879 | 401 | 251,578 | 1,158 | 167,377 | 4.48 | 54.32 | 10.39 | — | 19.19 | 11,271 | 629 | 381 | 17,384 | 29,665 | 540 |
| 1880 | 469 | 226,700 | 1,115 | 153,025 | 4.32 | 55.15 | 10.27 | — | 19.23 | 10,251 | 615 | 374 | 15,723 | 26,963 | 442 |
| 1881 | 540 | 205,463 | 1,017 | 132,836 | 4.51 | 55.77 | 10.27 | — | 19.45 | 9,274 | 567 | 358 | 13,618 | 23,817 | 377 |

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

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

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

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

1. Ausgaben.

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

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

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

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden“. Für den Bahnunterhalt sind Fr. 95,931. 51 Cts. mehr verausgabt worden. Die Hauptposten fallen auf Besoldungen, indem die Löhnungen für das Bahnaufsichtspersonal auf der ehemaligen Nationalbahn nun für das ganze Jahr in Berechnung fielen, ferner auf Unterhalt des Bahnkörpers und der Kunstbauten, welche durch die Hochwasser vom 1. und 2. September im Gebiete des Thurflusses erheblich beschädigt worden waren. Der Hochwasserschaden beziffert sich für das gesammte Netz auf etwa Fr. 63,000; für diessfällige Wiederherstellungsarbeiten sind im Berichtsjahr Fr. 36,439. 50 Cts. verausgabt und verrechnet worden; der Rest fällt aufs laufende Jahr. Für Unterhalt des Oberbaues einschliesslich der Löhne für 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 andererseits 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:

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

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

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

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 | | |
| a) Stand und Leistungen. | | | | | | | | | |
| Zahl der Lokomotiven . . . | 49 | 16 | 43 | 20 | 12 | 140 | 140 | 15 | 15 |
| Zurückgelegte Wegstrecke | | | | | | | | | |
| mit Bahnzügen Km. | 1,434,511 | 295,544 | 1,043,690 | 168,150 | 239,251 | 3,071,776 | 3,181,146 | — | — |
| im Materialtransport | 925 | 305 | 2,264 | — | — | 1,122 | 3,494 | — | — |
| in Schneepflugfahrten | — | — | 32 | — | — | 65 | 32 | — | — |
| in Leerfahrten | 13,037 | 877 | 12,020 | 1,313 | 697 | 23,451 | 27,944 | — | — |
| Total der zurückgelegten Fahrkilom. | 1,448,473 | 296,726 | 1,058,006 | 169,463 | 239,948 | 3,096,414 | 3,212,616 | 698,256 ** (169,032) | 723,624 ** (194,312) |
| Im tägl. Durchschnitt Kilometer | 1881 3,968.4 | 812.9 | 2,898.6 | 464.3 | 657.4 | — | 8,801.7 | — | — |
| 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) Kosten des Brennmaterials. | | | | | | | | | |
| Verbrauch im Ganzen Kg. | 9,761,798 | 1,830,380 | 9,865,045 | 881,480 | 1,879,978 | 23,578,181 | 24,218,681 | 3,213,269 | 3,131,909 |
| „ per Lokom.-, (Fahr- bzw. 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 | — | — |
| c) Übrige Unterhaltungskosten. | | | | | | | | | |
| 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 | — |
| d) Total | | | | | | | | | |
| Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: | | | | | | | | | |
| im Ganzen Fr. | 400,310.04 | 65,127.17 | 364,724.83 | 36,559.49 | 46,661.21 | 880,941.72 | 913,382.74 | 131,298.44 | 122,139.92 |
| per Lokom.-, (Fahr- 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 | — | — | — | — |
| | | | | | | | | 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.

