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: 23.10.2025

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 170/0, 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 wirtbschaftliche 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 veraplassten 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
Abzüglich der vierten Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) von
hat sich also die Schuld auf diesem Anleihen vermehrt um Fr. 1,119,500
Sie betrug am 31. Dezember 1881
und belauft sich daher Ende 1882 auf
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
In dieser Summe ist noch enthalten die laut Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878
bedungene einmalige Kommissionsgebühr von

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. 4	0
hiezu Kursverlust auf der Einzahlung vom 31. Dezember 1882 Fr. 1,000,000 à 54/68	"	_
	Fr. 14,111,554. 4	0
Davon ab:		
Vierte Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) Fr. 140,000		
Amortisation der Spezialkommission an die Eisenbahnbank	, 640,000. –	_

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.

Saldo 31. Dezember 1882:

Fr. 13,471,554. 40

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. . . 348,106. 15 Dagegen zeigen die neuen Linien eine Einnahme, hauptsächlich aus verkauften Land-. . . . Fr. 30,316. 89 und der Conto Transportmaterial, in Folge von Verkäufen und Abschreibungen auf verkauftem Rollmaterial, eine solche von 296,236. 33 265,919. 44 51,869. 82 Die Anlagekosten des eigenen Netzes vermehren sich also bloss um. Fr. 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 m² 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.	1882.
a)	Fahrplanmässige Züge:					Kilometer.	Kilometer.
	1. Schnell- und Personenzüge					1,562,098	1,596,809
	2. Gemischte Züge					652,964	622,490
	3. Güterzüge ohne Personenbeförderung			٠.		164,439	193,277
						2,379,501	2,412,576
<i>b</i>)	Ergänzungs- und Extrazüge .					44,445	66,486
				To	tal:	2,423,946	2,479,062

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1 8 (540 K	881 Glomet	er)	I. Nordostbahn (eigenes Netz).		882 Cilome	ter)			Minderein oer 1881	nahme
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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		-
2,860,988	64	98.44	B. Mittelbare Einnahmen:	13,471,547	66	98.34	610,559	02		_
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	_	_
3,064,691	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		-
4,395,101	92		Totaleinnahmen	15,384,798	39		989,696	47	_	_
			Rekapitulation:							
3,064,691	58	90.76	Eigenes Netz	13,698,758	44	89.04	634,066	86		l —
1,113,999	18	7.74	Andere Unternehmungen	1,438,279		9.34	324,280	71	_	-
216,411	16	1.50	Zinse von ausgeliehenen Geldern .	247,760	06	1.62	31,348	90		_
4,395,101	92	100	_	15,384,798	39	100	989,696	47		_
100/						,				

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 Personen verkehr 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

8	us	\mathbf{dem}	direkter	i Verkehr	Nordo	stbahi	n-Got	thardbah	n und	vice-	versa	•	•	•	•	•		Fr.	98,108.71
	77	,,	"	n	Nordo	stbahr	ı-Itali	en	n	n			•					"	42,397.81
7	Fran	sitve	rkehr Bö	itzbergb.,	Effretik	on-Hi	nweil,	, Vereini	gte Scl	ıweize	erbahi	nen-Got	thard	bahn	und v	vice-ve	rsa	"	18,471.59
		"		77	"		"	"		27		Ital	ien		n	"		"	11,608.55
		, ,,	D	eutschlan	d-Gottl	ard u	nd Ita	dien und	vice-	versa	(Okto	ober bis	Dez	e mb er	r appr	oxima	tiv)	-	
		ei	nschliess	slich Abre	chnung	mit	der C	entralba	n pro	Juni	bis	August						"	117,497.80
														,		To	tal	Fr.	288,084.46
I	Hiev	on A	Antheil d	ler Linie	Zürich-	Zug-I	Luzer	n .										"	140,192.97
I	Antl	neil d	der Nord	lostbahn								٠.						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 0/0 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 0/o.

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	n	2,542. 90
										Fr.	127,328. 93	Fr.	126,733. 04
Ausgaben:	1. Betrieb:												
	Centralv	erwaltung								Fr.	22,066. 56	Fr.	19,381. 07
	Bahnunt	erhalt								"	27,875. 61	"	21,352. 19
	Expediti	onsdienst						٠.		"	19,430. 36	"	19,012. 61
	Transpor	rtdienst							• .	77	57,811. 60	,,	54,787. 35
	Bahntele	egraphie	•							ני	422. 60	"	800.03
	Verschie	denes .					•			"	4,366. 20	"	5,203. 95
										Fr.	131,972. 93	Fr.	120,537. 20
	Mitverzi	nsung der	Statio	n Su	\lg en					"	3,140. —	"	3,140. —
	Antheil	an den E	Betriebs	skoste	n für	Mit	benutz	ung	der				•,
	Stati	onen Sulg	en und	l Gos	ssau		•	•	•	"	15,820. 50	n	17,992. 95
										Fr.	150,933. 43	Fr.	141,670. 15
	2. Einlage in	den Erne	euerung	gsfone	d der	Bisc	hofsze	ellerba	ahn	"	17,000. —	77	17,000. —
	3. Pachtzins a	an die Bis	chofsz	ellerb	ahn					"	63,500. —	"	64,500. —
	4. Einlage in	den Ern	euerun	gsfon	d für	Tra	anspor	tmate	rial	"	16,482. 70	"	13,253. 85
										Fr.	247,916. 13	Fr.	236,424. —
Hievon	ab die Einnahm	ien .								"	127,328. 93		126,733. 04
Rücks	chlag zu Last	en der No	rdostb	ahn						Fr.	120,587. 20	Fr.	109,690. 96

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Tran	sport	quantitäter	1	Einnahmen						
I. Personentransport.	1881	L	1882		1881		1882				
	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts.	Pro- zente	Fr. Cts.	Pro-			
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe: Einfache Fahrt I. Klasse	23,960	zente 0.42	24,218	0.43	123,486.30	2.47	139,587.74	zente 2.76			
" " II. "	285,376	5.05	291,958	5.18	833,637. 81	16.65	862,409.34				
" " III. "	1,216,605	21.52	1,194,029	21.20	1,289,398.90	25.75	1,280,292.25				
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			
, ,	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	0.00			
Abonnementsbillete II. "	155,348	2.75	156,926	2.79	69,243. 60	1.38	72,481.22	1.48			
, 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				
Gesellschafts-, Schul- und	4,651	0.08	4,318	0.08	18,597. 13	0.37	15,781. 17	0.31			
Lustfahrten \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \	30,994	0.55	31,071	0.55	79,960. 82	1.60	89,252. 83	1.76			
m. "	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			
2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1											
Rekapitulation nach Klassen:	20 220	0	20.000	0	150.070.79	9	169 610 09	9			
I. Klasse	32,330 955,701	$\begin{array}{c} 0.57 \\ 16.91 \end{array}$	32,086	$\begin{array}{ c c }\hline 0.57\\ 17.26\end{array}$	150,670. 73 1,547,834. 91	3.01	163,618. 93 1,600,730. 68				
TIT			971,936 4,627,935	82.17	3,309,509. 53	200 (0.100000)	3,300,036. 45				
III. "	$\frac{1,661,546}{5,652,576}$		5,631,957		5,008,015.17	-	5,064,386.06				
·	Tonnen	100	Tonnen	1	0,000,010.11	100	0,001,000.00	1			
II. Gepäcktransport	16,170		16,433		306,264. 70		314,173. 88				
III. Viehtransport.	Stück		Stück			-		İ			
Klasse I	5,024	3.61	6,395	4.51							
" II	55,485	39.88	59,132	41.74	193,403. 19		203,582.66				
" III	54,534	39.20	51,054	36.03	100,400.10		203,302.00				
" IV	24,081	17.31	25,101	17.72							
Total	139,124	100	141,682	100	193,403. 19		203,582.66				
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen								
Eilgut	45,357	3.50	45,082	3.23	Ì						
Normalklasse I	66,139	5.11	68,380	4.91							
" п	163,918		159,619	11.46							
Wagenladungsklasse A	124,966		119,232	8.56	6 795 990 66	91 40	7,153,135. 14	90			
" В	197,960		260,774	18.71	0,120,200.00	J1.46	1,100,100.14	30.67			
" C	110,446		109,425	7.85	4						
, 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				
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen				١.	12,860,988.64		13,471,547. 66	1			

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1882 = 541 Kilom., 1881 = 540 K	ilom.)			1881	1882
Personentransport.					
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer			Franken	9,274.10	9,36
" Reisenden			n	0.89	
" " und Bahnkilometer .			Centimes	4.51	
Zahl der Personenkilometer				110,950,149	111,342,36
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen			Kilometer	19.63	1
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen			Reisende	205,463	205,80
Auf jeden Bahnkilometer kommen			"	10,468	10,41
" Personen-Wagenachsenkilometer kommen			n	6.42	
epäcktransport.					
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer			Franken	567.16	. 58
" " Tonne			n	18.93	1
, Tonnenkilometer			Centimes	55.77	. 5
" Reisenden			77	5.42	
Zahl der Tonnenkilometer			. ″.	549,184	560,26
Jede Tonne hat befahren			Kilometer	33.96	3
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Tonnen	1,017	1,03
Auf jeden Bahnkilometer kommen			77	30	3
" Reisenden "			Kilogr.	2.86	
iehtransport.			* ₃		
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer			Franken	358.16	37
" Stück			,,	1.40	
Tonnenkilometer	•	•	Centimes	27.00	2
Zahl der Tonnenkilometer	÷	·		716,262	772,81
ütertransport.				9	
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer			Franken	13,617.23	14,58
, Tonne	•		n	5.68	22,00
" Tonnenkilometer			Centimes	10.27	1
Zahl der Tonnenkilometer	•			71,731,527	78,015,60
Jede Tonne hat befahren	•		Kilometer	55.87	5
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	•	•	Tonnen	132,836	144,20
" jeden Bahnkilometer kommen	•			2,399	2,57
Gütar Waganashgarlılamatarı (g Tilli ili	komn	ner	" "	1.49	4,01
n n duter-wagenaensenknometer (Gepack u. Vien inbegrinen) stal der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Komi	1011	Franken	23,816.65	24,90
ttelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	•		"	377.22	419
otaleinnahme per Bahnkilometer				24,193.87	25,321
osmonimanine per Dannkhometer	•	•	n	4±,190.87	20,32

