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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 30 (1882)

**Artikel:** Dreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1882

**Autor:** Studer

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730412

**Nutzungsbedingungen**

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

**Conditions d'utilisation**

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

**Terms of use**

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

**Download PDF:** 23.12.2025

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

# Dreissigster Geschäftsbericht

der

# Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

## Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

## 1882.

# An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Seit der Gründung unserer Gesellschaft sind dreissig Jahre verflossen, und es läge der Gedanke nahe, einen Rückblick auf diesen Zeitraum zu werfen, auf seine glänzenden und trüben Abschnitte. Aber es ist über diese Periode schon so viel geschrieben worden, dass wir fürchten müssten, nur längst Bekanntes zu wiederholen. Zudem sind die Gemüther gerade gegenwärtig weniger mit der Vergangenheit als mit der nächsten Zukunft beschäftigt, und wir beschränken uns daher darauf, Ihnen unsern dreissigsten Geschäftsbericht in gewohnter Form vorzulegen.

## I. Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Gebiete des Eisenbahnwesens sind im Berichtsjahr keine Bundesgesetze erlassen worden.

Dagegen hat der Bundesrath zwei Verordnungen erlassen, die eine vom 8. September über die Obliegenheiten der Kontrolingenieure, die andere vom 24. November über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen. Namentlich hinsichtlich der Letzteren liesse sich fragen, inwiefern der Bundesrath befugt sei, sich selber auf dem Verordnungswege neue Kompetenzen beizulegen, die sich auf kein Gesetz gründen. Wir haben aber einstweilen keine Veranlassung, diese Frage weiter zu erörtern.

Im Berichtsjahr fand zu Bern, aus Initiative des schweizerischen Bundesrathes, eine internationale Konferenz statt, zur Vereinbarung einheitlicher technischer Bestimmungen für den Eisenbahnbetrieb, speziell zur Erleichterung der durchgehenden Benutzung des Rollmaterials. Die schweizerischen Bahnen waren dabei durch zwei Abgeordnete vertreten, welche auf Grund vorberathender Verhandlungen der technischen Oberbeamten der Bahnverwaltungen an den Berathungen sich mit Erfolg betheiligten.

Gegen Schluss des Jahres richtete das Eisenbahndepartement ein Kreisschreiben an die schweizerischen Bahnverwaltungen, worin als nothwendig erklärt war, dass die im Ausland angewendeten, bewährten technischen Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit auch in der Schweiz eingeführt werden; speziell waren als solche genannt die Läutsignale längs den Bahnlinien, die Blocksignale, die solidarische Verriegelung der Weichen

und Signale, die kontinuirlichen Bremsen. Das Schreiben verlangte die sofortige Anhandnahme dieser Einrichtungen für alle von Schnellzügen befahrenen Linien und bis Ende 1884 deren allgemeine Durchführung. In Erwiederung desselben erklärten sich die Bahnverwaltungen bereit, zu denjenigen Einrichtungen Hand zu bieten, welche nach den bestehenden Verhältnissen zur Garantirung der Betriebssicherheit als nothwendig erkannt werden. Sie machten jedoch aufmerksam, dass es nicht richtig wäre, Einrichtungen, welche für Linien mit grossem Verkehr und sehr schnellen Zügen sich rechtfertigen, ohne jede Rücksicht auf die Kosten, auf Linien von ganz andern, weit bescheideneren Verkehrsverhältnissen auszudehnen; sie erachteten überhaupt als unerlässlich, dass hiebei die Linien je nach ihrem verschiedenen Verkehrscharakter auch verschieden behandelt werden, und vermissten an dem Kreisschreiben die nöthige Klarheit der Bestimmungen, um eine gedeihliche Lösung zu sichern. Daher wurde das Departement ersucht, die einschlägigen Verhältnisse gemeinsam mit den Bahnverwaltungen einer gründlichen Erörterung zu unterstellen, unter Bezugnahme auf Art. 31, Absatz 2 des Gesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, gemäss welchem der Bundesrath nach Anhörung der Bahnverwaltungen auf dem Wege des Reglementes hierüber zu statuiren haben wird.

In unserm vorjährigen Bericht haben wir die Hoffnung ausgesprochen, dass die Verpfändung des auf badischem Gebiete gelegenen Theils der Ostsektion der vormaligen Nationalbahn einer baldigen Erledigung entgegengehe. Die Angelegenheit hat sich aber bis heute verzögert; indessen fehlt nun bloss noch die endliche Genehmigung des Protokolleintrags durch das badische Ministerium, worauf der Ausgabe der Partialobligationen nichts mehr im Wege stehen wird.

Die für das Berichtsjahr in Aussicht genommenen Arbeiten für Umgestaltung des sogenannten Bahnhofdreiecks in Winterthur und für die neue Einführung der vier Ostlinien sind vollendet, und die betreffenden Verträge zur Perfektion gelangt.

Die erstinstanzliche Erledigung des vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn angehobenen Prozesses gegen Auszahlung von Dividenden hat sich bis gegen das Ende des Berichtsjahres hinausgezogen. Zur Unterstützung der Klage hatten sich die Regierungen der Kantone Zürich, Schaffhausen, Aargau und Thurgau veranlasst gesehen, ein Gutachten über die Situation der Nordostbahn und die Auszahlung von Dividenden ausarbeiten zu lassen und damit die Herren Ständerath Olivier Zschokke in Aarau, Nationalrath Dr. Simon Kaiser in Solothurn und Steinmann-Bucher in St. Gallen betraut. Diese höchst einseitige Arbeit wurde zwar der Nordostbahnverwaltung nicht offiziell mitgetheilt und schien bloss bestimmt, die Presse und die Richter zu beeinflussen. In der Ungewissheit, inwiefern das erstinstanzliche Gericht in seinem Urtheil auch die allgemeine Situation und die Bilanz der Nordostbahn berücksichtigen werde, glaubte die Direktion das Gutachten nicht stillschweigend vorbeigehen lassen zu dürfen, sondern dessen Irrthümer ebenfalls öffentlich berichtigen zu sollen. Das Gericht hat jedoch in seinen Motiven zu dem vom 20. Dezember 1882 datirten Urtheil auf die Deduktionen des Gutachtens kein Gewicht gelegt, sondern, auf ganz andere Erwägungen gestützt, gefunden, die Nordostbahngesellschaft sei nicht berechtigt, die in der Generalversammlung vom 30. Juni 1881 beschlossene Dividende an die Prioritätsaktionäre auszurichten. Gegen dieses Urtheil hat die Nordostbahndirektion die Berufung ans Obergericht erklärt.

Gegen die oben erwähnte berichtigende Beleuchtung des Gutachtens der Herren Zschokke und Kaiser ist der Direktion eine einzige Erwiederung bekannt geworden, welche jedoch der „Beleuchtung“ keine Unrichtigkeit nachzuweisen vermag, sondern nur unter Wiederholung einiger Ziffern des Gutachtens betreffend die verminderten Betriebsausgaben der Nordostbahn in der Vermuthung gipfelt, dass die erzielten Betriebsersparnisse bloss durch die

Oberaufsicht der „Eisenbahnbank“ bedingt und daher nicht haltbar seien. Diese Vermuthung wird wiederholt damit zu begründen versucht, dass die Beleuchtung der Direktion dieses Einflusses der Eisenbahnbank keine Erwähnung thue.

Wir haben in unserm Geschäftsbericht pro 1878, pag. 13 und 14, über die Wahl des gemischten Komite, welches die Ausführung der Übereinkunft mit der Eisenbahnbank betreffend die einzuführenden Ersparnisse überwachen sollte, das Nöthige mitgetheilt, in unserer Beleuchtung des Gutachtens diese Überwachung aber desshalb nicht erwähnt, weil weder das Komite noch die Eisenbahnbank von dem diesfälligen Rechte Gebrauch machten. Die eingeführten Betriebsersparnisse entsprechen allerdings der Übereinkunft mit der Eisenbahnbank; aber sie sind auch mit der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes gar wohl verträglich, und geben daher zu keinerlei Besorgnissen Veranlassung.

In unserm vorjährigen Geschäftsberichte haben wir über die Verhandlungen berichtet, welche behufs des Baues der Wynenthalbahn gepflogen worden waren. Bekanntlich ist durch den Südbahnvertrag den beiden Gesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn die Betheiligung an dieser Zweigbahn mit einem Drittel der Kosten oktroyirt worden. Um diese Kosten in angemessenen Grenzen zu halten, haben sich die beiden Gesellschaften, auch im Interesse der Landesgegend, für den Bau einer schmalspurigen Strassenbahn ausgesprochen. Das Gründungskomite hat nach einigem Widerstreben schliesslich dieser Anschauung ebenfalls zugestimmt, und es ist dann unterm 26. Dezember 1882 mit beidseitigem Ratifikationsvorbehalt ein Vertrag vereinbart worden, welcher zum Zwecke der Erbauung der genannten Bahn die Gründung einer Aktiengesellschaft vorsieht mit einem Kapital von Fr. 750,000, woran die Nordostbahn und die Centralbahn sich je mit 250 Aktien zu Fr. 500 zu betheiligen hätten, während die übrigen 1000 Aktien von den betheiligten Gemeinden aufzubringen wären.

Unserem Verwaltungsrath ist dieser Vertrag jedoch noch nicht zur Ratifikation vorgelegt worden, weil es noch ungewiss ist, ob das Komite die von betheiligter Seite zu zeichnenden 1000 Aktien zusammenbringen werde. Die Erfahrungen mit der Nationalbahn sind geeignet, die Gemeinden etwas bedächtlich zu machen, und dass sich für schweizerische Eisenbahnen noch unbetheiligtes Privatkapital finde, ist angesichts der in offiziellen Kreisen waltenden Tendenzen kaum zu erwarten.

Wir haben hier noch der Erledigung einer älteren Differenz Erwähnung zu thun. Bekanntlich hat die Nordostbahn im Jahr 1876 die Übernahme der Linie Örlikon-Bülach-Regensberg auf Grundlage der Bestimmungen des diesfälligen Vertrags erklärt. Das Komite der Unternehmung glaubte aber, die Schlussrechnung der Nordostbahn nicht anerkennen zu können und noch eine Nachvergütung von Fr. 6. 67 Cts. per Obligation fordern zu sollen. Damalige Vergleichsofferten wurden nicht annehmbar erklärt und die Sache blieb pendent bis im Berichtsjahr, in welchem sie durch eine Nachzahlung von Fr. 3 per Obligation erledigt wurde. Die daherige Ausgabe von Fr. 6798 erscheint unter den Abschreibungen.

---

## II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Die Aufgaben kommerzieller Art, welche die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen zu besorgen hat, haben sich erheblich vermindert und sind in der Regel nur noch von sekundärer Bedeutung, theils in Folge Bildung der kommerziellen Union, wodurch für den Güterverkehr ein engerer, nur einen Theil der Bahnen umfassender Verband geschaffen wurde, theils weil die Westschweizerischen Bahnen sich bis jetzt zur Annahme des sogenannten Reformsystems für den Güterverkehr nicht entschliessen konnten und in Folge dessen die, auf Anwendung

und Weiterentwicklung dieses Systems bezüglichen Fragen entweder verschoben oder ohne die genannte Gesellschaft berathen werden müssen. Auch die Revision des Transportreglements, deren Anhandnahme unser letztjährige Geschäftsbericht erwähnte, ist einstweilen in der Hauptsache sistirt worden, in Gewärtigung der Entschliessungen der Westschweizerischen Bahnen über die Reform ihrer Gütertarife, sowie auch in der Annahme, dass die Verhandlungen für ein internationales Übereinkommen zur einheitlichen Regelung der Rechtsverhältnisse des Eisenbahngüterverkehrs einem baldigen günstigen Abschluss entgegengehen und damit für wichtige Theile des Reglements eine neue Grundlage geschaffen werde. Ebenso gelangte die Konferenz bis jetzt nicht zur Verwirklichung der bei ihr eingebrachten Anregung, über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich von mehreren Bahnen benutzten Stationen und Bahnstrecken übereinstimmende Grundsätze zu vereinbaren. Die Berathung über Errichtung einer gemeinsamen Versicherungskasse gegen die Folgen der Tödtung und Verletzung von Reisenden wurde vorläufig eingestellt mit Rücksicht auf den Umstand, dass mehrere Bahnen hierüber Versicherungsverträge mit Assekuranzgesellschaften abgeschlossen haben.

In wachsendem Umfange beschäftigt sich dagegen die Konferenz mit Fragen des Betriebes. Von solchen, im Berichtsjahr erörterten Fragen erwähnen wir, ausser den schon im ersten Abschnitt erwähnten Verhandlungen mit den Bundesbehörden über betriebstechnische Verbesserungen und über eine internationale Vereinbarung betreffend das Rollmaterial, noch folgende: Aufstellung einheitlicher Reglemente für das Zugspersonal und den Signaldienst, Bestimmungen über die zulässigen Maximal-Zugsgeschwindigkeiten, Centralisation des Weichendienstes auf grösseren Stationen, Vereinbarung zwischen den centraleuropäischen Bahnen über die gegenseitige Wagenbenutzung. — Durch das verstärkte Hervortreten betriebstechnischer Fragen erhält der schon seit einer Mehrzahl von Jahren bestehende Technikerverein der schweizerischen Bahnverwaltungen eine wachsende Bedeutung. Um denselben zu befähigen, der wichtigen Aufgabe, welche ihm hiebei zufällt, möglichst vollkommen zu genügen, wurde durch die Eisenbahnkonferenz dessen Organisationsstatut einer Änderung und Erweiterung unterstellt.

Aus den Verhandlungen der kommerziellen Union erwähnen wir, dass das Bureau für die Entschädigungsabrechnungen über Umwegstransporte in Luzern errichtet worden ist und seine Funktionen begonnen hat. Hinsichtlich des überseeischen Verkehrs von Zürich über Marseille wurde in Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen der Konvention vom 8. Januar 1879 eine Verständigung getroffen, wonach die Nordostbahn für ihre Strecke bis Aarau die normalen Taxen unverkürzt erhält.

Im Berichtsjahr haben successiv alle schweizerischen Normalbahnen mit Ausnahme der Tössthalbahn und der Westschweizerischen Bahnen die Annahme des sogenannten Reform-Gütertarifsystems erklärt, hinsichtlich dessen wir auf unsern letztjährigen Geschäftsbericht verweisen. Auch die Tössthalbahn hat bereits erklärt, dem genannten System demnächst ebenfalls beitreten zu wollen. Daher ist wohl zu erwarten, dass in naher Zeit völlige Übereinstimmung der Gütertarife in der ganzen Schweiz herbeigeführt sein werde. Dieser Erfolg verdient um so eher die billigende Zustimmung des Verkehrs, als das neue System im Wesentlichen mit demjenigen der Gesammtheit der deutschen Bahnen übereinstimmt und bei den österreichisch-ungarischen Bahnen die Geneigtheit zu Tage tritt, sich diesem System sehr wesentlich anzunähern. Auf Erhaltung jener Übereinstimmung ist gewiss grosser Werth zu legen, und daher waren die schweizerischen Reformtarif-Bahnen bemüht, eine organische Verbindung mit den deutschen Bahnen herbeizuführen, welche, ohne die Freiheit ihrer Entschliessungen hinsichtlich der Fortentwicklung der Gütertarife aufzuheben, doch zur Forterhaltung der Übereinstimmung beizutragen geeignet ist. Die deutschen Bahnverwaltungen haben hiezu in entgegenkommender Weise Hand geboten. In Folge dessen werden den periodischen Sitzungen der deutschen Tarifkommission, welche alle die Gütertarifbestimmungen

nebst Waarenklassifikation betreffenden Anregungen zu prüfen und darüber der Generalkonferenz der deutschen Bahnen Antrag zu stellen hat, künftig auch zwei schweizerische Verwaltungen mit berathender Stimme und dem Rechte der Antragstellung beiwohnen; dabei haben sich die betheiligten Schweizerbahnen das Recht freier Entschliessung darüber gewahrt, inwieweit die sachbezüglichen Beschlüsse der deutschen Generalkonferenz jeweilen auch für die Schweiz zur Geltung zu bringen seien.

Mit der Schweizerischen Centralbahn ist am 2. Februar 1870 anlässlich der Subventionirung der Gotthardbahn ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach aller über Linien der beiden Gesellschaften sich bewegende internationale Personen- und Güterverkehr der Gotthardbahn ihnen gemeinschaftlich ist und die auf ihre Linien entfallenden Erträgnisse dieses Verkehrs nach Abzug der Beförderungskosten hälftig getheilt werden. Zu diesem Vertrag, soweit er den Güterverkehr betrifft, haben wir mit der Centralbahn am 31. Mai 1882 die nöthigen Ausführungsbestimmungen vereinbart.

Mit der gleichen Gesellschaft wurde am 3. Januar 1882 zur Regelung der Verkehrsverhältnisse der Bötzbergbahn und der Aargauischen Südbahn ein neuer Vertrag abgeschlossen, welcher auf die Zeit der Eröffnung des Betriebes der Bahnstrecke Muri-Rothkreuz in Kraft trat und am 6. Februar 1882 die verwaltungsräthliche Genehmigung erhielt. Durch diesen Vertrag war namentlich auch der Verkehr zwischen Basel und der Gotthardbahn zu regeln. Es wurde für den Personenverkehr die Erstellung von Billeten vereinbart, welche über die drei Routen Olten-Luzern, Olten-Aarau-Muri und Bötzbergbahn-Brugg-Muri Gültigkeit haben, und aus deren Ertrag den letzteren beiden Routen zusammen ein Drittel abgegeben wird. Für den Güterverkehr wurde an der von der kommerziellen Konvention vorgeschriebenen Instradirung über die kürzeste Route festgehalten, nachdem Verhandlungen wegen Mitbetheiligung der Bötzbergbahn an demselben erfolglos geblieben waren; demgemäss geht dieser Verkehr zur Zeit ausschliesslich über Olten-Aarau-Muri, welche Route um 4 Kilometer kürzer ist als die Bötzbergroute.

Am 3. Februar 1882 kam mit der Badischen Bahn ein Übereinkommen zur Regelung der Verhältnisse des wechselseitigen Güterverkehrs zum Abschluss, welches vom Verwaltungsrath am 16. März genehmigt wurde. Dieses Übereinkommen trägt den Veränderungen Rechnung, welche in den Verhältnissen der Nordostbahn durch die Übernahme der Nationalbahn und den Abschluss der kommerziellen Konvention eingetreten sind. Seine Wirkung konnte dasselbe aber bis zur Stunde nur theilweise üben, weil zufolge der nachfolgend zu erwähnenden Forderungen der Bundesbehörden betreffend abermalige Änderung unsers internen Gütertarifes die Neubildung der direkten Gütertarife mit der Badischen Bahn sich einstweilen auf Waldshut und Basel beschränken musste.

Die Konzession für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der ehemaligen Nationalbahn wurde der Nordostbahn s. Z. nur mit der Massgabe ertheilt, dass die Vereinbarungen über die Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe Konstanz und Singen einer Revision unterzogen werden. Baden wollte dadurch Gleichförmigkeit mit den analogen Verträgen erzielen, welche mit allen übrigen Grenzverwaltungen über solche Mitbenutzungsverhältnisse bestehen, und die ausnahmsweisen Vergünstigungen zurückziehen, welche die Nationalbahn erlangt hatte. Die diesfalls gepflogenen Verhandlungen führten im Berichtsjahr zum Abschluss der neuen Verträge, betreffend den Bahnhof Singen am 26. Juli / 4. August, betreffend den Bahnhof Konstanz am 19. Oktober / 4. November. In denselben wurde für die Betheiligung der beiden Verwaltungen an den Bauzinsen- und Unterhaltskosten gemeinschaftlich benutzter Bahnhofanlagen und an den Betriebskosten im Gemeinschaftsdienst der Masstab des Verkehrs, zur Hälfte nach ein- und auslaufenden Zügen und zur Hälfte nach ein- und auslaufenden Wagenachsen berechnet, festgesetzt, unter Fixirung einer festen Quote der Nordostbahn bis Ende 1884 für Singen von 17 %, für Konstanz

von 47 %. Die Haftpflicht wurde in Abweichung von den bisherigen Bestimmungen, nach welchen die Badische Bahn für alle im gemeinschaftlichen Betriebsdienst vorkommenden Beschädigungen haftete, analog andern Mitbenutzungsverträgen normirt. Wenn hienach die neuen Verträge für die Nordostbahn allerdings oneroser geworden sind, so fanden Direktion und Verwaltungsrath dieselben dennoch annehmbar. Die Ratifikation durch letztern erfolgte für den Singener Vertrag am 21. September, für den Konstanzer Vertrag am 28. Dezember; dieselben erhielten rückwirkende Kraft vom 1. Oktober 1880, dem Datum der Betriebsübernahme der Ostsektion der Nationalbahn, ab.

Der Anstand mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln betreffend Partizipation derselben an den Baukapitalzinsen und den Betriebs- und Unterhaltskosten des Bahnhofes Wädensweil ist noch pendent. Im Berichtsjahr fand die Konstituirung des Schiedsgerichtes und der Prozessschriftenwechsel, im laufenden Jahr die mündliche Verhandlung vor demselben statt. Das Urtheil ist noch nicht gefällt.

Wegen der Forderungsverhältnisse mit der Zürichsee-Gotthardbahn für Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) waren wir mangels Zahlung genöthigt, den Rechtstrieb anzuheben und nach Durchführung desselben beim Bundesgericht das Liquidationsbegehren zu stellen. Nachdem hierauf eine Abschlagszahlung geleistet worden, wurde auf das Ersuchen der Schuldnerin das Liquidationsbegehren zurückgezogen.

Im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten wir der Schwierigkeiten, welche bei Festsetzung der Grundtaxen des neuen Gütertarifs zu berücksichtigen waren, wenn weder eine fühlbare Verminderung der Einnahmen riskirt, noch eine den Verkehr beeinträchtigende Erhöhung der seitherigen Gütertaxen herbeigeführt werden wollte. Nachdem endlich am 6. Februar 1882 die abschliessliche Feststellung der Grundtaxen durch den Verwaltungsrath erfolgt war, machten wir uns die möglichst rasche Neuerstellung der Gütertarife zur Pflicht. Der interne Gütertarif konnte jedoch nicht vor 1. September 1882 in Kraft gesetzt werden, weil das Eisenbahndepartement verlangte, dass derselbe längere Zeit vor seiner Anwendung dem Publikum zur Verfügung gestellt werde. Auf den 1. Oktober publizirten wir sodann die neuen Tarife für Basel, die übrigen Bötzbergbahnstationen und Waldshut, und wir beabsichtigten, in rascher Folge auch die neuen direkten Tarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen, mit der Centralbahn etc. und mit den benachbarten deutschen Bahnen auszugeben, als der ganzen Arbeit vom schweizerischen Eisenbahndepartement ganz unerwartet Halt geboten wurde. Mit Schreiben vom 19. September eröffnete uns das genannte Departement, dass der Bundesrath am 5. gl. M. folgenden Beschluss gefasst habe:

„1. Die Berechnung der Taxen nach Entfernungsstufen einer Transportstrecke, wobei für die entfernteren Stufen geringere Taxen berechnet werden als für die näheren (Staffeltarif), darf im Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich (direkter und Transitverkehr) nur in der Weise zur Anwendung kommen, dass die auf den einzelnen Bahnen durchlaufenen Strecken zusammen als nur eine Transportstrecke angesehen werden. Es ist somit nicht zulässig, bei der Bildung von direkten und Transittarifen Staffeltarife an proportional gerechnete Taxen anzustossen, oder zwei oder mehrere Staffeltarife zu kumuliren.

„2. Die Tarife für den internen Verkehr sind nach den für den direkten schweizerischen Verkehr angenommenen Grundsätzen zu berechnen.“

Mit dieser Eröffnung verband das Eisenbahndepartement die Einladung, die Grundlagen, nach welchen die Nordostbahn die hienach nothwendig gewordene Umarbeitung, beziehungsweise Neuerstellung ihrer Gütertarife vorzunehmen gedenke, beförderlich vorzulegen. Auf Ersuchen um näheren Aufschluss fügte das Departement bei, seines Erachtens habe, sofern die Bahnverwaltungen sich nicht auf einheitliche Grundtaxen einigen können, die Neubildung der Nordostbahntarife entweder in der Weise zu geschehen, dass die Nordostbahn vom Staffel überhaupt abgehe

und nach dem Vorgange der Centralbahn Expeditionsgebühren mit proportionalen Streckentaxen einführe, oder im Falle Beibehaltung des Staffels so, dass dessen letzte Taxstufen für die Taxeinrechnung im Transitverkehr allein massgebend seien und im direkten Verkehr nur die Hälfte der fixen Zuschläge beigerechnet werden dürfe.

Der bundesräthliche Beschluss betraf vorwiegend die Nordostbahn, da die Vereinigten Schweizerbahnen in ihrem letztjährigen Geschäftsbericht erklärt haben, dass sie nur genöthigt durch das Vorgehen der Nordostbahn ihren internen Tarif staffelförmig gebildet haben, von den andern, dem Reformsystem beigetretenen Schweizerbahnen aber die Taxen bereits in der vom Departement empfohlenen Weise gebildet waren, mit der Ausnahme, dass die Gotthardbahn die Ausscheidung besonderer Expeditionsgebühren noch nicht kannte. Derselbe kam ferner thatsächlich einem Verbot der staffelförmigen Tarifbildung gleich. Nachdem die Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn von vornherein das System proportionaler Streckentaxen angenommen und zugleich diese letzteren erheblich höher gegriffen hatten, als die Nordostbahn für ihre Verkehrsverhältnisse zuträglich findet, musste nämlich auf den vom Bundesrath offen gelassenen Ausweg verzichtet werden, die übrigen Bahnen zur Annahme übereinstimmender, staffelförmiger Taxen zu bestimmen. Ebenso verbot sich die vom Departement angedeutete Alternative von selbst, den Staffeltarif für den internen Verkehr beizubehalten, für den direkten Verkehr aber die niedrigen kilometrischen Taxen der längsten Distanzzone anzuwenden; denn abgesehen von andern Unzukömmlichkeiten, welche hieraus resultiren müssten, würde der Nordostbahn ein Verlust auf den bisherigen Einnahmen aus dem Güterverkehr erwachsen, welcher sich einer Million Franken jährlich annähern würde.

Im Beschluss des Bundesrathes war bemerkt, dass die Massnahme nothwendig sei „behufs Abbestellung der aus der gegenwärtigen Tarifgestaltung für Handel und Industrie resultirenden Übelstände.“ Dass das Staffelsystem solche Übelstände seiner Natur nach mit sich bringe, können wir nicht zugeben, sondern sind gegentheils der Ansicht, dass dasselbe besser als das System proportionaler Taxen geeignet ist, den Güteraustausch zur grösstmöglichen Entwicklung zu bringen und hiedurch die wirthschaftliche Aufgabe der Eisenbahnen auf das Vollkommenste zu erfüllen. Ganz besonders trifft dies für die Schweiz zu, deren Bahnen durch die Höhe ihrer Anlage- und Betriebskosten sich ausser Stande sehen, bei proportionaler Gestaltung der Gütertaxen diese so niedrig zu halten, dass nicht bei grösseren Transportdistanzen die Frachten im Verhältniss zum Werthe des Gutes einen, die Transportmöglichkeit sehr beschränkenden Betrag erreichen würden. Diesem Übelstande begegnen die Staffeltarife, die denn auch nicht etwa eine Eigenthümlichkeit der Nordostbahn waren, sondern auf einem grossen Theile der vorgeschrittensten Bahnen, namentlich denen von England, Belgien, Frankreich und Italien, weitgehende Anwendung finden. Die Nordostbahn hatte allerdings noch zwei weitere, aus der Gestaltung ihres Netzes sich ergebende Gründe, mit zunehmender Transportdistanz kilometrisch abnehmende Gütertaxen zu gewähren; einerseits schwächte sie dadurch die Wirkung der ihrem Netze durch die Terrainformation aufgenöthigten Umwege ab, und anderseits erleichterte sie im Verkehr mit Deutschland den Transport über die Linien Basel-Zürich, Basel- oder Waldshut-Winterthur, Waldshut-Romanshorn etc. gegenüber den kürzern Einbruchslinien Waldshut-Zürich, Schaffhausen-Winterthur, Konstanz-Romanshorn etc. Aus solchen Rücksichten, deren Berechtigung und Gewicht unmöglich verkannt werden kann, war die Nordostbahn seit Langem zu dem nunmehr verpönten System staffelförmiger Tarifbildung gelangt.

Der Bundesrath hat an diesem System auszusetzen, dass dasselbe dem internen Verkehr, wenn er auf längere Distanzen geht, niedrigere kilometrische Taxen gewährt als dem direkten Verkehr, welcher dieselben Distanzen durchläuft, aber zum Theil auf der Linie einer andern Gesellschaft. Es ist dies richtig, rechtfertigt sich aber nach unserer Ansicht, weil bei geringerer eigener Transportdistanz die festen Kosten des Versendens oder Empfangens der Güter im Verhältniss zu den eigentlichen Beförderungskosten mehr ins Gewicht fallen und deren Übergabe von Bahn zu Bahn auf die Selbstkosten erhöhend einwirkt. Auch der beim Bundesrath als entscheidend in Betracht gezogene Umstand, dass für die sogenannten Filialbahnen, speziell für Effretikon-Wetzikon, ferner für die

Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn der Staffeltarif von Neuem gerechnet wurde, verdiente wohl kaum diese Bedeutung, nachdem vor Übernahme der Nationalbahn durch die Nordostbahn die Bundesbehörde der letzteren die Fortdauer der erwähnten Berechnungsweise ausdrücklich zugesichert hatte, und die Finanzverhältnisse der Unternehmung Effretikon-Hinweil so geartet sind, um eine Höherhaltung ihrer Taxen ebensogut zu rechtfertigen als bei andern, nicht der Nordostbahn zustehenden Linien, denen sie, selbst mit Überschreitung der Konzessionsmaxima, theils direkt durch Zulassung erhöhter Taxen, theils indirekt durch Zulassung fiktiv vermehrter Distanzen gewährt worden ist. Zudem erklärte sich die Nordostbahn bereit, zur Beseitigung wirklicher Härten, welche diesfalls bestehen möchten, die Hand zu bieten.

Trotz aller Auseinandersetzungen in den angedeuteten Richtungen war uns nicht möglich, eine entsprechende Abänderung des Bundesrathsbeschlusses vom 5. September 1882 herbeizuführen. Die Nordostbahn sah sich dadurch vor die Frage gestellt, ob letzterer auf gesetzlichem Boden fusse; sowohl wir, als der Verwaltungsrath mussten dieselbe verneinen. Die Konzessionen gewähren der Nordostbahn das Recht freier Bildung ihrer Gütertarife innert der konzessionsgemässen Maxima; das Eisenbahngesetz verpflichtet sie nur, die Taxen überall und für Jedermann gleichmässig zu berechnen; Staffeltarife, welche die hervortretendste Form der Differentialtarife sind, können nach dem gleichen Gesetz vom Bundesrath nur verhindert werden, wenn sie der obenerwähnten Pflicht gleichmässiger Taxberechnung zuwiderlaufen. Ja es ist auch sehr zweifelhaft, ob die vom Bundesrath anempfohlene Art der Tarifbildung, Aufrechnung fester Expeditionsgebühren neben den Streckentaxen, so sehr dieselbe innerlich gerechtfertigt ist, mit den Eisenbahnkonzessionen vereinbar sei, weil die Expeditionsgebühren auf nähere Distanzen nicht ohne Überschreitung der von den Konzessionen bestimmten Taxmaxima erhoben werden können.