| A. Stand und Leistungen. | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------------------|-------------|-------------------|----------------------|--------|--------|-----------|--|--------------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------|
| 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. | II. | III. | | | | im Ganzen | per Bahnkilo- meter | per Achsen- kilometer |
| | | | | Klasse | Klasse | Klasse | | | | | | |
| Tonnen | | | | | | | | | | | | |
| 1881 | 69 | 489 | 1254 | 1,187 | 7,496 | 14,688 | 23,371 | 10,563,050 | 92,605,213 | 103,168,263 | 148,872 | 4.81 |
| 1880 | 69 | 490 | 1256 | 1,195 | 7,471 | 14,678 | 23,344 | 10,106,306 | 92,126,562 | 102,232,868 | 165,693 | 4.78 |

| B. Unterhaltungskosten. | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---|-----------------------------|--|--------------------------|---------------|-------------------------------|---|---|
| Betriebsjahr | 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.

| A. Stand und Leistungen. | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------------|--------------|-----------------|-----------------|---------------|---|-------------------------------------|-----------------------------------|---|--------------------------------|-------------|---------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------|
| 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. | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| achträdrige | vierrädrige | der Wagen | der Achsen | Tonnen | Kilogr. | Franken | Gramme | Centimes | Franken | Centimes | | | | | |
| 1881 | 12 | 71 | 2,513 | 2,596 | 5,216 | 28,295.0 | 2.8502 | 5.43 | 95,048,718 | 181,432,767 | 276,481,485 | 398,963 | 4.64 | 14,676,458 | 44,889,690 |
| 1880 | 16 | 71 | 2,631 | 2,718 | 5,468 | 29,523.0 | 2.8398 | 5.40 | 98,583,373 | 183,578,539 | 282,161,912 | 457,313 | 4.64 | 14,940,162 | 45,865,367 |

| B. Unterhaltungskosten. | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---|-----------------------------|--|--------------------------------------|----------|---------------------------|--------------------------|--------|
| Betriebsjahr | 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 | |
| | | | | | | | | | | | | Gramme |
| 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.

| | 1879 | 1880 | 1881 |
|--|--------------|----------|------------------------|
| b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend: | | | |
| I. Fahr- und Rangirdienst-Lokomotiven. | | | |
| Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt | per Jahr Km. | 24,900 | 24,482 (25,639) |
| | per Tag " | 68.2 | 66.9 (70,1) |
| im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt | per Jahr " | 47,506 | 48,381 |
| | per Tag " | 130.2 | 132.2 |
| im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt | per Jahr " | 59,383 | 61,928 |
| | per Tag " | 162.7 | 169.2 |
| im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt | per Jahr " | 59,191 | 58,188 |
| | per Tag " | 162.2 | 159.0 |
| 2. Fahrdienst-Lokomotiven. | | | |
| Durchschnittliche Achsenzahl per Zug | | 27.44 | 27.26 |
| Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer | Centimes | 11.28 | 9.17 |
| " Zugskilometer | " " | 11.62 | 9.53 |
| " beförderten Wagenachsenkilometer | " " | 0.411 | 0.336 |
| Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotivkilometer | Kilogr. | 7.8462 | 7.6147 |
| " Zugskilometer | " " | 8.0811 | 7.9159 |
| " Wagenachsenkilometer | " " | 0.2859 | 0.2794 |
| " „ Schmiermaterial* Lokomotivkilometer | " " | 0.0128 | 0.0159 |
| " Zugskilometer | " " | 0.0132 | 0.0166 |
| " Wagenachsenkilometer | " " | 0.00047 | 0.00059 |
| Kosten des Brennmaterials " Lokomotivkilometer | Centimes | 18.8066 | 17.1986 |
| " Zugskilometer | " " | 19.3697 | 17.8791 |
| " beförderten Wagenachsenkilometer | " " | 0.6852 | 0.6310 |
| " „ Schmiermaterials* Lokomotivkilometer | " " | 1.4946 | 1.5451 |
| " Zugskilometer | " " | 1.5394 | 1.6062 |
| Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer | Franken | 1,675.54 | 1,253.12 (1,427.78) |
| " Lokomotivkilometer | Centimes | 32.27 | 28.45 |
| " Zugskilometer | " " | 33.24 | 29.58 |
| " beförderten Wagenachsenkilometer | " " | 1.18 | 1.04 |
| c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend: | | | |
| Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordostbahn und auf fremden Bahnen) | Kilometer | 12,480 | 11,402 (12,177) |
| und zwar jede Personenwagenachse | " " | 19,203 | 16,271 (17,378) |
| " Güterwagenachse | " " | 10,936 | 10,284 (10,983) |
| Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen | | 107.94 | 83.17 (94.77) |
| " Güterwagenachsen | | 282.42 | 244.84 (278.97) |
| " Personen- u. Güterwagenachsen | | 390.37 | 328.02 (373.74) |
| Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen | | | |
| auf Nordostbahnwagen | Prozente | 65.04 | 60.60 |
| " fremde Wagen | " " | 34.96 | 39.40 |
| Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer | Centimes | 0.0058 | 0.0047 |
| Reparaturkosten per Bahnkilometer | Franken | 447.47 | 356.75 (406.48) |
| " Wagenachse und Jahr | " " | 41.12 | 37.30 (39.82) |
| " Wagenachsenkilometer | Centimes | 0.329 | 0.327 |
| d) Ausnutzung der Wagen: | | | |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt | Prozente | 31.92 | 33.60 |
| Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen | " " | 31.52 | 30.84 |