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

Februar 363,374 918 9,359 3,568 5,163 11,687 8,986 15,047 7,333 5,007 40,107 96		0		-					Transport	quantitä	ten	n					
Januar 410.754 918 9.670 3.103 5.026 11.704 1.188 70.000 11.704 1.188 70.000 1.1870 1.188 1.188 70.000 1.188 1.18		Personen	Gepäck	Vieh		888	9 = 9	7.	97 B		Güte	r	æ				
Mainuar Main		Zahl	Tonnen	Stück	E	ilgut		se								То	tal
Mainuar	~			,	T-	onnen	Tonne		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonr	nen .	Ton	nen
Februar Se3,374 918 9,359 3,568 5,163 11,687 6,986 15,047 7,333 5,007 40,107 96	Januar .	410,754	918	9,670													6,479
Marz . 382,099 1,131 11,165 3,525 6,266 15,067 10,318 17,904 9,445 8,140 49,177 119 April . 483,147 1,178 9,156 3,848 5,646 12,883 10,467 16,327 8,762 6,181 46,036 109 Mai . 557,918 1,330 13,391 4,103 5,411 13,426 10,287 17,290 10,221 8,194 46,647 114 Juli . 549,342 1,905 10,020 3,563 5,442 12,504 7,884 16,082 9,501 6,286 48,212 10 August . 566,033 2,064 14,296 4,194 5,789 13,198 8,098 26,524 9,717 6,845 50,778 125 Oktober . 504,460 1,517 13,303 4,619 6,407 15,559 10,917 28,180 10,045 10,513 55,243 11	Februar .						5,1	63				, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,					6,898
April		382,099	1,131	11,165		4		- 1	15,067	10,31	8 17,904						9,842
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $	April	483,147	1,178	9,156	1	3,484	5,6	46	12,883	10,46	7 16,327	8,762	6,181	46,	036	109	9,786
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $		557,918						- 1		10,38			1		· 1		4,846
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $	Juni	458,496	1,397	11,012			5,3	05		8,17							7,809
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $	Juli				1												9,474
September Sal, 144 1,788 15,882 3,554 6,334 13,671 10,046 24,574 9,888 6,384 47,275 121 Oktober 504,460 1,517 13,303 4,619 6,407 15,559 10,917 28,180 10,045 10,513 55,243 141 November 425,973 1,259 12,059 4,164 5,929 13,922 10,530 33,483 8,555 6,308 45,294 128 Dezember 399,217 1,028 12,369 3,653 5,662 13,640 11,210 31,681 8,575 4,738 42,716 121 Total 5,631,957 16,433 141,682 45,082 68,380 159,619 119,232 260,774 109,425 79,854 551,180 13,933 mehr	August .	566,033					5.7	89							23.		5,143
Oktober 504,460 1,517 13,303 4,619 6,407 15,559 10,917 28,180 10,045 10,513 55,243 141 November 425,973 1,259 12,569 4,164 5,929 13,922 10,530 33,483 8,555 6,308 45,294 128 Dezember 399,217 1,028 12,369 3,653 5,662 13,640 11,210 31,681 8,575 4,738 42,716 121 Total generalizer isst:	0			199				- 1			,		(2)				1,726
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $								- 1		,	1 '						
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $					1			- 1		,							
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $	or or					·											1,875
$ \begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $					-						_		-				
Personen Gepäck Vieh Güter Total Total per Bahnkilometer 1882 1881	gegenüber 1881:	5,631,957				5,082			159,619	119,23		109,425	79,854	,			
Personen Gepäck Vieh Güter Total Per Bahnkilometer 1882 1881		_	263	2,558			2,2	41		_		_	_	55,	543	98	8,118
Personen Gepäck Vieh Güter Total per Bahnkilometer 1882 1881 Fr. Cts. <	weniger.	20,619	_	_		275	_		4,299	5,73	4 -	1,021	11,151	-	-	_	-
Personen Gepāck Vieh Güter Total 1882 1881									Einna	thmen				141			
Personen Gepāck Vieh Güter Total 1882 1881													per	Bahnl	kilom	eter	4
Januar 309,047 51 15,783 51 13,241 75 562,524 02 900,596 79 1,664 69 1,562 Februar 276,540 43 15,156 47 13,075 40 535,802 64 840,574 94 1,553 74 1,572 März . 319,391 94 19,602 34 15,637 85 661,222 58 1,015,854 71 1,877 73 1,863 April . 425,118 33 22,385 45 14,792 10 593,095 44 1,055,391 32 1,950 82 1,882 Mai . 487,946 02 24,861 93 19,946 10 631,199 20 1,163,953 25 2,151 48 2,065 Juni . 428,591 96 27,547 95 15,607 12 603,279 23 1,075,026 26 1,987 11		Person	ien	Gepäck		'	Vieh		Güt	ter	Tota	al	_				
Februar 276,540 43 15,156 47 13,075 40 535,802 64 840,574 94 1,553 74 1,572 März . 319,391 94 19,602 34 15,637 85 661,222 58 1,015,854 71 1,877 73 1,863 April . 425,118 33 22,385 45 14,792 10 593,095 44 1,055,391 32 1,950 82 1,882 Mai . 487,946 02 24,861 93 19,946 10 631,199 20 1,163,953 25 2,151 48 2,065 Juni . 428,591 96 27,547 95 15,607 12 603,279 23 1,075,026 26 1,987 11 1,978 Juli . 583,188 75 40,143 97 15,377 36 591,751 07 1,230,461 15 2,274 <		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	. [Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	F	r.	Cts.
März . 319,391 94 19,602 34 15,637 85 661,222 58 1,015,854 71 1,877 73 1,863 April . 425,118 33 22,385 45 14,792 10 593,095 44 1,055,391 32 1,950 82 1,882 Mai . 487,946 02 24,861 93 19,946 10 631,199 20 1,163,953 25 2,151 48 2,065 Juni . 428,591 96 27,547 95 15,607 12 603,279 23 1,075,026 26 1,987 11 1,978 Juli . 583,188 75 40,143 97 15,377 36 591,751 07 1,230,461 15 2,274 42 2,259 August . 624,491 46 43,913 — 20,504 21 702,232 75 1,391,141 42 2	Januar .	309,047	51	15,783	51	13,2	241	75	562,52	24 02	900,59	6 79	1,664	69	1,	662	50
April . 425,118 33 22,385 45 14,792 10 593,095 44 1,055,391 32 1,950 82 1,882 Mai . 487,946 02 24,861 93 19,946 10 631,199 20 1,163,953 25 2,151 48 2,065 Juni . 428,591 96 27,547 95 15,607 12 603,279 23 1,075,026 26 1,987 11 1,978 Juli . 583,188 75 40,143 97 15,377 36 591,751 07 1,230,461 15 2,274 42 2,259 August . 624,491 46 43,913 — 20,504 21 702,232 75 1,391,141 42 2,571 43 2,361 September 544,011 58 35,987 58 26,299 57 731,530 85 1,337,829 58 2,472 88 2,334 Oktober .	Februar .	276,540	43	15,156	47	13,0	075	40	535,80	02 64	840,57	4 94	1,553	74	1,	572	51
Mai . 487,946 02 24,861 93 19,946 10 631,199 20 1,163,953 25 2,151 48 2,065 Juni . 428,591 96 27,547 95 15,607 12 603,279 23 1,075,026 26 1,987 11 1,978 Juli . 583,188 75 40,143 97 15,377 36 591,751 07 1,230,461 15 2,274 42 2,259 August . 624,491 46 43,913 — 20,504 21 702,232 75 1,391,141 42 2,571 43 2,361 September 544,011 58 35,987 58 26,299 57 731,530 85 1,337,829 58 2,472 88 2,334 Oktober . 445,871 28 28,432 48 18,255 94 825,952 31 1,318,512 01 2,437	März	319,391	94	19,602	34	15,6	337	85	661,22	22 58	1,015,85	4 71	1,877	73	1,8	363	34
Juni . 428,591 96 27,547 95 15,607 12 603,279 23 1,075,026 26 1,987 11 1,978 Juli . 583,188 75 40,143 97 15,377 36 591,751 07 1,230,461 15 2,274 42 2,259 August . 624,491 46 43,913 — 20,504 21 702,232 75 1,391,141 42 2,571 43 2,361 September 544,011 58 35,987 58 26,299 57 731,530 85 1,337,829 58 2,472 88 2,334 Oktober . 445,871 28 28,432 48 18,255 94 825,952 31 1,318,512 01 2,437 18 2,312 November 318,547 92 22,001 72 16,453 35 754,561 64 1,111,564 63 2,054 65 </td <td>April</td> <td>425,118</td> <td>33</td> <td>22,385</td> <td>45</td> <td>14,</td> <td>792</td> <td>10</td> <td>593,09</td> <td>95 44</td> <td>1,055,39</td> <td>1 32 </td> <td>1,950</td> <td>82 .</td> <td>1,8</td> <td>882</td> <td>20</td>	April	425,118	33	22,385	45	14,	792	10	593,09	95 44	1,055,39	1 32	1,950	82 .	1,8	882	20
Juli . 583,188 75 $40,143$ 97 $15,377$ 36 $591,751$ 07 $1,230,461$ 15 $2,274$ 42 $2,259$ August . $624,491$ 46 $43,913$ — $20,504$ 21 $702,232$ 75 $1,391,141$ 42 $2,571$ 43 $2,361$ September $544,011$ 58 $35,987$ 58 $26,299$ 57 $731,530$ 85 $1,337,829$ 58 $2,472$ 88 $2,334$ Oktober . $445,871$ 28 $28,432$ 48 $18,255$ 94 $825,952$ 31 $1,318,512$ 01 $2,437$ 18 $2,312$ November $318,547$ 92 $22,001$ 72 $16,453$ 35 $754,561$ 64 $1,111,564$ 63 $2,054$ 65 $1,893$ Dezember $301,638$ 88 $18,357$ 48 $14,391$ 91 $696,253$ 33 $1,030$	Mai	487,946	3 02	24,861	93	19,9	946	10	631,19	99 20	1,163,95	3 25	2,151	48	2,0)65	75
Juli . 583,188 75 $40,143$ 97 $15,377$ 36 $591,751$ 07 $1,230,461$ 15 $2,274$ 42 $2,259$ August . $624,491$ 46 $43,913$ — $20,504$ 21 $702,232$ 75 $1,391,141$ 42 $2,571$ 43 $2,361$ September $544,011$ 58 $35,987$ 58 $26,299$ 57 $731,530$ 85 $1,337,829$ 58 $2,472$ 88 $2,334$ Oktober . $445,871$ 28 $28,432$ 48 $18,255$ 94 $825,952$ 31 $1,318,512$ 01 $2,437$ 18 $2,312$ November $318,547$ 92 $22,001$ 72 $16,453$ 35 $754,561$ 64 $1,111,564$ 63 $2,054$ 65 $1,893$ Dezember $301,638$ 88 $18,357$ 48 $14,391$ 91 $696,253$ 33 $1,030,641$ <	Juni	428,591	96	27,547	95	15,0	607	12	603,27	79 23	1,075,02	6 26	1,987	11	1,9	978	55
August 624,491 46 43,913 — 20,504 21 702,232 75 1,391,141 42 2,571 43 2,361 September 544,011 58 35,987 58 26,299 57 731,530 85 1,337,829 58 2,472 88 2,334 Oktober 445,871 28 28,432 48 18,255 94 825,952 31 1,318,512 01 2,437 18 2,312 November 318,547 92 22,001 72 16,453 35 754,561 64 1,111,564 63 2,054 65 1,893 Dezember 301,638 88 18,357 48 14,391 91 696,253 33 1,030,641 60 1,905 07 1,736 Total segenüber 1881: mehr 56,370 89 7,909 18 10,179 47 536,099 48 610,559 02 1,084 15 —	Juli	583,188	3 75		97	200		36		- 1	1,230,46			42			56
September 544,011 58 35,987 58 26,299 57 731,530 85 1,337,829 58 2,472 88 2,334 Oktober 445,871 28 28,432 48 18,255 94 825,952 31 1,318,512 01 2,437 18 2,312 November 318,547 92 22,001 72 16,453 35 754,561 64 1,111,564 63 2,054 65 1,893 Dezember 301,638 88 18,357 48 14,391 91 696,253 33 1,030,641 60 1,905 07 1,736 Total gegenüber 1881: mehr 5,064,386 06 314,173 88 203,582 66 7,889,405 06 13,471,547 66 24,901 20 23,816	August .	624,491	46	100	_							1 -		43			12
Oktober 445,871 28 28,432 48 18,255 94 825,952 31 1,318,512 01 2,437 18 2,312 November 318,547 92 22,001 72 16,453 35 754,561 64 1,111,564 63 2,054 65 1,893 Dezember 301,638 88 18,357 48 14,391 91 696,253 33 1,030,641 60 1,905 07 1,736 Total gegenüber 1881: mehr. 56,370 89 7,909 18 10,179 47 536,099 48 610,559 02 1,084 15 —	September	544,011	58		58	1.50			1 '	- 1				88			09
November 318,547 92 22,001 72 16,453 35 754,561 64 1,111,564 63 2,054 65 1,893 Dezember 301,638 88 18,357 48 14,391 91 696,253 33 1,030,641 60 1,905 07 1,736 Total gegenüber 1881: mehr. 56,370 89 7,909 18 10,179 47 536,099 48 610,559 02 1,084 15 —	-			72.0									,				55
Dezember 301,638 88 18,357 48 14,391 91 696,253 33 1,030,641 60 1,905 07 1,736 Total gegenüber 1881: mehr. 56,370 89 7,909 18 10,179 47 536,099 48 610,559 02 1,084 15 —	November										The second second						52
Total segenüber 1881: mehr 56,370 89 7,909 18 10,179 47 536,099 48 610,559 02 1,084 15 —																	55
1881: mehr 56,370 89 7,909 18 10,179 47 536,099 48 610,559 02 1,084 15 —	gegenüber	5,064,386															65
1,000 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10	1881:	56 370	89	7 000	10	10	170	47	596.00	00 40	610 55	00	1.004	15			
wemen.				7,909		10,			556,08		610,55		1,084	15	_	•	_
	wemger.				_	_		_	_ ~		_	-		_	_	•	-

