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

Kapitel: 4: Betrieb

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

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

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

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

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		Einna	hmen	
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±,135.87	20,32

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

В				v		Transport	quantitäte	en	n n				
Personen	Gepäck	Vieh			P 9.	1 1991 18		Güte	r				
Zahl	Tonnen	Stück	Eilg	nt.		Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D.			Total
		,	Tonn	en Tor	nen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonr	ien –	Tonnen
410,754	918	9,670			,026	11,704	12,214	16,867	7,537	4,129	35,	899	96,479
363,374	918	9,359				11,687					40,	107	96,898
382,099	1,131	11,165	3,5	25 6	,266	15,067	10,318	17,904	9,445	8,140	49,	177	119,849
483,147	1,178	9,156	3,4	84 5	,646		10,467	16,327		100	46,	036	109,78
							10,389			1			114,84
							,	1 '					107,80
			1				2000 0 000						109,47
													125,143
				1						1			121,72
,							,	1 '					141,48
			1 '	1			,						128,185
100000000000000000000000000000000000000		1850											121,875
										-			
5,631,957	16,433	141,682	45,0	82 68	,380	159,619	119,232	260,774	109,425	79,854	551,	180 1	,393,546
	263	2,558	-	2	,241			62,814	_	_	55,	543	98,118
20,619	_	_	2	75 -	- ,	4,299	5,734		1,021	11,151	_	-	_
						Einna	ahmen						
-	Ī	~	T	*** 1		"			.	per	Bahnl	kilomet	
Person	ien	Gepäck		Vieh		Gu	ter	Tota	al	1889	2	18	81
Fr.	Cts.		Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
					75			,		1,664	69	1,56	$2 \mid 50$
		15,156	47	13,075	40			840,574	4 94	1,553	74	$1,\!57$	2 51
319,391			34	15,637	85	661,25	$22 \mid 58 \mid$	1,015,854	4 71	1,877	73	1,86	3 34
		22,385	45	14,792	10	593,0	95 44	1,055,39	1 32	1,950	82 .	1,88	2 20
487,946	6 02	24,861	93	19,946	10	631,19	99 20	1,163,953	3 25	2,151	48	2,06	$5 \mid 75$
428,591	96	27,547	95	15,607	12	603,2	79 23	1,075,020	6 26	1,987	11	1,97	8 55
583,188	3 75	40,143	97	15,377	36	591,7	51 07	1,230,463	1 15	2,274	. 42	2,25	9 56
624,491	46	43,913	-	20,504	21	702,2	32 75	1,391,143	1 42	2,571	43	2,36	1 12
		35,987	58	26,299	57	731,5	80 85	1,337,829	9 58	2,472	88	2,33	4 09
445,871	1 28	28,432	48	18,255	94					2,437	18	2,31	2 55
318,547				16,453	35					2,054	65		
301,638	88	3.55		14,391	91			2.0		1,905	07		1
5,064,386	3 06		88 2		66	7,889,40	05 06			24,901	20		- 1
50 970	, 00	F .000	.	40 4=0		F00.0		010 55	, ,	1.001			
50,570		7,909	18	10,179	47	536,09	99 48	610,559	9 02	1,084	15	_	_
_	-	_	-		-		-	_	-	-	-	_	-
	Zahl 410,754 363,374 382,099 483,147 557,918 458,496 549,342 566,033 531,144 504,460 425,973 399,217 5,631,957 — 20,619 Person Fr. 309,047 276,546 319,391 425,118 487,946 428,591 583,188 624,491 544,011 445,871 318,547 301,638	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Personen Gepäck Vich	Personen	Tonnen	Personen Gepäck Vieh	Personen	Personen Gepäck Vieh Stück Eligut Comment Comment	Personen Gepick Vich

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	4 0	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		1,138	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		Gegenü	iber 1881	_	ordnung tationen
	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			