* *) Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

| Betriebsjahr | Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge | Ausgabe per Bahnkilometer | | | | | | | Ausgaben-Betreffniss | | Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus dem Erneuerungs- bezw. Reservefond bestritten) | | |
|--------------|-------------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|-----------------|-------------|---------------|-----------|------------------------|--------------------------|--|-----------------------|-----------------------|
| | | 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 ¹⁾ | 472,756 ²⁾ |
| 1878 | 536 | 632 | 2,421 | 4,619 | 5,857 | 59 | 455 | 14,043 | 2.56 | 9.18 | 813 | 435,518 | — |
| 1879 | 549 | 543 | 2,465 ³⁾ | 4,987 | 4,421 | 53 | 270 | 12,739 | 2.45 | 8.94 | 425 | 233,473 ³⁾ | — |
| 1880 | 607 ⁴⁾ | 432 | 2,279 ³⁾ | 4,356 | 4,013 | 44 | 207 | 11,331 | 2.25 | 8.18 | 773 | 444,371 ³⁾ | 24,949 |
| 1881 | 688 ⁴⁾ | 378 | 2,133 ³⁾ | 3,923 | 3,509 | 36 | 223 | 10,202 | 2.19 | 8.43 | 749 | 453,970 ³⁾ | 61,701 |

1) 1877 einschl. Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipirten Geleisumbau zu Lasten des Reservefonds.
 2) " " " 413,562.10 idem idem " Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.
 3) 1879/81 Einzelnenauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
 4) 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