5. Frequenz nach den Stationen.

					Güter		Gegen	über 1	1881	-	ordnung tationen
	Personen	Gepäck	Vieh					T		ne	ach
	. **			Versandt	Empfang	Total	Personer	G	üter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	To	onnen		
1. Rorschach	64,317	148	381	16,044	19,220	35,264			1,009	19	7
2. Horn	15,338		199	5,344	3,709	9,053		+	286	77	26
3. Arbon	50,706	116	387	2,441	8,405	10,846		3 +	3,923	2 3	21
4. Egnach	18,949	60	1,195	1,143	4,409	$5,\!552$		5 -	724	60	41
5. Romanshorn	115,166	411	8,032	243,248	35,087	278,335		+	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			116	107	81
8. Güttingen	12,984	17	120	750	1,506	2,256		7 -	388	90	83
9. Altnau	10,423	16	192	588	968	1,556			43	101	100
10. Münsterlingen	17,427	18	147	557	1,344	1,901		1	345	67	93
11. Kreuzlingen	18,685	49	172	1,813	2,485	4,298		1	325	61	53
12. Konstanz	80,407	334	439	29,792	8,804	38,596) +	4,019	12	5
13. Emmishofen - Egelshofen	$15,\!424$	29	97	2,884	1,797	4,681	- 465	6 +	449	76	52
14. Tägerweilen	12,108	16	43	478	769	$1,\!247$	1.50		22	92	106
15. Ermatingen	21,100	77	238	1,045	1,103	2,148		2 -	116	53	86
16. Mannenbach	8,239	20	40	457	246	703			155	116	126
17. Berlingen	7,042	10	. 58	742	555	1,297			7 6	119	104
18. Steckborn	19,829	45	401	2,188	3,370	5,558			1,910	56	40
19. Mammern	11,897	. 24	209	322	354	676		1	_ 29	95	129
20. Eschenz	6,500	8	271	548	500	1,048		2 +	289	122	115
21. Stein am Rhein	$17,\!134$	56	774	2,254	1,237	3,491		5 -	222	68	62
22. Etzweilen	4,455	6	372	144	175	319	-	9 -	1,054	132	135
23. Hemmishofen	6,442	3	96	568	236	804		1	18	124	122
24. Ramsen	5,771	6	776	682	204	886		1	221	125	119
25. Rielasingen	7,304	7	89	798	1,749	2,547	- 1,247	1	1,138	118	77
26. Singen	11,855	11	5,150	30,995	4,665	35,660		1	12,304	96	6
27. Stammheim	16,760	43	2,213	1,219	1,240	2,459		1	19	70	79
28. Ossingen	10,324	16	728	463	1,179	1,642			105	102	98
29. Thalheim-Altikon .	8,551	30	610	433	269	702			681	114	128
30. Dynhard	5,509	8	181	581	508	1,089			216	128	111
31. Seuzach	5,431	6	90	112	346	458		1	228	130	132
32. Oberwinterthur	5,758	10	28	146	1,052	1,198		1	370		107
33. Amrisweil	52,268	153	5,549	,	7,448	10,071		1	231	21	25
34. Erlen	23,051	58	1,103	962	1,841	2,803		1	674	48	70
35. Sulgen	33,520	68	982	629	1,601	2,230		1	326	34	85
36. Kradolf	10,104	40	149	673	2,075	2,748		1	534		72
37. Sitterthal	9,020	31	80	1,060	4,418	5,478			1,015	110	42
38. Bischofszell	34,382	124	759	2,043	5,345	7,388		1	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						

	D	G	W. 1	Güter				iber 1881	Rangordnung der Stationen		
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	1		
Übertrag	805,768	2,169	32,950	359,108	136,449	-					
40. Arnegg	14,066	40		134	1,813	1,947				92	
41. Gossau	24,682	23		511	2,343					69	
42. Bürglen	29,849	55		2,684	7,724	10,408				24	
43. Weinfelden	66,492	127	4,666	3,380	7,311	10,691				22	
44. Märstetten	22,888	35	2,038	1,734	3,482	5,216		15.11		47	
45. Müllheim-Wigoltingen .	29,246	67	1,510	2,493	6,551	9,044			39	28	
46. Felben	20,988	28	926	1,391	1,065	2,456			54	80	
47. Frauenfeld	. ,	322	3,215	7,596	15,820	23,416		,	2020	10	
48. Islikon		27	570	682	764	1,446			41	101	
49. Wiesendangen	16,268	11	125	211	628	839				120	
50. Winterthur	399,173	967	8,760	30,739	93,070	123,809				3	
51. Hettlingen	13,296	12	137	77	176	253	*			138	
52. Henggart	16,889	41	926	241	946	1,187				108	
53. Andelfingen	36,906	65	1,130	1,303	1,427	2,730	24	- 381	30	73 39	
54. Marthalen	18,493	59	641	2,858	3,383	6,241			63 59	91	
,	19,452	46	7.094	955	997	1,952			11	4	
56. Schaffhausen . 57. Töss	80,666	405	7,084	50,320	21,247	71,567		. ,	106	17	
F0	9,968 $10,665$	22 13	$\frac{24}{35}$	4,508	9,676 $6,334$	14,184 7,878		,	100	33	
58. Wülflingen	20,672	19	162	1,544 4,160	4,775	8,935			55	30	
60. Embrach-Rorbas.	36,325	98	185	4,059	4,887	8,946		- 918	31	29	
61. Bülach	53,384	92	2,376	2,113	2,914	5,027			20	48	
62. Niederglatt	18,056	51	363	857	887	1,744		- 933	65	97	
63. Buchs (Zürich) .	3,938	5	50	64	100	164		- 296	134	140	
64. Otelfingen	8,755	12	76	1,838	244	2,082			113	89	
65. Würenlos	9,486	20	53	817	243	1,060			108	114	
66. Glattfelden	8,772	12	78	499	2,175	2,674				74	
67. Eglişau	27,226	83	1,346	1,763	1,417	3,180		- 1,118	42	65	
68. Zweidlen	3,257	3	23	656	1,469	2,125		+ 45	139	88	
69. Weiach-Kaiserstuhl.	13,355	26	506	1,443	802	2,245		- 267	85	84	
70. Rümikon	3,713	3	44	2,697	53	2,750			135	71	
71. Reckingen	4,343	7	51	2,591	332	2,923	- 248		- 1	68	
72. Zurzach	19,680	31	657	2,091	941	3,032		576.75	57	67	
73. Koblenz	12,097	10	740	3,574	1,141	4,715			93	51	
74. Kemptthal	29,225	25	352	1,418	4,041	5,459			40	43	
75. Effretikon	43,261	25	2,782	1,112	2,458	3,570		+ 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	J1,722	2	13	143	560	703	- 4,975	+ 184	140	127	
Übertrag	2,116,733	5,131	76,681	505,049	352,522			,			
I "	· · ·	1	- 1	1	- 1	1	1				

	1.				Güter	,	Geger	nüber 1881		ordnung tationen
· ·	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personer	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	İ	<u> </u>
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 +	2 137	137
80. Regensdorf-Watt	15,032	12	79	423	226	649		8 + 25	8 80	130
81. Buchs-Dällikon	6,687	7	68	177	143	320	1	9 - 26	1 121	134
82. Dietlikon	19,558		122	589	679	1,268	- 1,526	1		105
83. Wallisellen	43,564	48	136		4,548	6,753		1	5 26	37
84. Örlikon*	121,084	91	320		18,224	22,975				11
85. Glattbrugg	10,224	20	64	485	700	1,185	1	1	1	109
86. Rümlang	11,693	20	156	987	2,321	3,308		2 - 43		63
87. Oberglatt	12,987	37	255		122	282	ł	1	1	136
88. Niederhasli	4,924	19	109		88	468	1			131
89. Dielsdorf	26,598	97	700	,	1,928	13,106		9 + 4,07		18
90. Zürich†	947,615	3,350	6,543		241,810		+ 22,233			1
91. Enge	$129,\!595$	15 6	112	1,722	1,573		- 12,852	1	1	64
92. Wollishofen	34,363	30	73		10,602	12,402				19
93. Bendlikon (Kilchberg) .	41,934	30	92	1,021	957	1,978	1	8 + 37		90
94. Rüschlikon	32,797	27	92	657	702	1,359				103
95. Thalweil	65,03 3	129	132	2,523	8,034	10,557				23
96. Oberrieden	22,776	21	86	1,491	3,755	5,246				46
97. Horgen	88,415	208	261	7,859	13,183	21,042		1		12
98. Au (Zürich)	11,943	26	98	-	395	395	1	7 + 3		133
99. Wädensweil	91,940	226	477	7,332	18,826	$26,\!158$				8
100. Richtersweil	65,612	191	690	,	9,402	14,794				16
101. Pfäffikon(Schwyz)	22,322	37	256		541	1,088				112
102. Lachen	38,598	90	1,382	2,645	4,219	6,864				35
103. Siebnen (Wangen).	$22,\!291$	28	709	2,227	4,528	6,755	1	2 + 1,12		36
104. Reichenburg	13,200	51	470	452	625	1,077	1			113
105. Bilten	6,477	14	216	680	294	974				116
106. Ziegelbrücke .	9,223	9	306	379	380	759	0.000 00.000		1	124
107. NOUrnen	14,832	30	97	675	1,620	2,295				82
108. Näfels-Mollis .	15,488	34	158		3,111	5,334				45
109. Netstall	8,463	32	67	-,	4,251	5,450		-,		44
110. Glarus	79,800		666		11,733				7 13	14
111. Ennenda	17,517	34	38	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	7,044	8,100				31
112. Mitlödi	15,332		19		,	1,749		1	1	96
113. Schwanden	46,470		883		8,037	11,783	1 .	1		20
114. Nidfurn-Haslen	15,527		73		1,461	1,867				94
115. Luchsingen	18,519	25	144	,	3,111	4,238		. 1		54
116. Diesbach	7,014	. 5	. 30		54 5	729		1		125
117. Rüti (Glarus)	5,452	7	. 89	268	509	777	- 867	7 - 8	9 129	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.

	_	G			Güter			Gegeni	iber	1881	Range der St	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Pe	rsonen	(Güter	Per- sonen- zahl	G
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen		nzahl	7	Connen		
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	
119. Altstetten	70,149		158	2,846	5,231	8,077	-	134	-	2,332	15	
120. Schlieren	31,821	33	150	1,418	2,160	3,578	-	395	-	410	37	
121. Dietikon	50,965	90	403	1,934	4,723	6,657	+	4,274	+	482	22	
122. Killwangen	13,841	18	16 9	1,131	272	1,403	-	26	+	757	83	1
123. Wettingen	18,301	19	137	1,363	2,317	3,680	+	1,866	-	1,734	64	
124. Baden-Oberstadt .	24,468	49	147	4,366	632	4,998	-	946	-	372	47	
125. Dätwyl	7,710		47	399	702	1,101	ı	728	_	538	117	1
126. Mellingen	16,032		801	395	553	948		369		213		1
127. Mägenwyl	3,627		44	2,438	112	2,550	+	134	+	1,011	136	
128. Othmarsingen	5,532		107	1,384	392	1,776		500	+	447	127	
129. Lenzburg	26,024		815	2,756	7,173	9,929		815	+	3,050	44	
130. Hunzenschwyl	3,268	3	14	123	96	219		744		21	138	1
131. Suhr	10,025		549	1,208	2,607	3,815		893		791	104	
132. Baden	150,618		1,253	5,727	9,756	15,483		1,341		683		
133. Turgi	46,586		821	1,444	2,776	4,220		314		61	24	
134. Siggenthal	12,829		229	1,997	2,208	4,205		575		345		
135. Döttingen-Klingnau.	15,536		478	1,115	1,398	2,513		1,070		161	73	
136. Brugg	74,285		3,176	10,874	7,182	18,056		1,495		3,451	14	
137. Schinznach	13,458		90	372	436	808	•	1,262		96	84	
138. Wildegg	32,604		477	1,571	1,596	3,167		2,983		292	36	
139. Ruppersweil	8,985		46	1,000	1,656	2,656		862		473	111	
140. Aarau	97,827		1,980	13,090	10,772	23,862		4,561		5,512	8	
Zürich - Zug - Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde												
Bahnen	470,874		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				4,		2	
		-										
x 11 17											1	
											1	
											1	
			,								1	
											1	
							1				1	