Dennoch gelangten schliesslich sowohl die Direktion als der Verwaltungsrath dazu, der bundesräthlichen Forderung sich zu fügen. Mangels einer geeigneten Instanz für fachkundige und unbefangene Erörterung der einschlägigen Verhältnisse war, nachdem das Eisenbahndepartement auf dem eingenommenen Standpunkte beharrlich verblieb, von Weiterziehung der Angelegenheit ein Erfolg kaum zu erwarten. Den gerichtlichen Schutz anzurufen, trugen wir ebenfalls Bedenken, nachdem der Bundesrath uns freie Hand liess, die neuen Taxen so zu bestimmen, dass wir keinen Schaden erleiden. Jedoch waren wir, indem wir diesen Entschluss dem Eisenbahndepartement eröffneten, aus Auftrag des Verwaltungsrathes im Falle, die Verantwortlichkeit für die sehr fühlbaren Taxerhöhungen, welche hieraus, namentlich für den internen Verkehr auf grössere Entfernungen sich ergeben, von unserer Gesellschaft abzulehnen. Diese Erhöhungen sind unvermeidlich, sobald die Streckentaxen auf die kleinsten, wie auf die grössten Entfernungen kilometrisch gleich gehalten werden. Wir waren immerhin bemüht, dieselben abzuschwächen, soweit es möglich schien, ohne die Gesammtheit der Einnahmen aus dem seitherigen Güterverkehr zu vermindern. Die neuen Gütertaxen, welche vom Verwaltungsrath erst nach Ablauf des Berichtsjahres festgestellt werden konnten, bleiben daher unter denen der centralschweizerischen Bahnen, indem Direktion und Verwaltungsrath, in Abweichung von einer bei den Bundesbehörden sich geltend machenden Ansicht, den von unserm Netze bedienten Gegenden einen grössern Dienst zu erweisen glauben, wenn sie die unvermeidlich gewordenen Taxerhöhungen in thunlichst bescheidenen Grenzen halten, als wenn sie, nur um die Taxübereinstimmung mit den centralschweizerischen Bahnen herbeizuführen, die seitherigen Taxen fast allgemein sehr bedeutend erhöhen würden.

Eine Differenz mit dem Eisenbahndepartement von minder grosser Bedeutung, die wir aber doch nicht unerwähnt lassen dürfen, betrifft den schon in früheren Geschäftsberichten besprochenen Getreidespezialtarif Nr. 6. In der neuen Güterklassifikation ist das Getreide den Spezialtarifen zugewiesen und geniesst schon in Folge dessen einer erheblichen Taxermässigung gegenüber den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen. Theils mit Rücksicht hierauf, theils wegen der beharrlichen, seit Jahren andauernden, in die Bundesbehörden hinübergetragenen

Anfechtung des genannten Tarifs beschlossen wir die Aufhebung des letzteren je auf die Zeit der Einführung der neuen Klassifikation durch die anderen Schweizerbahnen und lehnten zugleich dessen Ausdehnung auf die Gotthardbahn ab. Hievon nahm das Departement in Folge Beschwerde der Gotthardbahn Anlass, auch die Aufhebung des Tarifs im Verkehr mit den Westschweizerischen Bahnen zu fordern, weil ihm durch Fortbestand desselben ab Genf, ohne Einführung ab Chiasso beziehungsweise Pino, Marseille gegenüber Genua bevorzugt zu sein schien. Ohne Erfolg machten wir hiegegen aufmerksam, dass es sich nicht um Tarife ab Marseille, sondern um solche für den Verkehr zwischen der Ost- und Westschweiz handle, und dass, wenn wir den Getreideimport von Westen her zu unserm Nachtheil erleichtern, uns dafür die Westschweizerischen Bahnen eine Kompensation durch Gewährung gleicher Ermässigung für den Import über Romanshorn gewähren, während die Gotthardbahn eine solche Kompensation nicht zu bieten vermöge. Ebenso betonten wir umsonst, dass die Gotthardbahn, mit der wir auf Grund der neuen Klassifikation direkte Tarife gebildet haben, der Vortheile dieser Klassifikation bereits theilhaft sei, dagegen im Verkehr mit den Westschweizerischen Bahnen noch die alte Klassifikation bestehe und daher die Aufhebung des Tarifes Nr. 6 im Verkehre mit den letzteren sehr hohe Taxsteigerungen zur Folge habe. Da das Eisenbahndepartement auf seiner Forderung verblieb, haben wir den genannten Tarif für unsern Verkehr vollständig ausser Kraft gesetzt, und es ist damit selbstverständlich auch das Reexpeditionsreglement vom 1. November 1881, welches zur Beschwichtigung der gegen den Spezialtarif erhobenen Beschwerden erlassen worden war, für uns hinfällig geworden.

Neben der im Vorstehenden besprochenen Umarbeitung der Gütertarife auf Grund des Reformtarifes beschäftigte uns im Berichtsjahr ganz besonders die Bildung der Gütertarife mit der Gotthardbahn, beziehungsweise im Transit über dieselbe mit Italien. Diejenigen mit der Gotthardbahn selbst boten, nachdem die Frage des Tarifsystems geordnet und die neuen internen Tarife beiderseits festgestellt waren, keine Schwierigkeiten, indem die vorstehend besprochene Beanstandung der neuen Gütertaxen Seitens der Bundesbehörden erst erfolgte, als die Tarife mit der Gotthardbahn bereits in Kraft gesetzt waren; dagegen zeigten sich solche in aussergewöhnlichem Masse bei Bildung der Tarife mit Italien, zunächst wegen der Verschiedenartigkeit der mit einander zu verbindenden Tarifsysteme. Die hieraus erwachsenden Schwierigkeiten waren, soweit sie zwischen Deutschland und der Schweiz bestanden, durch die wesentlich auch mit Rücksicht auf den Gotthardverkehr erfolgte Annahme des Reformsystems Seitens der schweizerischen Bahnen beseitigt worden. Dagegen bestehen sie noch gegenüber den italienischen Bahnen, welche durchaus verschiedenartige, sehr komplizirte Tarife haben. Die Abhülfe konnte nur so gefunden werden, dass die direkten Tarife je in zwei selbständige Tarife, für die Strecken südlich und nördlich von Chiasso und Pino zerlegt wurden; aus dem Zusammenzug der Taxsätze beider Tariftheile ergeben sich die Taxen des direkten Verkehrs. Die Tarife mit Italien haben hiedurch einen ungewöhnlichen Umfang erhalten und leiden gegenüber den sonst üblichen direkten Tarifen an dem Nachtheil, dass Stationen und Publikum für jeden Transport zwei sehr verschiedene Tarifklassifikationen anzuwenden haben; hinwieder bieten sie den Vortheil, vollständig zu sein, d. h. jedem vorkommenden Transport die Vortheile des direkten Verkehrs zu gewähren, während sonst bei ähnlichen Verhältnissen nur sogenannte Artikeltarife für die wichtigsten, zwischen dem betreffenden Gebiete stattfindenden Transporte erstellt zu werden pflegen.

Noch grösser waren die Schwierigkeiten, welche bei Bestimmung der in die Tarife mit Italien einzurechnenden Taxen zu Tage traten; dieselben machten sich namentlich für den deutsch-italienischen Verkehr fühlbar, wirkten aber auch bei Bildung der schweizerisch-italienischen Tarife störend ein. Sonst pflegen internationale Tarife so gebildet zu werden, dass die verschiedenen betheiligten Bahnen ihre normalen Taxen einrechnen und diese jeweilen nur insoweit, als über andere Routen niedrigere Sätze sich ergeben, reduzirt werden; bloss für einzelne, besonders wichtige Artikel, für deren Gewinnung niedrigere Sätze als unerlässlich erscheinen, werden auch ohne nachgewiesenen Konkurrenzzwang von vornherein ermässigte Taxen gewährt. Dieses Verfahren war für die Tarife mit Italien nicht

anwendbar. Zufolge der erwähnten Art der Tarifkombination können hier die Taxen der Konkurrenzrouten nur für jeden einzelnen Transport, nicht aber nach Tarifklassen berechnet werden. Man hat ferner nirgends eine fertige Totaltaxe zwischen den beiden Endstationen, die reduzirt werden könnte, sondern muss dieselbe erst von Fall zu Fall aus den beiderseitigen Tarifen konstruiren, was nach der Natur des Gutes und der Entfernung der beiderseitigen Endstationen ab Chiasso beziehungsweise Pino die mannigfaltigsten Taxverschiebungen ergibt. Diese Schwierigkeiten wurden dadurch vermehrt, dass die italienischen Bahnen ein sehr prononcirtes Staffelsystem haben, welches z. B. bei dem wichtigen, für die Gotthardbahn günstig gelegenen Punkte Mailand nach dem Brenner und Montcenis bedeutend niedrigere kilometrische Taxen ergibt als nach dem Gotthard; dass ferner die Brennerstrecke Peri-Kufstein dem deutschen Verkehr seit Jahren sehr ermässigte Taxen gewährt hat, welche die Transittaxen der Gotthardbahn stark unterbieten, und dass die normalen Taxen der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn über denjenigen der deutschen Bahnen stehen. In Folge hievon zeigten schon die ersten Proberechnungen, dass die deutsch-italienischen Gotthardtarife bei normaler Bildung durch diejenigen der Brennerroute für einen grossen Theil von Deutschland unterboten würden, trotz der mittelst der Gotthardbahn erzielten Distanzabkürzungen. An Ausgleichung dieser Unterbietungen durch Taxregelungen war aus den schon mitgetheilten Gründen nicht zu denken, davon abgesehen, dass von deutscher und italienischer Seite mit Nachdruck betont wurde, ihre Staaten haben die Gotthardbahn nicht subventionirt, um im besten Fall die seitherigen Brennertaxen beizubehalten.

Diese Verhältnisse veranlassten mühsame und mitunter peinliche Verhandlungen mit den deutschen Bahnen, die schliesslich zu einem Kompromiss führten, wodurch die gezeigten Übelstände zwar nicht sämmtlich beseitigt, aber doch wesentlich vermindert und abgeschwächt wurden. Derselbe lässt sich der Hauptsache nach dahin resumiren, dass die schweizerischen Bahnen für das deutsche Gebiet bis 200 Kilometer von der Grenze die preussischen Staatsbahntaxen mit 20 Prozent Zuschlag und für entferntere Stationen mit 15 Prozent Zuschlag annahmen und daneben in den Ausnahmetarifen noch weitere Ermässigungen mit Rücksicht auf die Brennerkonkurrenz gewährten; speziell im Verkehr Italien-Bayern und -Sachsen, welcher der Konkurrenz ganz besonders ausgesetzt ist, mussten auch für die allgemeinen Tarife die schweizerischen Antheile tiefer gehalten werden und theilweise noch unter die preussischen Sätze gehen. Wir haben aber beizufügen, dass schon bald, nachdem die deutsch-italienischen Tarife auf solcher Grundlage erstellt waren, neue Schritte eingeleitet wurden, um die Schweizerbahnen zu noch weitergehenden Taxermässigungen zu veranlassen, und dass hierüber abermalige Verhandlungen schweben, bei denen die italienischen Bahnen den deutschen unterstützend zur Seite getreten sind. Hierüber wird der nächstjährige Geschäftsbericht Weiteres mitzutheilen haben. Einstweilen bemerken wir, dass wir nicht ermangelten, darauf aufmerksam zu machen, dass die Nordostbahn nicht allein von den Gotthardsubventionen nichts erhalten, sondern im Gegentheil zu denselben über 4 Millionen beigetragen und sich auch sonst für das Gotthardunternehmen ausserordentlich angestrengt habe, wesshalb sie eine Verpflichtung zur Übernahme von Taxopfern, welche sie nicht dem eigenen Interesse entsprechend finde, nicht anerkennen könne. Wir betonten ferner, dass die Nordostbahn neben dem Transit über den Gotthard noch an andern wichtigen Transit-Verkehren, welche sie bei gleichen Verhältnissen nicht ungünstiger behandeln könne, schon jetzt betheiligt sei und künftig noch mehr betheiligt sein werde, und dass sie Gegenden bediene, welche selbst ebensowohl als Konsumtions- wie als Produktionsgebiet von Wichtigkeit seien, wesshalb sie bei Taxermässigungen für den Gotthardverkehr die daraus sich für letztern Verkehr ergebenden Konsequenzen im Auge behalten müsse. Ausserdem machten wir aufmerksam, dass, wenn von deutscher Seite mit Nachdruck auf Hebung der Konkurrenzfähigkeit der dortigen Industrie im Verkehr mit Italien hingewirkt werde, den schweizerischen Bahnen hinwieder die Pflicht obliege, die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit ihrer einheimischen Industrie nicht zu vergessen, welche bisher an Italien ein Absatzgebiet von Bedeutung besessen habe und von der Gotthardbahn eine Förderung, nicht eine Abschwächung ihres Verkehrs mit Italien erwarte.

Die mangelhafte Regelung der Gotthard- gegenüber den Brennertarifen macht sich namentlich desshalb störend fühlbar, weil bei den Verhandlungen über die deutsch-italienischen Gütertarife, wesentlich auf deutsche Veranlassung, zugleich eine Verkehrstheilung mit der Brennerroute vereinbart worden ist, wonach zwar die Verkehrserträgnisse eines gewissen Gebietes zwischen den beiden Routen getheilt, immerhin aber die Transporte auf beide Routen strikt nach dem Prinzipe der kürzesten Route ausgeschieden werden. Es wird sich bei den neuen Verhandlungen fragen, ob nicht hieran Änderungen stattzufinden haben; im Allgemeinen fand die Gotthardroute ihrem Interesse entsprechend, durch eine Vereinbarung der bezeichneten Art weiteren Verschlechterungen der schon sehr gedrückten deutsch-italienischen Taxen entgegenzuwirken.

Die übrigen Gütertarifarbeiten traten neben den besprochenen in den Hintergrund, obschon sie auch im Berichtsjahr ziemlich zahlreich waren.

In den Angelegenheiten des Personenverkehrs nimmt die im Berichtsjahr begonnene und bis in das folgende Jahr sich hinein ziehende Einrichtung direkter Verkehrsbeziehungen zwischen Italien, beziehungsweise der Gotthardbahn einerseits und der Schweiz, Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich und England via Gotthardbahn anderseits die erste Stelle ein. An die Erleichterung und Entwicklung dieses Verkehrs haben sich allerseits und nicht bloss in den Kreisen der Bahnverwaltungen so viele Erwartungen geknüpft, und im Hinblicke darauf haben die den fraglichen Verkehr vermittelnden Verwaltungen den direkten Tarifen eine Ausdehnung gegeben, wie sie noch nirgends und niemals für gleiche Entfernungen auch nur annähernd beliebt hat oder sich erforderlich erwies. Die Erfahrung der nächsten Jahre wird zeigen, ob man in diesen Einrichtungen, die immerhin nicht unerhebliche Kosten verursachen, nicht über das Bedürfniss hinausgegangen sei. Es war hiebei nicht leicht, die oft divergirenden Ansprüche der konkurrirenden Routen und lokalen Interessen zu vereinigen, um so weniger, als im Personenverkehr allgemein angewandte Normen über die Berechtigung und Betheiligung der verschiedenen Transportwege nicht bestehen und nicht leicht vereinbart werden können, vielmehr von Fall zu Fall die bestehenden Zugsverbindungen und das Vorhandensein bedeutender Unterwegspunkte den Ausschlag geben. Doch gelang es, eine Übereinkunft in dem Sinne zu treffen, dass für die Haupt-Konkurrenzrouten im Rheinthal (von Basel ab rechts- und linksrheinisch) und zwischen Frankfurt und Berlin, beziehungsweise sächsischen Stationen aus Italien fakultativ über alle in Betracht kommenden Routen gültige Billete ausgegeben werden und, was speziell für die von der Nordostbahn bedienten Landesgegenden von Interesse ist, dass dieselben Billete, sowie im Verkehr nach Italien die rechtsrheinischen, zwischen Offenburg und Rothkreuz sowohl über Schaffhausen-Zürich, als über Basel-Luzern (Brugg oder Aarau) gültig sind. Diese Vereinbarungen bieten zweifellos dem Publikum grosse Vortheile und Annehmlichkeiten, aber sie kompliziren in ganz bedeutendem Masse das Kontrol- und Abrechnungsgeschäft der Verwaltungen.

Im Berichtsjahr ist es auch nach langen vorhergegangenen Verhandlungen gelungen, im Verkehr mit London Verbesserungen mittelst Einführung der mangelnden und oft begehrten Billete durch Frankreich und von Retourbilleten zu erzielen. Desgleichen wurde erstmals ein direkter Personenverkehr zwischen Paris einerseits und München und Wien anderseits via Delle-Zürich-Romanshorn-Lindau eingerichtet und es wird derselbe im Laufe des Sommerkurses 1883 mittelst Führung eines direkten Wagens Paris-Zürich-Romanshorn unterstützt werden. Ausserdem ist ein Rundreiseverkehr von den Hauptstationen der französischen Ostbahn nach Bayern und Österreich und umgekehrt — jeweils mit einer Fahrt über Basel-Zürich-Lindau und der andern über Avricourt — zu Stande gekommen.

Die Einrichtung der kombinirbaren Billete hat im Jahr 1882 die Modifikation erlitten, dass deren Ausgabe nun während des ganzen Jahres erfolgt; ferner hat sich der Ausgaberayon derselben dadurch sehr vergrössert,

dass wir im Benehmen mit den betheiligten schweizerischen und ausländischen Bahnverwaltungen Ausgabestellen derselben in einer beträchtlichen Zahl grösserer deutscher Städte errichteten. Leider war es nicht möglich, die Gotthardbahn in den Rayon dieser Billete einbeziehen zu können, während gerade diese als Touristenbahn ersten Rangs und nothwendige Verbindungslinie mit wichtigen Bergpostrouten zur Theilnahme an dieser Institution zunächst berufen wäre. Im Allgemeinen ist die Wahrnehmung gemacht worden, dass ungeachtet der erweiterten Ausgabe die Frequenz in diesen Billeten noch immer nicht die ist, die man sich bei deren Einführung im Jahr 1880 versprach. Es rührt dies neben der Neuheit der Einrichtung wohl auch daher, dass die gewöhnlichen Rundreisebillete eben durchweg billiger sind, als ein kombinirbares Billet für dieselbe Tour.

Die im letzten Geschäftsbericht vorausgesehene Änderung des Systems der Taxmarken für den Bezug von Bahntaxen in den Bahnzügen ist im Berichtsjahr eingetreten. Die Marken haben einem zweckmässigern und die Kontrole eher ermöglichenden System nummerirter Taxbillete Platz gemacht.

Einem vielseitig geäusserten Wunsche Rechnung tragend, haben wir die Gültigkeitsdauer der an den Tagen vor den fünf allgemeinen hohen Festen ausgegebenen Retourbillete auf drei Tage erhöht. Zur Einräumung der drei Tage allgemein für alle an Samstagen ausgegebenen Billete haben wir uns vorläufig nicht entschliessen können, da eine solche Massnahme einer fühlbaren Tarifreduktion gleichkommt.

Die ökonomische Stellung unserer verheiratheten Angestellten, namentlich derjenigen auf abgelegenen Nebenstationen haben wir indirekt dadurch etwas zu verbessern gesucht, dass wir ihren in gleicher Haushaltung lebenden Kindern, die zum Schulbesuch oder zur Erlernung eines Berufs regelmässig die Bahn benutzen müssen, fortan Abonnements zu halber Taxe bewilligten.

Eine grosse Zahl von im Jahr 1882 vollzogenen Tarifänderungen im Personenverkehr, darunter solche von beträchtlichem Umfange, könnte hier Erwähnung finden, hat aber kein besonderes Interesse.

---

## III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihens bei der Eisenbahnbank von 68 beziehungsweise 160 Millionen Franken hatte die Nordostbahn laut Protokoll vom 30. November 1880 im Jahre 1882 eine Million Franken zu beziehen. Die Zahlung dieser Summe erfolgte auf 31. Dezember 1882, und die Eisenbahnbank erhielt dagegen, zu 54/68 berechnet, 2519 Obligationen

| | |
|---|---|
| zu Fr. 500 . . . . . | Fr. 1,259,500 |
| Abzüglich der vierten Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) von . . . . . | „ 140,000 |
| hat sich also die Schuld auf diesem Anleihen vermehrt um . . . . . | Fr. 1,119,500 |
| Sie betrug am 31. Dezember 1881 . . . . . | „ 75,790,000 |
| und belauft sich daher Ende 1882 auf . . . . . | Fr. 76,909,500 |

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat.

Die Kursverluste auf diesem Anleihen erscheinen in der Bilanz vom 31. Dezember 1881 mit einem

| | |
|---|---|
| Betrag von . . . . . | Fr. 13,852,054. 40 |
| In dieser Summe ist noch enthalten die laut Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 bedungene einmalige Kommissionsgebühr von . . . . . | „ 500,000. — |

welche mit den übrigen Kursverlusten nach und nach zur Abschreibung kommen sollte. Das Gutachten der Herren Kaiser & Zschokke sucht aber zu beweisen, dass diese Spezialkommission schon im Jahre 1879 hätte abgeschrieben werden sollen. Wir halten diese Ansicht zwar nicht für richtig, sondern wir glauben, dass der erwähnte Betrag mit allem Recht den übrigen Kursverlusten zugerechnet und gleichzeitig mit diesen amortisirt werden könnte; allein wir können auch zugeben, dieser Einwurf des Gutachtens gehöre zu der geringen Zahl derjenigen, denen man eine gewisse Berechtigung zugestehen kann. Von dem Bestreben geleitet, unsere Rechnungsstellung so zu gestalten, dass keine irgendwie begründeten Einwendungen dagegen erhoben werden können, beantragen wir die Amortisation dieser Spezialkommission aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1882 und, da wir an Ihrem Einverständniss nicht zweifeln, haben wir diese Amortisation bereits in die Rechnung eingestellt.

Demzufolge gestaltet sich der Bestand der Kursverluste per Ende 1882 folgendermassen:

| | | |
|---|---|---|
| Saldo vom 31. Dezember 1881 . . . . . | | Fr. 13,852,054. 40 |
| hiezu Kursverlust auf der Einzahlung vom 31. Dezember 1882 Fr. 1,000,000 à 54/68 . | | „ 259,500. — |
| | | Fr. 14,111,554. 40 |
| Davon ab: | | |
| Vierte Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) . . . . . | Fr. 140,000 | |
| Amortisation der Spezialkommission an die Eisenbahnbank . . . . . | „ 500,000 | „ 640,000. — |
| Saldo 31. Dezember 1882: | | Fr. 13,471,554. 40 |

Von weiteren Bewegungen im Kapitalverkehr sind noch zu erwähnen: Die Einzahlungen auf den Bau der Aargauischen Südbahn im Betrag von Fr. 780,000 und die letzte Quote der Gotthardsubvention mit Fr. 370,494. 07 Cts., womit unser Subventionskapital nun auf Fr. 4,260,000 ansteigt.

Die disponiblen Baarvorräthe haben während des Berichtsjahres im Discontogeschäft eine befriedigende Verwendung gefunden.

Über die Mutationen der übrigen Bilanzposten ist noch Folgendes zu bemerken:

| | | |
|---|---|---|
| Der Bauconto des Stammnetzes ist gewachsen um die Kosten der Bahnhoferweiterung in Winterthur und der Einführung der Ostlinien in denselben, abzüglich diverser Einnahmen für Landabschnitte, Inventar u. s. w. . . . . | | Fr. 348,106. 15 |
| Dagegen zeigen die neuen Linien eine Einnahme, hauptsächlich aus verkauften Landabschnitten, von . . . . . | Fr. 30,316. 89 | |
| und der Conto Transportmaterial, in Folge von Verkäufen und Abschreibungen auf verkauftem Rollmaterial, eine solche von . . | „ 265,919. 44 | „ 296,236. 33 |
| Die Anlagekosten des eigenen Netzes vermehren sich also bloss um. . . | | Fr. 51,869. 82 |
| und betragen Ende 1882 . . . . . | | Fr. 148,765,697. 88 |

Durch die oben erwähnten Einzahlungen auf die Baukosten der Aargauischen Südbahn ist die Betheiligung der Nordostbahn an dieser Linie auf Fr. 6,100,000 angestiegen, wogegen sich der Antheil an der Bötzbergbahn durch die Liquidation des Bauinventars, Verkäufe von Land etc. um Fr. 5,954. 83 Cts. auf Fr. 12,194,361. 35 Cts. vermindert hat.

Die eigenen Werthpapiere, einschliesslich Gotthardbetheiligung, haben sich einerseits durch Verkauf von Gotthardbahnobligationen vermindert, anderseits durch Übernahme von Schuldbriefen aus Liegenschaftsverkäufen

und Ankauf von in den nächsten Jahren fällig werdenden Nordostbahnobligationen vermehrt. Der Saldo auf Ende 1882 beträgt Fr. 1,687,715. 65 Cts. gegen Fr. 1,516,692. 75 Cts. zu Ende 1881, die Vermehrung also Fr. 171,022. 90 Cts.

Kassa, Wechselportefeuille und Giro-Conti haben zugenommen um Fr. 2,167,748. 81 Cts.

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind im Berichtsjahr nur drei Parzellen verkauft worden mit einem Erlös von Fr. 297. 75 Cts. gegenüber einem Inventarwerth von Fr. 280. Dagegen hat der Überschuss auf dem Korrentverkehr dieses Conto Fr. 20,567. 56 Cts. betragen, welche nebst obigem Mehrerlös von Fr. 17. 75 Cts. wie früher am Inventarwerth der Gebäude abgeschrieben wurden. Einschliesslich einer angekauften Liegenschaft am Bahnhof in Winterthur beträgt der Inventarwerth der Liegenschaften auf diesem Conto pro Ende 1882 Fr. 1,170,086. 13 Cts.

Vom Villenquartier in Enge sind 1925,60 $m^2$ verkauft worden für Fr. 98,438, wovon die Hälfte mit Fr. 49,219 auf die Nordostbahn fällt. Der Saldo des Conto beträgt Ende 1882 Fr. 527,291. 42 Cts. und abzüglich der Restanzen Fr. 492,791. 42 Cts.

Der Material- und Werkstätte-Conto ist hauptsächlich in Folge grösserer Anschaffungen von Stahlschienen der „Union“ in Dortmund etwas höher und beträgt Fr. 2,059,994. 65 Cts. gegen Fr. 1,979,455. 15 Cts. im Vorjahr.

Im Posten Diverse Hauptbuchdebitoren sind, wie voriges Jahr, die an die Eisenbahnbank vorausbezahlten, am 1. Februar 1883 fälligen Obligationenzinse, diesmal im Betrage von Fr. 875,000, enthalten.

Die Passiven der Bilanz haben sich um die schon erwähnte Einzahlung der Eisenbahnbank abzüglich der vierten Amortisationsquote um Fr. 1,119,500 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn hat sich auf Fr. 5,236,617. 23 Cts. vermehrt.

Bezüglich der übrigen Passivposten verweisen wir auf die Bilanz, sowie auf die im letzten Geschäftsbericht darüber gegebenen Nachweise und hinsichtlich der Betriebsrechnung auf die unter Abschnitt IV D folgende vergleichende Übersicht der Finanzergebnisse von 1881 und 1882.

---

# IV. Betrieb.

## A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der gepachteten Linie Sulgen-Gossau und der ehemaligen Nationalbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,479,062 Kilometer zurückgelegt.

Die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes berechnet sich für das Berichtsjahr mit 541 Kilometer.

Auf den durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer bezogen, wurden 93 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die verschiedenen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

| | 1881. Kilometer. | 1882. Kilometer. |
|---|---|---|
| *a)* Fahrplanmässige Züge: | | |
| 1. Schnell- und Personenzüge . . . . . | 1,562,098 | 1,596,809 |
| 2. Gemischte Züge . . . . . | 652,964 | 622,490 |
| 3. Güterzüge ohne Personenbeförderung . . . . . | 164,439 | 193,277 |
| | 2,379,501 | 2,412,576 |
| *b)* Ergänzungs- und Extrazüge . . . . . | 44,445 | 66,486 |
| Total: | 2,423,946 | 2,479,062 |

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### 1. Einnahmen.

| 1881 (540 Kilometer) | | | | 1882 (541 Kilometer) | | | Mehreinnahme gegenüber 1881 | | Mindereinnahme gegenüber 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fr. | Cts. | Prozente | I. **Nordostbahn** (eigenes Netz). | Fr. | Cts. | Prozente | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| | | | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | | | | | | | |
| 5,008,015 | 17 | 38.33 | 1. Personentransport . . . . . | 5,064,386 | 06 | 36.97 | 56,370 | 89 | — | — |
| 306,264 | 70 | 2.35 | 2. Gepäcktransport . . . . . | 314,173 | 88 | 2.29 | 7,909 | 18 | — | — |
| 193,403 | 19 | 1.48 | 3. Viehtransport . . . . . | 203,582 | 66 | 1.48 | 10,179 | 47 | — | — |
| 7,353,305 | 58 | 56.28 | 4. Gütertransport . . . . . | 7,889,405 | 06 | 57.60 | 536,099 | 48 | — | — |
| 12,860,988 | 64 | 98.44 | | 13,471,547 | 66 | 98.34 | 610,559 | 02 | — | — |
| | | | B. Mittelbare Einnahmen: | | | | | | | |
| 125,833 | 66 | . | 1. Pacht- und Miethzinse . . . | 133,758 | 06 | . | 7,924 | 40 | — | — |
| 77,869 | 28 | . | 2. Verschiedenes . . . . . | 93,452 | 72 | . | 15,583 | 44 | — | — |
| 203,702 | 94 | 1.56 | | 227,210 | 78 | 1.66 | 23,507 | 84 | — | — |
| 13,064,691 | 58 | 100 | . . Total des eigenen Netzes . . | 13,698,758 | 44 | 100 | 634,066 | 86 | — | — |
| | | | II. **Aus andern Unternehmungen:** | | | | | | | |
| 230,223 | 93 | 20.67 | Nettoertrag der Dampfboote . . . | 293,349 | 35 | 20.40 | 63,125 | 42 | — | — |
| 883,775 | 25 | 79.33 | Nettoertrag anderer Linien . . . . | 1,144,930 | 54 | 79.60 | 261,155 | 29 | — | — |
| 1,113,999 | 18 | 100 | . Total aus andern Unternehmungen . | 1,438,279 | 89 | 100 | 324,280 | 71 | — | — |
| 216,411 | 16 | . | . III. **Aktivsaldo des Interessenconto** . | 247,760 | 06 | . | 31,348 | 90 | — | — |
| 14,395,101 | 92 | . | . . . Totaleinnahmen . . . | 15,384,798 | 39 | . | 989,696 | 47 | — | — |
| | | | Rekapitulation: | | | | | | | |
| 13,064,691 | 58 | 90.76 | Eigenes Netz . . . . . | 13,698,758 | 44 | 89.04 | 634,066 | 86 | — | — |
| 1,113,999 | 18 | 7.74 | Andere Unternehmungen . . . | 1,438,279 | 89 | 9.34 | 324,280 | 71 | — | — |
| 216,411 | 16 | 1.50 | Zinse von ausgeliehenen Geldern . | 247,760 | 06 | 1.62 | 31,348 | 90 | — | — |
| 14,395,101 | 92 | 100 | | 15,384,798 | 39 | 100 | 989,696 | 47 | — | — |

Als Faktoren der oben ausgewiesenen Vermehrung der unmittelbaren Betriebseinnahmen dürfen die Verkehrsvermehrung überhaupt und die Eröffnung der Gotthardbahn betrachtet werden; dazu wäre noch der Einfluss der Tarifänderung im internen Güterverkehr in Betracht zu ziehen.