| 1880 | | 1881 |
|--------------------|--|-----------------------------------|
| Fr. 12,645,642. 56 | Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr | Fr. 12,860,988. 64 |
| " 207,428. — | Mittelbare Einnahmen | " 203,702. 94 |
| Fr. 12,853,070. 56 | | Fr. 13,064,691. 58 |
| " 5,123,901. 93 | Betriebsausgaben | " 5,317,429. 66 |
| Fr. 7,729,168. 63 | Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen | Fr. 7,747,261. 92 |
| | Davon ab: | |
| " 1,081,108. 60 | Fr. 31,108. 60 Ausbau und neue Anlagen | Fr. 122,519. 13 |
| Fr. 6,648,060. 03 | " 1,050,000. — Einlage in den Erneuerungsfond | " 1,050,000. — |
| | Betriebsergebniss des eigenen Netzes (ausschliesslich Suhr-Zofingen) . | Fr. 6,574,742. 79 |
| | 51,72 ⁰ / ₀ in Prozenten der Bruttoeinnahme | 50,32 ⁰ / ₀ |
| | Fr. 14,483. 79 (459 Klm.) per Bahnkilometer (540 Klm.) | Fr. 12,175. 45 |
| | " 2. 95 . % „ Zugskilometer | " 2. 71 |
| | " 2. 83 . . „ Nutzkilometer | " 2. 64 |
| | Fügt man zu obigen Summen | |
| " 258,342. 89 | den Ertrag der Dampfboote mit | " 230,223. 93 |
| " 984,270. 87 | und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit | " 883,775. 25 |
| | so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich | |
| Fr. 7,890,673. 79 | Dampfboote | Fr. 7,688,741. 97 |
| | Dazu: | |
| " 103,446. 82 | Aktiv-Zinsensaldo | " 216,411. 16 |
| Fr. 7,994,120. 61 | Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation | Fr. 7,905,153. 13 |
| | Hiezu sind erforderlich: | |
| Fr. 3,082,750. — | Für Zinse auf Obligationenanleihen | Fr. 2,482,750. — |
| " 320,421. 55 | " " " Subventionsdarleihen | " 316,362. 50 |
| " 2,590,290. 20 | " " " Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn, ausschliesslich der ehemaligen Nationalbahn | " 3,313,344. 25 |
| " 40,000. — | " " " dem Anleihen von 3 Millionen Franken I. Hypothek auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn | " 70,000. — |
| " 426,516. 23 | " Amortisation von Anleihen und Kursverlusten auf frühern Anleihen | " 436,516. 23 |
| Fr. 6,459,977. 98 | Total | Fr. 6,618,972. 98 |
| Fr. 1,534,142. 63 | Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von | Fr. 1,286,180. 15 |
| | Die vorstehende Zusammenstellung ergibt gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme aus dem Transportverkehr von | Fr. 215,346. 08 |
| | eine Verminderung der mittelbaren Einnahmen von | Fr. 3,725. 06 |
| | und eine Zunahme der Betriebsausgaben von | " 193,527. 73 |
| | so dass die Vermehrung des Betriebsüberschusses gegen das Vorjahr beträgt | Fr. 18,093. 29 |

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

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

Auf dem Anleihen von 3 Millionen I. Hypothek auf der Ostsektion der Nationalbahn beträgt der Zins mehr als im Vorjahr (1880 wurde derselbe nur für acht Monate berechnet) „ 30,000. — und die Amortisationsquote des neuen Anleihens ist um „ 10,000. — gewachsen, so dass eine 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 Thurdammbaukosten;
- Erstellung von Unterkunftslokalen für Zugspersonal in Frauenfeld und Bülach;
- Verlängerung von Barrieren in Aussersihl, etc.