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

	l	n der ostbahn	l	h der ostbahn	. Т	otal		Diffe gegenü		
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	I	Personen		Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.					9				_	
Dampfboote auf dem Zürichsee	10,870	5,232	11,127	2,934	21,997	8,166	_	2,862	_	90
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen†.	18,113	29,044	17,642	6,476	35,755	35,520	-	6,486	+	4,92
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	52,410	44,366	49,729	158,053	102,139	202,419	+	5,273	+	71,63
Effretikon - Hinweil	36,813	10,765	37,544	2,560	74,357	13,325	+	3,894	-	53
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene										
Bahnen §	179,847	76,954	178,556	43,546	358,403	120,500	-	6,382	-	2,10
Tössthalbahn	6,159	8,019	6,367	1,947	12,526	9,966	-	1,390	+	9,42
Wädensweil-Einsiedeln	23,108	2,418	22,367	2,546	45,475	4,964	-	468	+	17
Gotthardbahn und Italien	1,772	3,696	2,516	4,265	4,288	7,961	+	4,288	+	7,96
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	79,507	143,596	80,101	58,353	159,608	201,949	_	8,345	+	25,76
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	49,567	10,244	50,301	106,568	99,868	116,812	_	5,594	_	46,35
K. Württemberg. Staatsbahn *	8,292	2,321	8,306	12,473	16,598	14,794	ı	593	+	1,88
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	8,116	7,222	6,318	38,563	14,434	45,785	+	1,524		10,85
Total	474,574	343,877	470,874	438,284	945,448	782,161	_	15,955	+	82,66
Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.							<u> </u> 		<u> </u>	
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.		on		ach						
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.		h-Zug- zern		h-Zug- zern						
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.			<u>.</u>							
Zürichsee-Dampfboote	5	711	5	486	10	1,197	_	17	+	6
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	429	768	380	4,209	809	4,977	_	179	_	64
Effretikon-Hinweil	140	241	189	327	329	568	_	45	_	9
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene	110	211	100	021	020	000		10		
Bahnen	3,780	2,016	3,868	2,555	7,648	4,571	_	4,984	+	1,60
Tössthalbahn	6	78	18	77	24	155	_	119	+	15
Wädensweil-Einsiedeln	1,400	159	1,428	86	2,828	245	_	605	_	
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	59	251	30	320	89	571	_	15	_	11
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	569	4,702	1,197	6,742	1,766	11,444	+	108	_	7,40
K. Württemberg. Staatsbahn	256	116	203	1,255	459	1,371		90	<u></u>	51
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,602	677		4,524	2,745	5,201			+	82
			1,143				+	1,300	+	62
TTLt	8,246	9,719	8,461	20,581	16,707	30,300				
Übertrag .	, 0,210	0,110	0,401	20,001	10,101	50,500				

		n der		h der				Diffe	ere	nz
		ergbahn weiter		ergbahn weiter	To	otal		gegenül		
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter Tonnen
Ť	0.046	0.710	0.401	00 501	10 707	20.200				-
Übertrag .	8,246	9,719	8,461	20,581	16,707	30,300	١.	10	١.	0.77
Zürichsee-Dampfboote	7	941	7 72	627 209	14	1,568		10 35	+	97
	30	2,164		n i	102	2,373			+	1,249
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,268	21,023	10,077	10,532	17,345	31,555	-	1,218	-	2,586 158
Tössthalbahn.	4.000	152	4.050	177	0.040	158	١.	105	+	
Wädensweil-Einsiedeln	4,890	639	4,950	177	9,840	816		125	+	70
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	197	760	158	279	355	1,039 281	ı	413	-	707
Gr. Bad. Bahn	21	219	14	62	35		+	19	+	97
K. Württemberg. Staatsbahn	639	. 69	- 000	7 450	1.000	99	7	100	-	117 834
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	659	890	629	7,459	1,268	8,349	+	123	+	854
	v	on	N	ach						
	Effretiko	n-Hinweil	Effretiko	n-Hinweil						
		6		*						
Zürichsee-Dampfboote	1	33	1	77	2	110	ı	3	-	ϵ
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	874	360	658	1,105	1,532	1,465	+	261	+	169
l'össthalbahn	3	21	1	99	4	120	-	1	+	120
Wädensweil-Einsiedeln	_	12		25	_	37			+	8
Sotthard 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	1,651	-	4	-	154
K. Württembergische Staatsbahn	_	10	-	8	-	18		-	-	3
Bayern und weiter	_	76		187		263		-	+	157
	Von der	verein.	Nach de	verein.	* *					
	100000000000000000000000000000000000000	erbahnen		erbahnen			14			
	und	weiter	und	weiter				100		
						1 1				
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
Vädensweil-Einsiedeln	4,277	22	4,108	1	8,385	23	-			3
Sotthard und Italien	773	603	1,405	1,212	2,178	1,815		2,178	+	1,815
entralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5,586	6,793	6,370	11,970	11,956	18,763	-	1,152	-	3,956
Fr. 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	47,4 89	39,286	131,844	74,198	179,333		II.		
		1 1			1.			- 1		

		n der halbahn		ı der nalbahn	Т	otal		Diff gegenül		
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter Fonnen
Übertrag . Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . Gr. Bad. Bahn	34,912 — —	47,489 26 —	39,286 — —	131,844 280 —	74,198 — —	179,333 306 —		_ 	+	 301 30
		idensweil- isiedeln		ädensweil- iedeln		,				47
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . Gr. Bad. Bahn	1,137 3,350 985	- 30 -	1,168 3,343 958	— 193 —	2,305 6,693 1,943		+	934 181 361	-	 373
		otthard Italien		otthard Italien						
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	129	889	280	876	409	1,765	+	409	+	1,765
K. Württembergische Staatsbahn	257 379	132 148	364 482	105 540	621 861	237 688	+	621 861	+	237 688
	Schweiz.C	n der entralbahn weiter	Schweiz.C	h der entralbahn weiter			34.		080	
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 ge- legene Bahnen	87	1,919	148	1,532	235	3,451		K1		105
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,345	8,945	1,357	40,392	2,702	49,337	+	51 206	+	185 4,880
Total des Transitverkehres	43,735	60,201	48,446	177,208	92,181	237,409	1	1,547	+	5,316
Gesammttotal	518,309	404,078	519,320	615,492	1,037,629	1,019,570	-	17,502	+	87,983
	3									
				(6)						

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1881	1882	Gegenül	per 1881
A. Lebens- und Genussmittel:	1001	1002	mehr	weniger
a) Verbrauchsmittel	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
I. In festem Zustan'de				
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	_	2,31
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpretetc.	6,352	6,758	406	
6. Butter und Schmalz	3,084	2,847	_	23
7. Käse und Zieger	11,331	10,933		39
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	7,764	7,795	31	_
9. Zucker	15,330	13,164	_	2,16
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	_	27
12. Wein und Most	49,384	45,802	*	3,58
13. Bier	23,837	18,552		5,28
14. Branntwein und Liqueur	2,700	2,500	_	20
b) Gebrauchsmittel	86,278	76,936	_	9,34
15. Hausrath und Effekten	13,242	13,895	653	_
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	2,655	3,086	431	_
- In Substity Italian gog of Substitute and Italian an	15,897	16,981	1,084	
· -	376,465	431,304	54,839	
B. Brennmaterialien:	A PROCESSION AND A STREET OF		04,600	199
17. Brennholz	39,948	37,279	_	2,66
18. Holzkohlen	2,343	1,797	_	54
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und		201.020		
Anthracit	218,387	234,833	16,446	_
20. Torf	6,227	6 231	4	
C. Baumaterialien :	266,905	280,140	13,235	_
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		5
24. Cement	21,856	23,529	1,673	_
25. Gyps und Gypssteine	8,626	9,081	455	_
26. Asphalt	4,338	3,823	_	51
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	96,053	111,641	15,588	_
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	25,758	22,267	_	3,49
D. Metallindustrie:	238,894	257,908	19.014	_
29. Rohes und altes Eisen, Erze	24,796	29,655	4,859	
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht,	24,130	20,000	1,000	
G. T.	27,150	31,797	4,647	_
Stabelsen	15,628	18,220	2,592	
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde.	3,040	4,192	1,152	
	20,681	27.182	6,501	
33. Maschinen und Maschinentheile	=0,001	21,102	0,001	
33. Maschinen und Maschinentheile	91,295	111,046	19,751	_

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1881	1882	Gegenül	per 1881
	1001	1000	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	973,559	1,080,398	106,839	_
E. Textilindustrie:				
a) in Baumwolle.	70			
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	- Carrier
b) in Leinen, Hanf etc.	75,209	75,270	61	_
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	4,105	4,588	483	_
		_,		
c) in Seide.	7,811	7,562	_	249
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	1,011	1,502		213
d) in Wolle.	0.757	0.005	0.450	
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	6,757	9,235	2,478	
F. Gerberei:	93,882	96,655	2,773	_
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
45. Leder and Lederwaaren	17,132	15,934		
G. Glas- und Thonfabrikation:	17,100	10,004		1,198
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und		-		
Porzellan)	11,043	10,119		924
TO Do to fel Western				
H. Papierfabrikation:	6,816	7.000	979	
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	7,649	7,088	272	_
46. Papier und Carton		8,754	1,105	
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:	14,465	15,842	1,377	
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
W Halfomittel aum Trongpart.				4,464
K. Hülfsmittel zum Transport:	12 965	9.501		
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen .	13,965 25,385	9,501 23,058	_	
	25,385	23,058	_	2,327
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen . 60. Leere Gebinde und Emballagen	25,385 39,350	23,058 32,559		
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen . 60. Leere Gebinde und Emballagen Total	25,385 39,350 1,274,006	23,058 32,559 1,369,133	95,127	2,327
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen . 60. Leere Gebinde und Emballagen	25,385 39,350 1,274,006 21,422	23,058 32,559	95,127 2,991	2,327

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

238 2 563 2 520 3 430	2 1,953 6 2,145 1 2,515 9 2,896 9 1,788 0 1,732 7 2,626	
14,180 17,312 17,682 20,808	24,144 29,852 30,556 29,981 28,479 31,459 33,216 34,830 38,887	36,071 35,817 43,969 41,144 45,818 46,535 37,966 32,240 30,458 26,963 26,963 26,963
5,640 7,724 7,277 9,526	12,720 17,364 17,268 15,994 14,690 16,633 19,480 21,039 22,008	21,016 21,408 27,315 23,520 26,745 26,745 21,565 11,750 17,738 11,738 11,738 11,738
159 198 294 371	542 404 479 503 521 574 660 660 671	571 599 875 765 641 622 620 620 521 426 381 374
521 614 653 606	617 651 680 682 665 685 685 672 712 744	746 822 761 849 954 954 923 732 616 614 629 615
7,860 8,776 9,458 10.305	10,265 11,433 12,129 12,802 12,802 13,567 12,424 12,408 13,534	13,738 12,988 15,018 16,010 17,092 17,857 18,247 15,150 15,150 11,668 11,271 10,251 9,274
2	22.44 20.54 20.58 19.10 19.41 18.23 17.14	17.17 17.27 18.65 17.46 16.58 16.95 16.28 17.68 18.82 19.19
· ·	7. 06 6. 19 6. 01 7. 93 7. 93 7. 66	7. 7. 7. 7. 7. 7. 4. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7. 7.
16.59 13.32 14.67	14.56 12.35 12.35 12.34 12.27 11.25 10.80 11.60	11.00 10.50 10.00 10.00 9.80 10.00 10.04 10.37 10.37
1 1 1 1	49.16 50.62 49.13 49.00 50.40	50.20 48.00 51.40 53.20 52.00 51.40 53.20 53.20 53.84 54.32 55.15
6.04 50.02 10.02 80.08	5.30 5.10 5.10 5.10 4.35 4.88	4.07 4.38 4.48 4.48 4.28 4.40 4.40 4.40 4.40 4.40 4.40 4.40 4.4
34,000 58,013 49,603 62,456	87,353 134,433 139,487 124,216 119,716 147,790 179,113 180,503 234,547	190,885 197,378 261,567 234,098 250,930 270,733 268,016 220,083 1185,044 171,173 167,377 153,025
1	 1,390 1,313 1,394 1,332 1,407 1,491	1,485 1,709 1,595 1,790 1,833 1,798 1,376 1,148 1,140 1,140 1,158 1,115
130,000 174,568 186,339 198,093	192,862 220,056 221,963 247,411 247,116 275,700 251,166 252,347 280,449	294,430 275,163 343,017 361,429 385,046 409,295 426,390 362,118 280,533 265,108 251,578 226,700
106 134.4 156.5 168.1	178 178 178 178 178 178 178 178	181.1 193 203 213 213 213 230 312 378 391 401 469
1856 1857 1858 1859	1861 1862 1862 1863 1865 1865 1866 1867	1869 1871 1872 1873 1874 1876 1876 1877 1878 1878 1878
1856		

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.