Im Personenverkehr ergaben die fünf ersten Monate bis zur Eröffnung der Gotthardbahn eine Mehreinnahme von Fr. 133,431, die dann durch eine Mindereinnahme in den folgenden sieben Monaten von Fr. 77,061 auf den oben stehenden Betrag herabgemindert wurde. Das fatale Resultat der letzten sieben Monate ist der ungünstigen Witterung im Sommer und der geringen Ernte im Herbst beziehungsweise deren Einfluss auf den Touristen- und lokalen Herbstverkehr zuzuschreiben. Zweifelsohne hat die Eröffnung der Gotthardbahn dazu beigetragen, dass dieser Verlust nicht noch fühlbarer geworden; doch betrug die Einnahme aus dem direkten Verkehr mit derselben und über dieselbe nur Fr. 40,094, und auch diese kann nicht ganz als neue Einnahme in Rechnung gezogen werden.

Im Güterverkehr erzeigt die erste Periode keine besonders hervortretenden Verkehrserscheinungen; in die zweite (nach Eröffnung der Gotthardbahn) fällt dagegen der Beginn und die grössere Hälfte der aussergewöhnlich lebhaften Getreideeinfuhr aus Ungarn sowie die Änderung des internen Gütertarifs. Hinsichtlich des Letztern haben die angestellten Beobachtungen keinen auffälligen Einfluss auf die Gestaltung der Verkehrs- und Einnahmeresultate erkennen lassen. Die Einnahmen aus dem internen Verkehr sind ungefähr in demselben Verhältnisse wie die internen Verkehrsquantitäten gewachsen; ein Rückgang des Verkehrs als Folge der vorkommenden Taxerhöhungen für einzelne Artikel — die indessen durch Ermässigungen auf andern kompensirt sind — hat sich wenigstens in diesen ersten vier Monaten des Bestandes des Tarifs nicht erzeigt. Das ganze Berichtsjahr war überhaupt im Ganzen ein Jahr ziemlich lebhafter Güterbewegung. Rückgänge von etwelchem Belange sind nur auf wenigen Artikeln (landwirthschaftliche Erzeugnisse) zu verzeichnen, dagegen namhafte Vermehrungen in Getreide, Kohlen, Baumaterialien, Eisen.

Die Frage, wie viel von dieser Verkehrs- und Einnahme-Vermehrung der Eröffnung der Gotthardbahn zuzuschreiben sei, liegt nahe, ist aber schwierig zu beantworten. Zunächst ist zu bemerken, dass auf die ersten fünf Monate ein Mehr von 14,700 Tonnen mit Fr. 20,509 Einnahmen und auf die folgenden sieben Monate ein Mehr von 83,300 Tonnen mit Fr. 515,589 Einnahme entfallen. Nun betrugen die Einnahmen der Nordostbahn aus dem Gotthardverkehr Fr. 147,900, nämlich

| | | |
|---|---|---|
| aus dem direkten Verkehr Nordostbahn-Gotthardbahn und vice-versa . . . . . | Fr. | 98,108. 71 |
| „ „ „ „ Nordostbahn-Italien „ „ . . . . . | „ | 42,397. 81 |
| Transitverkehr Bötzbergb., Effretikon-Hinweil, Vereinigte Schweizerbahnen-Gotthardbahn und vice-versa | „ | 18,471. 59 |
| „ „ „ „ „ „ Italien „ „ | „ | 11,608. 55 |
| „ Deutschland-Gotthard und Italien und vice-versa (Oktober bis Dezember approximativ) einschliesslich Abrechnung mit der Centralbahn pro Juni bis August . . . . . | „ | 117,497. 80 |
| Total | Fr. | 288,084. 46 |
| Hievon Antheil der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . . | „ | 140,192. 97 |
| Antheil der Nordostbahn . . . . . | Fr. | 147,891. 49 |

Diese relativ nicht erhebliche Summe, welche die erst im Jahr 1883 abschliessbaren Abrechnungen über die Gemeinschaft mit der Centralbahn pro September-Dezember kaum um mehr als Fr. 20,000 erhöhen können, bildet selbstverständlich nicht die Mehreinnahme der Nordostbahn aus dem Gotthardverkehr, da sie zum Theil durch Déplacement entstanden ist. Wir begegnen übrigens hierin keiner Überraschung, denn wir haben diese Mehreinnahme s. Z. auf höchstens Fr. 125,000 budgetirt.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 23,507. 84 Cts. gehoben, wovon Fr. 7924. 40 Cts. auf den Titel „Pacht- und Miethzinse“ und Fr. 15,583. 44 Cts. auf den Titel „Verschiedenes“ entfallen. Erstere Mehreinnahme ergab sich vorwiegend auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen und

Bahnstrecken. In Folge Eröffnung der Gotthardbahn steigerte sich nämlich die auf dem Achsenverhältniss basirende Beitragsquote der Aargauischen Südbahn für die Strecke Aarau-Ruppersweil um ungefähr Fr. 12,000, und die Tössthalbahn hatte uns das auf ihre Rechnung erstellte und mit 1. August 1882 in Betrieb gesetzte Zufahrtsgeleise zum Bahnhof Winterthur bis Jahresschluss mit etwa Fr. 6900 zu verzinsen. Dagegen hatten wir der Badischen Bahn auf Grund neuer Vertragsabschlüsse, welche Rückwirkung bis 1. Oktober 1880 erhielten, für die Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe Singen und Konstanz etwa Fr. 11,900 mehr zu vergüten. Dem Titel „Verschiedenes" konnte im Berichtsjahr erstmals ein Nettoertrag des Betriebes der Imprägniranstalt mit Fr. 20,000 zugeschieden werden. Ausser einer weiteren Mehreinnahme von ungefähr Fr. 4000 aus Materialvorschlägen etc. des Hauptmagazins ist indessen unter dieser Rubrik auch ein Ausfall von etwa Fr. 9000 zu verzeichnen, der aus der auf 30. Juni stattgehabten Aufhebung der Agentur Zürich für den Verkehr nach der Levante u. s. w. resultirte, übrigens durch gleichzeitige Neuregelung unserer Taxantheile aus diesem Verkehr im Titel der unmittelbaren Betriebseinnahmen seine volle Kompensation findet.

Die Nettoerträgnisse des Dampfbootbetriebs auf dem Boden- und Zürichsee sind um Fr. 63,125. 42 Cts. günstiger als im Vorjahr. Diese Mehreinnahme betrifft ausschliesslich den Bodensee-Dampfbootbetrieb und ist, abgesehen von einer etwelchen Steigerung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, wesentlich der im Berichtsjahr erfolgten erfreulichen bedeutenden Vermehrung der Getreidetransporte über Romanshorn zu verdanken. Die Mehrausgaben, welche dieser ausserordentliche Getreideverkehr an Entschädigungen des Personals, Ausladlöhnen und vermehrtem Konsum von Brenn- und Schmiermaterialien u. s. w. für die Schiffe im Gesammtbetrage von ungefähr Fr. 25,000 erheischte, wurden durch den Wegfall der im Jahr 1881 stattgefundenen Hauptreparaturen an den mit Bayern und Württemberg gemeinschaftlichen Trajektschiffen u. s. w. wieder ausgeglichen.

Aus der Betheiligung bei andern Bahnen sind der Nordostbahn im Berichtsjahr Fr. 261,155. 29 Cts. mehr zugeflossen als im Jahr 1881. Davon kommen Fr. 82,800 auf das Betheiligungskapital bei der Linie Zürich-Zug-Luzern zufolge der höhern Durchschnittsdividende von 6,1 %, die sich für dasselbe gegen 5,13 % im Vorjahr in Folge Eröffnung der Gotthardbahn ergab. Weitere Fr. 83,019. 43 Cts. bilden den vermehrten Antheil der Nordostbahn am Reinertrag der Bötzbergbahn. Das Betheiligungskapital von Fr. 12,194,361. 35 Cts. verzinste sich mit Fr. 459,207. 32 Cts. im Berichtsjahr gegen Fr. 376,187. 89 Cts. im Vorjahr oder mit 3,765 % gegen 3,08 %. Zu dieser Besserung der Rendite hat neben einer beträchtlichen Zunahme des Personenverkehrs namentlich auch die in unserm letztjährigen Geschäftsbericht der Bötzbergbahn erwähnte Verständigung mit der Badischen Bahn bezüglich der Kohlentransporte beigetragen. Die Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 hat insofern auf den Betrieb der Aargauischen Südbahn einen günstigen Einfluss ausgeübt, als an Stelle des bisherigen regelmässigen Betriebsdefizites erstmals ein wenn auch noch bescheidener Betriebsüberschuss getreten ist. Der hälftige Antheil der Nordostbahn hievon beträgt Fr. 51,672. 98 Cts., was einem Zinse von etwa 0,85 % für ihr Betheiligungskapital von Fr. 6,100,000 gleichkommt. Die Differenz gegenüber dem Vorjahr beziffert sich auf Fr. 94,650. 52 Cts. Das Betheiligungskapital bei der Linie Wohlen-Bremgarten hatte auch dieses Jahr wieder an einem Betriebsdefizit mit $^2/_5$ = Fr. 9119. 76 Cts. zu partizipiren, gegen Fr. 9805. 10 Cts. im Vorjahr. Von dem in Einnahme gestellten Ertrag des Obligationen-Betheiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Hinweil waren effektiv nur Fr. 24,923. 53 Cts., gleich dem Betriebsüberschuss dieser Linie erhältlich, wonach sich unsere, auf Dubiosenconto getragene Forderung an diese Unternehmung um weitere Fr. 31,076. 47 Cts., somit auf Ende 1882 von Fr. 232,862. 28 Cts. auf Fr. 263,938. 75 Cts. erhöhte. Die Gesammtbetheiligung der Nordostbahn an den vorbezeichneten Unternehmungen beträgt am Schlusse des Berichtsjahres Fr. 30,040,361. 35 Cts., und dessen Ertrag pro 1882 Fr. 1,144,930. 54 Cts. gleich einem Zinse von 3,81 %.

Der Vorschlag von Fr. 31,348. 90 Cts. auf dem Interessenconto gegenüber dem Vorjahr wurde hauptsächlich durch die Ermöglichung vorübergehender Geldanlagen in Discontopapieren erzielt.

Nachstehend geben wir noch einen nach bisheriger Form aufgestellten Ausweis über das approximative Betriebsresultat der Bischofszellerbahn im Jahr 1881 nebst den Vergleichsziffern vom Jahr 1880.

| | | 1880. | 1881. |
|---|---|---|---|
| Einnahmen: | Unmittelbare | Fr. 123,942. 36 | Fr. 124,190. 14 |
| | Mittelbare | „ 3,386. 57 | „ 2,542. 90 |
| | | Fr. 127,328. 93 | Fr. 126,733. 04 |
| Ausgaben: | 1. Betrieb: | | |
| | Centralverwaltung | Fr. 22,066. 56 | Fr. 19,381. 07 |
| | Bahnunterhalt | „ 27,875. 61 | „ 21,352. 19 |
| | Expeditionsdienst | „ 19,430. 36 | „ 19,012. 61 |
| | Transportdienst | „ 57,811. 60 | „ 54,787. 35 |
| | Bahntelegraphie | „ 422. 60 | „ 800. 03 |
| | Verschiedenes | „ 4,366. 20 | „ 5,203. 95 |
| | | Fr. 131,972. 93 | Fr. 120,537. 20 |
| | Mitverzinsung der Station Sulgen | „ 3,140. — | „ 3,140. — |
| | Antheil an den Betriebskosten für Mitbenutzung der Stationen Sulgen und Gossau | „ 15,820. 50 | „ 17,992. 95 |
| | | Fr. 150,933. 43 | Fr. 141,670. 15 |
| | 2. Einlage in den Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn | „ 17,000. — | „ 17,000. — |
| | 3. Pachtzins an die Bischofszellerbahn | „ 63,500. — | „ 64,500. — |
| | 4. Einlage in den Erneuerungsfond für Transportmaterial | „ 16,482. 70 | „ 13,253. 85 |
| | | Fr. 247,916. 13 | Fr. 236,424. — |
| | Hievon ab die Einnahmen | „ 127,328. 93 | „ 126,733. 04 |
| | Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn | Fr. 120,587. 20 | Fr. 109,690. 96 |

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

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1881 | | 1882 | | 1881 | | 1882 | |
| | Personen | Prozente | Personen | Prozente | Fr. Cts. | Prozente | Fr. Cts. | Prozente |
| **I. Personentransport.** | | | | | | | | |
| a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe: | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt . . I. Klasse | 23,960 | 0.42 | 24,218 | 0.43 | 123,486. 30 | 2.47 | 139,587. 74 | 2.76 |
| „ „ . . II. „ | 285,376 | 5.05 | 291,958 | 5.18 | 833,637. 81 | 16.65 | 862,409. 34 | 17.03 |
| „ „ . . III. „ | 1,216,605 | 21.52 | 1,194,029 | 21.20 | 1,289,398. 90 | 25.75 | 1,280,292. 25 | 25.28 |
| b. Zu ermässigten Fahrtaxen: | | | | | | | | |
| Mit Güterzügen . . II. Klasse | 8,023 | 0.14 | 7,721 | 0.14 | 6,297. 06 | 0.13 | 5,955. 39 | 0.12 |
| „ „ . . III. „ | 142,979 | 2.53 | 143,625 | 2.55 | 72,626. 23 | 1.45 | 70,037. 80 | 1.38 |
| Hin- und Rückfahrt . . I. „ | 3,719 | 0.07 | 3,550 | 0.06 | 8,253. 30 | 0.16 | 8,250. 02 | 0.16 |
| „ „ „ . . II. „ | 475,960 | 8.42 | 484,260 | 8.60 | 559,029. 62 | 11.16 | 570,631. 90 | 11.27 |
| „ „ „ . . III. „ | 2,735,396 | 48.39 | 2,736,060 | 48.58 | 1,722,835. 31 | 34.40 | 1,722,241. 01 | 34.01 |
| Abonnementsbillete . . II. „ | 155,348 | 2.75 | 156,926 | 2.79 | 69,243. 60 | 1.38 | 72,481. 22 | 1.43 |
| „ . . III. „ | 415,808 | 7.36 | 409,983 | 7.28 | 80,272. 61 | 1.60 | 78,697. 28 | 1.55 |
| Militär- u. Polizeitransporte III. „ | 47,962 | 0.85 | 55,746 | 0.99 | 40,101. 83 | 0.80 | 49,162. 94 | 0.97 |
| Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „ | 4,651 | 0.08 | 4,318 | 0.08 | 18,597. 13 | 0.37 | 15,781. 17 | 0.31 |
| II. „ | 30,994 | 0.55 | 31,071 | 0.55 | 79,960. 82 | 1.60 | 89,252. 83 | 1.76 |
| III. „ | 105,795 | 1.87 | 88,492 | 1.57 | 104,274. 65 | 2.08 | 99,605. 17 | 1.97 |
| Total | 5,652,576 | 100 | 5,631,957 | 100 | 5,008,015. 17 | 100 | 5,064,386. 06 | 100 |
| Rekapitulation nach Klassen: | | | | | | | | |
| I. Klasse . . . . . | 32,330 | 0.57 | 32,086 | 0.57 | 150,670. 73 | 3.01 | 163,618. 93 | 3.23 |
| II. „ . . . . . | 955,701 | 16.91 | 971,936 | 17.26 | 1,547,834. 91 | 30.91 | 1,600,730. 68 | 31.61 |
| III. „ . . . . . | 4,664,545 | 82.52 | 4,627,935 | 82.17 | 3,309,509. 53 | 66.08 | 3,300,036. 45 | 65.16 |
| Total | 5,652,576 | 100 | 5,631,957 | 100 | 5,008,015. 17 | 100 | 5,064,386. 06 | 100 |
| | Tonnen | | Tonnen | | | | | |
| **II. Gepäcktransport** . . . . . | 16,170 | . | 16,433 | . | 306,264. 70 | . | 314,173. 88 | . |
| | Stück | | Stück | | | | | |
| **III. Viehtransport.** | | | | | | | | |
| Klasse I . . . . . | 5,024 | 3.61 | 6,395 | 4.51 | 193,403. 19 | . | 203,582. 66 | . |
| „ II . . . . . | 55,485 | 39.88 | 59,132 | 41.74 | | | | |
| „ III . . . . . | 54,534 | 39.20 | 51,054 | 36.03 | | | | |
| „ IV . . . . . | 24,081 | 17.31 | 25,101 | 17.72 | | | | |
| Total | 139,124 | 100 | 141,682 | 100 | 193,403. 19 | . | 203,582. 66 | . |
| | Tonnen | | Tonnen | | | | | |
| **IV. Gütertransport.** | | | | | | | | |
| Eilgut . . . . . | 45,357 | 3.50 | 45,082 | 3.23 | 6,725,239. 66 | 91.46 | 7,153,135. 14 | 90.67 |
| Normalklasse I . . . . . | 66,139 | 5.11 | 68,380 | 4.91 | | | | |
| „ II . . . . . | 163,918 | 12.65 | 159,619 | 11.46 | | | | |
| Wagenladungsklasse A . . . | 124,966 | 9.65 | 119,232 | 8.56 | | | | |
| „ B . . . | 197,960 | 15.28 | 260,774 | 18.71 | | | | |
| „ C . . . | 110,446 | 8.53 | 109,425 | 7.85 | | | | |
| „ D . . . | 91,005 | 7.02 | 79,854 | 5.73 | | | | |
| „ E . . . | 495,637 | 38.26 | 551,180 | 39.55 | | | | |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) | . | . | . | . | 628,065. 92 | 8.54 | 736,269. 92 | 9.33 |
| Total | 1,295,428 | 100 | 1,393,546 | 100 | 7,353,305. 58 | 100 | 7,889,405. 06 | 100 |
| **Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen** . | . | . | . | . | 12,860,988. 64 | . | 13,471,547. 66 | . |

# 3. Durchschnittsergebnisse.

| (Bahnlänge im Durchschnitt: 1882 = 541 Kilom., 1881 = 540 Kilom.) | | 1881 | 1882 |
|---|---|---|---|
| **Personentransport.** | | | |
| Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer | Franken | 9,274.10 | 9,361.16 |
| „ „ Reisenden | „ | 0.89 | 0.90 |
| „ „ „ und Bahnkilometer | Centimes | 4.51 | 4.55 |
| Zahl der Personenkilometer | | 110,950,149 | 111,342,360 |
| Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen | Kilometer | 19.63 | 19,77 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen | Reisende | 205,463 | 205,808 |
| Auf jeden Bahnkilometer kommen | „ | 10,468 | 10,410 |
| „ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen | „ | 6.42 | 6.32 |
| **Gepäcktransport.** | | | |
| Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer | Franken | 567.16 | 580.73 |
| „ „ Tonne | „ | 18.93 | 19.12 |
| „ „ Tonnenkilometer | Centimes | 55.77 | 56.08 |
| „ „ Reisenden | „ | 5.42 | 5.58 |
| Zahl der Tonnenkilometer | | 549,184 | 560,260 |
| Jede Tonne hat befahren | Kilometer | 33.96 | 34.09 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | Tonnen | 1,017 | 1,036 |
| Auf jeden Bahnkilometer kommen | „ | 30 | 30 |
| „ „ Reisenden „ | Kilogr. | 2.86 | 2.92 |
| **Viehtransport.** | | | |
| Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer | Franken | 358.16 | 376.31 |
| „ „ Stück | „ | 1.40 | 1.44 |
| „ „ Tonnenkilometer | Centimes | 27.00 | 26.34 |
| Zahl der Tonnenkilometer | | 716,262 | 772,811 |
| **Gütertransport.** | | | |
| Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer | Franken | 13,617.23 | 14,583.00 |
| „ „ Tonne | „ | 5.68 | 5.66 |
| „ „ Tonnenkilometer | Centimes | 10.27 | 10.11 |
| Zahl der Tonnenkilometer | | 71,731,527 | 78,015,606 |
| Jede Tonne hat befahren | Kilometer | 55.37 | 55.98 |
| Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | Tonnen | 132,836 | 144,206 |
| „ jeden Bahnkilometer kommen | „ | 2,399 | 2,576 |
| „ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen | „ | 1.49 | 1.56 |
| **Total der unmittelbaren Einnahmen** per Bahnkilometer | Franken | 23,816.65 | 24,901.20 |
| **Mittelbare Betriebseinnahmen** per Bahnkilometer | „ | 377.22 | 419.98 |
| **Totaleinnahme** per Bahnkilometer | „ | 24,193.87 | 25,321.18 |

# 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 . | 410,754 | 918 | 9,670 | 3,103 | 5,026 | 11,704 | 12,214 | 16,867 | 7,537 | 4,129 | 35,899 | 96,479 |
| Februar . | 363,374 | 918 | 9,359 | 3,568 | 5,163 | 11,687 | 8,986 | 15,047 | 7,333 | 5,007 | 40,107 | 96,898 |
| März . . | 382,099 | 1,131 | 11,165 | 3,525 | 6,266 | 15,067 | 10,318 | 17,904 | 9,445 | 8,140 | 49,177 | 119,842 |
| April . . | 483,147 | 1,178 | 9,156 | 3,484 | 5,646 | 12,883 | 10,467 | 16,327 | 8,762 | 6,181 | 46,036 | 109,786 |
| Mai . . . | 557,918 | 1,330 | 13,391 | 4,103 | 5,411 | 13,426 | 10,389 | 17,230 | 10,221 | 8,419 | 45,647 | 114,846 |
| Juni . . | 458,496 | 1,397 | 11,012 | 3,552 | 5,305 | 12,358 | 8,173 | 16,875 | 9,846 | 6,904 | 44,796 | 107,809 |
| Juli . . . | 549,342 | 1,905 | 10,020 | 3,563 | 5,442 | 12,504 | 7,884 | 16,082 | 9,501 | 6,286 | 48,212 | 109,474 |
| August . | 566,033 | 2,064 | 14,296 | 4,194 | 5,789 | 13,198 | 8,098 | 26,524 | 9,717 | 6,845 | 50,778 | 125,143 |
| September | 531,144 | 1,788 | 15,882 | 3,554 | 6,334 | 13,671 | 10,046 | 24,574 | 9,888 | 6,384 | 47,275 | 121,726 |
| Oktober . | 504,460 | 1,517 | 13,303 | 4,619 | 6,407 | 15,559 | 10,917 | 28,180 | 10,045 | 10,513 | 55,243 | 141,483 |
| November | 425,973 | 1,259 | 12,059 | 4,164 | 5,929 | 13,922 | 10,530 | 33,483 | 8,555 | 6,308 | 45,294 | 128,185 |
| Dezember | 399,217 | 1,028 | 12,369 | 3,653 | 5,662 | 13,640 | 11,210 | 31,681 | 8,575 | 4,738 | 42,716 | 121,875 |
| Total | 5,631,957 | 16,433 | 141,682 | 45,082 | 68,380 | 159,619 | 119,232 | 260,774 | 109,425 | 79,854 | 551,180 | 1,393,546 |
| gegenüber 1881: | | | | | | | | | | | | |
| mehr . | — | 263 | 2,558 | — | 2,241 | — | — | 62,814 | — | — | 55,543 | 98,118 |
| weniger . | 20,619 | — | — | 275 | — | 4,299 | 5,734 | — | 1,021 | 11,151 | — | — |

| | Einnahmen | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen | | Gepäck | | Vieh | | Güter | | Total | | per Bahnkilometer 1882 | | per Bahnkilometer 1881 | |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| Januar . | 309,047 | 51 | 15,783 | 51 | 13,241 | 75 | 562,524 | 02 | 900,596 | 79 | 1,664 | 69 | 1,562 | 50 |
| Februar . | 276,540 | 43 | 15,156 | 47 | 13,075 | 40 | 535,802 | 64 | 840,574 | 94 | 1,553 | 74 | 1,572 | 51 |
| März . . | 319,391 | 94 | 19,602 | 34 | 15,637 | 85 | 661,222 | 58 | 1,015,854 | 71 | 1,877 | 73 | 1,863 | 34 |
| April . . | 425,118 | 33 | 22,385 | 45 | 14,792 | 10 | 593,095 | 44 | 1,055,391 | 32 | 1,950 | 82 | 1,882 | 20 |
| Mai . . . | 487,946 | 02 | 24,861 | 93 | 19,946 | 10 | 631,199 | 20 | 1,163,953 | 25 | 2,151 | 48 | 2,065 | 75 |
| Juni . . | 428,591 | 96 | 27,547 | 95 | 15,607 | 12 | 603,279 | 23 | 1,075,026 | 26 | 1,987 | 11 | 1,978 | 55 |
| Juli . . | 583,188 | 75 | 40,143 | 97 | 15,377 | 36 | 591,751 | 07 | 1,230,461 | 15 | 2,274 | 42 | 2,259 | 56 |
| August . | 624,491 | 46 | 43,913 | — | 20,504 | 21 | 702,232 | 75 | 1,391,141 | 42 | 2,571 | 43 | 2,361 | 12 |
| September | 544,011 | 58 | 35,987 | 58 | 26,299 | 57 | 731,530 | 85 | 1,337,829 | 58 | 2,472 | 88 | 2,334 | 09 |
| Oktober . | 445,871 | 28 | 28,432 | 48 | 18,255 | 94 | 825,952 | 31 | 1,318,512 | 01 | 2,437 | 18 | 2,312 | 55 |
| November | 318,547 | 92 | 22,001 | 72 | 16,453 | 35 | 754,561 | 64 | 1,111,564 | 63 | 2,054 | 65 | 1,893 | 52 |
| Dezember | 301,638 | 88 | 18,357 | 48 | 14,391 | 91 | 696,253 | 33 | 1,030,641 | 60 | 1,905 | 07 | 1,736 | 55 |
| Total | 5,064,386 | 06 | 314,173 | 88 | 203,582 | 66 | 7,889,405 | 06 | 13,471,547 | 66 | 24,901 | 20 | 23,816 | 65 |
| gegenüber 1881: | | | | | | | | | | | | | | |
| mehr . . | 56,370 | 89 | 7,909 | 18 | 10,179 | 47 | 536,099 | 48 | 610,559 | 02 | 1,084 | 15 | — | — |
| weniger . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

# 5. Frequenz nach den Stationen.

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Gegenüber 1881 | | Rangordnung der Stationen nach | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Versandt | Empfang | Total | Personen | Güter | Personenzahl | Gütergewicht |
| | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | | |
| 1. Rorschach | 64,317 | 148 | 381 | 16,044 | 19,220 | 35,264 | + 5,213 | + 1,009 | 19 | 7 |
| 2. Horn | 15,338 | 30 | 199 | 5,344 | 3,709 | 9,053 | + 219 | + 286 | 77 | 26 |
| 3. Arbon | 50,706 | 116 | 387 | 2,441 | 8,405 | 10,846 | + 5,746 | + 3,923 | 23 | 21 |
| 4. Egnach | 18,949 | 60 | 1,195 | 1,143 | 4,409 | 5,552 | – 245 | – 724 | 60 | 41 |
| 5. Romanshorn | 115,166 | 411 | 8,032 | 243,248 | 35,087 | 278,335 | + 949 | + 67,375 | 6 | 2 |
| 6. Uttweil | 10,891 | 30 | 196 | 810 | 1,319 | 2,129 | – 14 | + 649 | 99 | 87 |
| 7. Kessweil | 9,534 | 12 | 71 | 1,060 | 1,292 | 2,352 | – 39 | – 116 | 107 | 81 |
| 8. Güttingen | 12,984 | 17 | 120 | 750 | 1,506 | 2,256 | – 377 | – 388 | 90 | 83 |
| 9. Altnau | 10,423 | 16 | 192 | 588 | 968 | 1,556 | – 520 | + 43 | 101 | 100 |
| 10. Münsterlingen | 17,427 | 18 | 147 | 557 | 1,344 | 1,901 | – 64 | – 345 | 67 | 93 |
| 11. Kreuzlingen | 18,685 | 49 | 172 | 1,813 | 2,485 | 4,298 | – 550 | + 325 | 61 | 53 |
| 12. Konstanz | 80,407 | 334 | 439 | 29,792 | 8,804 | 38,596 | – 1,790 | + 4,019 | 12 | 5 |
| 13. Emmishofen-Egelshofen | 15,424 | 29 | 97 | 2,884 | 1,797 | 4,681 | – 465 | + 449 | 76 | 52 |
| 14. Tägerweilen | 12,108 | 16 | 43 | 478 | 769 | 1,247 | – 1,473 | + 22 | 92 | 106 |
| 15. Ermatingen | 21,100 | 77 | 238 | 1,045 | 1,103 | 2,148 | – 1,122 | – 116 | 53 | 86 |
| 16. Mannenbach | 8,239 | 20 | 40 | 457 | 246 | 703 | – 969 | + 155 | 116 | 126 |
| 17. Berlingen | 7,042 | 10 | 58 | 742 | 555 | 1,297 | – 266 | – 76 | 119 | 104 |
| 18. Steckborn | 19,829 | 45 | 401 | 2,188 | 3,370 | 5,558 | – 1,291 | + 1,910 | 56 | 40 |
| 19. Mammern | 11,897 | 24 | 209 | 322 | 354 | 676 | + 854 | + 29 | 95 | 129 |
| 20. Eschenz | 6,500 | 8 | 271 | 548 | 500 | 1,048 | – 592 | + 289 | 122 | 115 |
| 21. Stein am Rhein | 17,134 | 56 | 774 | 2,254 | 1,237 | 3,491 | + 135 | – 222 | 68 | 62 |
| 22. Etzweilen | 4,455 | 6 | 372 | 144 | 175 | 319 | – 679 | – 1,054 | 132 | 135 |
| 23. Hemmishofen | 6,442 | 3 | 96 | 568 | 236 | 804 | – 424 | + 18 | 124 | 122 |
| 24. Ramsen | 5,771 | 6 | 776 | 682 | 204 | 886 | – 447 | – 221 | 125 | 119 |
| 25. Rielasingen | 7,304 | 7 | 89 | 798 | 1,749 | 2,547 | – 1,247 | – 1,138 | 118 | 77 |
| 26. Singen | 11,855 | 11 | 5,150 | 30,995 | 4,665 | 35,660 | – 206 | + 12,304 | 96 | 6 |
| 27. Stammheim | 16,760 | 43 | 2,213 | 1,219 | 1,240 | 2,459 | – 32 | – 19 | 70 | 79 |
| 28. Ossingen | 10,324 | 16 | 728 | 463 | 1,179 | 1,642 | + 920 | + 105 | 102 | 98 |
| 29. Thalheim-Altikon | 8,551 | 30 | 610 | 433 | 269 | 702 | – 175 | – 681 | 114 | 128 |
| 30. Dynhard | 5,509 | 8 | 181 | 581 | 508 | 1,089 | – 175 | – 216 | 128 | 111 |
| 31. Seuzach | 5,431 | 6 | 90 | 112 | 346 | 458 | + 236 | – 228 | 130 | 132 |
| 32. Oberwinterthur | 5,758 | 10 | 28 | 146 | 1,052 | 1,198 | + 463 | + 370 | 126 | 107 |
| 33. Amrisweil | 52,268 | 153 | 5,549 | 2,623 | 7,448 | 10,071 | – 1,329 | + 231 | 21 | 25 |
| 34. Erlen | 23,051 | 58 | 1,103 | 962 | 1,841 | 2,803 | – 1,203 | – 674 | 48 | 70 |
| 35. Sulgen | 33,520 | 68 | 982 | 629 | 1,601 | 2,230 | – 553 | – 326 | 34 | 85 |
| 36. Kradolf | 10,104 | 40 | 149 | 673 | 2,075 | 2,748 | + 143 | + 534 | 105 | 72 |
| 37. Sitterthal | 9,020 | 31 | 80 | 1,060 | 4,418 | 5,478 | – 1,283 | + 1,015 | 110 | 42 |
| 38. Bischofszell | 34,382 | 124 | 759 | 2,043 | 5,345 | 7,388 | + 848 | – 105 | 32 | 34 |
| 39. Hauptweil | 11,163 | 23 | 333 | 469 | 3,619 | 4,088 | – 436 | + 79 | 98 | 57 |
| Übertrag | 805,768 | 2,169 | 32,950 | 359,108 | 136,449 | | | | | |