Ferner sind darin enthalten Fr. 100,000 für die in Aussicht genommene definitive Stationsanlage in Horgen. Die dahingehenden 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 |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt I. Platz | 26,166 | 29.47 | 25,595 | 25.44 | 42,441. 33 | 41.82 | 42,200. 23 | 39.63 | | |
| „ „ II. „ | 24,926 | 28.07 | 27,790 | 27.62 | 30,774. 53 | 30.32 | 33,474. 37 | 31.44 | | |
| Hin- und Rückfahrt I. „ | 6,102 | 6.87 | 8,452 | 8.40 | 7,596. 28 | 7.48 | 7,628. 27 | 7.16 | | |
| „ „ „ II. „ | 14,358 | 16.17 | 20,190 | 20.06 | 9,385. 83 | 9.25 | 10,893. 99 | 10.23 | | |
| Abonnementsbillete I. „ | 2,696 | 3.04 | 3,593 | 3.57 | 466. 16 | 0.46 | 711. 75 | 0.67 | | |
| „ „ II. „ | 4,791 | 5.39 | 5,094 | 5.06 | 3,374. 27 | 3.32 | 3,532. 04 | 3.32 | | |
| Lustfahrtbillete I. „ | 6,092 | 6.86 | 6,336 | 6.30 | 5,786. 39 | 5.70 | 6,346. 52 | 5.96 | | |
| „ „ II. „ | 3,664 | 4.13 | 3,573 | 3.55 | 1,669. 32 | 1.65 | 1,692. 68 | 1.59 | | |
| Total | 88,795 | 100 | 100,623 | 100 | 101,494. 11 | 100 | 106,479. 85 | 100 | | |
| Rekapitulation nach Plätzen: | | | | | | | | | | |
| I. Platz | 41,056 | 46.24 | 43,976 | 43.70 | 56,290. 16 | 55.46 | 56,886. 77 | 53.42 | | |
| II. „ | 47,739 | 53.76 | 56,647 | 56.30 | 45,203. 95 | 44.54 | 49,593. 08 | 46.58 | | |
| Total | 88,795 | 100 | 100,623 | 100 | 101,494. 11 | 100 | 106,479. 85 | 100 | | |
| II. Gepäcktransport | | | | | | | | | | |
| | Tonnen | | Tonnen | | | | | | | |
| | 656 | . | 615 | . | 6,209. 17 | . | 5,834. 40 | . | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| | Stück | | Stück | | | | | | | |
| Klasse a, Pferde | 66 | 2.02 | 75 | 2.33 | | | | | | |
| „ b, schweres Vieh | 1,620 | 49.54 | 1,254 | 38.93 | | | | | | |
| „ c, leichtes „ | 895 | 27.37 | 1,043 | 32.38 | 6,368. 60 | . | 5,645. 60 | . | | |
| „ d, Schweine | 65 | 1.99 | 63 | 1.96 | | | | | | |
| „ e, Kälber, Schafe und Ziegen | 400 | 12.23 | 473 | 14.68 | | | | | | |
| Hunde | 224 | 6.85 | 313 | 9.72 | | | | | | |
| Total | 3,270 | 100 | 3,221 | 100 | 6,368. 60 | . | 5,645. 60 | . | | |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| | Tonnen | | Tonnen | | | | | | | |
| Eilgut | 1,279 | 0.76 | 1,490 | 0.97 | | | | | | |
| Stückgut | 10,594 | 6.27 | 9,516 | 6.22 | | | | | | |
| Massengut A | 42,683 | 25.29 | 24,297 | 15.90 | 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 | | | | | | |
| Total | 168,800 | 100 | 152,842 | 100 | 496,415. 70 | . | 427,379. 79 | . | | |
| V. Verschiedenes | | | | | | | | | | |
| | | | | | 89. 13 | . | 258. 42 | . | | |
| Gesammttotal | . | . | . | . | 610,576. 71 | . | 545,598. 06 | . | | |
| Rekapitulation: | | | | | | | | | | |
| Personentransport | . | . | . | . | 101,494. 11 | 16.62 | 106,479. 85 | 19.52 | | |
| Gepäcktransport | . | . | . | . | 6,209. 17 | 1.02 | 5,834. 40 | 1.07 | | |
| Viehtransport | . | . | . | . | 6,368. 60 | 1.04 | 5,645. 60 | 1.04 | | |
| Gütertransport | . | . | . | . | 496,415. 70 | 81.30 | 427,379. 79 | 78.33 | | |
| Verschiedenes | . | . | . | . | 89. 13 | 0.02 | 258. 42 | 0.04 | | |
| Total | . | . | . | . | 610,576. 71 | 100 | 545,598. 06 | 100 | | |