1	881			1	882	
Durchschnit Bahnlänge				Durchschnit Bahnlänge		
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
45,426	51		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)	42,899	06	
7,034,533	49		Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes	7,532,440	21	
			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	7 50		

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 $73,4^{0}/0$ der Hauptgeleise Luzerner Linie: 49,599 , , , , $80,9^{0}/0$,

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 50,400 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% o/o mehr, bei den Wagen 0,355 Cts. gegen 0,326 Cts., also ungefähr 9% omehr 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 Brennund Schmiermaterial noch nicht ökonomisch umzugehen wussten.

Schliesslich ist eine Mehrausgabe von rund Fr. 27,000 auf dem Kapitel Wagenmiethe (IV 2g) 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 Fahrund 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 ehe-							
malige 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	3,871,301		25,165,688
" Tannenholz in Ster			868,45		906,25
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohle	en-Ein	-			
heiten reduzirt) in Kilogramm		. 24	1,218,681		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	n	2. 26
" " Schmiermateriales		. "	49,540.24	n	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		17	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.

Verbrauch an Brennmaterial in I	Kilogramm		3,131,909	4,093,042	
" Schmiermaterial "	n		9,528	11,204	
" Putzwaaren "	n		5,667	3,468	
Kosten des Brennmateriales .			Fr. 69,955.55	Fr. 92,319.12	2
" Schmiermateriales .			" 8,214 . —	, 10,559.95	ó
· " " Putzmateriales .			, 4,885.60	" 3,268.07	7
Erneuerungs- und Reparaturkosten		٠.	, 39,084.77	, 38,529. 20)
Totalkosten			" 122,139 . 92	, 144,676. 34	Ļ

. 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:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

			1881.		1882.	
Personenwagen			19,672,094		20,861,688	
Gepäck- und Güterwagen .			34,022,410		34,615,454	
				53,694,504		55,477,142
b) Auf fremden Bal	men:					
Personenwagen	. ,		4,208,826		3,463,434	
Gepäck- und Güterwagen .			25,659,702		30,189,026	
				29,868,528	-	33,652,460
	Total			83,563,032		89,129,602
				The state of the s		
2. Von Wagen fremde	r Verwalte	ingen a	uf der Nordost	bahn:		
2. Von Wagen fremde Personenwagen	r Verwaltu	ingen ε	1,789,938	bahn:	1,241,736	
	r Verwaltu	٠.		bahn:	1,241,736 $29,404,904$	
Personenwagen		٠.	1,789,938	bahn:		
Personenwagen			1,789,938 25,543,738	bahn: 29,637,916	29,404,904	32,777,786
Personenwagen			1,789,938 25,543,738		29,404,904	32,777,786
Personenwagen			1,789,938 25,543,738 2,304,240		29,404,904	32,777,786 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.

					Fahrdi	enst				
y y 2		D	Per-	C"L	Gen	ischte		otal	Rangi	rdienst
		Personen- zugsloko- motiven	sonen- zugsloko- motiven	Güter- zugsloko- motiven		nder- notiven	4004			
				(Klasse C)	(KlasseD)	(KlasseF)	1881	1882	1881	1882
a) Stand und Leistungen.					1	1				1
Zahl der Lokomotiven		49	16	43	15	12	140	135	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen im Materialtransport in Schneepflugfahrten	Km.	1,383,309 3,338	352	155 32	18		3,181,146 3,494 32	3,336,564 3,875 32	=	
in Leerfahrten	"	20,969			2,379	1,011	27,944	39,968	702 604	770,584
im tagi. Durchschnitt Knometer .	1882 1881	$\begin{array}{c} 1,407,616 \\ 3,856.5 \\ 3,968.4 \end{array}$	873. ₁ 812. ₉	2,915.9 $2,898.6$	568.8 464.3	$1,047{3}$ $657{4}$	3,212,616	3,380,439 9,261.5 —	$ \begin{array}{c c} 723,624 \\ ** & (194,312) \\ \hline 1,982.5 \end{array} $	
Beförderte Wagenachsenkilometer per Fahrkilometer }	1882 1881	$\begin{array}{c} 28,703,019 \\ 20{39} \\ 21{34} \end{array}$	$\begin{array}{c c} 4,675,021 \\ 14.67 \\ 14.94 \end{array}$	$\begin{array}{c c} 43,026,234 \\ 40.43 \\ 38.40 \end{array}$	$\begin{array}{c} 2,663,921 \\ 12.83 \\ 12.06 \end{array}$	$ \begin{array}{c c} 9,186,733 \\ 24.03 \\ 22.11 \end{array} $	83,332,420 25.94	88,254,928 26.11 —	_	_ _ _
" per Lokom, (Fahr- bzw.) Rangir-) Kilom. Kilogr Kosten im Ganzen " per Lokom, (Fahr- bzw.)	1881 Fr.	$\begin{array}{c} 6.4866 \\ 6.7394 \\ 205,944.39 \end{array}$	$\begin{array}{c} 6.2230 \\ 6.1686 \\ 44,728.72 \end{array}$	$\begin{array}{c} 9.6620 \\ 9.3242 \\ 231,941.30 \end{array}$	$\begin{array}{c} 5.5430 \\ 5.2016 \\ 25,956.50 \end{array}$	7,7974 7.8349 67,228.98	$24,218,681\\ -7.5386\\ 536,955.66$	7.5517 — 575,799.89	$\begin{array}{c} 3,131,909 \\$	5.8116 — 92,319.12
Rangir-) Kilom 1882 Dito 1881	Cts.	14.6307 14.9502	$14.0362 \\ 13.8356$	$\begin{array}{c} 21.7931 \\ 20.5613 \end{array}$	$12.5025 \\ 11.7154$	$17.5873 \\ 17.4869$	16.7140	17.0333	9.667	11.9804
c) Übrige Unterhaltungskosten										
Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren Verbr. per Lokom, (Fahr- bzw.) Rangir-) Kilom. Kgr. / Kosten des Schmier- und Putz-	Kg. 1882 1881	23,415.5 0.0166 0.0172	$\begin{array}{c} 6,757 \\ 0.0212 \\ 0.0215 \end{array}$	$25,581 \\ 0.0240 \\ 0.0249$	4,330 0.0209 0.0189	$7,996 \\ 0.0209 \\ 0.0232$	66,332.3 - 0.0206	68,079.5 0.0201	15,195 — 0.0210	14,672 0.0190 —
materials	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 Dito 1881	Cts.	1.57 1.67	$2.00 \\ 1.84$	$\overset{2.26}{2.27}$	1.97 1.66	$\substack{1.97\\1.96}$	1.90	1.90	 1. ₈₁	1.79
Erneuerungs- und Repara- turkosten der Lokomotiven und Tender:			1			No. 1			ia i	
per Lokom, (Fahr- bezw. Rangir-)	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
Kilom	Cts.	$11.37 \\ 11.01$	$12.24 \atop 6.27$	$12.61 \\ 11.65$	9.00 8.20	18.35	9.81	12.49	5.40	5.00
d) Total Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Re-				*			,	,		
	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	Cts.	$\begin{array}{c} 27.57 \\ 27.64 \end{array}$	28.27 21.95	36. ₆₀ 34. ₄₇	$23.46 \\ 21.57$	37.91 19.45	28.43	31.89	— 16.88 für jede	18.77 —
per Wagenachsenkilom 1882 Dito 1881	n	1.35 1.29	1.93 1.47	0.91 0.90	$\begin{array}{c} 1.83 \\ 1.79 \end{array}$	1.58 0.88	1.10	1.20	Fr. 334.63	Fr. 396. 37

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

					-		A. St	and und	i Leistung	en.					
ıı		Anzahl der Wagen)	Achsen	Sitzp	lätze	der W	agen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden beför						
bsjal		Anz		der A	im	Einzeln	en	ue	D	Eigenge-		Bruttolast			
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Total	Anzahl d	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Personen- gewicht	wicht der Wagen		anzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer	
	ach	vie			TO SOC	Trasse	# THE SEC				Т	onnen	nen		
1882 1881	69 69	472 489	541 558		1,187 1,187	7,200 7,496	14,328 14,688	22,715 23,371	10,737,387 10,563,050	96,280,69 92,605,21		018,080 068,263	155,324 148,872	4.84 4.81	
							B. Unterh		tungskoste	n.					
		hsen-		Repar	aturko	s t e n	Achsen-		Kosten des Schmiermaterial			als Putzen, Heizen u. Beleuc			
ahr	der	eigene	11-			l e e	kilomete der eigen	- 11		per Achsenkilo-			Ausgaben fi	ür	
ebsj		agen f der		im ·	per Achsen-	ahm	und		Ausgaben für Material	met	er		Arbeits-	Totalkost.	
Betriebsjahr	un	O.B. dauf mden		Ganzen	kilometer	in Prozenten der Einnahme	Wagen as der	uf Hitteria	u. Arbeits- löhne	Schmiere	Aus- gaben	Material	löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	per Achsen- kilometer	
	Ba	hnen.		Franken	Centimes	in ag	н. о. в.	Kilogr	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes	
1882	24,3	25,12	2 12	25,620.21	0.516	1.888	22,103,45	24 2,103	2,509.63	0.09515	0.0114	23,072.14	37,390.27	0.27354	
1881	23,8	80,92	0 9	1,575.53	0.383	1.419	21,462,0	32 2,286	.9 2,578.78	0.10656	0.0120	21,905.86	35,523.15	0.26758	

III. Gepäck- und Güterwagen.

							A. \$	Stand un	d Leistung	en.					
		A n	zahl		der k- und	der	Achse Achse	Auf d	ie Länge ein wurde		Kilomete fördert	rs reduz	zirt,	Die	Wagen
osjahı	Gepäck wagen			lzahl	ragkraft de mtl. Gepäck- Giiterwagen	wich	per litte	Gepäck,	Eigenge-		Bru	ttolast			aben
Betriebsjahr	achträdrige vierrädrige	vierrädrige	Wagen	r Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und	Rigenor	Wagen per Ac Tragkraft per A im Mittel.	Güter, Equipager und Vieh	wight	im (Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen-	leer zurü	beladen
	ack	vie	der	der		Tonn	ien		7	onne:	nnen			Achsei	nkilometer
1882	12 62	2,51	3 2,587	5,198	28,24	1 2	8460 5.43	106,882,56	2 195,344,558	302,	,227,120	138,646	4.72	16,268,25	1 47,752,107
1881	12 71	2,51	3 2,596	5,216	28,29	5 2.	8502 5.43	95,048,71	8 181,432,767	276,	,481,485	398,963	4.64	14,676,45	8 44,889,690
					4		В.	Unterhal	tungskoster	1.		1			
hr		sen-	Repar	ratu	rkost	e n	Achsen- kilometer	Kost	en des Sc	h m	iermat	erial	s	Put	zen
bsja	der e	meter igenen en auf	im	Τ.	eter	hme	der eigene		Ausgaben	für	Betreffnis ki	s per Ach ometer	sen-	Ausgaben für	Arbeitslöhne
Betriebsjahr	der N und fren	. O. B. auf aden	Ganzer	per	Achsen- kilometer	Einnahme	fremden Wagen auf der	Material	Material und Arbeitsl	öhne	Schmier	Ausga	ben	Total	per Achsen- kilometer
	Bal	nen.	Franken	Cen	times	der	N. O. B.	Kilogr.	Franken		Gramme	Centin	mes	Franken	Centimes
ı	II .	- 1	191,161.		.295	.732	66,151,50	6,294.3	7,510.90		0.09515	0.01	14	$2,\!525.68$	0.00382
1881	59,68	2,112	181,211.	22 0	.304	802	61,870,38	6,592.9	7,434.06		0.10656	0.01	20	2,376.68	0.00384