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Gegenüber 1881 | | Rangordnung der Stationen nach | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Versandt | Empfang | Total | Personen | Güter | Personenzahl | Gütergewicht |
| | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | | |
| Übertrag . . . | 805,768 | 2,169 | 32,950 | 359,108 | 136,449 | — | | | | |
| 40. Arnegg . . . . . | 14,066 | 40 | 412 | 134 | 1,813 | 1,947 | + 733 | – 355 | 82 | 92 |
| 41. Gossau . . . . | 24,682 | 23 | 550 | 511 | 2,343 | 2,854 | + 569 | – 568 | 45 | 69 |
| 42. Bürglen . . . . . | 29,849 | 55 | 586 | 2,684 | 7,724 | 10,408 | + 595 | + 34 | 38 | 24 |
| 43. Weinfelden . . . . . | 66,492 | 127 | 4,666 | 3,380 | 7,311 | 10,691 | – 3,122 | + 768 | 16 | 22 |
| 44. Märstetten . . . . | 22,888 | 35 | 2,038 | 1,734 | 3,482 | 5,216 | – 1,799 | – 1,032 | 49 | 47 |
| 45. Müllheim-Wigoltingen . | 29,246 | 67 | 1,510 | 2,493 | 6,551 | 9,044 | + 552 | + 1,834 | 39 | 28 |
| 46. Felben . . . . . | 20,988 | 28 | 926 | 1,391 | 1,065 | 2,456 | – 1,607 | – 392 | 54 | 80 |
| 47. Frauenfeld . . . | 107,938 | 322 | 3,215 | 7,596 | 15,820 | 23,416 | – 84 | + 2,383 | 7 | 10 |
| 48. Islikon . . . . . | 27,242 | 27 | 570 | 682 | 764 | 1,446 | + 1,913 | – 877 | 41 | 101 |
| 49. Wiesendangen . . . | 16,268 | 11 | 125 | 211 | 628 | 839 | – 510 | + 76 | 71 | 120 |
| 50. Winterthur . . . | 399,173 | 967 | 8,760 | 30,739 | 93,070 | 123,809 | + 7,525 | – 2,170 | 2 | 3 |
| 51. Hettlingen . . . . | 13,296 | 12 | 137 | 77 | 176 | 253 | + 1,830 | – 615 | 86 | 138 |
| 52. Henggart . . . . | 16,889 | 41 | 926 | 241 | 946 | 1,187 | – 1,918 | + 155 | 69 | 108 |
| 53. Andelfingen . . . | 36,906 | 65 | 1,130 | 1,303 | 1,427 | 2,730 | + 2,201 | – 381 | 30 | 73 |
| 54. Marthalen . . . . | 18,493 | 59 | 641 | 2,858 | 3,383 | 6,241 | – 547 | – 241 | 63 | 39 |
| 55. Dachsen. . . . . | 19,452 | 46 | 115 | 955 | 997 | 1,952 | – 486 | + 1,199 | 59 | 91 |
| 56. Schaffhausen . | 80,666 | 405 | 7,084 | 50,320 | 21,247 | 71,567 | + 819 | + 11,836 | 11 | 4 |
| 57. Töss . . . . . | 9,968 | 22 | 24 | 4,508 | 9,676 | 14,184 | + 9 | + 1,701 | 106 | 17 |
| 58. Wülflingen . . . | 10,665 | 13 | 35 | 1,544 | 6,334 | 7,878 | + 690 | + 751 | 100 | 33 |
| 59. Neftenbach-Pfungen | 20,672 | 19 | 162 | 4,160 | 4,775 | 8,935 | + 1,406 | + 24 | 55 | 30 |
| 60. Embrach-Rorbas . . | 36,325 | 98 | 185 | 4,059 | 4,887 | 8,946 | – 1,200 | – 918 | 31 | 29 |
| 61. Bülach . . . . | 53,384 | 92 | 2,376 | 2,113 | 2,914 | 5,027 | – 1,249 | + 247 | 20 | 48 |
| 62. Niederglatt . . | 18,056 | 51 | 363 | 857 | 887 | 1,744 | – 1,411 | – 933 | 65 | 97 |
| 63. Buchs (Zürich) . | 3,938 | 5 | 50 | 64 | 100 | 164 | – 416 | – 296 | 134 | 140 |
| 64. Otelfingen . . | 8,755 | 12 | 76 | 1,838 | 244 | 2,082 | – 999 | + 488 | 113 | 89 |
| 65. Würenlos . . | 9,486 | 20 | 53 | 817 | 243 | 1,060 | + 436 | + 256 | 108 | 114 |
| 66. Glattfelden . . . | 8,772 | 12 | 78 | 499 | 2,175 | 2,674 | + 1,413 | + 1,390 | 112 | 74 |
| 67. Eglisau . . . . | 27,226 | 83 | 1,346 | 1,763 | 1,417 | 3,180 | – 1,308 | – 1,118 | 42 | 65 |
| 68. Zweidlen . . . . | 3,257 | 3 | 23 | 656 | 1,469 | 2,125 | – 432 | + 45 | 139 | 88 |
| 69. Weiach-Kaiserstuhl . | 13,355 | 26 | 506 | 1,443 | 802 | 2,245 | – 959 | – 267 | 85 | 84 |
| 70. Rümikon . . . . | 3,713 | 3 | 44 | 2,697 | 53 | 2,750 | – 382 | – 107 | 135 | 71 |
| 71. Reckingen . . . . | 4,343 | 7 | 51 | 2,591 | 332 | 2,923 | – 248 | + 541 | 133 | 68 |
| 72. Zurzach . . . . | 19,680 | 31 | 657 | 2,091 | 941 | 3,032 | – 1,654 | – 500 | 57 | 67 |
| 73. Koblenz . . . | 12,097 | 10 | 740 | 3,574 | 1,141 | 4,715 | – 433 | – 1,209 | 93 | 51 |
| 74. Kemptthal . . . . . | 29,225 | 25 | 352 | 1,418 | 4,041 | 5,459 | – 2,552 | – 1,798 | 40 | 43 |
| 75. Effretikon . . . . | 43,261 | 25 | 2,782 | 1,112 | 2,458 | 3,570 | + 1,615 | + 621 | 27 | 61 |
| 76. Bassersdorf . . . | 15,254 | 30 | 242 | 371 | 1,239 | 1,610 | + 541 | + 40 | 79 | 99 |
| 77. Kloten . . . . . | 13,277 | 43 | 182 | 314 | 638 | 952 | – 1,236 | + 68 | 87 | 117 |
| 78. Seebach. . . . . | 1,722 | 2 | 13 | 143 | 560 | 703 | – 4,975 | + 184 | 140 | 127 |
| Übertrag . . . | 2,116,733 | 5,131 | 76,681 | 505,049 | 352,522 | | | | | |

| | | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Gegenüber 1881 | | Rangordnung der Stationen nach | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Versandt | Empfang | Total | Personen | Güter | Personenzahl | Gütergewicht |
| | | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | | |
| | Übertrag . . . | 2,116,733 | 5,131 | 76,681 | 505,049 | 352,522 | | | | | |
| 79. | Affoltern b. H. . . | 3,498 | 2 | 10 | 126 | 132 | 258 | + 192 | + 2 | 137 | 137 |
| 80. | Regensdorf-Watt. . | 15,032 | 12 | 79 | 423 | 226 | 649 | + 7,218 | + 258 | 80 | 130 |
| 81. | Buchs-Dällikon . . | 6,687 | 7 | 68 | 177 | 143 | 320 | + 79 | – 261 | 121 | 134 |
| 82. | Dietlikon . . . . . | 19,558 | 21 | 122 | 589 | 679 | 1,268 | – 1,526 | – 94 | 58 | 105 |
| 83. | Wallisellen . . . | 43,564 | 48 | 136 | 2,205 | 4,548 | 6,753 | + 438 | + 2,825 | 26 | 37 |
| 84. | Örlikon*. . . . . | 121,084 | 91 | 320 | 4,751 | 18,224 | 22,975 | – 1,475 | + 861 | 5 | 11 |
| 85. | Glattbrugg . . . | 10,224 | 20 | 64 | 485 | 700 | 1,185 | – 693 | – 796 | 103 | 109 |
| 86. | Rümlang . . . . | 11,693 | 20 | 156 | 987 | 2,321 | 3,308 | + 52 | – 430 | 97 | 63 |
| 87. | Oberglatt . . . . | 12,987 | 37 | 255 | 160 | 122 | 282 | – 337 | – 132 | 89 | 136 |
| 88. | Niederhasli . . | 4,924 | 19 | 109 | 380 | 88 | 468 | – 338 | – 221 | 131 | 131 |
| 89. | Dielsdorf . . . | 26,598 | 97 | 700 | 11,178 | 1,928 | 13,106 | – 769 | + 4,078 | 43 | 18 |
| 90. | Zürich† . . . . . | 947,615 | 3,350 | 6,543 | 77,061 | 241,810 | 318,871 | + 22,233 | + 3,062 | 1 | 1 |
| 91. | Enge . . . . . | 129,595 | 156 | 112 | 1,722 | 1,573 | 3,295 | – 12,852 | + 148 | 4 | 64 |
| 92. | Wollishofen . . . | 34,363 | 30 | 73 | 1,800 | 10,602 | 12,402 | + 1,684 | + 5,416 | 33 | 19 |
| 93. | Bendlikon (Kilchberg) . | 41,934 | 30 | 92 | 1,021 | 957 | 1,978 | + 78 | + 372 | 28 | 90 |
| 94. | Rüschlikon . . . | 32,797 | 27 | 92 | 657 | 702 | 1,359 | + 852 | + 331 | 35 | 103 |
| 95. | Thalweil . . . | 65,033 | 129 | 132 | 2,523 | 8,034 | 10,557 | – 804 | + 1,636 | 18 | 23 |
| 96. | Oberrieden . . . | 22,776 | 21 | 86 | 1,491 | 3,755 | 5,246 | + 929 | + 931 | 50 | 46 |
| 97. | Horgen . . . . . | 88,415 | 208 | 261 | 7,859 | 13,183 | 21,042 | + 6,092 | + 3,025 | 10 | 12 |
| 98. | Au (Zürich) . . . | 11,943 | 26 | 98 | — | 395 | 395 | – 27 | + 30 | 94 | 133 |
| 99. | Wädensweil . . | 91,940 | 226 | 477 | 7,332 | 18,826 | 26,158 | – 2,477 | – 3,857 | 9 | 8 |
| 100. | Richtersweil . . . | 65,612 | 191 | 690 | 5,392 | 9,402 | 14,794 | + 3,186 | + 643 | 17 | 16 |
| 101. | Pfäffikon (Schwyz) | 22,322 | 37 | 256 | 547 | 541 | 1,088 | – 259 | – 185 | 51 | 112 |
| 102. | Lachen . . . . . | 38,598 | 90 | 1,382 | 2,645 | 4,219 | 6,864 | + 730 | – 441 | 29 | 35 |
| 103. | Siebnen (Wangen) . | 22,291 | 28 | 709 | 2,227 | 4,528 | 6,755 | – 372 | + 1,129 | 52 | 36 |
| 104. | Reichenburg . . . | 13,200 | 51 | 470 | 452 | 625 | 1,077 | – 671 | – 106 | 88 | 113 |
| 105. | Bilten . . . . . | 6,477 | 14 | 216 | 680 | 294 | 974 | – 981 | + 256 | 123 | 116 |
| 106. | Ziegelbrücke . | 9,223 | 9 | 306 | 379 | 380 | 759 | + 536 | – 38 | 109 | 124 |
| 107. | N.-O.-Urnen . . . | 14,832 | 30 | 97 | 675 | 1,620 | 2,295 | – 1,049 | – 145 | 81 | 82 |
| 108. | Näfels-Mollis . | 15,488 | 34 | 158 | 2,223 | 3,111 | 5,334 | – 274 | + 423 | 75 | 45 |
| 109. | Netstall . . . . . | 8,463 | 32 | 67 | 1,199 | 4,251 | 5,450 | – 510 | – 1,403 | 115 | 44 |
| 110. | Glarus . . . . | 79,800 | 163 | 666 | 5,632 | 11,733 | 17,365 | – 4,019 | + 7 | 13 | 14 |
| 111. | Ennenda . . . . | 17,517 | 34 | 38 | 1,056 | 7,044 | 8,100 | – 2,651 | – 344 | 66 | 31 |
| 112. | Mitlödi . . . . . | 15,332 | 13 | 19 | 413 | 1,336 | 1,749 | – 482 | – 21 | 78 | 96 |
| 113. | Schwanden. . . | 46,470 | 46 | 883 | 3,746 | 8,037 | 11,783 | – 9,016 | – 518 | 25 | 20 |
| 114. | Nidfurn-Haslen . . | 15,527 | 21 | 73 | 406 | 1,461 | 1,867 | – 260 | – 13 | 74 | 94 |
| 115. | Luchsingen . . . | 18,519 | 25 | 144 | 1,127 | 3,111 | 4,238 | – 1,928 | + 76 | 62 | 54 |
| 116. | Diesbach . . . . | 7,014 | 5 | 30 | 184 | 545 | 729 | – 664 | – 307 | 120 | 125 |
| 117. | Rüti (Glarus) . . . | 5,452 | 7 | 89 | 268 | 509 | 777 | – 867 | – 89 | 129 | 123 |
| | Übertrag . . . | 4,281,130 | 10,538 | 92,959 | 657,227 | 744,217 | | | | | |

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

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Gegenüber 1881 | | Rangordnung der Stationen nach | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Versandt | Empfang | Total | Personen | Güter | Personenzahl | Gütergewicht |
| | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | | |
| Übertrag . . . | 4,281,130 | 10,538 | 92,959 | 657,227 | 744,217 | | | | | |
| 118. Lintthal . . . | 24,659 | 41 | 290 | 1,675 | 3,293 | 4,968 | - 5,500 | - 1,189 | 46 | 50 |
| 119. Altstetten . . . . | 70,149 | 43 | 158 | 2,846 | 5,231 | 8,077 | - 134 | - 2,332 | 15 | 32 |
| 120. Schlieren . . . . . | 31,821 | 33 | 150 | 1,418 | 2,160 | 3,578 | - 395 | - 410 | 37 | 60 |
| 121. Dietikon . . . . . | 50,965 | 90 | 403 | 1,934 | 4,723 | 6,657 | + 4,274 | + 482 | 22 | 38 |
| 122. Killwangen . . . . | 13,841 | 18 | 169 | 1,131 | 272 | 1,403 | - 26 | + 757 | 83 | 102 |
| 123. Wettingen . . . . | 18,301 | 19 | 137 | 1,363 | 2,317 | 3,680 | + 1,866 | - 1,734 | 64 | 59 |
| 124. Baden-Oberstadt . | 24,468 | 49 | 147 | 4,366 | 632 | 4.998 | - 946 | - 372 | 47 | 49 |
| 125. Dätwyl . . . . . | 7,710 | 12 | 47 | 399 | 702 | 1,101 | + 728 | - 538 | 117 | 110 |
| 126. Mellingen . . . . | 16,032 | 40 | 801 | 395 | 553 | 948 | + 369 | - 213 | 72 | 118 |
| 127. Mägenwyl . . . . | 3,627 | 4 | 44 | 2,438 | 112 | 2,550 | + 134 | + 1,011 | 136 | 76 |
| 128. Othmarsingen . . | 5,532 | 8 | 107 | 1,384 | 392 | 1,776 | + 500 | + 447 | 127 | 95 |
| 129. Lenzburg . . . | 26,024 | 68 | 815 | 2,756 | 7,173 | 9,929 | + 815 | + 3,050 | 44 | 27 |
| 130. Hunzenschwyl. . . | 3,268 | 3 | 14 | 123 | 96 | 219 | - 744 | - 21 | 138 | 139 |
| 131. Suhr . . . . . | 10,025 | 22 | 549 | 1,208 | 2,607 | 3,815 | - 893 | - 791 | 104 | 58 |
| 132. Baden . . . . . | 150,618 | 534 | 1,253 | 5,727 | 9,756 | 15,483 | + 1,341 | - 683 | 3 | 15 |
| 133. Turgi. . . . . | 46,586 | 48 | 821 | 1,444 | 2,776 | 4,220 | + 314 | - 61 | 24 | 55 |
| 134. Siggenthal . . . | 12,829 | 16 | 229 | 1,997 | 2,208 | 4,205 | + 575 | - 345 | 91 | 56 |
| 135. Döttingen-Klingnau . | 15,536 | 33 | 478 | 1,115 | 1,398 | 2,513 | - 1,070 | - 161 | 73 | 78 |
| 136. Brugg . . . . . | 74,285 | 167 | 3,176 | 10,874 | 7,182 | 18,056 | - 1,495 | - 3,451 | 14 | 13 |
| 137. Schinznach . . . . | 13,458 | 53 | 90 | 372 | 436 | 808 | - 1,262 | - 96 | 84 | 121 |
| 138. Wildegg . . . . . | 32,604 | 48 | 477 | 1,571 | 1,596 | 3,167 | - 2,983 | - 292 | 36 | 66 |
| 139. Ruppersweil . . . | 8,985 | 10 | 46 | 1,000 | 1,656 | 2,656 | - 862 | - 473 | 111 | 75 |
| 140. Aarau . . . . . | 97,827 | 236 | 1,980 | 13,090 | 10,772 | 23,862 | + 4,561 | - 5,512 | 8 | 9 |
| Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen . . . . . | 470,874 | 3,190 | 26,039 | 438,284 | 343,877 | 782,161 | - 9,816 | + 82,667 | | |
| Rundfahrten . . . . . | 28,622 | — | — | — | — | — | - 287 | — | | |
| Transitverkehr . . . . | 92,181 | 1,110 | 10,303 | 237,409 | 237,409 | 474,818 | - 1,547 | + 10,632 | | |
| **Total** . . . . | 5,631,957 | 16,433 | 141,682 | 1,393,546 | 1,393,546 | | | | | |

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

| I. Direkter Verkehr der Nordostbahn. | Von der Nordostbahn | | Nach der Nordostbahn | | Total | | Differenz gegenüber 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen |
| Dampfboote auf dem Zürichsee . . . | 10,870 | 5,232 | 11,127 | 2,934 | 21,997 | 8,166 | – 2,862 | – 904 |
| Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . . | 18,113 | 29,044 | 17,642 | 6,476 | 35,755 | 35,520 | – 6,486 | + 4,923 |
| Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . | 52,410 | 44,366 | 49,729 | 158,053 | 102,139 | 202,419 | + 5,273 | + 71,632 |
| Effretikon-Hinweil . . . . . | 36,813 | 10,765 | 37,544 | 2,560 | 74,357 | 13,325 | + 3,894 | – 537 |
| Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen § . . . . . | 179,847 | 76,954 | 178,556 | 43,546 | 358,403 | 120,500 | – 6,382 | – 2,103 |
| Tössthalbahn. . . . . | 6,159 | 8,019 | 6,367 | 1,947 | 12,526 | 9,966 | – 1,390 | + 9,427 |
| Wädensweil-Einsiedeln . . . . . | 23,108 | 2,418 | 22,367 | 2,546 | 45,475 | 4,964 | – 468 | + 174 |
| Gotthardbahn und Italien . . . . . | 1,772 | 3,696 | 2,516 | 4,265 | 4,288 | 7,961 | + 4,288 | + 7,961 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 79,507 | 143,596 | 80,101 | 58,353 | 159,608 | 201,949 | – 8,345 | + 25,760 |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 49,567 | 10,244 | 50,301 | 106,568 | 99,868 | 116,812 | – 5,594 | – 46,354 |
| K. Württemberg. Staatsbahn * . . . | 8,292 | 2,321 | 8,306 | 12,473 | 16,598 | 14,794 | + 593 | + 1,832 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen * | 8,116 | 7,222 | 6,318 | 38,563 | 14,434 | 45,785 | + 1,524 | + 10,856 |
| **Total** | 474,574 | 343,877 | 470,874 | 438,284 | 945,448 | 782,161 | – 15,955 | + 82,667 |

† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.

§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.

* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | Von Zürich-Zug-Luzern | | Nach Zürich-Zug-Luzern | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zürichsee-Dampfboote . . . . . | 5 | 711 | 5 | 486 | 10 | 1,197 | – 17 | + 66 |
| Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . | 429 | 768 | 380 | 4,209 | 809 | 4,977 | – 179 | – 644 |
| Effretikon-Hinweil . . . . . | 140 | 241 | 189 | 327 | 329 | 568 | – 45 | – 30 |
| Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen . . . . . | 3,780 | 2,016 | 3,868 | 2,555 | 7,648 | 4,571 | – 4,984 | + 1,602 |
| Tössthalbahn. . . . . | 6 | 78 | 18 | 77 | 24 | 155 | – 119 | + 155 |
| Wädensweil-Einsiedeln . . . . . | 1,400 | 159 | 1,428 | 86 | 2,828 | 245 | – 605 | – 6 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . | 59 | 251 | 30 | 320 | 89 | 571 | – 15 | – 115 |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 569 | 4,702 | 1,197 | 6,742 | 1,766 | 11,444 | + 108 | – 7,402 |
| K. Württemberg. Staatsbahn . . . | 256 | 116 | 203 | 1,255 | 459 | 1,371 | + 90 | + 518 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 1,602 | 677 | 1,143 | 4,524 | 2,745 | 5,201 | + 1,300 | + 825 |
| Übertrag . | 8,246 | 9,719 | 8,461 | 20,581 | 16,707 | 30,300 | | |

| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | Von der Bötzbergbahn und weiter | | Nach der Bötzbergbahn und weiter | | Total | | Differenz gegenüber 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen |
| Übertrag | 8,246 | 9,719 | 8,461 | 20,581 | 16,707 | 30,300 | | |
| Zürichsee-Dampfboote | 7 | 941 | 7 | 627 | 14 | 1,568 | + 10 | + 977 |
| Effretikon-Hinweil | 30 | 2,164 | 72 | 209 | 102 | 2,373 | + 35 | + 1,242 |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen | 7,268 | 21,023 | 10,077 | 10,532 | 17,345 | 31,555 | - 1,218 | - 2,586 |
| Tössthalbahn | — | 152 | — | 6 | — | 158 | — | + 158 |
| Wädensweil-Einsiedeln | 4,890 | 639 | 4,950 | 177 | 9,840 | 816 | + 125 | + 76 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 197 | 760 | 158 | 279 | 355 | 1,039 | - 413 | - 707 |
| Gr. Bad. Bahn | 21 | 219 | 14 | 62 | 35 | 281 | + 19 | + 97 |
| K. Württemberg. Staatsbahn | — | 69 | — | 30 | — | 99 | — | - 117 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 639 | 890 | 629 | 7,459 | 1,268 | 8,349 | + 123 | + 834 |
| | Von Effretikon-Hinweil | | Nach Effretikon-Hinweil | | | | | |
| Zürichsee-Dampfboote | 1 | 33 | 1 | 77 | 2 | 110 | - 3 | - 6 |
| Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen | 874 | 360 | 658 | 1,105 | 1,532 | 1,465 | + 261 | + 169 |
| Tössthalbahn | 3 | 21 | 1 | 99 | 4 | 120 | - 1 | + 120 |
| Wädensweil-Einsiedeln | — | 12 | — | 25 | — | 37 | — | + 8 |
| Gotthard und Italien | — | 18 | — | 22 | — | 40 | — | + 40 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 23 | 343 | 13 | 1,078 | 36 | 1,421 | + 1 | - 342 |
| Gr. Bad. Bahn | — | 6 | — | 1,645 | — | 1,651 | - 4 | - 154 |
| K. Württembergische Staatsbahn | — | 10 | — | 8 | — | 18 | — | - 3 |
| Bayern und weiter | — | 76 | — | 187 | — | 263 | — | + 157 |
| | Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter | | Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter | | | | | |
| Zürichsee-Dampfboote | — | 2 | — | 4 | — | 6 | — | - 5 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 1,347 | 582 | 1,429 | 165 | 2,776 | 747 | - 132 | - 134 |
| Tössthalbahn | 27 | 188 | 49 | 219 | 76 | 407 | - 10 | - 102 |
| Wädensweil-Einsiedeln | 4,277 | 22 | 4,108 | 1 | 8,385 | 23 | - 24 | + 3 |
| Gotthard und Italien | 773 | 603 | 1,405 | 1,212 | 2,178 | 1,815 | + 2,178 | + 1,815 |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 5,586 | 6,793 | 6,370 | 11,970 | 11,956 | 18,763 | - 1,152 | - 3,956 |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 703 | 1,018 | 884 | 65,945 | 1,587 | 66,963 | - 263 | + 13,486 |
| K. Württemberg. Staatsbahn | — | 317 | — | 7,232 | — | 7,549 | - 4 | + 1,500 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | — | 509 | — | 888 | — | 1,397 | — | - 204 |
| Übertrag | 34,912 | 47,489 | 39,286 | 131,844 | 74,198 | 179,333 | | |

| II. Transitverkehr über die Nordostbahn. | Von der Tössthalbahn | | Nach der Tössthalbahn | | Total | | Differenz gegenüber 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen | Personen | Güter Tonnen |
| Übertrag | 34,912 | 47,489 | 39,286 | 131,844 | 74,198 | 179,333 | — | — |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | — | 26 | — | 280 | — | 306 | — | + 301 |
| Gr. Bad. Bahn | — | — | — | — | — | — | — | - 30 |
| | Von Wädensweil-Einsiedeln | | Nach Wädensweil-Einsiedeln | | | | | |
| Centralbahn und weiter gelegene Bahnen | 1,137 | — | 1,168 | — | 2,305 | — | + 934 | — |
| Gr. Bad. Bahn | 3,350 | 30 | 3,343 | 193 | 6,693 | 223 | - 181 | - 373 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 985 | — | 958 | — | 1,943 | — | + 361 | — |
| | Von Gotthard und Italien | | Nach Gotthard und Italien | | | | | |
| Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 129 | 889 | 280 | 876 | 409 | 1,765 | + 409 | + 1,765 |
| K. Württembergische Staatsbahn | 257 | 132 | 364 | 105 | 621 | 237 | + 621 | + 237 |
| K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen | 379 | 148 | 482 | 540 | 861 | 688 | + 861 | + 688 |
| | Von der Schweiz. Centralbahn und weiter | | Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter | | | | | |
| Zürichsee-Dampfboote | — | 292 | — | 648 | — | 940 | — | + 940 |
| Aarg. Südbahn | 204 | 280 | 218 | 280 | 422 | 560 | + 389 | - 138 |
| Gr. Bad. Bahn | 950 | 51 | 842 | 518 | 1,792 | 569 | - 155 | - 714 |
| K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen | 87 | 1,919 | 148 | 1,532 | 235 | 3,451 | - 51 | + 185 |
| K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen | 1,345 | 8,945 | 1,357 | 40,392 | 2,702 | 49,337 | + 206 | - 4,880 |
| **Total des Transitverkehres** | 43,735 | 60,201 | 48,446 | 177,208 | 92,181 | 237,409 | - 1,547 | + 5,316 |
| **Gesammttotal** | 518,309 | 404,078 | 519,320 | 615,492 | 1,037,629 | 1,019,570 | - 17,502 | + 87,983 |

# 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

| | 1881 | 1882 | Gegenüber 1881 mehr | Gegenüber 1881 weniger |
|---|---|---|---|---|
| **A. Lebens- und Genussmittel:** | | | | |
| *a) Verbrauchsmittel* | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Tonnen |
| I. In festem Zustande | | | | |
| 1. Getreide | 148,626 | 203,983 | 55,357 | — |
| 2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren | 37,416 | 49,132 | 11,716 | — |
| 3. Kartoffeln und Gemüse | 25,965 | 26,600 | 635 | — |
| 4. Baumfrüchte | 14,685 | 12,366 | — | 2,319 |
| 5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc. | 6,352 | 6,758 | 406 | — |
| 6. Butter und Schmalz | 3,084 | 2,847 | — | 237 |
| 7. Käse und Zieger | 11,331 | 10,933 | — | 398 |
| 8. Kaffee und Kaffee-Surrogate | 7,764 | 7,795 | 31 | — |
| 9. Zucker | 15,330 | 13,164 | — | 2,166 |
| 10. Tabak und Cigarren | 3,737 | 3,809 | 72 | — |
| II. In flüssigem Zustande | *274,290* | *337,387* | *63,097* | — |
| 11. Milch, einschliesslich condensirte | 10,357 | 10,082 | — | 275 |
| 12. Wein und Most | 49,384 | 45,802 | — | 3,582 |
| 13. Bier | 23,837 | 18,552 | — | 5,285 |
| 14. Branntwein und Liqueur | 2,700 | 2,500 | — | 200 |
| *b) Gebrauchsmittel* | *86,278* | *76,936* | — | *9,342* |
| 15. Hausrath und Effekten | 13,242 | 13,895 | 653 | — |
| 16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien | 2,655 | 3,086 | 431 | — |
| | *15,897* | *16,981* | *1,084* | — |
| | **376,465** | **431,304** | **54,839** | — |
| **B. Brennmaterialien:** | | | | |
| 17. Brennholz | 39,948 | 37,279 | — | 2,669 |
| 18. Holzkohlen | 2,343 | 1,797 | — | 546 |
| 19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit | 218,387 | 234,833 | 16,446 | — |
| 20. Torf | 6,227 | 6 231 | 4 | — |
| | **266,905** | **280,140** | **13,235** | — |
| **C. Baumaterialien:** | | | | |
| 21. Bausteine und Pflastersteine | 47,723 | 50,610 | 2,887 | — |
| 22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer | 24,787 | 27,259 | 2,472 | — |
| 23. Kalk und Kalksteine | 9,753 | 9,698 | — | 55 |
| 24. Cement | 21,856 | 23,529 | 1,673 | — |
| 25. Gyps und Gypssteine | 8,626 | 9,081 | 455 | — |
| 26. Asphalt | 4,338 | 3,823 | — | 515 |
| 27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie | 96,053 | 111,641 | 15,588 | — |
| 28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen | 25,758 | 22,267 | — | 3,491 |
| | **238,894** | **257,908** | **19,014** | — |
| **D. Metallindustrie:** | | | | |
| 29. Rohes und altes Eisen, Erze | 24,796 | 29,655 | 4,859 | — |
| 30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen | 27,150 | 31,797 | 4,647 | — |
| 31. Eisenwaaren | 15,628 | 18,220 | 2,592 | — |
| 32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde | 3,040 | 4,192 | 1,152 | — |
| 33. Maschinen und Maschinentheile | 20,681 | 27,182 | 6,501 | — |
| | **91,295** | **111,046** | **19,751** | — |
| Übertrag | **973,559** | **1,080,398** | **106,839** | — |