					Güter		Gegen	über 1881		ordnung tationen
	Personen	Gepäck	Vieh						n	ach
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen-	Güter-
									zahl	gewicht
1	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	İ	
Übertrag	2,116,733	5,131	76,681	505,049	352,522					
79. Affoltern b. H	3,498	2	10	126	132	258	+ 192	+ 2	137	137
80. Regensdorf-Watt	15,032	12	79	423	226	649	+ 7,218	+ 258	80	130
81. Buchs-Dällikon	6,687	7	68	177	143	320		- 261	121	134
82. Dietlikon	19,558	21	122	589	679	1,268	- 1,526	94	58	105
83. Wallisellen	43,564	48	136	2,205	4,548	6,753	+ 438	+ 2,825	26	37
84. Örlikon*	121,084	91	320	4,751	18,224	22,975	- 1,475	+ 861	5	11
85. Glattbrugg	10,224	20	64	485	700	1,185	- 698	796	103	109
86. Rümlang	11,693	20	156	987	2,321	3,308	+ 52	2 - 430	97	63
87. Oberglatt	12,987	37	255	160	122	282	- 337	- 132	89	136
88. Niederhasli	4,924	19	109	380	88	468	- 338	221	131	131
89. Dielsdorf	26,598	97	700	11,178	1,928	13,106	- 769	+ 4,078	43	18
90. Zürich †	947,615	3,350	6,543	77,061	241,810	318,871	+ 22,233	+ 3,062	1	1
91. Enge	129,595	156	112	1,722	1,573	3,295	-12,852	+ 148	4	64
92. Wollishofen	34,363	30	73	1,800	10,602	12,402	+ 1,684	+ 5,416	33	19
93. Bendlikon (Kilchberg) .	41,934	30	92	1,021	957	1,978	+ 78	372	28	90
94. Rüschlikon	32,797	27	92	657	702	1,359	+ 852	+ 331	35	103
95. Thalweil	65,03 3	129	132	2,523	8,034	10,557	- 804	+ 1,636	18	23
96. Oberrieden	22,776	21	86	1,491	3,755	5,246	+ 929	+ 931	50	46
97. Horgen	88,415	208	261	7,859	13,183	21,042	+ 6,092	+ 3,025	10	12
98. Au (Zürich)	11,943	26	98	-	395	395	- 27	+ 30	94	133
99. Wädensweil	91,940	226	477	7,332	18,826	26,158	- 2,477	- 3,857	9	8
100. Richtersweil	65,612	191	690	5,392	9,402	14,794	+ 3,186	+ 643	17	16
101. Pfäffikon (Schwyz)	22,322	37	256	547	541	1,088	- 259	- 185	51	112
102. Lachen	38,598	90	1,382	2,645	4,219	6,864	+ 730	- 441	29	35
103. Siebnen (Wangen).	22,291	28	709	2,227	4,528	6,755	- 372	+ 1,129	52	36
104. Reichenburg	13,200	51	470	452	625	1,077			88	113
105. Bilten	6,477	14	216	680	294	974	- 981	+ 256	123	116
106. Ziegelbrücke .	9,223	9	306	379	380	759	+ 536	38	109	124
107. NOUrnen	14,832	30	97	675	1,620	2,295			81	82
108. Näfels-Mollis .	15,488	34	158	2,223	3,111	5,334		+ 423	75	45
109. Netstall	8,463		67	1,199	4,251	5,450		-,200	115	44
110. Glarus	79,800		666		11,733	17,365			13	14
111. Ennenda	17,517		38	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	7,044	8,100		1		31
112. Mitlödi	15,332			7.00.00.00	,	200			78	96
113. Schwanden	46,470		883		8,037	11,783		1	25	20
114. Nidfurn-Haslen	15,527		. 73	406	1,461	1,867			74	94
115. Luchsingen	18,519		144	1,127	3,111	4,238	,	8 + 76	62	54
116. Diesbach	7,014		. 30	40.000000000000000000000000000000000000		729			120	125
117. Rüti (Glarus)	5,452	7	. 89	268	509	777	- 867	- 89	129	123
Übertrag	4,281,130	10,538	92,959	657,227	744,217					
	_,,,		,000		,					
	"						ı	1	I	ı I

^{*)} 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	Δ	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		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		1,101		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		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	
		-										
* 1 P				Ī							l	
			,									
					1		1				1	