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

	Ausgal		1880	1881	1882
Länge des Netzes am Jahresschluss: 1. durchschnittlich betriebene Länge:	689 K	ilometer ilometer.)			
Gesammt-Betriebsausgaben.		100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 III 100 II	11,330.90* 2.26*	10,201.86* 2.21*	10,932.42* 2.26*
	"	Lokomotivkilometer "	2.25*	2.19*	2.23*
Centralverwaltung	. "	Wagenachsenkilometer. Centimes Bahnkilometer. Franken	8. ₁₈ * 431.80*	8.43* 377.54*	8.55 366.40*
Bahnaufsicht u. Bahnunterha	lt "	77	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 Nutzkilometer	2.90* 1.57*	2.90* 1.61*	3.06 1.68
Allgemeine Kosten	.) "	Lokomotivkilometer	1.56*	1.60*	1.60
Ingomomo Roston I I I I I) "	Wagenachsenkilometer.	0.06*	0.06*	0.0
	1 "	Nutzkilometer "	31.49*	28.16*	29.8
Fahrdienst	. (,,	Lokomotivkilometer "	31.24*	27.88*	29.4
*	'n	Wagenachsenkilometer. "	1.14*	1.07*	1.1
	'n	Nutzkilometer "	47.08*	46.40*	49.3
Zugkraft	. { "	Lokomotivkilometer . "	46.70*	45.94*	48.6
	, "	Wagenachsenkilometer. Bahnkilometer. Franken	1.70* 2,356.93*	$\begin{array}{c c} 1.77^* \\ 2,137.46^* \end{array}$	2,389.11*
Bahntelegraphie	("	Danikhometer Franken	43.76	36.10	37.07
Verschiedenes	. "	n · · · n	207.32	223.44	269.39
erschiedenes	. "	" "	201.52	225.44	209.59
II. F	ahrmat	erial.			
(Länge des Netzes am Jahresschluss . durchschnittlich betriebene Länge:	689 K 689 K	ilometer ilometer.)			2
a) Den Bestand	desse	lben betreffend:			
Auf jede Lokomotive kommen		Bahnkilometer	4.5355	4.4452	4.59
יו וו וו		Personenwagenachsen	8.1032	8.0903	8.18
וו וו וו		Güterwagenachsen	35.277	33.652	34.65
מ יו יו	im Gar	5	43.38	41.74	42.79
וו וו וו	• •	Sitzplätze	150.61	150.78	151.48
וו וו וו	• • ,	Tonnen Tragkraft	190.471	182.548	188.27
auf jeden Bahnkilometer kommen	•	Lokomotiven	0.220	0.225	0.2
וו וו וו		Personenwagenachsen	1.787	1.820	1.77
יו וו וו		Güterwagenachsen	7.778	7.570	7.54
n n n	m Gan	zen . Wagenachsen	9.565	9.390	9.31
יו יו יו		Sitzplätze	33.206	33.920	32.96
מ מ מ		Tonnen Tragkraft	41.996	41.067	40.98
		Q:4==124= a	18.59	18.64	18.6
auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	10.59	10.64	10.0

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.

_ 43 _			
	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	24,482	25,395	27,632
" Tag	66.9	69.6	75.7
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu- rückgelegt	48,381	46,560	47,524
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt	132. ₂ 61,928	127. ₆ 59,493	130. ₂ 58,176
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt . " Tag " Jahr " Tag " Tag " Tag "	$\begin{array}{c} 169.2 \\ 58,188 \\ 159.0 \end{array}$	$163.0 \\ 60{,}302 \\ 165.2$	$159.4 \\ 59,276 \\ 162.4$
2. Fahrdienstlokomotiven.	100.0	100.2	102.4
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	$27.26 \\ 9.17 \\ 9.53 \\ 0.336 \\ 7.6147$	25.94 9.81 10.15 0.378 7.5386	$26.11 \\ 12.49 \\ 13.04 \\ 0.479 \\ 7.5517$
,, Zugskilometer ,, Wagenachsenkilometer ,, ., ., Lokomotivkilometer , ., ., Zugskilometer , .,	$\begin{array}{c} 7.9159 \\ 0.2794 \\ 0.0159 \\ 0.0166 \end{array}$	7.7956 0.2906 0.0164 0.0170	7.8840 0.2893 0.0156 0.0163
Kosten des Brennmaterials , Wagenachsenkilometer	$\begin{array}{c} 0.00059 \\ 17.1986 \\ 17.8791 \\ 0.6310 \end{array}$	$\begin{array}{c} 0.00063 \\ 16.7140 \\ 17.2838 \\ 0.6444 \end{array}$	0.0006 17.0333 17.7826 0.6524
" "Schmiermaterials" " Lokomotivkilometer " " Zugskilometer " " Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:	$1.5451 \\ 1.6062$	1.5421 1.5946	1.4736 1.5384
per Bahnkilometer Franken	$1,\!253.12$	1,325.66	1,540.23
, Lokomotivkilometer Centimes , Zugskilometer	28.45 29.58 1.04	28.48 29.40 1.10	$\begin{array}{c} 31.89 \\ 32.77 \\ 1.20 \end{array}$
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend: Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordost-			
bahn 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 Personen wagenachsen	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	60.60 39.40 0.0047	64.48 35.57 0.0049	62.86 37.14 0.0046
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	356.75	395.92	459.77
" Wagenachse und Jahr "	37.30	42.16	49.36
"Wagenachsenkilometer Centimes d) Ausnützung der Wagen:	0.327	0.326	0.355
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	33. ₆₀ 30. ₈₄	33. ₃₉ 30. ₅₄	32. ₈₃ 31. ₉₅
*) Putzmaterial nicht gerechnet.			

^{*)} Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

sjahr	nittlich hnlänge		Ausga	be per	Bahn	kilom	eter		Ausgaben	-Betreffniss	Transp	erung des Obe oortmaterials, a Erneuerungs- Nordostbahn u bestritten	ausschl.Schiffe bezw. Reserve- nd Filialbahne
Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Central- ver- waltung	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.	Gesamr Oberbau	Transport-
	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	5 5	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	958,8481)	472,7562)
1878	5 36	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	233,4733)	-
1880	607^{4})	432	2,2793)	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,3718)	24,949
1881	6884)	378	2,1333)	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,9703)	61,701
1882	689	366	22123)	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.53	887	501,3533)	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.

$\label{eq:D.Finanzergebniss.} D. \ \ \textbf{Finanzergebniss.}$

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Fr. 12,860,988. 64 " 203,702. 94 Fr. 13,064,691. 58 " 5,317,429. 66 Fr. 7,747,261. 92 Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen Davon ab: Fr. 122,519. 13 Fr. 122,519. 13 Ausbau und neue Anlagen Fr. 155,384. 82 " 1,172,519. 13 Fr. 6,574,742. 79 Betriebsergebniss des eigenen Netzes 50,32 % in Prozenten der Bruttoeinnahme 49,51% Fr. 12,175. 45 (540 Klm.) per Bahnkilometer (541 Klm.) Fr. 12,537,10	" 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 95
## 203,702. 94	" 227,210. 78 Fr. 13,698,758. 44 " 5,610,799. 70 Fr. 8,087,958. 74 " 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 95
Fr. 13,064,691. 58 " 5,317,429. 66 Fr. 7,747,261. 92 ———————————————————————————————————	Fr. 13,698,758. 44 " 5,610,799. 70 Fr. 8,087,958. 74 " 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 95
## 5,317,429. 66 Betriebsausgaben	5,610,799. 70 Fr. 8,087,958. 74 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 92
Fr. 7,747,261. 92 Davon ab: Fr. 122,519. 13 Ausbau und neue Anlagen Fr. 155,384. 82 1,172,519. 13 Fr. 6,574,742. 79 Betriebsergebniss des eigenen Netzes 50,32 \(^0\)/0 in Prozenten der Bruttoeinnahme 49,51\(^0\)/0	Fr. 8,087,958. 74 " 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 95
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. — Fr. 6,574,742. 79 Betriebsergebniss des eigenen Netzes 50,32 \(^0\)/0 in Prozenten der Bruttoeinnahme 49,51\(^0\)/0	" 1,305,384. 82 Fr. 6,782,573. 92
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. — Fr. 6,574,742. 79 Betriebsergebniss des eigenen Netzes 50,32 % in Prozenten der Bruttoeinnahme 49,51%	" 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 95
n 1,172,519. 13 n 1,050,000. — Einlage in den Erneuerungsfond n 1,150,000. — Fr. 6,574,742. 79 Betriebsergebniss des eigenen Netzes 50,32 % in Prozenten der Bruttoeinnahme 49,51%	" 1,305,384. 85 Fr. 6,782,573. 95
Fr. $6,574,742.$ 79 Betriebsergebniss des eigenen Netzes $50,32^{0}/o$ in Prozenten der Bruttoeinnahme $49,51^{0}/o$	Fr. 6,782,573. 92
$50,32^{0}/0$ in Prozenten der Bruttoeinnahme $49,51^{0}/0$	
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	
30,223. 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	
r. 7,688,741. 97	Fr. 8,220,853. 81
, 216,411. 16 Dazu: Aktivzinsensaldo	, 247,760. 06
Fr. 7,905,153. 13 Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation Hiezu sind erforderlich:	Fr. 8,468,613. 87
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
ine 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

— 4 6 —			
$\ddot{\mathbf{U}}$ bertrag	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			
grösser; es kommen daher weitere	n	132,865.	69
in Abzug, und der Nettoüberschuss beträgt demnach auf dem eigenen Netze nur		207,831.	
mehr als im Vorjahr. Dagegen ist der Ertrag der Dampfboote um		63,125.	
und der Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen um	n	261,155.	_
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 ⁰ / ₀ 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	n	46,939.	52
so dass der Saldo des Reinertrags denjenigen im Jahr 1881 übersteigt um	Fr.	516,521.	
Im Jahr 1882 beträgt der Netto-Einnahmenüberschuss demnach		,802,701.	
		,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
Von dieser Summe empfehlen wir folgende Abschreibungen zu bewerkstelligen:			
1. In Folge Revision des Inventars des Kursdienstes und Übergabe verschiedener In-			
ventargegenstände an die Hauptmagazinverwaltung, Minderwerth	Fr.	6,470.	
2. Auf ausrangirten Reservestücken der Werkstätte, auf Lokomotivrädern und Radsätzen		32,963.	
3. Erledigung einer vom Jahr 1876 herrührenden Pendenz mit dem Comité der Bülach-	n	02,000.	-0
Regensberger-Bahn durch Nachzahlung an die Obligationeninhaber derselben	n	6,798.	
4. Amortisation der zweiten Hälfte der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen von			
50 Millionen mit der Schweizerischen Centralbahn laut Beschluss der Generalver-			
sammlung vom 30. Juni 1882	77	317,678.	13
5. Amortisation der an die Eisenbahnbank im Jahre 1879 bezahlten Spezialkommission			
(deren Begründung s. oben unter III. Finanzverwaltung)	n	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		91 076	
Summa	"	31,076.	47

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.