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

| 1880 | | | | 1881 | | | Gegenüber 1880 | | | |
|-------------|------|----------|---------|-------------|-------|----------|----------------|--------|---------------|------|
| 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 |
|---|-------------|-------------|
| a. Leistungen der Schiffe: | | |
| Dampfboote und Trajektfähren (zur Hälfte). Dieselben haben zurückgelegt Kilometer | 91,529 | 95,214 |
| und zwar in Zeitstunden | 5,894 | 6,003 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer | 15.53 | 15.86 |
| Schleppboote. Solche durchliefen " | 60,423 | 56,626 |
| b. Verbrauch an Brennmaterial: | | |
| Holz Ster | 55 | 24.500 |
| Steinkohlen Tonnen | 3,209.204 | 2,922.410 |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) " | 3,231.204 | 2,932.210 |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm | 35.302 | 30.796 |
| " Zeitstunde " | 548.219 | 488.457 |
| Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken | 91,341.04 | 84,837.57 |
| per Kilometer Centimes | 99.79 | 89.10 |
| " Zeitstunde Franken | 15.50 | 14.13 |
| c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen Tonnen | | |
| per Kilometer Kilogramm | 0.105 | 0.101 |
| " Zeitstunde " | 1.628 | 1.600 |
| Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken | 8,991.59 | 9,496.62 |
| per Kilometer Centimes | 9.82 | 9.97 |
| " Zeitstunde " | 152.55 | 158.19 |
| d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken | | |
| per Kilometer Centimes | 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 |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt . . . I. Platz | 31,683 | 4.46 | 32,401 | 4.15 | 32,648. | 09 | 9.12 | 32,572. | 57 | 8.43 |
| „ „ . . . II. „ | 133,978 | 18.86 | 147,248 | 18.88 | 72,457. | 96 | 20.23 | 77,220. | 11 | 19.98 |
| Hin- und Rückfahrt . . . I. „ | 102,470 | 14.42 | 117,830 | 15.11 | 75,484. | 93 | 21.08 | 86,529. | 02 | 22.39 |
| „ „ . . . II. „ | 335,230 | 47.18 | 380,292 | 48.76 | 144,409. | 63 | 40.33 | 161,046. | 61 | 41.67 |
| Abonnementsbillete . . . I. „ | 41,514 | 5.84 | 43,872 | 5.63 | 10,980. | 12 | 3.07 | 11,095. | 30 | 2.87 |
| „ „ . . . II. „ | 40,008 | 5.63 | 41,274 | 5.29 | 8,159. | 58 | 2.28 | 8,772. | 80 | 2.27 |
| Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . . . I. „ | 15,086 | 2.12 | 5,918 | 0.76 | 10,171. | 75 | 2.84 | 5,047. | 35 | 1.31 |
| „ „ . . . II. „ | 10,542 | 1.49 | 11,037 | 1.42 | 3,756. | 05 | 1.05 | 4,165. | 31 | 1.08 |
| Total . | 710,511 | 100 | 779,872 | 100 | 358,068. | 11 | 100 | 386,449. | 07 | 100 |
| Rekapitulation nach Plätzen: | | | | | | | | | | |
| I. Platz | 190,753 | 26.85 | 200,021 | 25.65 | 129,284. | 89 | 36.11 | 135,244. | 24 | 35.00 |
| II. „ | 519,758 | 73.15 | 579,851 | 74.35 | 228,783. | 22 | 63.89 | 251,204. | 83 | 65.00 |
| Total . | 710,511 | 100 | 779,872 | 100 | 358,068. | 11 | 100 | 386,449. | 07 | 100 |
| II. Gepäcktransport . . . | | | | | | | | | | |
| | 543 | . | 617 | . | 4,226. | 15 | . | 4,853. | 26 | . |
| * III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| Klasse I | 24 | 0.76 | 27 | 0.55 | 2,499. | 24 | . | 3,377. | 95 | . |
| „ II | 890 | 28.20 | 1,667 | 34.07 | | | | | | |
| „ III | 2,153 | 68.22 | 3,010 | 61.52 | | | | | | |
| „ IV | 89 | 2.82 | 189 | 3.86 | | | | | | |
| Total . | 3,156 | 100 | 4,893 | 100 | 2,499. | 24 | . | 3,377. | 95 | . |
| * IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | |
| Total . | 19,948 | . | 31,519 | 100 | 81,763. | 76 | . | 94,331. | 72 | . |
| Lokalspesen | . | . | . | . | 24,350. | 60 | . | 25,686. | 65 | . |
| Total . | . | . | . | . | 106,114. | 36 | . | 120,018. | 37 | . |
| V. Verschiedenes | | | | | | | | | | |
| | . | . | . | . | 3,402. | — | . | 3,412. | 54 | . |
| Gesammttotal | . | . | . | . | 474,309. | 86 | . | 518,111. | 19 | . |
| Rekapitulation : | | | | | | | | | | |
| Personentransport | . | . | . | . | 358,068. | 11 | 75.49 | 386,449. | 07 | 74.59 |
| Gepäcktransport | . | . | . | . | 4,226. | 15 | 0.89 | 4,853. | 26 | 0.94 |
| Viehtransport | . | . | . | . | 2,499. | 24 | 0.53 | 3,377. | 95 | 0.65 |
| Gütertransport | . | . | . | . | 106,114. | 36 | 22.37 | 120,018. | 37 | 23.16 |
| Verschiedenes | . | . | . | . | 3,402. | — | 0.72 | 3,412. | 54 | 0.66 |
| Total . | . | . | . | . | 474,309. | 86 | 100 | 518,111. | 19 | 100 |