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

Dampfboote auf dem Zürichsee 10,870 5,232 11,127 2,934 21,997 8,166 - 2,862 2,37ch 25,47ch 2,560 35,755 35,520 - 6,486 4,67ch 35,755 4,68ch 4,67ch	enz er 1881		Diffe gegenü		otal	. Т	h der ostbahn	l	n der ostbahn		
Dampfboote auf dem Zürichsee 10,870 5,232 11,127 2,934 21,997 8,166 - 2,862 - 2,862 - 2,864 44,366 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 158,053 102,139 202,419 5,273 4,286 49,729 13,325 4,288 4,288 4,288 4,286 43,546 358,403 120,500 6,382 4,288 4,286 4,286 4,286 4,286 4,286 4,288 4,288 4,286 4,288	Güter Tonnen		'ersonen	P		Personen		Personen		Personen	
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen † . 18,113 29,044 17,642 6,476 35,755 35,520 - 6,486 48,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 44,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 48,366 49,729 12,526 49,664 49,664 49,667		-				9					I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen 52,410 44,366 49,729 158,053 102,139 202,419 + 5,273 + 5,273 + 5,274	- 90	-	2,862	-	8,166	21,997	2,934	11,127	5,232	10,870	Dampfboote auf dem Zürichsee
Effretikon-Hinweil 36,813 10,765 37,544 2,560 74,357 13,325 + 3,894 Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen § 179,847 76,954 178,556 43,546 358,403 120,500 - 6,382 - Tössthalbahn 6,159 8,019 6,367 1,947 12,526 9,966 - 1,390 + Wädensweil-Einsiedeln 23,108 2,418 22,367 2,546 45,475 4,964 - 468 + Gotthardbahn und Weiter gelegene Bahnen 1,772 3,696 2,516 4,265 4,288 7,961 + 4,288 + 4,288 16,812 - 5,594 - Centralbahn und weiter gelegene Bahnen 79,507 10,244 50,301 106,568 99,686 20,1949 - 8,345 + 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - 5,594 - <td>+ 4,92</td> <td>+</td> <td>6,486</td> <td>~</td> <td>35,520</td> <td>35,755</td> <td>6,476</td> <td>17,642</td> <td>29,044</td> <td>18,113</td> <td>Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen†.</td>	+ 4,92	+	6,486	~	35,520	35,755	6,476	17,642	29,044	18,113	Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen†.
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen \circ \text{Alabahn.} \circ A	+ 71,63	+	5,273	+	202,419	102,139	158,053	49,729	44,366	52,410	Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .
Bahnen \$ 179,847 76,954 178,556 43,546 358,403 120,500 - 6,382 - 175 - 175 - 175 - 175 - 180 - 1	- 53	-	3,894	+	13,325	74,357	2,560	37,544	10,765	36,813	Effretikon - Hinweil
Tössthalbahn									***		Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene
Wädensweil-Einsiedeln 23,108 2,418 22,367 2,546 45,475 4,964 - 468 4	- 2,10	-	6,382	- "	120,500	358,403	43,546	178,556	76,954	179,847	Bahnen §
1,772	9,42	+	1,390	-	9,966	12,526	1,947	6,367	8,019	6,159	Tössthalbahn
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen Cantralbahn Cantralbahn und weite	+ 17	+	468		4,964	45,475	2,546	22,367	2,418	23,108	Wädensweil-Einsiedeln
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen K. Württemberg. Staatsbahn *	7,96	+	4,288	+	7,961	4,288	4,265	2,516	3,696	1,772	Gotthardbahn und Italien
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen K. Württemberg. Staatsbahn *	25,76					159,608	58,353	80,101	143,596	79,507	Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .
K. Württemberg. Staatsbahn *	- 46,35			_	116,812	99,868	106,568	50,301	10,244	49,567	Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen
Total Tota		1				16,598	12,473	8,306		8,292	
Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. S Verkehr der Stationen Zürich und, Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.	10,85					14,434	38,563	6,318			
Von	82,66	+	15,955	-	782,161	945,448	438,284	470,874	343,877	474,574	Total
Von		<u> </u>		<u> </u> 			5				† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.
Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern Luzern											§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und
Zürichsee-Dampfboote							-				-
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . 429 768 380 4,209 809 4,977 - 179 - Effretikon - Hinweil 140 241 189 327 329 568 - 45 - Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen 3,780 2,016 3,868 2,555 7,648 4,571 - 4,984 + Tössthalbahn											II. Transitverkehr über die Nordostbahn.
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen 429 768 380 4,209 809 4,977 - 179 - Effretikon - Hinweil . . . 140 241 189 327 329 568 - 45 - Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene 3,780 2,016 3,868 2,555 7,648 4,571 - 4,984 + Tössthalbahn . . . 6 78 18 77 24 155 - 119 + Wädensweil-Einsiedeln . . 1,400 159 1,428 86 2,828 245 - 605 - Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . 59 251 30 320 89 571 - 15 - Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . 256 116 203 1,255 459 1,371 + 90 + K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . 677 1,143 4,524 2,745 5,201	+ 6	+	17	_	1.197	10	486	5	711	5	Zürichsee-Dampfboote
Effretikon-Hinweil	- 64	_		_	,						_
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene 3,780 2,016 3,868 2,555 7,648 4,571 - 4,984 + Tössthalbahn. 6 78 18 77 24 155 - 119 + Wädensweil-Einsiedeln. 1,400 159 1,428 86 2,828 245 - 605 - Centralbahn und weiter gelegene Bahnen 59 251 30 320 89 571 - 15 - Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen 569 4,702 1,197 6,742 1,766 11,444 + 108 - K. Württemberg. Staatsbahn 256 116 203 1,255 459 1,371 + 90 + K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen 1,602 677 1,143 4,524 2,745 5,201 + 1,300 +	- 3	_		_				1 2000			•
Bahnen			10		000		02.	100		110	
Tössthalbahn . 6 78 18 77 24 155 - 119 + Wädensweil-Einsiedeln . 1,400 159 1,428 86 2,828 245 - 605 - Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . 59 251 30 320 89 571 - 15 - Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . 569 4,702 1,197 6,742 1,766 11,444 + 108 - K. Württemberg. Staatsbahn . 256 116 203 1,255 459 1,371 + 90 + K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . 1,602 677 1,143 4,524 2,745 5,201 + 1,300 +	- 1,60	+	4.984	_	4,571	7,648	2,555	3,868	2,016	3,780	
Wädensweil-Einsiedeln	,		,	_	,	,			′ 1		
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen 59 251 30 320 89 571 - 15 - Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen 569 4,702 1,197 6,742 1,766 11,444 + 108 - K. Württemberg. Staatsbahn . 256 116 203 1,255 459 1,371 + 90 + K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen 1,602 677 1,143 4,524 2,745 5,201 + 1,300 +		_		_							
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen K. Württemberg. Staatsbahn 1,602 677 1,143 4,524 2,745 5,201 1,444 108 1,300 + 1,300 + 1,300	- 11	_		_			200.00				
K. Württemberg. Staatsbahn 256 116 203 1,255 459 1,371 + 90 + K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen 1,602 677 1,143 4,524 2,745 5,201 + 1,300 +	7,40	_	0,000,000,000	+	1						
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen 1,602 677 1,143 4,524 2,745 5,201 + 1,300 +	- 51	+	I								
		T					- 1				_
Ubertrag . L. 8.246 9.719 8.461 20.581 16.707 30.300	62	_	1,500								
3,22 3,22 3,22 3,22 3,22 3,22					30,300	16,707	20,581	8,461	9,719	8,246	Übertrag .