${\bf E.}$ Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Т	ransportq	uantitäten				Einna	ahmen		
,	188	1	188	32	18	881	l	1	88	2
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
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.		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.		10.23	11,917.		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.		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.		2.10
Total .	100,623	100	108,693	100	106,479.	85	100	113,110.		100
Rekapitulation nach Plätzen:					İ					
I. Platz	43,976	43.70	47,256	43.48	56,886.	77	53.42	62,483.	54	55.24
И. "	56,647	56.30	61,437	56.52	49,593.		46.58	50,626.		44.76
Total .	100,623	100	108,693	100	106,479.		100	113,110.	_	100
	Tonnen		Tonnen							
II. Gepäcktransport					E 094	10		5 040	477	
II. Gepäcktransport	615	•	661		5,834.	40		5,940.	47	•
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse a, Pferde	75	2.33	41	1.68					- 4	
" 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			4			
Stückgut	9,516	6.22	8,672	5.02	1					
Massengut A	24,297	15.90	17,922	10.37	427,379.	70		480,147.	20	
"В	69,966	45.78	96,165	55.66	121,010.	. 3		100,141.	04	•
Spezialtarif I	35,424	23.18	37,793	21.88	1			1		
" П	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		. I	.		106,479.	85	19.52	113,110.	49	18.63
Gepäcktransport					5,834.		1.07	5,940.		0.98
Viehtransport			.		5,645.		1.04	7,689.		1.27
Gütertransport	٠.				427,379.		78.33	480,147.		79.10
Verschiedenes					258.		0.04	127.		0.02
Total .					545,598.	_	100	607,015.	_	100
20001	•	'			,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,			30.,010.		100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Pe	ersonen		G	epäck			Vieh			lüter		Ver schiede		Total- einnahn	
	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				1889	2	Ge	\mathbf{g} enü	ber 1881	
			41*		200		Mehraus	gabe	Minderau	sgabe
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	_	_
			3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffs-							
107,966	67	27.20	personals	112,623	52	28.51	4,656	85	_	_
1,763	42	0.44	4. Bekleidung desselben	2,020	22	0.51	256	80	_	_
			5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung							
1,498	16	0.38	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	-	-
		120	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-	8						
97,320	33	24.52	tung 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		11			1882		
				Total		per Fahrkilome		In Prozenten	Total		per Fahrkilom		In Prozenten
				Fr.	Cts.	Fr.		der Brutto- einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.		der Brutto- einnahmen
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
	Vo	rschla	g ·	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	32.25
Steinkohlen			. Tonnen	2,922.410	3,159.50
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinke	ohlen	(1 Ste	r	,	
Holz = 400 Kilogr. Kohlen)			. "	2,932.210	3,172.40
Durchschnittsverbrauch per Kilometer			. Kilogramm	30.796	29.81
"Zeitstunde			. "	488.457	452.48
Kosten für Brennmaterial im Ganzen			. Franken	84,837.57	89,272.5
per Kilometer			. Centimes	89.10	83.9
"Zeitstunde			Franken	14.13	12.7
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Gar	nzen		. Tonnen	9.609	9.8
per Ki	lomet	er	. Kilogramm	0.101	0.0
_ Ze	eitstur	ıde İ	. ,	1.600	1.40
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen			Franken	9,496.62	10,097.56
per Kilometer .			Centimes	9.97	9.4
" Zeitstunde .			. , ,	158.19	144.0
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen .	•	•	. Franken	80,401.84	57,062.8
per Kilometer	•	•	Centimes	84.44	53.6

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

				uantitäten			Einna	hmen	
		188	I	188		1881		1882	;
I. Personentransport.		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
1	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
" . н.	"	41,274	5.29	48,609	6.00	8,772. 80	2.27	9,461. 68	2.40
Gesellschafts-, Lust- u.									
Rundfahrtbillete . I.	77	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
Tot	al .	779,872	100	810,639	100	386,449. 07	100	394.484. 27	100
Rekapitulation nach Plät	zen:			,					
I. Platz		200,021	25.65	212,862	26.26	135,244. 24	35.00	137,850. 77	34.94
п. "		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	- 50	223,230. 01		303,101.	200
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				
Tot	al .	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				-
"п		10,174	32.28	9,288	31.02				
" A	•	2,973	9.43	3,132	10.46	94,331. 72		87,780. 56	
"В		1,438	4.56	1,022	3 41				
, C		3,188	10.12	3,066	10.24				
" <u>D</u>		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	
Tot	al .				`.	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	al.					518,111. 19	100	514,358. 23	100
I		ı	l l			l J			l

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

		Pe	rsonen		G	łepäck			Vieh		7	Güter		Ver- schieder		Total- einnahm	
	*	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1	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
1	mehr als 1881	30,767	8,035	20	19	77	5 9	_ 1	_	_		_	_	_	_	_	_
	weniger " "	_		-	-	_	-	190	210	80	1,575	10,956	41	698	54	3,752	96

Durchschnittseinnahmen.

1				Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
١	1882			Fr. 0. 49	Fr. 7. 75	Fr. 0. 67	Fr. 3. 64
1	1881			" 0. 50	" 7. 87	" 0. 69	" 3. 81

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1881				889		Ge	genül	ber 1881	
	1991				334		Mehrausg	abe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente	9	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 6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung 	16,744	04	3.87	953	48	-	_
105,377	91	24.14	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
136,604	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	l				188	2	
-			Total		Per Fa		In Prozenten der Brutto-	Total		Per Fa		In Prozenten der Brutto-
			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen
	Einnahmen .		518,111	19	2	01	T -	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.

a. Leistungen der Schiffe:	1881	1882
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Kilo	233,514	246,336
und zwar in Zeitst	unden 17,881	18,674
per Zeitstunde durchschnittlich Kild	ometer 13.06	13.1
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	, 24,231	24,659
und zwar in Zeitst	unden 3,116	3,288
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kild	meter 7.78	7.5
Total: Zurückgelegte	, 257,745	270,995
Zeitst	tunden 20,997	21,962
per Zeitstunde durchschnittlich Kilo	ometer 12.28	12.3
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	Ster 93	95
Steinkohlen	Sonnen 3,937.025	4,107.4
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen : 1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.	, 3,974.225	4,145.4
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr. 15.419	15.2
, Zeitstunde	7 189.276	188.7
_ , , ,	anken 95,782.32	93,383.6
" " per Kilometer Ce	ntimes 37.16	34.4
" " " Zeitstunde Fr	anken 4.56	4.2
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . T	onnen 8.109	9.6
1 1 = 10000	Kilogr. 0.031	0.0
" " " Zeitstunde .	0.386	0.4
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Fr	anken 6,727.88	8,696.4
per Kilometer Cer	ntimes 2.61	3.2
" Zeitstunde	32.04	39.6
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Fr	anken 76,806.94	75,920.1
1 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	ntimes 29.80	28.0

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 Einnah	men .				Fr.	938,157.	13	Fr.	1,072,756.	51
" Ausgab	en .	•			n	934,536.	11	n	1,063,617.	88
			Differ	\mathbf{enz}	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 I	\mathbf{Feu}	ersc	had	len:
------------	----------------	------	-----	------

b) Ge

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. —
egen die Gefahren des Wassertransportes:	
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	" 514,000. —
Total	Fr. 51,404,839. —

— 55 —		
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. 234,93	3. 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 .	, 119,40	6. 20
Total .	Fr. 354,33	9. 26
6. Personaletat.		
Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:		
I. Allgemeine Verwaltung. Beamte und Angestellte	139	
Arbeiter im Taglohn	24	400
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.	F .	163
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	476	
Arbeiter im Taglohn	557	1,033
III. Expeditions- und Zugsdienst. Beamte und Angestellte	1 041	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)	1,241 466	
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		1,707
Beamte und Angestellte	323	
Arbeiter im Taglohn (wovon 415 Werkstättearbeiter)		909
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,812
Beamte und Angestellte	146	
Arbeiter im Taglohn	52	400
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		198
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	
Die Ausgaben bestehen in:	
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene	
Angestellte Fr. 643. 93	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . " —. —	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungs-	
berechtigung " 13,889. —	
Regelmässige Unterstützungen " 173,674. 65	
Verschiedenes	
, 189,574. 92	, 29,749. 88
Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren Fr. 1,044,350. —	, 20,110.00
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an	
die Nordostbahn	
	Fr. 1,042,113. 74
Am Schluss des Berichtsjahres waren 2179 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.	
Am beinuss des Deficitsjames waten 2115 Deamie und Angestente mitgheder dieser Rasse.	
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.	× 14
	Fr. 33,115. 85
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.	Fr. 33,115. 85
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 33,115. 85
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	5
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 33,115. 85
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	4 592 84
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	" 4,592. 84
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	4 592 84
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben 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	" 4,592. 84
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	" 4,592. 84
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	, 4,592. 84 Fr. 37,708. 69
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	" 4,592. 84
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	, 4,592. 84 Fr. 37,708. 69
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	, 4,592. 84 Fr. 37,708. 69
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	, 4,592. 84 Fr. 37,708. 69 Fr. 14,735. 93
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben	, 4,592. 84 Fr. 37,708. 69 Fr. 14,735. 93 , 903. 65
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter. Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben 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	, 4,592. 84 Fr. 37,708. 69 Fr. 14,735. 93

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	77	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	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
D 1 1 201 D 201 1000 's Wellers' 200		
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 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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						-
I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Personentransport 2. Gepäcktransport 3. Pferde- und Viehtransport 4. Gütertransport	5,064,386 314,173 203,582 7,889,405	06 88 66 06	13,471,547	66		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.					-	
1. Pacht- und Miethzinse	215,758	06		100	¥80	,
Pachtzins für die Bischofszellerbahn Fr. 65,000. — Einlage in den Erneuerungsfond derselben	82,000 133,758 93,452	$\frac{-}{06}$				
2. Versomedenes	00,102		227,210	78	13,698,758	44
II. Aus andern Unternehmungen.						
A. Nettoertrag der Dampfboote.	011.04					
Dampfboote auf dem Bodensee Dampfboote auf dem Zürichsee	211,945 81,404	35	293,349	35		
B. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen.						
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	587,170 459,207 51,672 9,119	98 76*				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	56,000	_	1,144,930	54	1,438,279	89
III. Aktiv-Saldo des Interessenconto					247,760	06
Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1881 .			670,496	55	15,384,798	39
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.						
 Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung Reiseauslagen Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten Porti und Kommissionskosten Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars 	: : : :		225,768 4,627 5,582 20,117 8,233 1,181	35 25 33 26 63 54	265,510	36
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.	9-					
 Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter) Hiezu ¹/₃ der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von . Fr. 595,851. 65 Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	587,047 198,617 	26 22 36	785,664 10,648	48 73		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	4,954		18,740 30,365 53,477 414,828 36,074 29,667 131,498 24,869 1,248	36 79 14 78 93 19 84 72 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	13,105 32,722 116,835	37 41 14				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars f) Rangirdienst: Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) "279,536.80"	31,119 503,642	69	1 610 420	27		,
The state of the s	505,642	44	1,610,439	37	1 000 705	
Übertrag .	•	.	1,610,439	37	1,802,595	11

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.				_		-
* · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						
$\ddot{ extsf{U}} ext{bertrag}$.			1,610,439	37	1,802,595	1
2. Personendienst.						*
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäck-						
expedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billet-						
sortirerinnen	178,095	20				
b) Bekleidung derselben	1,071	18				
c) Druckkosten	36,237	17			*	
d) Ersatzleistungen	720	79	016 104	94		
,			216,124	34		
3. Güterdienst.						
a) Beselden and Establishmen des Transporting obtion					21	
a) Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion,						
Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güter-	935,086	30				
arbeiter etc.	,	10				
b) Bekleidung derselben	2,496 61,898	73				
c) Druckkosten		57				
d) Ersatzleistungen	9,269	21			(2)	
e) Assekuranz der Güter	20,181	41	1,028,931	91	2,855,495	
					2,000,100	
V. Transportdienst.		1.				
1. Allgemeine Kosten.	7		150			
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten						
der Materialverwaltung	25,759	24	20 11			
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	19,767	86			8 1	
c) Assekuranz der Materialvorräthe	350	65			n, X	
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung	10,181	36	F0.050			1
w) belowelling and build and bighanishing.			56,059	11	9	1
2. Kosten des Fahrdienstes.			*			l
a) Poseldung Lähne und Entechädigung des Zugnessenele des						
a) Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der						ľ
Centralwagenkontrole, des Wagenmeisters, der Wagen-						
kontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger	622,222	23				
		99				1
b) Bekleidung derselben	22,181	99				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung	216 721	95				2
und Reservestücken	316,781 4,080	25 53				1
d) Öl und Schmiere für die Wagen	20,507	32				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	,					1
f) Assekuranz der Wagen	9,806	05				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 579,458. 94	1					
Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nord- ostbahnwagen auf andern Bahnen " 579,432.07	26	87	995,606	24		
" " " " " " " " " " " " " " " " " " " "			3,000	-1	2	-
The autore -			1 051 005	0.5	4.050.000	١.
$\ddot{ ext{U}} ext{bertrag}$.		.	1,051,665	35	4,658,090	7