# Verkehr nach den Waarengattungen.

| | 1881 | 1882 | Gegenüber 1881 mehr | Gegenüber 1881 weniger |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Tonnen |
| Übertrag | **973,559** | **1,080,398** | **106,839** | — |
| **E. Textilindustrie:** | | | | |
| *a) in Baumwolle.* | | | | |
| 34. Baumwolle, roh | 21,160 | 20,298 | — | 862 |
| 35. Garn und Tücher (roh) | 31,610 | 32,061 | 451 | — |
| 36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien | 17,005 | 17,229 | 224 | — |
| 37. Baumwollabfälle | 5,434 | 5,682 | 248 | — |
| *b) in Leinen, Hanf etc.* | *75,209* | *75,270* | *61* | — |
| 38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren | 4,105 | 4,588 | 483 | — |
| *c) in Seide.* | | | | |
| 39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide | 7,811 | 7,562 | — | 249 |
| *d) in Wolle.* | | | | |
| 40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle | 6,757 | 9,235 | 2,478 | — |
| | **93,882** | **96,655** | **2,773** | — |
| **F. Gerberei:** | | | | |
| 41. Felle und Häute | 4,872 | 4,478 | — | 394 |
| 42. Rinde und übrige Gerbstoffe | 6,913 | 6,452 | — | 461 |
| 43. Leder und Lederwaaren | 5,347 | 5,004 | — | 343 |
| | **17,132** | **15,934** | — | 1,198 |
| **G. Glas- und Thonfabrikation:** | | | | |
| 44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) | **11,043** | **10,119** | — | 924 |
| **H. Papierfabrikation:** | | | | |
| 45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) | 6,816 | 7,088 | 272 | — |
| 46. Papier und Carton | 7,649 | 8,754 | 1,105 | — |
| | **14,465** | **15,842** | **1,377** | — |
| **I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:** | | | | |
| 47. Eis | 3,701 | 1,542 | — | 2,159 |
| 48. Salz | 16,766 | 16,655 | — | 111 |
| 49. Erden aller Art (Kies und Sand) | 15,142 | 13,649 | — | 1,493 |
| 50. Mineralöl | 13,537 | 13,522 | — | 15 |
| 51. Vegetabilische Öle | 9,512 | 8,923 | — | 589 |
| 52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen | 6,443 | 7,337 | 894 | — |
| 53. Sprit | 10,395 | 8,373 | — | 2,022 |
| 54. Farben, Farbwaaren und Droguerien | 7,154 | 7,966 | 812 | — |
| 55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel | 14,077 | 13,911 | — | 166 |
| 56. Stärke und Stärkemehl | 2,929 | 3,156 | 227 | — |
| 57. Heu und Stroh | 3,478 | 2,989 | — | 489 |
| 58. Düngmittel | 21,441 | 19,603 | — | 1.838 |
| | **124,575** | **117,626** | — | **6,949** |
| **K. Hülfsmittel zum Transport:** | | | | |
| 59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen | 13,965 | 9,501 | — | 4,464 |
| 60. Leere Gebinde und Emballagen | 25,385 | 23,058 | — | 2,327 |
| | **39,350** | **32,559** | — | **6,791** |
| **Total** | **1,274,006** | **1,369,133** | **95,127** | — |
| **Nicht klassifizirte Waaren** | **21,422** | **24,413** | **2,991** | — |
| **Gesammttotal** | **1,295,428** | **1,393,546** | **98,118** | — |

# 8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

| | Durchschnittl. Bahnlänge | Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen | | | Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien | | | | | | | | | | Mittelbare Einnahmen per Bahnkilom. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Personen | Gepäck | Güter | Personen per Personenkilometer | Gepäck per Tonnenkilometer | Güter per Tonnenkilometer | per Zugskilometer | per Wagenachsenkilom. | per Bahnkilometer | | | | | |
| | | | | | | | | | | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | Total | |
| | Kilometer | Anzahl | Tonnen | Tonnen | Cts. | Cts. | Cts. | Fr. Cts. | Cts. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1855 | 60 | 113,000 | — | 29,000 | 5.52 | — | 15.95 | — | — | 6,239 | 501 | 60 | 4,625 | 11,425 | 254 |
| 1856 | 106 | 130,000 | — | 34,000 | 6.04 | — | 16.59 | — | — | 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 | 7. 06 | 21.71 | 11,433 | 651 | 404 | 17,364 | 29,852 | 1,953 |
| 1862 | 178 | 237,963 | — | 139,487 | 5.10 | — | 12.35 | 6. 19 | 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 | 6. 01 | 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 | 5. 81 | 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 | 5. 93 | 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 | 5. 78 | 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 | 5. 38 | 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 | 5. 66 | 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 | 5. 54 | 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 | 5. 54 | 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 | 5. 99 | 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 | 5. 50 | 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 | 5. 53 | 16.58 | 17,092 | 954 | 641 | 25,030 | 43,717 | 6,294 |
| 1874 | 213 | 409,295 | 1,833 | 270,733 | 4.36 | 52.00 | 9.80 | 5. 65 | 16.95 | 17,857 | 954 | 622 | 26,385 | 45,818 | 9,416 |
| 1875 | 230 | 426,390 | 1,798 | 268,016 | 4.28 | 51.40 | 10.00 | 5. 57 | 16.16 | 18,247 | 923 | 620 | 26,745 | 46,535 | 12,360 |
| 1876 | 312 | 362,118 | 1,376 | 220,083 | 4.18 | 53.20 | 9.80 | 4. 95 | 16.28 | 15,150 | 732 | 519 | 21,565 | 37,966 | 5,972 |
| 1877 | 378 | 280,533 | 1,148 | 185,044 | 4.46 | 53.66 | 10.04 | 5. 42 | 17.68 | 12,519 | 616 | 521 | 18,584 | 32,240 | 2,053 |
| 1878 | 391 | 265,108 | 1,140 | 171,173 | 4.40 | 53.84 | 10.37 | 5. 40 | 18.32 | 11,668 | 614 | 426 | 17,750 | 30,458 | 504 |
| 1879 | 401 | 251,578 | 1,158 | 167,377 | 4.48 | 54.32 | 10.39 | 5. 65 | 19.19 | 11,271 | 629 | 381 | 17,384 | 29,665 | 540 |
| 1880 | 469 | 226,700 | 1,115 | 153,025 | 4.52 | 55.15 | 10.27 | 5. 53 | 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 | 5. 31 | 19.45 | 9,274 | 567 | 358 | 13,618 | 23,817 | 377 |
| 1882 | 541 | 205,808 | 1,036 | 144,206 | 4.55 | 56.08 | 10.11 | 5. 43 | 19.67 | 9,361 | 581 | 376 | 14,583 | 24,901 | 420 |

## C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 541 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67, Brugg-Basel mit 58 und Effretikon-Hinweil mit 23 Kilometer.

Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug durchschnittlich und am Schlusse des Berichtsjahres 689 Kilometer.

### 1. Ausgaben.

| 1881 | | | | | 1882 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 688 Kilometer | | | | | Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer | | |
| Fr. | Cts. | Prozente | | | Fr. | Cts. | Prozente |
| 270,416 | 92 | 3.82 | I. Centralverwaltung . . . . . | | 265,510 | 36 | 3.50 |
| 1,485,711 | 48 | 20.99 | II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst . . . . | | 1,537,084 | 75 | 20.29 |
| 2,708,338 | 17 | 38.25 | III. Expeditionsdienst . . . . . | | 2,855,495 | 62 | 37.70 |
| 2,436,928 | 45 | 34.42 | IV. Transportdienst . . . . . | | 2,706,097 | 39 | 35.72 |
| 24,837 | 05 | 0.35 | V. Bahntelegraphie . . . . . | | 25,543 | 16 | 0.34 |
| 153,727 | 93 | 2.17 | VI. Verschiedenes . . . . . | | 185,607 | 99 | 2.45 |
| 7,079,960 | — | 100 | . . . . Totalausgaben . . . . . | | 7,575,339 | 27 | 100 |
| | | | abzüglich: | | | | |
| | | | 1. Auf die Baurechnung des Stammnetzes (Bahnhoferweiterung Winterthur) fallende Quote der Kosten des technischen Personals . . . | Fr. 8,444. 72 | | | |
| | | | 2. Entschädigung der Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern für administrative und technische Bauleitung (Stationserweiterung Rothkreuz) . . . . . | „ 9,454. 34 | | | |
| 45,426 | 51 | | 3. 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. — | 42,899 | 06 | |
| 7,034,533 | 49 | | Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes . . | | 7,532,440 | 21 | |

Eine Vergleichung der gesammten Betriebsausgaben in den Jahren 1881 und 1882 ergibt für das letztere einen Mehraufwand von Fr. 497,906. 72 Cts. Es ist dieses Ergebniss nicht etwa, wie auf den ersten Blick scheinen könnte, eine Bestätigung der schon wiederholt gehörten Behauptung, dass das Sparsystem zu weit getrieben worden und auf die Dauer nicht haltbar sei, sondern wesentlich die nothwendige Folge einer mit Eröffnung der Gotthardbahn eingetretenen Verkehrsvermehrung und daherigen grösseren Betriebsleistung. Das Mehr der letztern im Berichtsjahr beträgt 155,418 Nutzkilometer; rechnet man eine Betriebsausgabe von Fr. 2. 26 Cts. per Nutzkilometer, so ist allein schon durch die Vermehrung der Fahrleistungen ein Mehrausgabe von Fr. 351,244. 68 Cts. ausgewiesen. Der Rest von Fr. 146,662. 04 Cts. fällt vorzugsweise auf Unterhalt der Bahn und des Rollmaterials, auf deren gute Instand-

haltung die Direktion ihr besonderes Augenmerk gerichtet hat. Das Fazit dieser Verwaltungsmassnahme besteht darin, dass der Betrieb per Nutzkilometer im Berichtsjahr 5 Cts. theurer als im Vorjahr und gleich theuer wie im Jahr 1880 gewesen ist.

Im Übrigen verweisen wir auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Rechnungskapiteln.

I. **„Centralverwaltung“.** Hier ist eine Ersparniss von nahezu Fr. 5000 erzielt worden, weil für Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes weniger verausgabt werden musste und eine durch den Tod des Hauptkassiers eingetretene Lücke durch Vorrücken der vorhandenen Beamten ausgefüllt, eine Neuanstellung aber nicht vorgenommen wurde.

II. **„Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden“.** Für den Bahnunterhalt sind Fr. 51,373. 27 Cts. mehr verausgabt worden als im Vorjahr. Die Hauptposten fallen auf Besoldungen durch Gleichstellung der Gehalte der Wärter auf der ehemaligen Nationalbahn mit denjenigen der übrigen Wärter und durch die nach Eröffnung der Gotthardbahn wegen längerer Dienstzeit nothwendig gewordene Anstellung von Hülfswärtern, beziehungsweise Mehrausgabe für Stundengelder, ferner auf Inventar- und Bureaubedürfnisse wegen Uebernahme von Bureaumaterialien und technischen Instrumenten aus der Liquidation des Bauinventars der Bötzbergbahn und der neuen Linien, auf Unterhalt der Kunstbauten mit durchgreifenden Reparaturen am Gewölbe des Wipkinger Tunnels, Umbau eines Pfeilers der Rheinbrücke beim Schloss Lauffen, Wiederherstellung eines eingestürzten Theils der Seemauer auf der Station Wädensweil, Neuerstellung eines Böschungskegels an der Glattbrücke bei Niederglatt und Uferversicherungen an verschiedenen Objekten, auf Unterhalt des Oberbaues wegen ungünstigen Einflusses der fortwährend nassen Witterung auf die Geleiseregulirung, auf Unterhalt der Einfriedigungen in Folge ausgedehnter Erneuerungen der letztern auf der linksufrigen Zürichseebahn und der ehemaligen Nationalbahn und Ersatz von verschiedenen hölzernen Barrieren durch eiserne, endlich auf Unterhalt der technischen Einrichtungen hauptsächlich durch Verstärkung von Brückenwaagen sowie durch Ersetzung einer thönernen Wasserleitung in Arbon und eines hölzernen Säulenkrahns in Frauenfeld durch eiserne. Für Unterhalt des Bahnkörpers mussten Fr. 16,321. 38 Cts. weniger verausgabt werden, weil wir trotz der nassen Witterung dennoch von eigentlichem Hochwasserschaden, der voriges Jahr eine bedeutende Ziffer erreichte, verschont blieben.

Die Gesammtauswechslung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz betrug im Jahr 1882: 89,220 laufende Meter Schienen (1881: 92,551) und 63,957 Stück Schwellen (1881: 48,214).

Der Geleisumbau von Schienen der ältern Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1882 in einer Länge von 22,026 Kilometer Geleise vorgenommen worden gegen 25,229 im Vorjahr. Ferner wurden zum Gewinnen mittelguter Eisenschienen von Profil V für Nebengeleise Stahlschienen vom gleichen Profil auf 22,302 Meter Geleise eingelegt (1881: 17,015). Auf den ältern Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV waren am Ende des Jahres 1882 in den Hauptgeleisen auf Profil V umgebaut:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Stammnetz: | 224,003 laufende Meter Geleise | oder 73,4 % | der Hauptgeleise |
| Luzerner Linie: | 49,599 „ „ „ | „ 80,9 % | „ „ |
| Total: | 273,602 laufende Meter Geleise | oder 74,7 % | der Hauptgeleise. |

Von den auf sämmtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 472,500 laufende Meter Geleise von Profil V bestehen 238,059 laufende Meter oder 50,4 % aus Stahlschienen.

**III. „Expeditionsdienst“.** Dieser Titel erzeigt eine Mehrausgabe von Fr. 147,157. 45 Cts., die sich auf alle Kapitel vertheilt, ausgenommen III 1 a, Bekleidung des Stationspersonals, welches eine kleine, zufällige Minderausgabe ausweist. Die Hauptposten der Mehrausgaben werden wie folgt begründet:

Grösserer Bedarf von Formularien und Bureaubedürfnissen zufolge der Verkehrszunahme (III 1 c), Ersetzung einer grössern Anzahl defekter Wagendecken für das Lagerhaus Romanshorn und Mehrbedarf von Stationsinventar (III 1 e), Vermehrung des Rangirdienstes und daherige Personalvermehrung, sowie der Umstand, dass dem Zugkraftsdienst für das Jahr 1882 entsprechend den effektiven Kosten desselben (siehe Bemerkung zu Kap. IV unten) 20 Cts. per Rangirstunde mehr als im Jahr 1881 zu Lasten des Expeditionsdienstes vergütet wurden (Kap. III 1 f), Personalvermehrung bei den Einnehmereien und Gepäckexpeditionen (III 2 a), grössere Anschaffung von Rohbilleten, Einführung der sogenannten Taxmarken für das Zugspersonal zwecks besserer Kontrolirung der unterwegs erhobenen Taxen, Druck von kombinirbaren Rundreisebilleten (III 2 c), Vermehrung des Personals für Güterdienst auf dem Bahnhof Rothkreuz in Folge des Gotthardverkehrs, Vermehrung der Güterarbeiter im Lagerhaus Romanshorn während der Getreidecampagne (III 3 a), vermehrte Druckkosten wegen Erstellung der Gotthardtarife, sowie Neuerstellung der internen Tarife nach Annahme des Reformsystems (III 3 c).

**IV. „Transportdienst“.** Die stärkste Mehrausgabe ist auf diesem Dienstzweig erwachsen, nämlich Fr. 269,168. 94 Cts. Dieselbe wird vor Allem aus begründet durch die Verkehrszunahme, daherige grössere Fahrleistung (es wurden im Berichtsjahr nahezu 5 Millionen Wagenachsenkilometer mehr als im Vorjahr zurückgelegt), in Folge dessen eine Vermehrung des Zugspersonals, grösserer Brennmaterialverbrauch und eine stärkere Abnutzung des Rollmaterials. Dazu kommt, dass die Reparaturkosten von Lokomotiven und Wagen der ehemaligen Nationalbahn, welche man in der ersten Betriebszeit dem Conto „Baureserve der Nationalbahn“ belastete, nunmehr ganz auf Betriebsrechnung genommen wurden, dass überhaupt die Instandstellung des Rollparks, um denselben für alle Fälle auf die Höhe der Leistungsfähigkeit zu bringen, im Berichtsjahr in besonders energischer Weise betrieben wurde, sowie, dass im Rangirdienst durchschnittlich ein bedeutend grösserer Kohlenverbrauch stattfand. Die Reparaturkosten betrugen nämlich per Wagenachsenkilometer bei den Fahrdienstlokomotiven 0,479 Cts. gegen 0,378 Cts., also etwa 25 % mehr, bei den Wagen 0,355 Cts. gegen 0,326 Cts., also ungefähr 9 % mehr als im Vorjahr. Den Kohlenverbrauch im Durchschnitt anbetreffend, so ist derselbe bei den Fahrdienstlokomotiven um ein Kleines günstiger als im Vorjahr (0,2893 Kilogramm per Wagenachsenkilometer gegen 0,2906), dagegen hat im Rangirdienst durchschnittlich ein bedeutender Mehrverbrauch stattgefunden, nämlich 5,3116 Kilogramm per Rangirkilometer gegen 4,3281 Kilogramm im Vorjahr. Dieser Erscheinung liegen mehrerlei Ursachen zu Grunde: Während bisher der Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial nur schätzungsweise zwischen Fahr- und Rangirdienst repartirt wurde, hat für das Berichtsjahr zum ersten Mal eine genaue Ausscheidung stattgefunden. Dieselbe hat ergeben, dass der Brenn- und Schmiermaterialverbrauch der Rangirmaschinen bisher unterschätzt und theilweise den Fahrdienstlokomotiven belastet wurde. Dies ist die Veranlassung, warum, wie oben zu Titel III bereits bemerkt ist, die dem Zugkraftsdienst (Kapitel IV 3) zu Lasten des Expeditionsdienstes (Kapitel III 1 f) zu leistende Vergütung von Fr. 2. 70 auf Fr. 2. 90 per Rangirstunde erhöht wurde. Eine weitere Ursache des erwähnten Mehrkonsums liegt darin, dass schwerere Züge zu rangiren waren und dass man wegen Übertritts einer Anzahl Heizer als Lokomotivführer zur Gotthardbahn genöthigt war, noch unerfahrene Leute als Heizer, vorzugsweise beim Rangirdienst, einzustellen, die mit dem Brenn- und Schmiermaterial noch nicht ökonomisch umzugehen wussten.

Schliesslich ist eine Mehrausgabe von rund Fr. 27,000 auf dem Kapitel Wagenmiethe (IV 2 g) zu notiren, trotzdem, dass die eigenen Wagen auf fremden Bahnen rund 3,780,000 mehr, die fremden Wagen auf der Nordost-

bahn rund nur 3,140,000 Wagenachsenkilometer mehr als im Vorjahr machten. Der Ausfall erklärt sich dadurch, dass von dem Guthaben von Fr. 75,032. 56 Cts., für Vermiethung von Personenwagen an die Suisse Occidentale im Jahr 1881 Fr. 49,207. 50, im Jahr 1882 nurmehr Fr. 25,824. 76 Cts. zur Verbuchung kamen.

**V. „Bahntelegraphie."** Die Ausgaben auf diesem Titel betragen Fr. 25,543. 16 Cts. gegen Fr. 24,837. 05 Cts. im Vorjahr. Die Zahl der Telegraphenstationen ist sich gleich geblieben, dagegen mussten in Folge Eröffnung der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahnstrecke Brugg-Wohlen auf den Gemeinschaftsstationen Rothkreuz, Brugg und Othmarsingen die Apparate um drei vermehrt werden. Die Zahl der im Betrieb stehenden Morse-Apparate beträgt nun 228. Im Berichtsjahr wurden 145,013 Bahndienstdepeschen, 36,522 mehr als im Vorjahr, befördert.

**VI. „Verschiedenes".** Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 31,880. 06 Cts. auf, die sich hauptsächlich durch Leistung einer Subvention von Fr. 10,000 an die schweizerische Landesausstellung, durch Erhöhung der Einlage in den Unfallversicherungsfond von Fr. 40,000 auf Fr. 50,000 und durch Erhöhung des Beitrages der Gesellschaft an die Pensions- und Hülfskasse von Fr. 30,000 auf Fr. 40,000 begründet.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

**Lokomotiven.** Bestand. Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Lokomotiven um 5 Stück, indem eine Tenderlokomotive (Serie $D^{I}$) wegen Baufälligkeit vom Inventar abgeschrieben und 4 weitere Tenderlokomotiven der nämlichen Serie wegen Entbehrlichkeit verkauft wurden. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1882 **150** Stück vorhanden. Der durchschnittliche Bestand war 153 Stück.

Leistungen. Von den 150 Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 84 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc., mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 71 Lokomotiven, wovon 58 im Strecken- und 13 im Rangirdienst. Jene 84 Lokomotiven haben (mit Einschluss von 3 Gotthardbahn-Lokomotiven, welche auf den diesseitigen Linien eingefahren und zur Ausführung von Zügen verwendet wurden) im Ganzen 3,940,495 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,380,439 und im Rangirdienst 560,056 zurückgelegt (gegenüber 3,741,928 im Vorjahr, wovon 3,212,616 im Fahr- und 529,312 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirdienstzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich pro 1882 auf 210,528, pro 1881 auf 194,312 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. | Gesammt-total der Fahrkilometer. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eigenes Netz, ausschliesslich ehemalige Schweiz. Nationalbahn | 2,005,201 | 90,776 | 2,095,977 | 718 | 32 | 36,235 | 2,132,962 |
| Ehemalige Schweiz. Nationalbahn | 400,757 | 1,349 | 402,106 | 352 | — | 539 | 402,997 |
| Sulgen-Gossau . . . . | 73,104 | — | 73,104 | — | — | 22 | 73,126 |
| Zürich-Zug-Luzern . . . | 296,666 | 6,068 | 302,734 | 2,805 | — | 2,907 | 308,446 |
| Bötzbergbahn . . . . | 405,638 | 205 | 405,843 | — | — | 199 | 406,042 |
| Effretikon-Hinweil . . . | 56,626 | 18 | 56,644 | — | — | 18 | 56,662 |
| Aushülfe an Tössthalbahn und Schweiz. Centralbahn . . | — | 156 | 156 | — | — | 48 | 204 |
| Total . . | 3,237,992 | 98,572 | 3,336,564 | 3,875 | 32 | 39,968 | 3,380,439 |

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

| | 1881. | 1882. |
|---|---|---|
| Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . . | 23,871,301 | 25,165,688 |
| „ „ Tannenholz in Ster . . . . | 868,45 | 906,25 |
| Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen-Einheiten reduzirt) in Kilogramm . . . . | 24,218,681 | 25,528,188 |
| Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . . | 52,822,3 | 52,872,5 |
| „ „ Putzwaaren „ „ . . | 13,510 | 15,207 |
| Kosten des Brennmateriales . . . . . | Fr. 536,955. 66 | Fr. 575,799. 89 |
| „ „ „ per 100 Kilogramm . . | „ 2. 22 | „ 2. 26 |
| „ „ Schmiermateriales . . . . . | „ 49,540. 24 | „ 49,813. 15 |
| „ „ „ per 1 Kilogramm . . | Cts. 94 | Cts. 94 |
| „ „ Putzmateriales . . . . . | Fr. 11,648. 56 | Fr. 14,333. 01 |
| Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . | „ 315,238. 28 | „ 421,273. 66 |
| Totalkosten . . . . . | „ 913,382. 74 | „ 1,061,219. 71 |

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

| | 1881. | 1882. |
|---|---|---|
| Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . | 3,131,909 | 4,093,042 |
| „ „ Schmiermaterial „ „ . . | 9,528 | 11,204 |
| „ „ Putzwaaren „ „ . . | 5,667 | 3,468 |
| Kosten des Brennmateriales . . . . . | Fr. 69,955. 55 | Fr. 92,319. 12 |
| „ „ Schmiermateriales . . . . . | „ 8,214. — | „ 10,559. 95 |
| „ „ Putzmateriales . . . . . | „ 4,885. 60 | „ 3,268. 07 |
| Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . | „ 39,084. 77 | „ 38,529. 20 |
| Totalkosten . . . . . | „ 122,139. 92 | „ 144,676. 34 |

**Wagen.** Bestand. Im Berichtsjahr wurden 17 an die Gotthardbahn verkaufte zweiachsige Personenwagen (8 Stück II. Klasse, 9 III. Klasse) vom Inventar abgeschrieben. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden: **541** Stück mit 1220 Achsen und 22,715 Sitzplätzen (1881: 558 Stück mit 1254 Achsen und 23,371 Sitzplätzen).

Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Gepäck- und Güterwagen um 9 Stück, indem 9 an die Gotthardbahn verkaufte zweiachsige Gepäckwagen vom Inventar abgeschrieben wurden. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1882 an Gepäck- und Güterwagen vorhanden: **2587** Stück mit 5198 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,241 Tonnen (1881: 2596 Stück mit 5216 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,295 Tonnen).

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

Der durchschnittliche Bestand war:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Personenwagen: | 547 | Stück | mit 1231 | Achsen | und 22,931 | Sitzplätzen, |
| Gepäck- und Güterwagen: | 2590 | „ | „ 5204 | „ | „ 28,259 | Tonnen Tragkraft. |

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

| | 1881. | | 1882. | |
|---|---|---|---|---|
| 1. Von den Nordostbahnwagen: | | | | |
| *a)* Auf den eigenen Linien: | | | | |
| Personenwagen | 19,672,094 | | 20,861,688 | |
| Gepäck- und Güterwagen | 34,022,410 | 53,694,504 | 34,615,454 | 55,477,142 |
| *b)* Auf fremden Bahnen: | | | | |
| Personenwagen | 4,208,826 | | 3,463,434 | |
| Gepäck- und Güterwagen | 25,659,702 | 29,868,528 | 30,189,026 | 33,652,460 |
| Total | | 83,563,032 | | 89,129,602 |
| 2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn: | | | | |
| Personenwagen | 1,789,938 | | 1,241,736 | |
| Gepäck- und Güterwagen | 25,543,738 | | 29,404,904 | |
| Schweiz. Bahnpostwagen | 2,304,240 | | 2,131,146 | |
| Total | | 29,637,916 | | 32,777,786 |
| 3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn | | 83,332,420 | | 88,254,928 |

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 8397,5 Kilogramm, wofür Fr. 4080. 53 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 8879,8 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4072. 84 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 10,510 Achsenkilometer zurückgelegt (1881 : 9384).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 316,781. 25 Cts. gegenüber Fr. 272,786. 75 Cts. im Vorjahr.

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

### I. Lokomotiven.

| | | Fahrdienst | | | | | | | Rangirdienst | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Personenzugslokomotiven (Klasse A) | Personenzugslokomotiven (KlasseB) | Güterzugslokomotiven (Klasse C) | Gemischte Tenderlokomotiven (KlasseD) | Gemischte Tenderlokomotiven (KlasseF) | Total 1881 | Total 1882 | 1881 | 1882 |
| **a) Stand und Leistungen.** | | | | | | | | | | |
| Zahl der Lokomotiven . . | | 49 | 16 | 43 | 15 | 12 | 140 | 135 | 15 | 15 |
| Zurückgelegte Wegstrecke | | | | | | | | | | |
| mit Bahnzügen . . . . . | Km. | 1,383,309 | 317,263 | 1,049,543 | 205,213 | 381,236 | 3,181,146 | 3,336,564 | — | — |
| im Materialtransport . . . . | „ | 3,338 | 352 | 155 | 18 | 12 | 3,494 | 3,875 | — | — |
| in Schneepflugfahrten . . . . | „ | — | — | 32 | — | — | 32 | 32 | — | — |
| in Leerfahrten . . . . . | „ | 20,969 | 1,053 | 14,556 | 2,379 | 1,011 | 27,944 | 39,968 | — | — |
| Total der zurückgelegten Fahrkilom. | | 1,407,616 | 318,668 | 1,064,286 | 207,610 | 382,259 | 3,212,616 | 3,380,439 | 723,624 ** (194,312) | 770,584 ** (210,528) |
| Im tägl. Durchschnitt Kilometer . | 1882 | 3,856.5 | 873.1 | 2,915.9 | 568.8 | 1,047.3 | — | 9,261.5 | — | 2,111.2 |
| | 1881 | 3,968.4 | 812.9 | 2,898.6 | 464.3 | 657.4 | 8,801.7 | — | 1,982.5 | — |
| Beförderte Wagenachsenkilometer | | 28,703,019 | 4,675,021 | 43,026,234 | 2,663,921 | 9,186,733 | 83,332,420 | 88,254,928 | — | — |
| per Fahrkilometer . . . . | 1882 | 20.39 | 14.67 | 40.43 | 12.83 | 24.03 | — | 26.11 | — | — |
| | 1881 | 21.34 | 14.94 | 38.40 | 12.06 | 22.11 | 25.94 | — | — | — |
| **b) Kosten des Brennmaterials.** | | | | | | | | | | |
| Verbrauch im Ganzen . . . . | Kg. | 9,130,577 | 1,983,056 | 10,283,160 | 1,150,786 | 2,980,609 | 24,218,681 | 25,528,188 | 3,131,909 | 4,093,042 |
| „ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. Kilogr. . . | 1882 | 6.4866 | 6.2230 | 9.6620 | 5.5430 | 7.7974 | — | 7.5517 | — | 5.3116 |
| | 1881 | 6.7394 | 6.1686 | 9.3242 | 5.2016 | 7.8349 | 7.5386 | — | 4.3281 | — |
| Kosten im Ganzen . . . . . | Fr. | 205,944.39 | 44,728.72 | 231,941.30 | 25,956.50 | 67,228.98 | 536,955.66 | 575,799.89 | 69,955.55 | 92,319.12 |
| „ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . *1882* | Cts. | 14.6307 | 14.0362 | 21.7931 | 12.5025 | 17.5873 | — | 17.0333 | — | 11.9804 |
| Dito 1881 | „ | 14.9502 | 13.8356 | 20.5613 | 11.7154 | 17.4869 | 16.7140 | — | 9.667 | — |
| **c) Übrige Unterhaltungskosten.** | | | | | | | | | | |
| Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren . . . . . | Kg. | 23,415.5 | 6,757 | 25,581 | 4,330 | 7,996 | 66,332.3 | 68,079.5 | 15,195 | 14,672 |
| Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. Kgr. | 1882 | 0.0166 | 0.0212 | 0.0240 | 0.0209 | 0.0209 | — | 0.0201 | — | 0.0190 |
| | 1881 | 0.0172 | 0.0215 | 0.0249 | 0.0189 | 0.0232 | 0.0206 | — | 0.0210 | — |
| Kosten des Schmier- und Putzmaterials . . . . . | Fr. | 22,062.66 | 6,366.61 | 24,103.04 | 4,079.83 | 7,534.02 | 61,188.80 | 64,146.16 | 13,099.60 | 13,828.02 |
| Kosten per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . *1882* | Cts. | 1.57 | 2.00 | 2.26 | 1.97 | 1.97 | — | 1.90 | — | 1.79 |
| Dito 1881 | „ | 1.67 | 1.84 | 2.27 | 1.66 | 1.96 | 1.90 | — | 1.81 | — |
| Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender: | | | | | | | | | | |
| im Ganzen . . . . . | Fr. | 160,012.23 | 38,997.37 | 133,441.36 | 18,677.99 | 70,144.71 | 315,238.28 | *421,273.66 | 39,084.77 | 38,529.20 |
| per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . *1882* | Cts. | 11.37 | 12.24 | 12.61 | 9.00 | 18.35 | — | 12.49 | — | 5.00 |
| Dito 1881 | „ | 11.01 | 6.27 | 11.65 | 8.20 | — | 9.81 | — | 5.40 | — |
| **d) Total** | | | | | | | | | | |
| Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: | | | | | | | | | | |
| im Ganzen . . . . . | Fr. | 388,019.28 | 90,092.70 | 389,485.70 | 48,714.32 | 144,907.71 | 913,382.74 | 1,061,219.71 | 122,139.92 | 144,676.34 |
| per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . *1882* | Cts. | 27.57 | 28.27 | 36.60 | 23.46 | 37.91 | — | 31.39 | — | 18.77 |
| Dito 1881 | „ | 27.64 | 21.95 | 34.47 | 21.57 | 19.45 | 28.43 | — | 16.88 | — |
| | | | | | | | | | für jeden Tag: | |
| per Wagenachsenkilom. . . *1882* | „ | 1.35 | 1.93 | 0.91 | 1.83 | 1.58 | — | 1.20 | — | Fr. 396. 37 |
| Dito 1881 | „ | 1.29 | 1.47 | 0.90 | 1.79 | 0.88 | 1.10 | — | Fr. 334.63 | — |

* Die Kosten für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn-Lokomotiven, welche im Vorjahr auf Conto „Baureserve der Nationalbahn" verrechnet wurden, sind für das Jahr 1882 in die Betriebsrechnung aufgenommen.