		n der		h der		=	Γ	Diff	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
Ť1.	0.046	0.710	0.461	00 501	16 707	20.200				-
Übertrag .	8,246	9,719	8,461	20,581 627	16,707	30,300	١.	10	١.	977
Grichsee-Dampfboote		941	72	209	14	1,568		35	+	
	7 000	2,164		n i	102	2,373			+	1,242
Terein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,268	21,023	10,077	10,532	17,345	31,555	-	1,218	-	2,586
össthalbahn	4.000	152	4.050	6	0.040	158	١.	- 105	+	158
Vädensweil-Einsiedeln	4,890	639	4,950	177	9,840	816		125	+	76
entralbahn und weiter gelegene Bahnen .	197	760	158	279	355	1,039		413	-	707
r. Bad. Bahn	21	219	14	62	35	281	+	19	+	97
. Württemberg. Staatsbahn		69	-	30	-	99	54	-	-	117
C. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	639	890	629	7,459	1,268	8,349	+	123	+	834
	v	on	Na	ach						
	Effretiko	n-Hinweil	Effretiko	n-Hinweil						
				*						
ürichsee-Dampfboote	1	33	1	77	2	110	ı	3	-	(
erein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	874	360	658	1,105	1,532	1,465	+	261	+	169
össthalbahn	3	21	1	99	4	120	-	1	+	120
Vädensweil-Einsiedeln	-	12		25	_	37			+	8
otthard und Italien	_	18	_	22	-	40		_	+	40
entralbahn und weiter gelegene Bahnen .	23	343	13	1,078	36	1,421	+	1	-	342
r. Bad. Bahn	-	6		1,645	- 1	1,651	-	4	-	154
C. Württembergische Staatsbahn	_	10	-	8	-	18	l	-	-	9
Sayern und weiter	-	76		187		263		-	+	157
		Verein.		verein.			-			
		erbahnen		erbahnen					1.	
**************************************	und	weiter	und y	weiter				180		
										_
ürichsee-Dampfboote	_	2	_	4		6		-	_	5
Tereinigte Schweizerbahnen	1,347	582	1,429	165	2,776	747	_	132	-	134
össthalbahn	27	188	49	219	76	407	_	10	_	102
Vädensweil-Einsiedeln	4,277	22	4,108	1	8,385	23	_	24		3
otthard 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
r. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	703	1,018	884	65,945	1,587	66,963		263	+	13,486
. Württemberg. Staatsbahn	_	317	-	7,232	-	7,549	-	4	+	1,500
. Bayer Bahn und weiter gelegene Bahnen		509		888		1,397		-	-	204