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

	1	T	1	1	1	1
Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Übertrag .		١.	1,051,665	35	4,658,090	73
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).			1,001,000	00	1,000,000	"
 a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 492,780. 20 Hiezu: Administrationskosten des Zug- 	* 10				-	
kraftsdienstes Fr. 40,373.95	F=0.400					
idem des Werkstättedienstes, 39,984.— b) Bekleidung desselben, 80,357.95	573,138 1,565	15 04			-	
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung der Bureaux und			,			
Lokomotivremisen	4,585 575,799	89			20.	
d) Brennmaterial	49,813	15				
f) Putzmaterial	14,333 9,150	$\begin{vmatrix} 01 \\ 37 \end{vmatrix}$				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung	421,273	66				
und Reservestücken	4,773	08	1,654,432	04	2,706,097	39
V. Bahntelegraphie					25,543	16
VI. Verschiedenes	• '	•			185,607	99
Hievon ab: 1. Auf die Baurechnung des Stammnetzes (Bahnhoferweiterung Winterthur) fallende			0.444		7,575,339	27
Quote der Kosten des technischen Personals 2. Entschädigung der Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern für administrative			8,444	72		
und technische Bauleitung (Stationserweiterung Rothkreuz) 3. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung		•	9,454	34		
und der technischen Leitung:	10,000					
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	$10,000 \\ 15,000$	_	25,000	_		
4. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:	711,025	90	42,899	06		
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern b) auf der Bötzbergbahn	1,095,585	68	1 001 010			
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		٠.			390,000 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		,			10,002,001	"-
das Jahr 1876. b) Werthabschreibung auf Inventarien und Reservestücken der Werkstätte	$6,798 \\ 39,433$	- 46				
c) Abschreibung des Restes der Kursverluste auf dem 4½0/0 Gemeinschafts- anleihen 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 . Hievon ab:	500,000	_	863,909	59		
e) Nettoeinnahme der Korrent-Rechnung über die Bauobjekte der rechts- ufrigen Zürichseebahn pro 1882	3		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:

Einnahmen. I. Saldo vom Jahr 1881: a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881		1 1		
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881				Einnahmen.
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881			-	
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881				
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881				E. Saldo vom Jahr 1881:
b. Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1881	,	50	14 100 700	
Bei der Bötzbergbahn Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto pro 1882 für Verkäufe von Land und Bauinventar				-
Bei der Bötzbergbahn Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto pro 1882 für Verkäuse von Land und Bauinventar	15,575,175	-91	1,405,442	b. Detriebs- und verlugbare Kapitanen per 51. Dezember 1801
Bei der Bötzbergbahn Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto pro 1882 für Verkäuse von Land und Bauinventar				
Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto pro 1882 für Verkäufe von Land und Bauinventar				II. Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen:
von Land und Bauinventar	1			Bei der Bötzbergbahn
I. Obligationen kapital: 4 ½ ½ % 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	,		, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
4 1/2 9/0 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		83	5,954	von Land und Bauinventar
4 1/2 0/0 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 2 2			
ausschliesslich Nationalbahn: Weitere Einzahlung auf die Emission von 68 Mill. Franken d. d. 1. Februar 1879, 1,259,500 — Werth 31. Dezember 1882 1,265,454			8	Obligationen kapital :
				ausschliesslich Nationalbahn:
	1,265,454	_	1,259,500	Werth 31. Dezember 1882
Summa 16,840,630				
Summa 16,840,630			×	
Summa 16,840,630				•
Summa 16,840,630				
Summa 16,840,630				
Summa 16,840,630	9	-		
Summa 16,840,630	2			
Summa 16,840,630			3	
Summa 16,840,630				
	6,840,630		•	Summa .
		_		

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

Ausgaben		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
I. Bauausgaben: a) Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1882 b) Nettoeinnahmen für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1882 c) Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1882 II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen: Einzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1882 III. Gotthardbahn-Subvention: Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882 IV. Amortisation des 4½°% Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883) V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883: a) Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882 b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882 15,498,266	Augmahan				
(a) Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammetz der Nordostbahn im Jahre 1882	Ausgaben.				
(a) Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1882					
a) Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1882					
Jahre 1882		4		* * *	
b) Nettoeinnahmen für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1882 c) Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1882		0.0.100			
c) Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1882					
c) Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1882	b) Nettoeinnahmen für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1882		89		
Stätten im Jahr 1882	No. 1 and 1	317,789	26		1
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen: Einzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Aargauische Südbahn i. J. 1882 III. Gotthardbahn-Subvention: Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882 IV. Amortisation des 4½% Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883) V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883: a) Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882 b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882 13,471,554 2,026,711 98 15,498,266		265 010			
Einzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1882 II. Gotthardbahn-Subvention: Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882	statten im Jahr 1882	205,919	44	51,869	8
II. Gotthardbahn-Subvention: Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882	II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen:	9 0		2	
Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882	Einzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1882			780,000	-
Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882	TI Caller de la Culumian.				
bahn im Jahr 1882					
V. Amortisation des 4½0% Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883) 140,000 V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883: a) Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882				270 404	
Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883) V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883: a) Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882				570,494	1
V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883: 1,342,363 a) Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882					
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	Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883)			140,000	Ŀ
a) Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882	W. O. H. W. L			1,342,363	8
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882 2,026,711 98 15,498,266	v. Saido-Vortrag auf das Jahr 1883:			2	
13,430,200			40		
Summa	b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882.	2,026,711	98	15,498,266	3
Summa					
Summa					
Summa				*	
Summa					
Summa				·	
Summa . 16,840,630			.	.00	
Summa 16,840,630					
Summa 16,840,630					
Summa 16,840,630			120		-
Summa 16,840,630					
Summa 16,840,630					
Summa . 16,840,630	C	×-		10.040.000	
	Summa .			16,840,630	2

III. Baurechnung der Schweizerischen

	Stammi	ietz	Neue Li	nien	Transportma u. Werkst			Zι	ısamme	n z	üge	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct
Ausgaben.												
I. Allgemeine Verwaltung.			*1									
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	is a	
D. Verschiedenes	88	35	_		, –	-	•	•	88	35	115,522	07
III. Bahnbau.												
A. Unterbau:									1			
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		9,116	82	==			
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	14,483	51	3,927	90	10,305	91	249	70				
c. Wegübergänge	15.054	50		-1		-	10,000	70		[
d. Legen des Oberbaues	15,654	56	-		1,687	84	13,966	72			. "	
e. Einfriedigungen, Barrièren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	4 117	95	559	00	107	40	4,77 9	25				
f. Verschiedenes	4,117	_	553	90	107 29	40 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.												
e e												
· ~												

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

	Stammnetz Neue Linier			nien	Transportma und Werkst	terial tätten	Zusammenzüge								
9	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.			
Ausgaben.									e - 12						
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 . d. Hebkrahnen und Brückenwaagen . 	724 —	45 —		_ _	- 3,875	_	724 3,875	45 —							
e. Verschiedenes	_	_	_	_	-	-		_	5,629	64	190,709	70			
IV. Transportmaterial.															
A. Lokomotiven und Tender	-	_	_	_	154,199 87,211	65 13			154,199 87,211	65 13					
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Boden- see	_	_	_	_	44	-			44	-	ı				
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 D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	8,222 —	90 —	647	59	-	_			7,575	31					
E. Werkstätten und Schiffswerften: a. Stehende Dampfmaschinen b. Werkzeugmaschinen auf den Maschinen	, <u> </u>	-	- -	_	8,048 805	-	8,048 805	-							
c. Werkzeuge und Requisite $d.$ Mobiliar $d.$ Mobiliar	_	-	, -	_	1,147 —	-	1,147 		10,000	_	17,575	31			
Total der Netto-Ausgaben	348,106	15	30,316	89	265,919	44	* 1.				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:	Test in					
 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		
 Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1882, laut vorstehender Rechnung 	48,171,582 30,316	52 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.					120,001,011	
 Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1882, lt. vorstehender Rechnung 	:		28,934,303 265,919	24 44	28,668,383	80
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.					148,765,697	88
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern: 1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn 2. Für den Konton Zug-neleitste Fürschlungen	6,000,000 800,000	_		٠		
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen	2,826,000	_	9,626,000	_		
b. Bötzbergbahn: Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen . Ab: Hälftiger Antheil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1882	12,200,316 5,954	18 83		35		
c. Aargauische Südbahn:			12,194,361	35		
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlungen Steinen der Steinen Gebeiteten Einzahlungen	5,320,000 780,000	_	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 2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital 	500,000 1,120,000	_	1,620,000	_	•	
g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau: Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn			300,000	_	30,385,535	74
IV. Gotthardbahn-Subvention.						
 Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Resteinzahlung 	:	:	3,889,505 370,494	93	4.900.000	
					$\frac{4,260,000}{183,411,233}$	$\frac{-}{62}$
B. Liquidations-Rechnung.					100,411,200	02
Kapitalbeschaffung des $4^{1/2^{0}/0}$ 160 Millionen Anleihens I. Hypothek: α . Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission v. 68 Mill.	12,612,054	40	8			
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	_		
auf die 1. Emission von de Emission d. d. 1. Februar 1919		1	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	_		4		
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.	C
A. Aktienkapital: 1. 84,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien zu Fr. 500 . 2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien zu Fr. 500 . 106,000	· •		42,000,000 11,000,000		53,000,000	_
B. Obligationen: 1. mit einem Zinsfusse von 4 %: Rückzahlbar: a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 . 30. Juni 1890 b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . 28. Februar 1892	7,100,000 5,000,000	_	12,100,000	_		
2. mit einem Zinsfusse von 4½00: a. Anleihen vom 3. November 1863 b. Anleihen vom 26. September 1865 c. Anleihen vom 3. April 1871 d. Anleihen vom 30. November 1871 b. April 1886 d. Anleihen vom 30. November 1871 b. April 1887	5,000,000 3,000,000 5,000,000 5,000,000					
e. Anleihen vom 16. April 1873	20,000,000	_	44,000,000	_	56,100,000	-
 C. Subventionsdarleihen: 1. mit einem Zinsfusse von 2¹/2 bezw. 4¹/2 ⁰/0: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal 			3,650,000	_		
 mit einem Zinsfusse von 3¹/₄ be zw. 3¹/₂⁰/₀: a. Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880 	5,000,000 750,000 500,000		6,250,000	_	9,900,000	
D. 4 ¹ / ₂ 0/ ₀ Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):			3			
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	•	٠.			3,000,000	-
Summa .	. **				198,909,500	-

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1882.

per 31. Dezemb	1 1002.	1	1	1	1	1
	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:			1,031,440	0.5		
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe a	387,001	70				
Schienen, Schwellen etc.) c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.)	1,279,224 393,768	65 30	2,059,994	65	v	
5. Diverse Hauptbuch-Debitoren			3,020,525	37	19 564 551	7
•				-	13,564,551	١.
					SWIII II	
B. Passiven.						
D. Tassiven.						
1. Erneuerungsfonds:						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn b. idem der Linie Effretikon-Wetzlkon-Hinweil	5,236,617	23 40				
c. idem der Bischofszellerbahn	102,569	41	5,417,364	04		
2. Saldi der Betriebsrechnungen:						
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn b . idem der Linie Zürich-Zug-Luzern	. 921,665 68,498	18 23	000 169	41		
		20	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 da			9		400	
Prioritätsaktienkapital	. 1,295,800	50	105050			
5. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon	57,766	30	1,353,566	50		
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 Nationalbahr			122,253	19	*	
11. Baureserve für die definitive Stationsanlage in Horgen			198,645	35		
12. Diverse Hauptbuch-Kreditoren			320,454	57	11 505 000	_
					11,537,839	7
	360		x : : :			
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1883		.			2,026,711	9
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			4			_
	2					

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

	Fr.	Cts.	Fr.	C
Einnahmen.				
	∞			
1. Saldo vom 31. Dezember 1881			4,446,945	7
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1882 .	1,150,000	-		
3. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	_	1,250,000	
			-,,	_
Summa .			5,696,945	
•				-
	()			
Ausgaben.				
				1
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 D ¹				
Nr. 202-205	62,199	65		
	02,100	-00	460,328	
5. Saldo auf neue Rechnung			5,236,617	
	,		· · ·	_
Summa .	• = = =		5,696,945	'
			1	
	~~			