** 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: achträdrige | Anzahl der Wagen: vierrädrige | Anzahl der Wagen: Total | Anzahl der Achsen | Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse | Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: II. Klasse | Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: III. Klasse | Sitzplätze der Wagen im Ganzen | Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht | Eigengewicht der Wagen | Bruttolast im Ganzen | Bruttolast per Bahnkilometer | Bruttolast per Achsenkilometer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | Tonnen | | | | |
| 1882 | 69 | 472 | 541 | 1220 | 1,187 | 7,200 | 14,328 | 22,715 | 10,737,387 | 96,280,693 | 107,018,080 | 155,324 | 4.84 |
| 1881 | 69 | 489 | 558 | 1254 | 1,187 | 7,496 | 14,688 | 23,371 | 10,563,050 | 92,605,213 | 103,168,263 | 148,872 | 4.81 |

**B. Unterhaltungskosten.**

| Betriebsjahr | Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen. | Reparaturkosten im Ganzen | Reparaturkosten per Achsenkilometer | Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme | Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B. | Kosten des Schmiermaterials: Material | Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne | Kosten des Schmiermaterials per Achsenkilometer: Schmiere | Kosten des Schmiermaterials per Achsenkilometer: Ausgaben | Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für Material | Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für Arbeitslöhne für Wagen-Reiniger und Heizer | Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Totalkost. per Achsenkilometer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Franken | Centimes | | | Kilogr. | Franken | Gramme | Centimes | Franken | Franken | Centimes |
| 1882 | 24,325,122 | 125,620.21 | 0.516 | 1.888 | 22,103,424 | 2,103.2 | 2,509.63 | 0.09515 | 0.0114 | 23,072.14 | 37,390.27 | 0.27354 |
| 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 |

### III. Gepäck- und Güterwagen.

**A. Stand und Leistungen.**

| Betriebsjahr | Anzahl: Gepäckwagen achträdrige | Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige | Anzahl: Güterwagen vierrädrige | Anzahl: Totalzahl der Wagen | Anzahl: Totalzahl der Achsen | Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen | Eigengewicht der Wagen per Achse | Tragkraft per Achse im Mittel. | Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh | Eigengewicht der Wagen | Bruttolast im Ganzen | Bruttolast per Bahnkilomtr. | Bruttolast per Achsenkilomtr. | Die Wagen haben leer zurückgelegt | Die Wagen haben beladen zurückgelegt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Tonnen | | | Tonnen | | | | | Achsenkilometer | |
| 1882 | 12 | 62 | 2,513 | 2,587 | 5,198 | 28,241 | 2.8460 | 5.43 | 106,882,562 | 195,344,558 | 302,227,120 | 438,646 | 4.72 | 16,268,251 | 47,752,107 |
| 1881 | 12 | 71 | 2,513 | 2,596 | 5,216 | 28,295 | 2.8502 | 5.43 | 95,048,718 | 181,432,767 | 276,481,485 | 398,963 | 4.64 | 14,676,458 | 44,889,690 |

**B. Unterhaltungskosten.**

| Betriebsjahr | Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen. | Reparaturkosten im Ganzen | Reparaturkosten per Achsenkilometer | Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme | Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B. | Kosten des Schmiermaterials: Material | Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material und Arbeitslöhne | Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere | Betreffniss per Achsenkilometer: Ausgaben | Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne Total | Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne per Achsenkilometer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Franken | Centimes | | | Kilogr. | Franken | Gramme | Centimes | Franken | Centimes |
| 1882 | 64,804,480 | 191,161.04 | 0.295 | 1.732 | 66,151,504 | 6,294.3 | 7,510.90 | 0.09515 | 0.0114 | 2,525.68 | 0.00382 |
| 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 |

## b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

| I. Ausgaben. | | | 1880 | 1881 | 1882 |
|---|---|---|---|---|---|
| (Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.) | | | | | |
| Gesammt-Betriebsausgaben . . | per Bahnkilometer . . . | Franken | 11,330.90* | 10,201.86* | 10,932.42* |
| | „ Nutzkilometer . . . | „ | 2.26* | 2.21* | 2.26* |
| | „ Lokomotivkilometer . . | „ | 2.25* | 2.19* | 2.23* |
| | „ Wagenachsenkilometer . | Centimes | 8.18* | 8.43* | 8.53* |
| Centralverwaltung . . . . . | „ Bahnkilometer . . . | Franken | 431.80* | 377.54* | 366.40* |
| Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt | „ „ . . . | „ | 2,279.26* | 2,133.17* | 2,211.77* |
| Expeditionsdienst. . . . . | „ Bahnkilometer . . . | „ | 4,356.31* | 3,922.60* | 4,132.31* |
| Transportdienst: | | | | | |
| Im Ganzen . . . . . | „ Bahnkilometer . . . | „ | 4,012.45* | 3,509.01* | 3,915.48* |
| | „ Nutzkilometer . . . . | „ | 80.14* | 76.17* | 80.85* |
| | „ Lokomotivkilometer . . | „ | 79.50* | 75.42* | 79.80* |
| | „ Wagenachsenkilometer . | Centimes | 2.90* | 2.90* | 3.06* |
| Allgemeine Kosten . . . . . | „ Nutzkilometer . . . | „ | 1.57* | 1.61* | 1.68 |
| | „ Lokomotivkilometer . . | „ | 1.56* | 1.60* | 1.66 |
| | „ Wagenachsenkilometer . | „ | 0.06* | 0.06* | 0.06 |
| Fahrdienst. . . . . | „ Nutzkilometer . . . | „ | 31.49* | 28.16* | 29.84 |
| | „ Lokomotivkilometer . . | „ | 31.24* | 27.88* | 29.45 |
| | „ Wagenachsenkilometer. | „ | 1.14* | 1.07* | 1.13 |
| Zugkraft . . . . . | „ Nutzkilometer . . . . | „ | 47.08* | 46.40* | 49.33* |
| | „ Lokomotivkilometer . | „ | 46.70* | 45.94* | 48.69* |
| | „ Wagenachsenkilometer . | „ | 1.70* | 1.77* | 1.87* |
| | „ Bahnkilometer . . . | Franken | 2,356.93* | 2,137.46* | 2,389.11* |
| Bahntelegraphie . . . . . | „ „ . . . | „ | 43.76 | 36.10 | 37.07 |
| Verschiedenes . . . . . | „ „ . . . | „ | 207.32 | 223.44 | 269.39 |
| **II. Fahrmaterial.** | | | | | |
| (Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.) | | | | | |
| a) Den Bestand desselben betreffend: | | | | | |
| Auf jede Lokomotive kommen . . . . . | | Bahnkilometer | 4.5355 | 4.4452 | 4.5933 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Personenwagenachsen | 8.1032 | 8.0903 | 8.1333 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Güterwagenachsen | 35.277 | 33.652 | 34.653 |
| „ „ „ „ | im Ganzen . | Wagenachsen | 43.38 | 41.74 | 42.79 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Sitzplätze | 150.61 | 150.78 | 151.43 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Tonnen Tragkraft | 190.471 | 182.548 | 188.273 |
| Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . . | | Lokomotiven | 0.220 | 0.225 | 0.218 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Personenwagenachsen | 1.787 | 1.820 | 1.771 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Güterwagenachsen | 7.778 | 7.570 | 7.544 |
| „ „ „ „ | im Ganzen . | Wagenachsen | 9.565 | 9.390 | 9.315 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Sitzplätze | 33.206 | 33.920 | 32.968 |
| „ „ „ „ . . . . . | | Tonnen Tragkraft | 41.996 | 41.067 | 40.988 |
| Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . . | | Sitzplätze | 18.59 | 18.64 | 18.62 |
| „ „ Güterwagenachse „ . . . . . | | Tonnen Tragkraft | 5.3992 | 5.4247 | 5.4331 |

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

| | | 1880 | 1881 | 1882 |
|---|---|---|---|---|
| b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend: | | | | |
| **1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.** | | | | |
| Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt | per Jahr Km. | 24,482 | 25,395 | 27,632 |
| | „ Tag „ | 66.9 | 69.6 | 75.7 |
| im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt | „ Jahr „ | 48,381 | 46,560 | 47,524 |
| | „ Tag „ | 132.2 | 127.6 | 130.2 |
| im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt | „ Jahr „ | 61,928 | 59,493 | 58,176 |
| | „ Tag „ | 169.2 | 163.0 | 159.4 |
| im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt | „ Jahr „ | 58,188 | 60,302 | 59,276 |
| | „ Tag „ | 159.0 | 165.2 | 162.4 |
| **2. Fahrdienstlokomotiven.** | | | | |
| Durchschnittliche Achsenzahl per Zug | | 27.26 | 25.94 | 26.11 |
| Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer | Centimes | 9.17 | 9.81 | 12.49 |
| „ Zugskilometer | „ | 9.53 | 10.15 | 13.04 |
| „ beförderten Wagenachsenkilometer | „ | 0.336 | 0.378 | 0.479 |
| Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer | Kilogr. | 7.6147 | 7.5386 | 7.5517 |
| „ Zugskilometer | „ | 7.9159 | 7.7956 | 7.8840 |
| „ Wagenachsenkilometer | „ | 0.2794 | 0.2906 | 0.2893 |
| „ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer | „ | 0.0159 | 0.0164 | 0.0156 |
| „ Zugskilometer | „ | 0.0166 | 0.0170 | 0.0163 |
| „ Wagenachsenkilometer | „ | 0.00059 | 0.00063 | 0.00060 |
| Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer | Centimes | 17.1986 | 16.7140 | 17.0333 |
| „ Zugskilometer | „ | 17.8791 | 17.2838 | 17.7826 |
| „ beförderten Wagenachsenkilometer | „ | 0.6310 | 0.6444 | 0.6524 |
| „ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer | „ | 1.5451 | 1.5421 | 1.4736 |
| „ Zugskilometer | „ | 1.6062 | 1.5946 | 1.5384 |
| Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer | Franken | 1,253.12 | 1,325.66 | 1,540.23 |
| „ Lokomotivkilometer | Centimes | 28.45 | 28.43 | 31.39 |
| „ Zugskilometer | „ | 29.58 | 29.40 | 32.77 |
| „ Wagenachsenkilometer | „ | 1.04 | 1.10 | 1.20 |
| c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend: | | | | |
| Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordostbahn und auf fremden Bahnen) | Kilometer | 11,402 | 12,915 | 13,887 |
| und zwar jede Personenwagenachse | „ | 16,271 | 19,044 | 19,939 |
| „ Güterwagenachse | „ | 10,284 | 11,442 | 12,467 |
| Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen | | 83.17 | 85.34 | 87.89 |
| „ Güterwagenachsen | | 244.84 | 246.02 | 263.04 |
| „ Personen- u. Güterwagenachsen | | 328.02 | 331.36 | 350.93 |
| Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen auf Nordostbahnwagen | Prozente | 60.60 | 64.43 | 62.86 |
| „ fremde Wagen | „ | 39.40 | 35.57 | 37.14 |
| Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer | Centimes | 0.0047 | 0.0049 | 0.0046 |
| Reparaturkosten per Bahnkilometer | Franken | 356.75 | 395.92 | 459.77 |
| „ Wagenachse und Jahr | „ | 37.30 | 42.16 | 49.36 |
| „ Wagenachsenkilometer | Centimes | 0.327 | 0.326 | 0.355 |
| d) Ausnützung der Wagen: | | | | |
| In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt | Prozente | 33.60 | 33.39 | 32.83 |
| Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen | „ | 30.84 | 30.54 | 31.95 |

*) 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 den Erneuerungs- bezw. Reservefonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Central-verwaltung | Unter-haltungs-kosten | Expedi-tions-dienst | Trans-port-dienst | Tele-graphie | Ver-schie-denes | Im Ganzen | per Lokomotiv-kilometer | per Wagen-achsen-Kilometer | per Bahn-kilom. | Gesammtbetrag Oberbau | Gesammtbetrag Transport-Material |
| | Kilom. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Cts. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1855 | 60 | 395 | 1,377 | 1,689 | 1,720 | — | — | 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 | 2,761 | 31 | — | 8,087 | 2.14 | 10.05 | — | — | — |
| 1859 | 168.1 | 491 | 1,820 | 3,408 | 2,828 | 38 | — | 8,585 | 2.28 | 8.64 | — | — | — |
| 1860 | 178 | 480 | 1,886 | 2,419 | 4,659 | 48 | 121 | 9,613 | 2.38 | 8.93 | — | — | — |
| 1861 | 178 | 581 | 2,163 | 3,061 | 6,095 | 60 | 247 | 12,207 | 2.43 | 8.88 | 283 | 50,387 | — |
| 1862 | 178 | 638 | 2,267 | 3,139 | 6,575 | 55 | 177 | 12,851 | 2.44 | 8.62 | 664 | 118,182 | — |
| 1863 | 178 | 783 | 2,422 | 3,257 | 6,852 | 61 | 234 | 13,609 | 2.62 | 9.23 | — | — | — |
| 1864 | 216.5 | 707 | 2,300 | 2,951 | 5,403 | 55 | 148 | 11,564 | 2.36 | 8.59 | — | — | — |
| 1865 | 257.3 | 616 | 2,380 | 2,827 | 4,848 | 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 | 63 | 191 | 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 |
| 1882 | 689 | 366 | 2212[3] | 4,132 | 3,916 | 37 | 269 | 10,932 | 2.23 | 8.53 | 887 | 501,353[3] | 109,700 |

[1]) 1877 einschliesslich 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]) 1879/82 Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
[4]) 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

## D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

| 1881 | | | | | 1882 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und | | | |
| Fr. 12,860,988. 64 | | . . . . . Güterverkehr . . . . . | | | Fr. 13,471,547. 66 |
| „ 203,702. 94 | | . . . . . Mittelbare Einnahmen . . . . . | | | „ 227,210. 78 |
| Fr. 13,064,691. 58 | | | | | Fr. 13,698,758. 44 |
| „ 5,317,429. 66 | | . . . . . Betriebsausgaben . . . . . | | | „ 5,610,799. 70 |
| Fr. 7,747,261. 92 | | . . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . . | | | Fr. 8,087,958. 74 |
| | | Davon ab: | | | |
| | Fr. 122,519. 13 | Ausbau und neue Anlagen | Fr. 155,384. 82 | | |
| „ 1,172,519. 13 | „ 1,050,000. — | Einlage in den Erneuerungsfond | „ 1,150,000. — | | „ 1,305,384. 82 |
| Fr. 6,574,742. 79 | | . . . Betriebsergebniss des eigenen Netzes . . . | | | Fr. 6,782,573. 92 |
| | 50,32 % | in Prozenten der Bruttoeinnahme | 49,51 % | | |
| | Fr. 12,175. 45 | (540 Klm.) per Bahnkilometer (541 Klm.) | Fr. 12,537,10 | | |
| | „ 2. 71 | . . „ Zugskilometer . . | „ 2. 74 | | |
| | „ 2. 64 | . . „ Nutzkilometer . . | „ 2. 64 | | |
| | | Fügt man zu obigen Summen | | | |
| „ 230,223. 93 | | . . . . . den Ertrag der Dampfboote mit . . . . | | | „ 293,349. 35 |
| „ 883,775. 25 | | . . den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit . . | | | „ 1,144,930. 54 |
| | | so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich | | | |
| Fr. 7,688,741. 97 | | . . . . . Dampfboote . . . . . | | | Fr. 8,220,853. 81 |
| „ 216,411. 16 | | . . . . . Dazu: Aktivzinsensaldo . . . . | | | „ 247,760. 06 |
| Fr. 7,905,153. 13 | | . . Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation . . | | | Fr. 8,468,613. 87 |
| | | Hiezu sind erforderlich: | | | |
| Fr. 2,482,750. — | | Für Zinse auf Obligationenanleihen . . . . . | | | Fr. 2,464,000. — |
| „ 316,362. 50 | | „ „ „ Subventionsanleihen . . . . . | | | „ 315,875. — |
| „ 3,313,344. 25 | | „ „ „ Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken | | | „ 3,411,037. 50 |
| „ 70,000. — | | „ „ „ dem Anleihen von 3 Millionen Franken auf der Ostsektion | | | „ 85,000. — |
| | | „ Amortisationsquote des 160 Millionen Anleihens und Jahreskommission | | | |
| „ 436,516. 23 | | an die Eisenbahnbank . . . . . | | | „ 390,000. — |
| Fr. 6,618,972. 98 | | . . . . . Total . . . . . | | | Fr. 6,665,912. 50 |
| Fr. 1,286,180. 15 | | . Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von . | | | Fr. 1,802,701. 37 |

Die vorstehende Übersicht zeigt gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme aus dem

| | |
|---|---|
| Transportverkehr von . . . . . | Fr. 610,559. 02 |
| eine Vermehrung der mittelbaren Einnahmen von . . . . . | „ 23,507. 84 |
| | Fr. 634,066. 86 |
| dagegen eine Zunahme der Betriebsausgaben von . . . . . | „ 293,370. 04 |
| Die Vermehrung des Brutto-Überschusses der Betriebseinnahmen beträgt somit . . | Fr. 340,696. 82 |

| | | |
|---|---|---|
| Übertrag | | Fr. 340,696. 82 |
| Für Ausbau und neue Anlagen tritt eine Vermehrung ein von . | Fr. 32,865. 69 | |
| und die Einlage in den Erneuerungsfond ist um . . . . . | „ 100,000. — | |
| grösser; es kommen daher weitere . . . . . | | „ 132,865. 69 |
| in Abzug, und der Nettoüberschuss beträgt demnach auf dem eigenen Netze nur . . . | | Fr. 207,831. 13 |
| mehr als im Vorjahr. | | |
| Dagegen ist der Ertrag der Dampfboote um . . . . . | | „ 63,125. 42 |
| und der Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen um . . . . . | | „ 261,155. 29 |
| grösser als im Vorjahr, so dass sich auf dem betriebenen Netze, einschliesslich Dampfschiffahrt, ein Mehrertrag ergibt von . . . . . | | Fr. 532,111. 84 |
| Fügen wir dazu noch den Mehrertrag des Interessenconto von . . . . . | | „ 31,348. 90 |
| so bleiben . . . . . | | Fr. 563,460. 74 |
| mehr verfügbar für Verzinsung und Amortisation. | | |
| In Folge der Einzahlungen der Eisenbahnbank haben sich jedoch auch die Bedürfnisse für Verzinsung des betreffenden Anleihens erhöht; ebenso ist der Zins für das Anleihen auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn laut Vertrag wieder um $^1/_2$ % gestiegen; dagegen fällt der bisherige Betrag für Amortisation der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen weg und es erhöht sich die Summe für Verzinsung und Amortisation um . . . . | | „ 46,939. 52 |
| so dass der Saldo des Reinertrags denjenigen im Jahr 1881 übersteigt um . . . . | | Fr. 516,521. 22 |
| Im Jahr 1882 beträgt der Netto-Einnahmenüberschuss demnach . . . | | Fr. 1,802,701. 37 |

Von dieser Summe empfehlen wir folgende Abschreibungen zu bewerkstelligen:

| | |
|---|---|
| 1. In Folge Revision des Inventars des Kursdienstes und Übergabe verschiedener Inventargegenstände an die Hauptmagazinverwaltung, Minderwerth . . . . . | Fr. 6,470. — |
| 2. Auf ausrangirten Reservestücken der Werkstätte, auf Lokomotivrädern und Radsätzen | „ 32,963. 46 |
| 3. Erledigung einer vom Jahr 1876 herrührenden Pendenz mit dem Comité der Bülach-Regensberger-Bahn durch Nachzahlung an die Obligationeninhaber derselben . . | „ 6,798. — |
| 4. Amortisation der zweiten Hälfte der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen mit der Schweizerischen Centralbahn laut Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1882 . . . . . | „ 317,678. 13 |
| 5. Amortisation der an die Eisenbahnbank im Jahre 1879 bezahlten Spezialkommission (deren Begründung s. oben unter III. Finanzverwaltung) . . . . . | „ 500,000. — |
| | Fr. 863,909. 59 |
| abzüglich der Nettoeinnahme auf der Korrentrechnung über die Objekte der rechtufrigen Zürichseebahn . . . . . | „ 3,453. 32 |
| | Fr. 860,456. 27 |
| Hiezu kommt Übertrag des Betriebsdefizits der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil pro 1882 auf Dubiosenconto . . . . . | „ 31,076. 47 |
| Summa | Fr. 891,532. 74 |

| | |
|---|---|
| Vom obigen Saldo des Reinertrags in Abzug gebracht, bleiben verfügbar . | Fr. 911,168. 63 |
| oder einschliesslich des Saldo-Vortrags vom Jahre 1881 mit . . . . . | „ 10,496. 55 |
| im Ganzen | Fr. 921,665. 18 |

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

Die diesjährige Einlage in den Erneuerungsfond ist auf Grundlage des Regulativs berechnet, und es konnten demselben ausserdem auch dieses Jahr wieder Fr. 100,000 zugewiesen werden als Mehrerlös auf den bei der Bahnerneuerung gewonnenen und ihm gutgeschriebenen Oberbaumaterialien. Die Ausgaben des Fonds bestehen in Fr. 347,888. 82 für streckenweisen Umbau und Fr. 112,439. 65 für Abschreibungen auf ausrangirten und verkauften Lokomotiven und für Anschaffung neuer Güterschiffe auf dem Zürichsee.

Der Titel Ausbau und neue Anlagen umfasst unter anderen folgende Arbeiten: Zweite Jahresrate für die definitive Anlage der Station Horgen, Erstellung von Reserve- und Stumpengeleisen in Romanshorn, Erstellung eines Lagerplatzes in Romanshorn, Erstellung eines Unterkunftlokals in Brugg, Wasserversorgung der Station Brugg, Erhöhung der Ufermauer auf Station Richtersweil, Sicherungsarbeiten bei der Station Schwanden, Einrichtung von zwei Wagen für Gasbeleuchtung und mit Hardybremsen; Verlängerung von Geleisen, Einrichtung von Signalen und Telegraphen, Korrektionen von Strassen und Gewässern.

Es befinden sich unter diesen Arbeiten verschiedene, welche mit allem Recht hätten dem Bauconto belastet werden können, die wir aber hier belassen haben, um keine Änderung der diesfälligen Buchung zu veranlassen. Mit Rücksicht auf die beabsichtigten gesetzgeberischen Massnahmen über das Rechnungswesen der Eisenbahnen werden wir aber künftig derartige Posten genauer ansehen und behalten uns auch vor, ein Verzeichniss derjenigen Arbeiten anzufertigen, welche in den letzten Jahren auf Ausbau und neue Anlagen gebucht worden sind, aber eigentlich dem Bauconto angehören, um dieselben je nach Umständen dem letzteren wieder zu belasten.

# E. Verschiedenes.

## 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

### Verkehr und Einnahmen.

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1881 | | 1882 | | 1881 | | 1882 | |
| | Personen | Prozente | Personen | Prozente | Fr. Cts. | Prozente | Fr. Cts. | Prozente |
| **I. Personentransport.** | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt I. Platz . . | 25,595 | 25.44 | 29,091 | 26.76 | 42,200. 23 | 39.63 | 45,508. 21 | 40.23 |
| „ „ II. „ . . | 27,790 | 27.62 | 29,007 | 26.69 | 33,474. 37 | 31.44 | 32,916. 24 | 29.10 |
| Hin- und Rückfahrt I. „ . . | 8,452 | 8.40 | 8,931 | 8.22 | 7,628. 27 | 7.16 | 7,636. 74 | 6.76 |
| „ „ „ II. „ . . | 20,190 | 20.06 | 21,479 | 19.76 | 10,893. 99 | 10.23 | 11,917. 65 | 10.54 |
| Abonnementsbillete I. „ . . | 3,593 | 3.57 | 4,081 | 3.75 | 711. 75 | 0.67 | 3,695. 67 | 3.27 |
| „ II. „ . . | 5,094 | 5.06 | 5,433 | 5.00 | 3,532. 04 | 3.32 | 3,411. 04 | 3.01 |
| Lustfahrtbillete I. „ . . | 6,336 | 6.30 | 5,153 | 4.74 | 6,346. 52 | 5.96 | 5,642. 92 | 4.99 |
| „ II. „ . . | 3,573 | 3.55 | 5,518 | 5.08 | 1,692. 68 | 1.59 | 2,382. 02 | 2.10 |
| Total . | 100,623 | 100 | 108,693 | 100 | 106,479. 85 | 100 | 113,110. 49 | 100 |
| **Rekapitulation nach Plätzen:** | | | | | | | | |
| I. Platz . . . . . | 43,976 | 43.70 | 47,256 | 43.48 | 56,886. 77 | 53.42 | 62,483. 54 | 55.24 |
| II. „ . . . . . | 56,647 | 56.30 | 61,437 | 56.52 | 49,593. 08 | 46.58 | 50,626. 95 | 44.76 |
| Total . | 100,623 | 100 | 108,693 | 100 | 106,479. 85 | 100 | 113,110. 49 | 100 |
| | Tonnen | | Tonnen | | | | | |
| **II. Gepäcktransport** . . . . . | 615 | . | 661 | . | 5,834. 40 | . | 5,940. 47 | . |
| **III. Viehtransport.** | Stück | | Stück | | | | | |
| Klasse a, Pferde . . . . . | 75 | 2.33 | 41 | 1.68 | | | | |
| „ b, schweres Vieh . . . | 1,254 | 38.93 | 1,192 | 48.71 | | | | |
| „ c, leichtes „ . . . | 1,043 | 32.38 | 401 | 16.39 | 5,645. 60 | . | 7,689. 42 | . |
| „ d, Schweine . . . . . | 63 | 1.96 | 69 | 2.82 | | | | |
| „ e, Kälber, Schafe und Ziegen | 473 | 14.68 | 427 | 17.45 | | | | |
| Hunde . . . . . | 313 | 9.72 | 317 | 12.95 | | | | |
| Total . | 3,221 | 100 | 2,447 | 100 | 5,645. 60 | . | 7,689. 42 | . |
| **IV. Gütertransport.** | Tonnen | | Tonnen | | | | | |
| Eilgut . . . . . | 1,490 | 0.97 | 1,343 | 0.78 | | | | |
| Stückgut . . . . . | 9,516 | 6.22 | 8,672 | 5.02 | | | | |
| Massengut A . . . . . | 24,297 | 15.90 | 17,922 | 10.37 | | | | |
| „ B . . . . . | 69,966 | 45.78 | 96,165 | 55.66 | 427,379. 79 | . | 480,147. 82 | . |
| Spezialtarif I . . . . . | 35,424 | 23.18 | 37,793 | 21.88 | | | | |
| „ II. . . . . | 12,149 | 7.95 | 10,867 | 6.29 | | | | |
| Total . | 152,842 | 100 | 172,762 | 100 | 427,379. 79 | . | 480,147. 82 | . |
| **V. Verschiedenes** . . . . . | . | . | . | . | 258. 42 | . | 127. 11 | . |
| Gesammttotal . | . | . | . | . | 545,598. 06 | . | 607,015. 31 | |
| **Rekapitulation:** | | | | | | | | |
| Personentransport . . . . . | . | . | . | . | 106,479. 85 | 19.52 | 113,110. 49 | 18.63 |
| Gepäcktransport . . . . . | . | . | . | . | 5,834. 40 | 1.07 | 5,940. 47 | 0.98 |
| Viehtransport . . . . . | . | . | . | . | 5,645. 60 | 1.04 | 7,689. 42 | 1.27 |
| Gütertransport . . . . . | . | . | . | . | 427,379. 79 | 78.33 | 480,147. 82 | 79.10 |
| Verschiedenes . . . . . | . | . | . | . | 258. 42 | 0.04 | 127. 11 | 0.02 |
| Total . | . | . | . | . | 545,598. 06 | 100 | 607,015. 31 | 100 |

## Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

| | Personen | | | Gepäck | | | Vieh | | | Güter | | | Verschiedenes | | Totaleinnahme | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anzahl | Fr. | Cts. | Tonnen | Fr. | Cts. | Stück | Fr. | Cts. | Tonnen | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| **1882** | 108,693 | 113,110 | 49 | 661 | 5,940 | 47 | 2,447 | 7,689 | 42 | 172,762 | 480,147 | 82 | 127 | 11 | 607,015 | 31 |
| **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 |
| mehr als 1881 | 8,070 | 6,630 | 64 | 46 | 106 | 07 | — | 2,043 | 82 | 19,920 | 52,768 | 03 | — | — | 61,417 | 25 |
| weniger „ „ | — | — | — | — | — | — | 774 | — | — | — | — | — | 131 | 31 | — | — |

## Durchschnittseinnahmen.

| | Per Reisenden | Per Tonne Gepäck | Per Stück Vieh | Per Tonne Güter |
|---|---|---|---|---|
| **1882** . . . . | Fr. 1. 04 | Fr. 8. 99 | Fr. 3. 14 | Fr. 2. 78 |
| **1881** . . . . | „ 1. 06 | „ 9. 49 | „ 1. 75 | „ 2. 80 |

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

| **1881** | | | | **1882** | | | Gegenüber 1881 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Mehrausgabe | | Minderausgabe | |
| Fr. | Cts. | Prozente | | Fr. | Cts. | Prozente | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| 10,000 | — | 2.52 | 1. Centralverwaltung und technische Leitung . | 10,000 | — | 2.53 | — | — | — | — |
| 7,598 | 08 | 1.91 | 2. Gehalte des Administrationspersonals . . | 10,862 | 27 | 2.75 | 3,264 | 19 | — | — |
| 107,966 | 67 | 27.20 | 3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals . . . . . | 112,623 | 52 | 28.51 | 4,656 | 85 | — | — |
| 1,763 | 42 | 0.44 | 4. Bekleidung desselben . . . . . | 2,020 | 22 | 0.51 | 256 | 80 | — | — |
| 1,498 | 16 | 0.38 | 5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . | 1,997 | 03 | 0.51 | 498 | 87 | — | — |
| 64,183 | 80 | 16.18 | 6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . . | 76,332 | — | 19.32 | 12,148 | 20 | — | — |
| 97,320 | 33 | 24.52 | 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . | 102,380 | 20 | 25.91 | 5,059 | 87 | — | — |
| 80,401 | 84 | 20.26 | 9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung . | 57,062 | 33 | 14.44 | — | — | 23,339 | 51 |
| 6,913 | 30 | 1.74 | 10. Assekuranzprämien . . . . . | 7,144 | 98 | 1.81 | 231 | 68 | — | — |
| 19,234 | 74 | 4.85 | 11. Verschiedenes . . . . . | 14,647 | 76 | 3.71 | — | — | 4,586 | 98 |
| 396,880 | 34 | 100 | . . . . . Total . . . . . | 395,070 | 31 | 100 | | | 1,810 | 03 |

Der Personenverkehr und die Einnahmen aus demselben sind seit 1879 wieder in stetiger, wenn auch langsamer Besserung begriffen, nachdem sie von 1876 an sich in absteigender Linie bewegt hatten; die grössten Einnahmen (1869) sind bisher nicht wieder erreicht worden. Der Güterverkehr und die Einnahmen aus demselben sind viel grössern Schwankungen unterworfen; doch haben die vier letzten Jahre Erträgnisse geliefert, wie sie vorher in gleicher Höhe nicht in solcher Gleichmässigkeit auftraten. Die diesjährige Mehreinnahme fällt ausschliesslich auf Rechnung des Getreideverkehrs, sie ist indessen durch einen abermaligen Rückgang des Holz- und Weinverkehrs geschmälert worden.