		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		,				***
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen Gr. Bad. Bahn K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	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 Sentralbahn weiter	Schweiz.C	h der entralbahn weiter					1967	
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	_	51	+	185
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,345	8,945	1,357	40,392	2,702	49,337	+	206	-	4,880
Total des Transitverkehres	43,735	60,201	48,446	177,208	92,181	237,409	-	1,547	+	5,316
Gesammttotal	518,309	404,078	519,320	615,492	1,037,629	1,019,570	-	17,502	+	87,983
				⊕						

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

8	1881	1882	Gegenül	per 1881
A. Lebens- und Genussmittel:	1001	1000	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	_
201 - 10-101,	15,897	16,981	1,084	_
	376,465	431,304	54,839	
B. Brennmaterialien:			01,300	199.1.2
17. Brennholz	39,948	37,279	_	2,66
18. Holzkohlen	2,343	1,797	_	54
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und	010.007	024.002	10.440	
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,	24,100	20,000	1,000	
	27,150	31,797	4,647	_
G. f.	W 1,100	18,220	2,592	
Stabeisen		10.44		
Stabeisen	15,628			
Stabeisen	15,628 3,040	4,192	1,152	_
Stabeisen	15,628			

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	
b) in Leinen, Hanf etc.	75,209	75,270	61	_
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	4,105	4,588	483	_
c) in Seide. 39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	7,811	7,562		249
	1,011	1,002		210
d) in Wolle.	6,757	9,235	2,478	
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle				
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
*	17,132	15,934		1,198
G. Glas- und Thonfabrikation:	10,100	10,001		1,130
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und				
Porzellan)	11,043	10,119		924
H. Papierfabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	6,816	7,088	272	
46. Papier und Carton	7,649	8,754	1,105	
40. I aprel und Catton	14,465	15,842	1,377	
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:			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
K. Hülfsmittel zum Transport:	124,575	117,626	_	6,949
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen .	13,965	9,501		4,464
60. Leere Gebinde und Emballagen	25,385	23,058		2,327
	39,350	32,559	_	6,791
Total	,274,006	1,369,133	95,127	
Nicht klassifizirte Waaren	21,422	24,413	2,991	_
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		1,393,546		
Gesammttotal .	1,200,428	1,075,546	98,118	_