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

| 1880 | | | | 1881 | | | Gegenüber 1880 | | | |
|-------------|------|----------|---|-------------|------|----------|----------------|-----|---------------|--|
| 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 (Seegeförne) zuzuschreiben. Dazu kommt im Personenverkehr die Ausführung zweier frequenter Lokalfahrten am linken Ufer an Stelle von zwei Bahnzügen während des ganzen Jahres (1880 vom Beginn des Sommerfahrplans an). Zu der Vermehrung der Einnahmen aus dem Güterverkehr hat auch die Entwicklung des direkten Güterverkehrs der rechtsufrigen Stationen mit den Bahnstationen der Nordostbahn beigetragen, welche dem Dampfbootverkehre der billigen Taxen wegen gewisse Güter zugewendet hat, die früher mit Privatschiffen oder Privatfuhren befördert wurden.

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

Finanzergebniss.

| | 1 8 8 0 | | | | | 1 8 8 1 | | | | |
|---------------------|---------|------|-------------------|------|----------------------------------|---------|------|-------------------|------|----------------------------------|
| | Total | | Per Fahrkilometer | | In Prozenten der Bruttoeinnahmen | Total | | Per Fahrkilometer | | In Prozenten der Bruttoeinnahmen |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | |
| Einnahmen | 474,309 | 86 | 2 | 29 | — | 518,111 | 19 | 2 | 01 | — |
| Ausgaben | 397,797 | 48 | 1 | 92 | 83.87 | 436,604 | 98 | 1 | 69 | 84.08 |
| Vorschlag | 76,512 | 38 | — | 37 | 16.13 | 81,506 | 21 | — | 32 | 15.92 |

Betriebsmaterial.

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

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

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

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

*) 1 Kubikmeter Holz = 400 Kilogramm Kohlen.

3. Werkstättebetrieb.

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

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

4. Unfälle.

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

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1881 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

| | |
|--|--------------------------|
| 1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden) | Fr. 13,860,689. — |
| 2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar | „ 36,440,000. — |
| | <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 0/0 Zinsen hierauf ab 1. Januar 1881, zu entrichten und überdiess sämmtliche Rentenzahlungen an ehemalige Angestellte, in welche unsere Gesellschaft s. Z. gerichtlich verfällt worden war, ab 1. Januar 1881 zu übernehmen, beziehungsweise uns von allen aus dem Haftpflichtgesetz abzuleitenden Folgen des fraglichen Unfalls gänzlich zu liberiren.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

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