Obwohl die Leistung der Schiffe 11,184 Kilometer mehr als im Vorjahr betrug, ist nicht nur keine Mehrausgabe, sondern gegentheils eine kleine Minderausgabe zu verzeichnen. Es rührt dies in erster Linie daher, dass für den Unterhalt der Schiffe auf Betriebsrechnung rund Fr. 23,000 weniger aufzuwenden waren, indem im Vorjahr Hauptreparaturen an den mit Bayern und Württemberg gemeinschaftlichen Trajektschiffen stattfanden, die sich im Berichtsjahr nicht wiederholten, und für Reparaturen an eigenen Schiffen etwa Fr. 3000 weniger verausgabt wurden

als im Jahr 1881. Das im Berichtsjahr in Umbau genommene Dampfboot „Bodan“ gelangte erst im laufenden Jahr zur Vollendung, und es werden die betreffenden Kosten dem Erneuerungsfond auffallen. Zu dem günstigen Ergebniss hat ferner der Umstand beigetragen, dass die, einer Hauptreparatur unterzogenen Dampfschiffe durchschnittlich weniger Brennmaterial konsumirten.

## Finanzergebniss des Bodenseedampfbootbetriebs.

| | 1881 | | | | | 1882 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | | per Fahrkilometer | | In Prozenten der Brutto-einnahmen | Total | | per Fahrkilometer | | In Prozenten der Brutto-einnahmen |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | |
| Einnahmen . . . . | 545,598 | 06 | 5 | 73 | — | 607,015 | 31 | 5 | 70 | — |
| Ausgaben . . . . | 396.880 | 34 | 4 | 17 | 72.74 | 395,070 | 31 | 3 | 71 | 65.08 |
| Vorschlag . | 148,717 | 72 | 1 | 56 | 27.26 | 211,945 | — | 1 | 99 | 34.92 |

## Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach zu Ende 1882 aus 6 Raddampfern und 4 eisernen Schleppschiffen, sodann 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.

| | | 1881 | 1882 |
|---|---|---|---|
| *a.* **Leistungen der Schiffe:** | | | |
| Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte). | | | |
| Dieselben haben zurückgelegt . . . . . | Kilometer | 95,214 | 106,398 |
| und zwar in . . . . . | Zeitstunden | 6,003 | 7,011 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . | Kilometer | 15.86 | 15.18 |
| Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . | „ | 56,626 | 62,730 |
| *b.* **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz . . . . . | Ster | 24.500 | 32.250 |
| Steinkohlen . . . . . | Tonnen | 2,922.410 | 3,159.500 |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) . . . . . | „ | 2,932.210 | 3,172.400 |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . | Kilogramm | 30.796 | 29.816 |
| „ Zeitstunde . . . . . | „ | 488.457 | 452.489 |
| Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . | Franken | 84,837.57 | 89,272.53 |
| per Kilometer . . . . . | Centimes | 89.10 | 83.90 |
| „ Zeitstunde . . . . . | Franken | 14.13 | 12.73 |
| *c.* **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . . | Tonnen | 9.609 | 9.853 |
| per Kilometer . | Kilogramm | 0.101 | 0.093 |
| „ Zeitstunde . | „ | 1.600 | 1.405 |
| Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . | Franken | 9,496.62 | 10,097.56 |
| per Kilometer . . . . | Centimes | 9.97 | 9.49 |
| „ Zeitstunde . . . . | „ | 158.19 | 144.02 |
| *d.* **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . . . | Franken | 80,401.84 | 57,062.33 |
| per Kilometer . . . | Centimes | 84.44 | 53.63 |

## 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

### Verkehr und Einnahmen.

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1881 | | 1882 | | 1881 | | 1882 | |
| **I. Personentransport.** | Personen | Prozente | Personen | Prozente | Fr. Cts. | Prozente | Fr. Cts. | Prozente |
| Einfache Fahrt . . I. Platz | 32,401 | 4.15 | 31,260 | 3.86 | 32,572. 57 | 8.43 | 31,355. 78 | 7.95 |
| „ „ . . II. „ | 147,248 | 18.88 | 145,299 | 17.92 | 77,220. 11 | 19.98 | 77,084. 16 | 19.54 |
| Hin- und Rückfahrt . I. „ | 117,830 | 15.11 | 121,142 | 14.94 | 86,529. 02 | 22.39 | 87,619. 74 | 22.21 |
| „ „ . II. „ | 380,292 | 48.76 | 392,776 | 48.45 | 161,046. 61 | 41.67 | 166.030. 85 | 42.09 |
| Abonnementsbillete . I. „ | 43,872 | 5.63 | 48,249 | 5.95 | 11,095. 30 | 2.87 | 10,733. 62 | 2.72 |
| „ . II. „ | 41,274 | 5.29 | 48,609 | 6.00 | 8,772. 80 | 2.27 | 9,461. 68 | 2.40 |
| Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „ | 5,918 | 0.76 | 12,211 | 1.51 | 5,047. 35 | 1.31 | 8,141. 63 | 2.06 |
| II. „ | 11,037 | 1.42 | 11,093 | 1.37 | 4,165. 31 | 1.08 | 4.056. 81 | 1.03 |
| Total . | 779,872 | 100 | 810,639 | 100 | 386,449. 07 | 100 | 394.484. 27 | 100 |
| Rekapitulation nach Plätzen: | | | | | | | | |
| I. Platz . . . . . | 200,021 | 25.65 | 212,862 | 26.26 | 135,244. 24 | 35.00 | 137,850. 77 | 34.94 |
| II. „ . . . . . | 579,851 | 74.35 | 597,777 | 73.74 | 251,204. 83 | 65.00 | 256.633. 50 | 65.06 |
| | 779,872 | 100 | 810,639 | 100 | 386,449. 07 | 100 | 394,484. 27 | 100 |
| | Tonnen | | Tonnen | | | | | |
| **II. Gepäcktransport** . . . | 617 | . | 636 | . | 4,853. 26 | . | 4,930. 85 | . |
| **III. Viehtransport.** | Stück | | Stück | | | | | |
| Klasse I . . . . . | 27 | 0.55 | 28 | 0.59 | | | | |
| „ II . . . . . | 1,667 | 34.07 | 1,741 | 37.02 | 3,377. 95 | . | 3,167. 15 | . |
| „ III . . . . . | 3,010 | 61.52 | 2,651 | 56.37 | | | | |
| „ IV . . . . . | 189 | 3.86 | 283 | 6.02 | | | | |
| Total . | 4,893 | 100 | 4,703 | 100 | 3,377. 95 | . | 3,167. 15 | . |
| *** IV. Gütertransport.** | Tonnen | | Tonnen | | | | | |
| Eilgut . . . . . | 4,100 | 13.01 | 4,142 | 13.83 | | | | |
| Klasse I . . . . . | 1,602 | 5.08 | 1,626 | 5.43 | | | | |
| „ II . . . . . | 10,174 | 32.28 | 9,288 | 31.02 | | | | |
| „ A . . . . . | 2,973 | 9.43 | 3,132 | 10.46 | 94,331. 72 | . | 87,780. 56 | . |
| „ B . . . . . | 1,438 | 4.56 | 1,022 | 3 41 | | | | |
| „ C . . . . . | 3,188 | 10.12 | 3,066 | 10.24 | | | | |
| „ D . . . . . | 1,705 | 5.41 | 1,213 | 4.05 | | | | |
| „ E . . . . . | 6,339 | 20.11 | 6,455 | 21.56 | | | | |
| | 31,519 | 100 | 29,944 | 100 | 94,331. 72 | . | 87,780. 56 | . |
| Lokalspesen . . . . . | . | . | . | . | 25,686. 65 | . | 21,281. 40 | . |
| Total . | . | . | . | . | 120,018. 37 | . | 109.061. 96 | . |
| **V. Verschiedenes** . . . | . | . | . | . | 3,412. 54 | . | 2,714. — | . |
| Gesammttotal . . . . | . | . | . | . | 518,111. 19 | . | 514,358. 23 | . |
| **Rekapitulation:** | | | | | | | | |
| Personentransport . . . | . | . | . | . | 386,449. 07 | 74.59 | 394,484. 27 | 76.69 |
| Gepäcktransport . . . . | . | . | . | . | 4,853. 26 | 0.94 | 4,930. 85 | 0.96 |
| Viehtransport . . . . | . | . | . | . | 3,377. 95 | 0.65 | 3,167. 15 | 0.62 |
| Gütertransport . . . . | . | . | . | . | 120,018. 37 | 23.16 | 109,061. 96 | 21.20 |
| Verschiedenes . . . . | . | . | . | . | 3,412. 54 | 0.66 | 2,714. — | 0.53 |
| Total . | . | . | . | . | 518,111. 19 | 100 | 514,358. 23 | 100 |

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

| | Personen | | | Gepäck | | | Vieh | | | Güter | | | Verschiedenes | | Totaleinnahmen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anzahl | Fr. | Cts. | Tonnen | Fr. | Cts. | Stück | Fr. | Cts. | Tonnen | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| **1882** | 810,639 | 394,484 | 27 | 636 | 4,930 | 85 | 4,703 | 3,167 | 15 | 29,944 | 109,061 | 96 | 2,714 | — | 514,358 | 23 |
| **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 |
| mehr als 1881 | 30,767 | 8,035 | 20 | 19 | 77 | 59 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| weniger „ „ | — | — | — | — | — | — | 190 | 210 | 80 | 1,575 | 10,956 | 41 | 698 | 54 | 3,752 | 96 |

## Durchschnittseinnahmen.

| | Per Reisenden | Per Tonne Gepäck | Per Stück Vieh | Per Tonne Güter |
|---|---|---|---|---|
| **1882** . . . . | Fr. 0. 49 | Fr. 7. 75 | Fr. 0. 67 | Fr. 3. 64 |
| **1881** . . . . | „ 0. 50 | „ 7. 87 | „ 0. 69 | „ 3. 81 |

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

| **1881** | | | | **1882** | | | Gegenüber 1881 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Mehrausgabe | | Minderausgabe | |
| Fr. | Cts. | Prozente | | Fr. | Cts. | Prozente | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| 15,000 | — | 3.43 | 1. Centralverwaltung und technische Leitung . | 15,000 | — | 3.46 | — | — | — | — |
| 19,622 | — | 4.49 | 2. Gehalte des Administrationspersonals . . | 16,953 | 50 | 3.92 | — | — | 2,668 | 50 |
| 196,073 | 50 | 44.91 | 3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals . | 195,411 | 98 | 45.13 | — | — | 661 | 52 |
| 2,622 | 17 | 0.60 | 4. Bekleidung desselben . . . . . | 4,135 | 95 | 0.95 | 1,513 | 78 | — | — |
| 15,790 | 56 | 3.62 | 5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . | 16,744 | 04 | 3.87 | 953 | 48 | — | — |
| 105,377 | 91 | 24.14 | 6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . | 105,196 | 76 | 24.30 | — | — | 181 | 15 |
| 76,806 | 94 | 17.59 | 7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung . | 75,920 | 15 | 17.54 | — | — | 886 | 79 |
| 2,874 | 45 | 0.66 | 8. Assekuranzprämien . . . . . | 2,762 | 55 | 0.64 | — | — | 111 | 90 |
| 2,437 | 45 | 0.56 | 9. Verschiedenes . . . . . | 828 | 95 | 0.19 | — | — | 1,608 | 50 |
| 436,604 | 98 | 100 | . . . . . Total . . . . . | 432,953 | 88 | 100 | — | — | 3,651 | 10 |

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich im Ganzen auf der Höhe des Vorjahrs erhalten; die Vermehrung des Personenverkehrs und die Verminderung des Güterverkehrs — letztere nicht unerheblich — sind keinen besonders hervortretenden Ursachen zuzuschreiben.

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 3651. 10 Cts. vermindert, ungeachtet die Fahrleistung um 13,250 Kilometer grösser war; die Minderausgabe rührt im Wesentlichen von der Anordnung her, dass inskünftig, erstmals für das Jahr 1882, die Gehalte der Dampfbootbuchhaltung (Kap. 2), welche bisher ganz auf Zürichseebetrieb verrechnet wurden, hälftig der Bodenseebetriebsrechnung belastet werden sollen. — In den Reparaturkosten (Kap. 7) erscheinen Fr. 19,350. 35 Cts. für Umbau des Dampfbootes „Lukmanier“ und Fr. 9519. 77 Cts. für Hauptreparatur des Remorqueurs „Biene“, welche mit Rücksicht darauf, dass mit dem Umbau eine totale Erneuerung des Kessels oder der Maschinen nicht verbunden war, gemäss den Bestimmungen des Regulativs für den Erneuerungsfond der Betriebsrechnung belastet wurden.

## Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Zürichsee.

| | 1881 | | | | | 1882 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | | Per Fahrkilometer | | In Prozenten der Bruttoeinnahmen | Total | | Per Fahrkilometer | | In Prozenten der Bruttoeinnahmen |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | |
| Einnahmen . . . . | 518,111 | 19 | 2 | 01 | — | 514,358 | 23 | 1 | 90 | — |
| Ausgaben . . . . | 436,604 | 98 | 1 | 69 | 84.27 | 432,953 | 88 | 1 | 60 | 84.17 |
| Vorschlag . . . . | 81,506 | 21 | — | 32 | 15.73 | 81,404 | 35 | — | 30 | 15.83 |

## Betriebsmaterial.

Im Jahr 1882 sind 4 defekte hölzerne Schleppschiffe im Inventarwerth von Fr. 1060 ausrangirt und durch 4 neue Schleppschiffe im Werthe von Fr. 3800 theils zu Lasten der Betriebsrechnung (Fr. 1060), theils zu Lasten des Erneuerungsfondes (Fr. 2740) ersetzt worden.

Zu Ende 1882 war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubenboote, 7 eiserne Schlepp- und Kohlenschiffe und 24 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

| | | 1881 | 1882 |
|---|---|---|---|
| *a.* **Leistungen der Schiffe:** | | | |
| Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . . | Kilometer | 233,514 | 246,336 |
| und zwar in . . . . . | Zeitstunden | 17,881 | 18,674 |
| per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . | Kilometer | 13.06 | 13.19 |
| Schleppdampfboote. Solche durchliefen . . . . | „ | 24,231 | 24,659 |
| und zwar in . . . . . | Zeitstunden | 3,116 | 3,288 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . | Kilometer | 7.78 | 7.50 |
| Total: Zurückgelegte . . . . . | „ | 257,745 | 270,995 |
| | Zeitstunden | 20,997 | 21,962 |
| per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . | Kilometer | 12.28 | 12.34 |
| *b.* **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz . . . . . | Ster | 93 | 95 |
| Steinkohlen . . . . . | Tonnen | 3,937.025 | 4,107.435 |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen : 1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen. | „ | 3,974.225 | 4,145.435 |
| Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . | Kilogr. | 15.419 | 15.297 |
| „ „ Zeitstunde . . . . . | „ | 189.276 | 188.755 |
| Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . | Franken | 95,782.32 | 93,383.65 |
| „ „ „ per Kilometer . . . . | Centimes | 37.16 | 34.46 |
| „ „ „ „ Zeitstunde . . . . | Franken | 4.56 | 4.25 |
| *c.* **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . | Tonnen | 8.109 | 9.659 |
| „ „ „ per Kilometer . | Kilogr. | 0.031 | 0.036 |
| „ „ „ „ Zeitstunde . | „ | 0.386 | 0.440 |
| Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . | Franken | 6,727.88 | 8,696.45 |
| per Kilometer . . . . | Centimes | 2.61 | 3.21 |
| „ Zeitstunde . . . . | „ | 32.04 | 39.60 |
| *d.* **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . . | Franken | 76,806.94 | 75,920.15 |
| per Kilometer . . . | Centimes | 29.80 | 28.02 |

### 3. Werkstättebetrieb.

Im abgelaufenen Jahr war die Werkstätte mehr noch wie früher im Falle, ihre Thätigkeit auf die Arbeiten für Zwecke der eigenen Verwaltung zu beschränken, indem man ohnedies der beschränkten Arbeitsräume wegen mit Genehmigung der Behörden die Arbeitszeit verlängern musste, um mit den Reparaturen nicht in Rückstand zu kommen. Mit Rücksicht hierauf wurde ein auf Conto Erneuerungsfond begonnener Umbau der Personenzugslokomotive A 40 in eine Güterzugslokomotive der Serie $C^{I}$ wieder sistirt. Die Thätigkeit der Werkstätte bestand hauptsächlich im Unterhalt und in der Erneuerung des Rollmaterials, der Dampf- und Schleppboote, in Arbeiten für Unterhalt des Oberbaues, der Bahneinfriedigungen, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, des Inventars der Bahntelegraphie und in Anfertigung neuer Weichen.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Dépôt Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug am Ende des Jahres 1882 429 Mann (1881 : 393).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

| | 1881 | 1882 |
|---|---|---|
| An Einnahmen . . . . | Fr. 938,157. 13 | Fr. 1,072,756. 51 |
| „ Ausgaben . . . . | „ 934,536. 11 | „ 1,063,617. 88 |
| Differenz | Fr. 3,621. 02 | Fr. 9,138. 63 |

Dieser Reinertrag pro 1882 wurde zur Abschreibung auf den Reservevorräthen der Werkstätte verwendet und eine weitere Abschreibung von Fr. 32,963. 46 Cts. auf diesem Conto zu Lasten der Betriebsrechnung vorgenommen.

### 4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **46** vorgekommen, nämlich 10 Entgleisungen, 5 Zusammenstösse und 31 sonstige Unfälle. Menschen wurden bei diesen Unfällen getödtet 14, erheblich verletzt 15; die Todesfälle betrafen 2 Reisende, 6 Angestellte und 6 dritte Personen; die Verletzungen 3 Reisende, 6 Angestellte und 6 fremde Personen; in 25 Fällen (6 Selbstmorde inbegriffen) lag Selbstverschulden vor.

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1882 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. 13,950,839. — |
| 2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . . . | „ 36,940,000. — |
| | Fr. 50,890,839. — |
| *b)* Gegen die Gefahren des Wassertransportes: | |
| Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee | „ 514,000. — |
| Total | Fr. 51,404,839. — |

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1882 nachstehendes Resultat erzeigen:

*a)* Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aktivsaldo vom Jahr 1881 . . . . . | | Fr. 216,279. 20 | |
| Einnahmen im Jahr 1882 . . . . . | Fr. 20,000. — | | |
| Verausgabt wurden im Jahr 1882 in Folge der Unfälle in Weinfelden am 2. Mai 1881 und in Islikon am 11. Dezember 1882 . | „ 1,346. 14 | „ 18,653. 86 | |
| Bestand am 31. Dezember 1882 | | | Fr. 234,933. 06 |

*b)* Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1881 . . . . . | | Fr. 88,293. 98 | |
| Einnahmen im Jahr 1882 . . . . . | Fr. 50,000. — | | |
| Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1882 auf . . | „ 18,887. 78 | „ 31,112. 22 | |
| Bestand am 31. Dezember 1882 . | | | „ 119,406. 20 |
| Total . | | | Fr. 354,339. 26 |

## 6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

| | | |
|---|---|---|
| **I. Allgemeine Verwaltung.** | | |
| Beamte und Angestellte . . . . . | 139 | |
| Arbeiter im Taglohn . . . . . | 24 | |
| | | 163 |
| **II. Bahnunterhalt und Aufsicht.** | | |
| Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) . . . . . | 476 | |
| Arbeiter im Taglohn . . . . . | 557 | |
| | | 1,033 |
| **III. Expeditions- und Zugsdienst.** | | |
| Beamte und Angestellte . . . . . | 1,241 | |
| Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) . | 466 | |
| | | 1,707 |
| **IV. Maschinendienst und Werkstätten.** | | |
| Beamte und Angestellte . . . . . | 323 | |
| Arbeiter im Taglohn (wovon 415 Werkstättearbeiter) . . . . . | 586 | |
| | | 909 |
| Totalbestand des Bahnbetriebspersonals . . . . . | | 3,812 |

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,53 Angestellte (im Vorjahr 5,05).

| | | |
|---|---|---|
| **V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.** | | |
| Beamte und Angestellte . . . . . | 146 | |
| Arbeiter im Taglohn . . . . . | 52 | |
| | | 198 |
| Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals: | | |
| Beamte und Angestellte . . . . . | 2,325 | |
| Arbeiter im Taglohn . . . . . | 1,685 | |
| | | 4,010 |

## 7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . | | | Fr. 1,012,363. 86 |
| Im Jahr 1882 kamen an Einnahmen hinzu: | | | |
| Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . | Fr. 40,000. — | | |
| Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . | „ 129,821. 28 | | |
| Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . | „ 49,503. 52 | Fr. 219,324. 80 | |
| Die Ausgaben bestehen in: | | | |
| Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . . | Fr. 643. 93 | | |
| Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . | „ —. — | | |
| Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . . . . | „ 13,889. — | | |
| Regelmässige Unterstützungen . . . | „ 173,674. 65 | | |
| Verschiedenes . . . . . | „ 1,367. 34 | „ 189,574. 92 | „ 29,749. 88 |
| Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . | | Fr. 1,044,350. — | |
| abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn. . . . | | „ 2,236. 26 | Fr. 1,042,113. 74 |

Am Schluss des Berichtsjahres waren 2179 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

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

| | | |
|---|---|---|
| Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . | | Fr. 33,115. 85 |
| Im Jahr 1882 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu | Fr. 28,150. 90 | |
| denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen . . . . . | „ 23,558. 06 | „ 4,592. 84 |
| Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . | Fr. 36,200. — | |
| in Baarschaft . . . . . | „ 1,508. 69 | Fr. 37,708. 69 |

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1204.

### *c)* Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

| | | |
|---|---|---|
| Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . | | Fr. 14,735. 93 |
| Hiezu kamen im Jahr 1882 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . | Fr. 5,706. 65 | |
| An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt . | „ 4,803. — | „ 903. 65 |
| Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . | Fr. 15,200. — | |
| „ Baarschaft . . . . . | „ 439. 58 | Fr. 15,639. 58 |

## 8. Kautionskassen.

Die bisher unter getrennter Buchführung bestandenen drei Kautionskassen für die Lokomotivführer und Heizer, das Dampfbootpersonal und für Beamte und Angestellte der übrigen Dienstkategorien haben wir, wie im letztjährigen Bericht bereits bemerkt, zur Vereinfachung des Rechnungswesens mit 1. Januar 1882 in eine Kassa verschmolzen. Diese und die auch ferner noch separat verwaltete Kautionskassa der Güterarbeiter erzeigen per Ende 1882 folgende Vermögensbestände:

### *a)* Baarkautionen von Angestellten.

| | | |
|---|---|---|
| Aktivsaldo vom 31. Dezember 1881: | | |
| *a)* Der Kautionskassa der Lokomotivführer und Heizer . . . . . | | Fr. 117,083. 76 |
| *b)* „ „ des Dampfbootpersonals . . . . . | | „ 10,340. 12 |
| *c)* „ Baarkautionen von Beamten und Angestellten . . . . . | | „ 5,805. 72 |
| | | Fr. 133,229. 60 |
| An Einnahmen kamen im Jahr 1882 hinzu, per Einlagen und Zinse | Fr. 20,344. 10 | |
| Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen | „ 17,260. 25 | |
| | | „ 3,083. 85 |
| Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . | Fr. 136,000. — | |
| „ Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . . . . . | „ 313. 45 | |
| | | Fr. 136,313. 45 |

### *b)* Kautionskasse der Güterarbeiter.

| | | |
|---|---|---|
| Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . | | Fr. 61,675. 42 |
| An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1882 hinzu . . . . . | Fr. 17,869. 98 | |
| Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen . . . Fr. 152. 75 | | |
| und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen „ 10,418. 26 | | |
| | „ 10,571. 01 | |
| | | „ 7,298. 97 |
| Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . | Fr. 66,000. — | |
| „ Baarschaft . . . . . | „ 2,974. 39 | |
| | | Fr. 68,974. 39 |

# V. Bahnbau.

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

Nachdem noch im Spätjahr 1881 die Unterbauarbeiten für Verlegung der Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur in Angriff genommen worden sind, wurden im Berichtsjahr die neuen Ostzufahrtslinien mit Überführung der Lind- und Haldenstrasse über den vierspurigen Bahnkörper vollendet, und es konnten die neuen Zufahrten, und zwar zwei für die beiden Nordostbahnlinien nach Singen-Konstanz und nach Romanshorn und je eine für die Vereinigten Schweizerbahnen und für die Tössthalbahn, mit 1. August dem Betrieb übergeben werden.

Die Verlegung der Ostzufahrten war mit durchgreifenden Geleisänderungen zur Einmündung in den Bahnhof, die sich bis in den eigentlichen Personenbahnhof erstreckten, verbunden.

Die Erweiterung des Güterbahnhofes ist bereits im Jahr 1881 vollendet worden, und es ist nun mit Erstellung der neuen Zufahrtslinien und den damit zusammenhängenden Geleisanlagen das reduzirte Projekt über die Bahnhoferweiterung Winterthur gemäss dem vom Bundesrath unterm 14. Oktober 1881 genehmigten Plan vollständig durchgeführt.

Die Baurechnung des Stammnetzes hatte für diese Bauten in Winterthur für 1882 mit Fr. 374,181. 48 Cts. aufzukommen. Dagegen wurden derselben an verschiedenen Einnahmen gutgebracht Fr. 26,075. 33 Cts.

Für die definitive Stationsanlage Horgen, wonach die Station zwischen dem Übergang der Seestrasse und dem Übergang zur Dampfschifflände, beziehungsweise unterhalb des Meierhofes erstellt werden soll, wurden die Verhandlungen mit den Gemeindebehörden fortgesetzt, und die Pläne zur Vorlage an das Post- und Eisenbahndepartement angefertigt. Die definitive Genehmigung der Planvorlage durch den Bundesrath erfolgte unterm 24./26. Februar 1883.

Die Strecke Otelfingen-Wettingen ist seiner Zeit zweispurig angelegt worden; da indessen nach Übernahme der Nationalbahn die Erfahrung zeigte, dass der Verkehr auf dieser Linie auch bei einspuriger Bahn leicht bewältigt werden könne, so wurde, um die Bahnunterhaltungskosten reduziren zu können, das zweite Geleise auf dieser Strecke abgebrochen und das gewonnene Oberbaumaterial dem Conto „Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn“ gutgeschrieben, die in Folge des einspurigen Betriebes erforderlichen Änderungen der Geleisanlagen auf den Stationen Otelfingen und Würenlos dagegen dem gleichen Conto belastet. Die der Baureserve hieraus zugeflossene Nettoeinnahme beträgt Fr. 62,009. 14 Cts. Auf denselben Conto wurden von grössern Arbeiten noch ausgeführt: Vollendungsbauten an der Stationserweiterung Örlikon; Schutzbauten am rechten Thurufer bei Ossingen; Verstärkung der Eisenkonstruktion der Überfahrtsbrücke über die Aargauische Südbahn zwischen Othmarsingen und Lenzburg; Umbau und Ersatz der Holzbestandtheile einer Anzahl kleinerer Brücken durch Eisenkonstruktion; Erstellung von durchgehenden Gütergeleisen auf den Stationen Mannenbach, Dynhard, Baden-Oberstadt und Mägenwyl; ferner wurde für Einmündung der Aargauischen Südbahn auf der Station Othmarsingen ein viertes durchgehendes Geleise nebst den nöthigen Verbindungsgeleisen in gemeinschaftlichen Kosten mit der Aargauischen Südbahn erstellt. Die Ausgaben für diese verschiedenen Bauten, abzüglich einiger Einnahmen, haben sich auf Fr. 60,850. 54 Cts. beziffert, und es stellt sich daher mit Berücksichtigung des obigen Einnahmepostens der Saldobestand der Baureserve per Ende des Berichtsjahres auf Fr. 122,253. 19 Cts. gegenüber Fr. 121,094. 59 Cts. im Vorjahr.

### B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Dieser Conto hat sich im Berichtsjahr um Fr. 265,919. 44 Cts. vermindert. Einer Ausgabe von Fr. 11,737. 97 Cts. für Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten bei der Werftanlage in Wollishofen sammt Hafenabschluss und Landungssteg stehen nämlich folgende Einnahmen gegenüber: Fr. 50,000 für Abschreibung der ausrangirten Tenderlokomotive D Nr. 201; Fr. 104,199. 65 Cts. in Folge Verkaufs von 4 Tenderlokomotiven D Nr. 202—205 sammt Gutschrift des Mindererlöses; Fr. 89.011. 13 Cts. durch Verkauf von 17 Personen- und 9 Gepäckwagen (von der ehemaligen Nationalbahn herrührend); Fr. 779. 35 Cts. für Verkauf entbehrlichen Schiffsinventars; endlich Fr. 35,467. 28 Cts. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Imprägniranstalt.

Im Berichtsjahr ist eine Erweiterung der Hauptwerkstätte mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 179,500 beschlossen worden. Die jetzige Reparaturwerkstätte wurde in den Jahren 1857/58 erbaut; seither ist die ganze Anlage, mit Ausnahme einiger hinzugekommener provisorischer Bauten, dieselbe geblieben, obwohl der Bestand und die Leistung des Rollmaterials sich um mehr als das Fünffache vermehrt haben. Schon im Jahr 1874 wurde daher eine umfassende Neubaute projektirt; in der Folge beschränkte man sich aber auf Ausführung einiger provisorischer Bauten und vertagte die Ausführung der weitergehenden Projekte. Dass das Bedürfniss einer Erweiterung der Werkstätte sich seit dieser Zeit nicht stärker fühlbar gemacht hat, ist wohl hauptsächlich den umfangreichen Anschaffungen von Rollmaterial in den Jahren 1875/76 zuzuschreiben, welche gestatteten, älteres, reparaturbedürftiges Material auf die Seite zu stellen und dessen Umbau (wofür die Mittel auf die Seite gelegt worden und im Erneuerungsfond enthalten sind) zu verschieben. Nachdem mittlerweile eine Zunahme des Verkehrs, zum Theil in Folge der Ausdehnung des Netzes, stattgefunden hat und der Bedarf an kursirendem Rollmaterial ein grösserer geworden ist, lässt sich eine Erweiterung der Werkstätte nicht mehr verschieben. Nach dem genehmigten Projekt werden die jetzigen Werkstättelokalitäten gegen Westen, wo noch genügender Raum vorhanden ist, erweitert; die jetzige Wagenreparaturwerkstätte für eine Kesselschmiede, welche man bisher nicht hatte, eingerichtet, und für die Wagenreparatur und die Malerei Neubauten aufgeführt. Dazu kommen einige neue Werkzeugmaschinen und eine neue stärkere Dampfmaschine. Die Ausführung selbst fällt ins laufende Jahr.