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

238 563 520		က် က် က် လ် လ် လ် လ် လ် လ် လ် လ် လ် လ် 	3 442
14,180 17,312 17,682	29,852 29,852 30,556 29,981	20,413 31,459 34,830 38,887 36,071 35,817 43,969 41,144 43,717 45,818 46,535 37,966 30,458	26,963
5,640 7,724 7,277			15,723 13,618
159 198 294 271	542 404 479 503	600 601 601 601 601 601 601 601 602 602 603 603 603 603 603 603 603 603 603 603	374 358
521 614 653	651 680 682 682	685 652 712 744 746 822 761 849 954 954 954 954 616 618	615 567
7,860 8,776 9,458	10,265 11,433 12,129 12,802	13,567 12,428 13,534 13,738 12,988 16,010 17,092 17,857 18,247 15,150 11,668	10,251 $9,274$
6	22.44 21.71 20.54 20.54	19-41 18-23 17-14 17-27 17-27 18-65 17-46 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58 16-58	19.23 19.45
1 1 1	7. 06 6. 19 6. 01		5. 53
16.59 13.32 14.67	12.35 12.35 12.35 12.84	11.25 10.80 11.60 10.80 10.40 10.00 10.00 9.80 10.04 10.00	10.27
1 1 1	49.16	49.13 49.13 50.40 50.20 51.40 51.40 51.40 51.40 51.40 51.40 51.40 51.40 51.40	55.15 55.77
6.04 50.02 50.03	5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	4.38 4.38 4.38 4.38 4.38 4.48 4.48 4.46 4.48	4.52
34,000 58,013 49,603	134,433 139,487 124,216 119,716	147,790 179,113 180,503 234,547 190,885 197,978 261,567 234,098 250,930 270,733 268,016 220,083 185,044 171,173	153,025 132,836
1		1,394 1,332 1,407 1,401 1,485 1,709 1,709 1,595 1,790 1,798 1,798 1,798 1,798 1,148	1,115
130,000 174,568 186,339	192,862 220,056 237,963 247,411	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	226,700
106 134.4 156.5	178 178 178 178 178	178 178 178 178 178 181.1 193 203 213 213 213 213 213 213 401	469 540
	1860 1861 1862 1863 1863	1865 1866 1867 1868 1869 1870 1872 1872 1873 1874 1876 1876 1876	1880
-		•	

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	
				27 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	$\begin{array}{c c} 1,407,616 \\ 3,856.5 \\ 3,968.4 \end{array}$	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. Stand und Leistungen.													
ıı		Anzahl der Wagen)	Achsen	Sitzp	lätze	der W	agen	Auf die Lä	nge ein e	s Kilome	eters redu	zirt, wurden	befördert
bsjal		Anz		der A	im	Einzeln	en	ue	Eigenge-			В		
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Total	Anzahl d	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Personen- gewicht	wicht der Wagen im G		anzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
	ach	vie			TO SOC	Trasse	# THE SEC		Tonnen					
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
							В. Т	nterhal	tungskoste	n.				
		hsen-		Repar	aturko	s t e n		Achsen- Kosten des Schmiermaterials Putzen, Heizen					Heize n u. Be	leuchtung
ahr	der	eigene	11-			l e e	kilomete der eigen	- 11		per Ach	senkilo-		Ausgaben fi	ür
ebsj	1	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-	Eigenge- wicht der Wagen im Ganzen zug g g g g g		Bruttolast			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	wicht			per Achsen-	leer zurü	beladen	
	ack	vie	der	der		Tonn	ien		7	onne:	n			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*	$\begin{array}{c c} 1.77^* \\ 2,137.46^* \end{array}$	$\begin{array}{c c} 1.8 \\ 2,389.11* \end{array}$
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 יו יו		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 ,, ., ,, Schmiermaterial* , 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 " " 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	444,3713)	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	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 l			l

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

		Pe	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			nes	Total- einnahmen	
	*	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	1882	810,639	394,484	27	636	4,930	85	4,703	3,167	15	29,944	109,061	96	2,714	-	514,358	23
	1881	779,872	386,449	07	617	4,853	26	4,893	3,377	95	31,519	120,018	37	3,412	54	518,111	19
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				882		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.

					1882							
-			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.	ř	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 2 01 D 2 1 1000 's Wellers' 200		
Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren Fr. 66,000. —		
"Baarschaft " 2,974. 39	Fr.	68,974. 39