---

## VI. Direktion.

Gegen Ende des Berichtsjahrs (6. Dezember) erlitt die Gesellschaft einen schweren Verlust durch den Hinschied von Herrn Nationalrath Dr. A. Escher. Unter den Schöpfungen, an welchen sein thatkräftiges Wirken einen hervorragenden Antheil hatte, und mit denen sein Name für immer verknüpft bleibt, nimmt die Begründung der Zürich - Bodensee - Bahngesellschaft, nachmaligen Schweizerischen Nordostbahngesellschaft eine hauptsächliche Stelle ein. Herr Dr. A. Escher bekleidete von Anfang an (1853) das Präsidium der Direktion der Nordostbahn, bis er (29. Januar 1872) in dasjenige der Direktion der Gotthardbahn übertrat. Von da an gehörte er dem diesseitigen Verwaltungsrath als Mitglied und seit 22. März gl. J. bis zu seinem Ableben als Präsident dieses Collegiums an. Die Verdienste, welche Herr Escher in vorzüglicher Weise sich um die Leitung und Entwicklung der Nordostbahnunternehmung erwarb, stehen den Mitlebenden noch im vollen Gedächtniss. Wie wir gleich hier hinzufügen wollen, hat zum Andenken an ihren sel. Vater die hinterlassene Tochter des Verstorbenen in grossherziger Verfügung uns einen Betrag von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten der Unternehmung sowie einen solchen von Fr. 10,000 zu Gunsten der Krankenkassen zugelangen lassen. Wir haben dieser Vergabung die Bezeichnung Alfred Escher-Stiftung beigelegt und solche in bestimmungsgemässe Verwaltung genommen,

Die den Verwaltungsrath berührenden personellen Mittheilungen finden sich im Übrigen in dessen Bericht erwähnt.

Die Direktion hat den Tod ihres Mitglieds, Herrn A. Sailer zu beklagen. Herr Direktor Sailer erlag am 24. Februar 1883 einem Leiden, von welchem er in den letzten Monaten des Berichtsjahrs befallen worden war. Seit derselbe unterm 3. April 1879 die Leitung des Betriebsdienstes im engern Sinne übernommen, hat der Verstorbene in dieselbe die ganze Energie und beharrliche Hingabe seiner Persönlichkeit eingesetzt und der Unternehmung erfolgreiche Dienste geleistet.

Am 8. Februar 1882 verstarb Herr Hauptkassier J. Heinrich Müller und am 14. Mai gl. Jahres Herr Transportinspektor Friedrich Zollinger, beide nach verdienstlicher langjähriger Thätigkeit, die schon im Beginn der Nordostbahnunternehmung ihren Anfang genommen hatte.

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 104 Sitzungen. Sie fasste 2325 Beschlüsse, abgesehen von den, durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1882 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1883.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:**

Der Präsident:

**Studer.**

# Rechnungen

der

# Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1882.

---

I. Betriebsrechnung.

II. Rechnung über den Kapitalverkehr.

III. Baurechnung.

IV. Bilanz nebst Beilage.

V. Rechnung über den Erneuerungsfond.

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

| Einnahmen. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **I. Vom eigenen Netze** (einschliessl. Sulgen-Gossau). | | | | | | |
| **A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.** | | | | | | |
| 1. Personentransport | 5,064,386 | 06 | | | | |
| 2. Gepäcktransport | 314,173 | 88 | | | | |
| 3. Pferde- und Viehtransport | 203,582 | 66 | | | | |
| 4. Gütertransport | 7,889,405 | 06 | 13,471,547 | 66 | | |
| **B. Mittelbare Betriebseinnahmen.** | | | | | | |
| 1. Pacht- und Miethzinse | 215,758 | 06 | | | | |
| abzüglich: | | | | | | |
| Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . Fr. 65,000.— | | | | | | |
| Einlage in den Erneuerungsfond derselben . . „ 17,000.— | 82,000 | — | | | | |
| | 133,758 | 06 | | | | |
| 2. Verschiedenes | 93,452 | 72 | 227,210 | 78 | 13,698,758 | 44 |
| **II. Aus andern Unternehmungen.** | | | | | | |
| **A. Nettoertrag der Dampfboote.** | | | | | | |
| 1. Dampfboote auf dem Bodensee | 211,945 | — | | | | |
| 2. Dampfboote auf dem Zürichsee | 81,404 | 35 | 293,349 | 35 | | |
| **B. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen.** | | | | | | |
| 1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern | 587,170 | — | | | | |
| 2. Bötzbergbahn | 459,207 | 32 | | | | |
| 3. Aargauische Südbahn | 51,672 | 98 | | | | |
| 4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten | **9,119** | **76*** | | | | |
| 5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil | 56,000 | — | 1,144,930 | 54 | 1,438,279 | 89 |
| **III. Aktiv-Saldo des Interessenconto** | . | . | . | . | 247,760 | 06 |
| | | | | | 15,384,798 | 39 |
| **Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1881** | . | . | 670,496 | 55 | | |
| Hievon ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1882: 6% Jahresdividende pro 1881 auf 22,000 Prioritätsaktien = Fr. 30.— per Aktie zu Fr. 500 | . | . | 660,000 | — | 10,496 | 55 |
| **Summa der Einnahmen** | . | . | . | . | **15,395,294** | **94** |

* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet einen Rückschlag.

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

| Ausgaben. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Eisenbahnbetrieb.** | | | | | | |
| **I. Centralverwaltung.** | | | | | | |
| 1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . . | . | . | 225,768 | 35 | | |
| 2. Reiseauslagen . . . . . | . | . | 4,627 | 25 | | |
| 3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale . | . | . | 5,582 | 33 | | |
| 4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . | . | . | 20,117 | 26 | | |
| 5. Porti und Kommissionskosten . . . . . | . | . | 8,233 | 63 | | |
| 6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars . | . | . | 1,181 | 54 | 265,510 | 36 |
| **II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.** | | | | | | |
| 1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter) . . . . . | 587,047 | 26 | | | | |
| Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . . Fr. 595,851. 65 | 198,617 | 22 | 785,664 | 48 | | |
| 2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . | . | . | 10,648 | 73 | | |
| 3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . | 13,786 | 36 | | | | |
| Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . Fr. 14,861. 92 | 4,954 | — | 18,740 | 36 | | |
| 4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . . | . | . | 30,365 | 79 | | |
| 5. „ der Kunstbauten . . . . . | . | . | 53,477 | 14 | | |
| 6. „ des Oberbaues (einschl. Einzelnauswechslung) | . | . | 414,828 | 78 | | |
| 7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . | . | . | 36,074 | 93 | | |
| 8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe | . | . | 29,667 | 19 | | |
| 9. „ der Gebäude . . . . . | . | . | 131,498 | 84 | | |
| 10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . | . | . | 24,869 | 72 | | |
| 11. Räumung von Schnee und Eis . . . . . | . | . | 1,248 | 79 | 1,537,084 | 75 |
| **III. Expeditionsdienst.** | | | | | | |
| 1. Allgemeine Kosten. | | | | | | |
| *a)* Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 515,779. 89 | | | | | | |
| Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 595,851. 65 „ 397,234. 43 | 913,014 | 32 | | | | |
| *b)* Bekleidung derselben . . . . . Fr. 3,197. 45 | | | | | | |
| Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 14,861. 92 „ 9,907. 92 | 13,105 | 37 | | | | |
| *c)* Bureaukosten . . . . . | 32,722 | 41 | | | | |
| *d)* Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux . . . . . | 116,835 | 14 | | | | |
| *e)* Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars . | 31,119 | 69 | | | | |
| *f)* Rangirdienst: | | | | | | |
| Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 224,105. 64 | | | | | | |
| Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) . . . . „ 279,536. 80 | 503,642 | 44 | 1,610,439 | 37 | | |
| Übertrag . | . | . | 1,610,439 | 37 | 1,802,595 | 11 |

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

| Ausgaben. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Übertrag . | . | . | 1,610,439 | 37 | 1,802,595 | 11 |
| 2. Personendienst. | | | | | | |
| *a)* Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen . . . . . | 178,095 | 20 | | | | |
| *b)* Bekleidung derselben . . . . . | 1,071 | 18 | | | | |
| *c)* Druckkosten . . . . . | 36,237 | 17 | | | | |
| *d)* Ersatzleistungen . . . . . | 720 | 79 | 216,124 | 34 | | |
| 3. Güterdienst. | | | | | | |
| *a)* Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc. . . . . | 935,086 | 30 | | | | |
| *b)* Bekleidung derselben . . . . . | 2,496 | 10 | | | | |
| *c)* Druckkosten . . . . . | 61,898 | 73 | | | | |
| *d)* Ersatzleistungen . . . . . | 9,269 | 57 | | | | |
| *e)* Assekuranz der Güter . . . . . | 20,181 | 21 | 1,028,931 | 91 | 2,855,495 | 62 |
| **IV. Transportdienst.** | | | | | | |
| 1. Allgemeine Kosten. | | | | | | |
| *a)* Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . . | 25,759 | 24 | | | | |
| *b)* Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . | 19,767 | 86 | | | | |
| *c)* Assekuranz der Materialvorräthe . . . . . | 350 | 65 | | | | |
| *d)* Beleuchtung der Bahn und Signalisirung . . . . | 10,181 | 36 | 56,059 | 11 | | |
| 2. Kosten des Fahrdienstes. | | | | | | |
| *a)* Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Centralwagenkontrole, des Wagenmeisters, der Wagenkontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger . . . . . | 622,222 | 23 | | | | |
| *b)* Bekleidung derselben . . . . . | 22,181 | 99 | | | | |
| *c)* Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . . | 316,781 | 25 | | | | |
| *d)* Öl und Schmiere für die Wagen . . . . . | 4,080 | 53 | | | | |
| *e)* Beleuchtung und Heizung derselben . . . . | 20,507 | 32 | | | | |
| *f)* Assekuranz der Wagen . . . . . | 9,806 | 05 | | | | |
| *g)* Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 579,458. 94 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen . . . „ 579,432. 07 | 26 | 87 | 995,606 | 24 | | |
| Übertrag . | . | . | 1,051,665 | 35 | 4,658,090 | 73 |

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

| Ausgaben. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Übertrag . | . | . | 1,051,665 | 35 | 4,658,090 | 73 |
| 3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst). | | | | | | |
| *a)* Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 492,780. 20 | | | | | | |
| Hiezu: Administrationskosten des Zugkraftsdienstes . . . Fr. 40,373.95 idem des Werkstättedienstes . „ 39,984.— „ 80,357. 95 | 573,138 | 15 | | | | |
| *b)* Bekleidung desselben . . . . . | 1,565 | 04 | | | | |
| *c)* Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung der Bureaux und Lokomotivremisen . . . . . | 4,585 | 69 | | | | |
| *d)* Brennmaterial . . . . . | 575,799 | 89 | | | | |
| *e)* Schmiermaterial . . . . . | 49,813 | 15 | | | | |
| *f)* Putzmaterial . . . . . | 14,333 | 01 | | | | |
| *g)* Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . | 9,150 | 37 | | | | |
| *h)* Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . . | 421,273 | 66 | | | | |
| *i)* Assekuranz der Lokomotiven . . . . . | 4,773 | 08 | 1,654,432 | 04 | 2,706,097 | 39 |
| V. **Bahntelegraphie** . . . . . | . | . | . | . | 25,543 | 16 |
| VI. **Verschiedenes** . . . . . | . | . | . | . | 185,607 | 99 |
| | | | | | 7,575,339 | 27 |
| Hievon ab: | | | | | | |
| 1. Auf die Baurechnung des Stammnetzes (Bahnhoferweiterung Winterthur) fallende Quote der Kosten des technischen Personals . . . . . | . | . | 8,444 | 72 | | |
| 2. Entschädigung der Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern für administrative und technische Bauleitung (Stationserweiterung Rothkreuz) . . . . | . | . | 9,454 | 34 | | |
| 3. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung: | | | | | | |
| *a)* Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . . | 10,000 | — | | | | |
| *b)* Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . . | 15,000 | — | 25,000 | — | | |
| 4. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes: | | | | | | |
| *a)* auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . . | 711,025 | 90 | 42,899 | 06 | | |
| *b)* auf der Bötzbergbahn . . . . . | 1,095,585 | 68 | | | | |
| *c)* auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . . | 115,028 | 93 | 1,921,640 | 51 | 1,964,539 | 57 |
| **Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes** . | . | . | . | . | 5,610,799 | 70 |
| B. **Verzinsung der Anleihen** . . . . . | . | . | . | . | 6,275,912 | 50 |
| C. **Amortisation** . . . . . | . | . | . | . | 390,000 | — |
| D. **Einlage in den Erneuerungsfond** . . . . . | . | . | . | . | 1,150,000 | — |
| E. **Ausbau und neue Anlagen** . . . . . | . | . | . | . | 155,384 | 82 |
| F. **Abschreibungen:** | | | | | 13,582,097 | 02 |
| *a)* Nachzahlung an die Obligationäre der Bülach-Regensberger Bahn für das Jahr 1876. . . . . | 6,798 | — | | | | |
| *b)* Werthabschreibung auf Inventarien und Reservestücken der Werkstätte | 39,433 | 46 | | | | |
| *c)* Abschreibung des Restes der Kursverluste auf dem 4 1/2 % Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874 . . . . . | 317,678 | 13 | | | | |
| *d)* Amortisation der im Jahre 1879 verrechneten Spezialkommission gemäss Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 . . . . | 500,000 | — | 863,909 | 59 | | |
| Hievon ab: | | | | | | |
| *e)* Nettoeinnahme der Korrent-Rechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1882 . . . . . | | | 3,453 | 32 | 860,456 | 27 |
| G. **Dubiosen-Conto:** | | | | | | |
| Vortrag für die Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Hinweil pro 1882 | . | . | . | . | 31,076 | 47 |
| **Summa der Ausgaben** . | . | . | . | . | 14,473,629 | 76 |
| Reinertrag pro 1882 (einschl. Fr. 10,496. 55 Saldo vom Jahr 1881) | . | . | . | . | 921,665 | 18 |
| **Total** . | . | . | . | . | **15,395,294** | **94** |

# II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizer:

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|
| **Einnahmen.** | | | | |
| I. **Saldo vom Jahr 1881:** | | | | |
| *a.* Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881 . . . . . | 14,169,732 | 53 | | |
| *b.* Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1881 . . . . | 1,405,442 | 91 | 15,575,175 | 44 |
| II. **Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen:** | | | | |
| Bei der Bötzbergbahn | | | | |
| Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto pro 1882 für Verkäufe von Land und Bauinventar . . . . . | 5,954 | 83 | | |
| III. **Obligationenkapital:** | | | | |
| 4 1/2 % Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek der Nordostbahn, ausschliesslich Nationalbahn: | | | | |
| Weitere Einzahlung auf die Emission von 68 Mill. Franken d. d. 1. Februar 1879, Werth 31. Dezember 1882 . . . . . | 1,259,500 | — | 1,265,454 | 83 |
| **Summa** . | . | . | **16,840,630** | **27** |

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

## Ausgaben.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|
| **I. Bauausgaben:** | | | | |
| *a)* Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1882 . . . . . | 348,106 | 15 | | |
| *b)* Nettoeinnahmen für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1882 | **30,316** | **89** | | |
| | 317,789 | 26 | | |
| *c)* Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1882 . . . . . | **265,919** | **44** | 51,869 | 82 |
| **II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen:** | | | | |
| Einzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1882 | . | . | 780,000 | — |
| **III. Gotthardbahn-Subvention:** | | | | |
| Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882 . . . . . | . | . | 370,494 | 07 |
| **IV. Amortisation des 4½% Anleihens von 160 Millionen Franken,** I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883) | . | . | 140,000 | — |
| | | | 1,342,363 | 89 |
| **V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883:** | | | | |
| *a)* Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882 . . . . . | 13,471,554 | 40 | | |
| *b)* Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882 . . . . | 2,026,711 | 98 | 15,498,266 | 38 |
| **Summa** . | . | . | **16,840,630** | **27** |

# III. Baurechnung der Schweizerischen

| | Stammnetz | | Neue Linien | | Transportmaterial u. Werkstätten | | Zusammenzüge | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. |
| **Ausgaben.** | | | | | | | | | | | | |
| **I. Allgemeine Verwaltung.** | | | | | | | | | | | | |
| A. Administrative Leitung des Baues | — | — | — | — | — | — | . | . | — | — | | |
| B. Technisches Personal . . . | 8,444 | 72 | **3,041** | **23** | — | — | . | . | 5,403 | 49 | 5,403 | 49 |
| **II. Expropriation.** | | | | | | | | | | | | |
| A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne | 274 | 10 | — | — | — | — | . | . | 274 | 10 | | |
| B. Entschädigungen . . . . | 139,313 | 60 | **28,097** | **48** | — | — | . | . | 111,216 | 12 | | |
| C. Schatzungs- und Gerichtskosten | 2,253 | 99 | 1,736 | 91 | **47** | **40** | . | . | 3,943 | 50 | | |
| D. Verschiedenes . . . . . | 88 | 35 | — | — | — | — | . | . | 88 | 35 | 115,522 | 07 |
| **III. Bahnbau.** | | | | | | | | | | | | |
| A. Unterbau: | | | | | | | | | | | | |
| *a.* Erdarbeiten . . . . . | 45,104 | 25 | 774 | 97 | — | — | 45,879 | 22 | | | | |
| *b.* Stützmauern . . . . . | 1,822 | 84 | — | — | — | — | 1,822 | 84 | | | | |
| *c.* Tunnels . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| *d.* Brücken, Durchlässe und Kanäle . | 52,012 | 04 | — | — | — | — | 52,012 | 04 | | | | |
| *e.* Wegbauten . . . . . | 10,080 | 50 | 1,500 | — | **754** | **75** | 10,825 | 75 | | | | |
| *f.* Uferbauten . . . . . | — | — | 1,139 | 55 | 3,949 | 20 | 5,088 | 75 | | | | |
| *g.* Bettung . . . . . | 36,107 | 72 | — | — | — | — | 36,107 | 72 | | | | |
| *h.* Verschiedenes . . . . . | 5,260 | 45 | — | — | — | — | 5,260 | 45 | 156,996 | 77 | | |
| B. Oberbau: | | | | | | | | | | | | |
| *a.* Schwellen . . . . . | 10,217 | 12 | **93** | **50** | **1,006** | **80** | 9,116 | 82 | | | | |
| *b.* Schienen und deren Befestigungsmittel | 14,483 | 51 | **3,927** | **90** | **10,305** | **91** | 249 | 70 | | | | |
| *c.* Wegübergänge . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| *d.* Legen des Oberbaues . . . . | 15,654 | 56 | — | — | **1,687** | **84** | 13,966 | 72 | | | | |
| *e.* Einfriedigungen, Barrièren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. . . . | 4,117 | 95 | 553 | 90 | 107 | 40 | 4,779 | 25 | | | | |
| *f.* Verschiedenes . . . . . | — | — | — | — | **29** | **20** | **29** | **20** | 28,083 | 29 | | |
| Übertrag | 345,235 | 70 | **29,454** | **78** | **9,775** | **30** | . | . | 185,080 | 06 | 120,925 | 56 |

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

| Ausgaben. | Stammnetz Fr. | Ct. | Neue Linien Fr. | Ct. | Transportmaterial und Werkstätten Fr. | Ct. | Zusammenzüge Fr. | Ct. | Fr. | Ct. | Fr. | Ct. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Übertrag | 345,235 | 70 | 29,454 | 78 | 9,775 | 30 | . | . | 185,080 | 06 | 120,925 | 56 |
| C. Bahnhöfe und Stationsplätze: | | | | | | | | | | | | |
| *a.* Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen . | 2,038 | 96 | 1,479 | 70 | 6,724 | 88 | 10,243 | 54 | | | | |
| *b.* Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . . . . | 12,407 | 86 | 30 | — | 1,104 | 13 | 11,273 | 73 | | | | |
| *c.* Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen . | 724 | 45 | — | — | — | — | 724 | 45 | | | | |
| *d.* Hebkrahnen und Brückenwaagen . | — | — | — | — | 3,875 | — | 3,875 | — | | | | |
| *e.* Verschiedenes . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 5,629 | 64 | 190,709 | 70 |
| **IV. Transportmaterial.** | | | | | | | | | | | | |
| A. Lokomotiven und Tender . . . | — | — | — | — | 154,199 | 65 | . | . | 154,199 | 65 | | |
| B. Wagen . . . . . | — | — | — | — | 87,211 | 13 | . | . | 87,211 | 13 | | |
| C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . . . . | — | — | — | — | 44 | — | . | . | 44 | — | | |
| D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . . | — | — | — | — | 735 | 35 | . | . | 735 | 35 | 242,190 | 13 |
| **V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.** | | | | | | | | | | | | |
| A. Bureaux der Centralverwaltung und Kontrole . . . . . | — | — | — | — | — | — | . | . | — | — | | |
| B. Materialverwaltung . . . . . | — | — | — | — | — | — | . | . | — | — | | |
| C. Bahnhof- und Stationsverwaltungen . | 8,222 | 90 | 647 | 59 | — | — | . | . | 7,575 | 31 | | |
| D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst | — | — | — | — | — | — | . | . | — | — | | |
| E. Werkstätten und Schiffswerften: | | | | | | | | | | | | |
| *a.* Stehende Dampfmaschinen (Abschreibungen auf den Maschinen der Imprägniranstalt.) | — | — | — | — | 8,048 | — | 8,048 | — | | | | |
| *b.* Werkzeugmaschinen | — | — | — | — | 805 | — | 805 | — | | | | |
| *c.* Werkzeuge und Requisite | — | — | — | — | 1,147 | — | 1,147 | — | | | | |
| *d.* Mobiliar | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,000 | — | 17,575 | 31 |
| **Total der Netto-Ausgaben** | 348,106 | 15 | 30,316 | 89 | 265,919 | 44 | | | | | 51,869 | 82 |

# IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

| Debitoren. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.** | | | | | | |
| I. **Nordostbahnlinien.** | | | | | | |
| *a.* Stammnetz: | | | | | | |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . | 66,107,942 | 30 | | | | |
| 2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1882, laut vorstehender Rechnung . . . . . | 348,106 | 15 | 66,456,048 | 45 | | |
| *b.* Neue Linien: | | | | | | |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . | 48,171,582 | 52 | | | | |
| 2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1882, laut vorstehender Rechnung | 30,316 | 89 | 48,141,265 | 63 | | |
| *c.* Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn) . . | . | . | 5,500,000 | — | 120,097,314 | 08 |
| II. **Transportmaterial und Werkstätten.** | | | | | | |
| 1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . | . | . | 28,934,303 | 24 | | |
| 2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1882, lt. vorstehender Rechnung | . | . | 265,919 | 44 | 28,668,383 | 80 |
| | | | | | 148,765,697 | 88 |
| III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.** | | | | | | |
| *a.* Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern: | | | | | | |
| 1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . | 6,000,000 | — | | | | |
| 2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen . . . . | 800,000 | — | | | | |
| 3. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . . . | 2,826,000 | — | 9,626,000 | — | | |
| *b.* Bötzbergbahn: | | | | | | |
| Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . | 12,200,316 | 18 | | | | |
| Ab: Hälftiger Antheil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1882 | 5,954 | 83 | 12,194,361 | 35 | | |
| *c.* Aargauische Südbahn: | | | | | | |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen | 5,320,000 | — | | | | |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlungen . | 780,000 | — | 6,100,000 | — | | |
| *d.* Eisenbahnlinie Koblenz-Stein: | | | | | | |
| Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . . | . | . | 45,174 | 39 | | |
| *e.* Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten: | | | | | | |
| Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . . | . | . | 500,000 | — | | |
| *f.* Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil: | | | | | | |
| 1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital . | 500,000 | — | | | | |
| 2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital | 1,120,000 | — | 1,620,000 | — | | |
| *g.* Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau: | | | | | | |
| Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . . | . | . | 300,000 | — | 30,385,535 | 74 |
| IV. **Gotthardbahn-Subvention.** | | | | | | |
| 1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen | . | . | 3,889,505 | 93 | | |
| 2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Resteinzahlung . | . | . | 370,494 | 07 | 4,260,000 | — |
| | | | | | 183,411,233 | 62 |
| **B. Liquidations-Rechnung.** | | | | | | |
| Kapitalbeschaffung des $4^1/_2$% 160 Millionen Anleihens I. Hypothek: | | | | | | |
| *a.* Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission v. 68 Mill. | 12,612,054 | 40 | | | | |
| *b.* Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission v. 17 Mill. | 1,600,000 | — | 14,212,054 | 40 | | |
| *c.* Kursverluste auf der Einzahlung von 1 Million im Jahre 1882 auf die I. Emission von 68 Millionen d. d. 1. Februar 1879 | . | . | 259,500 | — | | |
| | | | 14,471,554 | 40 | | |
| Hievon ab: | | | | | | |
| *a.* Amortisation der im Jahr 1879 verrechneten Spezialkommission lt. Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 | 500,000 | — | | | | |
| *b.* I.—IV. Amortisationsquote pro 1879/1882 (1. Februar 1880/1883) | 500,000 | — | 1,000,000 | — | 13,471,554 | 40 |
| **C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien** laut umstehendem Ausweis | . | . | . | . | 2,026,711 | 98 |
| **Summa** . | . | . | . | . | **198,909,500** | — |

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1882.

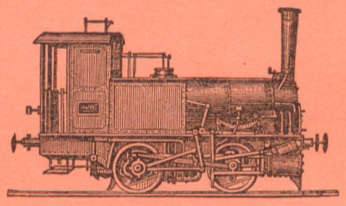
| Kreditoren. | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Aktienkapital:** | | | | | | | |
| 1. 84,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien zu Fr. 500 . . . | | . | . | 42,000,000 | — | | |
| 2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien zu Fr. 500 . . | | . | . | 11,000,000 | — | 53,000,000 | — |
| 106,000 | | | | | | | |
| **B. Obligationen:** | | | | | | | |
| 1. mit einem Zinsfusse von 4 %: | Rückzahlbar: | | | | | | |
| *a.* Anleihen vom 1. Oktober 1860 . | 30. Juni 1890 | 7,100,000 | — | | | | |
| *b.* Anleihen vom 1. Juni 1862 . . | 28. Februar 1892 | 5,000,000 | — | 12,100,000 | — | | |
| 2. mit einem Zinsfusse von 4½%: | | | | | | | |
| *a.* Anleihen vom 3. November 1863 . | 28. Februar 1892 | 5,000,000 | — | | | | |
| *b.* Anleihen vom 26. September 1865 . | 30. Nov. 1895 | 3,000,000 | — | | | | |
| *c.* Anleihen vom 3. April 1871 . . | 15. April 1886 | 5,000,000 | — | | | | |
| *d.* Anleihen vom 30. November 1871 . | 31. Januar 1887 | 5,000,000 | — | | | | |
| *e.* Anleihen vom 16. April 1873 . . | 15. April 1888 | 6,000,000 | — | | | | |
| *f.* Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn . | 1. April 1892 | 20,000,000 | — | 44,000,000 | — | 56,100,000 | — |
| **C. Subventionsdarleihen:** | | | | | | | |
| 1. mit einem Zinsfusse von 2½ bezw. 4½%: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal | | . | . | 3,650,000 | — | | |
| 2. mit einem Zinsfusse von 3¼ bezw. 3½%: | | | | | | | |
| *a.* Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 | | 5,000,000 | — | | | | |
| *b.* Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . | | 750,000 | — | | | | |
| *c.* Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880 . | | 500,000 | — | 6,250,000 | — | 9,900,000 | — |
| **D. 4½% Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn** (ausschliesslich Nationalbahn): | | | | | | | |
| 1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 . . . . . | | 60,809,500 | — | | | | |
| 2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Millionen Franken vom 1. Oktober 1880 . . . . . | | 16,600,000 | — | 77,409,500 | — | | |
| Hievon ab: I.—IV. Amortisationsrata pro 1879—1882 (1. Februar 1880/83). . . . . | | . | . | 500,000 | — | 76,909,500 | — |
| **E. 2—4% Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn** d. d. 30. April 1880 . . . . . | | . | . | . | . | 3,000,000 | — |
| **Summa** . | | . | . | . | . | **198,909,500** | — |

Beilage zur Bilanz auf 31. Dezember 1882.

# Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien

per 31. Dezember 1882.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Aktiven.** | | | | | | |
| 1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti | . | . | 5,098,875 | 41 | | |
| 2. Werthpapiere | . | . | 1,687,715 | 65 | | |
| 3. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge) | . | . | 1,697,440 | 63 | | |
| 4. Material-Vorräthe: | | | | | | |
| *a.* Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) | 387,001 | 70 | | | | |
| *b.* Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.) | 1,279,224 | 65 | | | | |
| *c.* Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) | 393,768 | 30 | 2,059,994 | 65 | | |
| 5. Diverse Hauptbuch-Debitoren | . | . | 3,020,525 | 37 | 13,564,551 | 71 |
| **B. Passiven.** | | | | | | |
| 1. Erneuerungsfonds: | | | | | | |
| *a.* Erneuerungsfond der Nordostbahn | 5,236,617 | 23 | | | | |
| *b.* idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil | 78,177 | 40 | | | | |
| *c.* idem der Bischofszellerbahn | 102,569 | 41 | 5,417,364 | 04 | | |
| 2. Saldi der Betriebsrechnungen: | | | | | | |
| *a.* Betriebsrechnung der Nordostbahn | 921,665 | 18 | | | | |
| *b.* idem der Linie Zürich-Zug-Luzern | 68,498 | 23 | 990,163 | 41 | | |
| 3. Saldi der Baurechnungen: | | | | | | |
| *a.* Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern | 335,377 | 64 | | | | |
| *b.* idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil | 9,769 | 72 | 345,147 | 36 | | |
| 4. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880 und 1881 auf das Prioritätsaktienkapital | 1,295,800 | — | | | | |
| Hierauf 4½% Zins vom 1. Juli 1881 — 31. Dezember 1882 | 57,766 | 50 | 1,353,566 | 50 | | |
| 5. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon-Hinweil per 31. Dezember 1882 | . | . | 263,938 | 75 | | |
| 6. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften | . | . | 37,828 | 75 | | |
| 7. Versicherungsfond gegen Transportgefahren | . | . | 234,933 | 06 | | |
| 8. Unfallversicherungsfond | . | . | 119,406 | 20 | | |
| 9. Ausstehende Coupons und Ratazinse | . | . | 2,134,138 | 55 | | |
| 10. Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn | . | . | 122,253 | 19 | | |
| 11. Baureserve für die definitive Stationsanlage in Horgen | . | . | 198,645 | 35 | | |
| 12. Diverse Hauptbuch-Kreditoren | . | . | 320,454 | 57 | 11,537,839 | 73 |
| **Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1883** | . | . | . | . | **2,026,711** | **98** |

# V. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1882.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---|---|---|---|
| **Einnahmen.** | | | | |
| 1. Saldo vom 31. Dezember 1881 . . . . . | . | . | 4,446,945 | 70 |
| 2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1882 . | 1,150,000 | — | | |
| 3. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien . | 100,000 | — | 1,250,000 | — |
| **Summa** . | . | . | **5,696,945** | **70** |
| **Ausgaben.** | | | | |
| 1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau) . . . | 347,888 | 82 | | |
| 2. Anschaffung von 4 Ersatz-Güterschiffen für den Zürichsee | 2,740 | — | | |
| 3. Abschreibung des Werthes der ausrangirten Lokomotive D¹ Nr. 201 . . . . . | 47,500 | — | | |
| 4. Mindererlös auf dem Verkauf von 4 Lokomotiven D¹ Nr. 202—205 . . . . . | 62,199 | 65 | 460,328 | 47 |
| 5. Saldo auf neue Rechnung . . . . . | . | . | 5,236,617 | 23 |
| **Summa** . | . | . | **5,696,945** | **70** |