

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	31 (1883)
<b>Artikel:</b>	Einunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1883
<b>Autor:</b>	Studer
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730438">https://doi.org/10.5169/seals-730438</a>

### 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:** 11.02.2026

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

Einunddreissigster Geschäftsbericht  
der  
Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die  
Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1883.





An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

---

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen hiemit den das Jahr 1883 umfassenden einunddreissigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unsers Unternehmens in gewohnter Form vorzulegen.

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

Mit dem Beginn des Berichtjahres ist das Bundesgesetz über das Obligationenrecht in Kraft getreten, welches unter Anderem auch die Rechtsverhältnisse der Aktiengesellschaften in erschöpfender Weise regelt und namentlich über die Aufstellung der Bilanzen solcher Gesellschaften genaue Vorschriften enthält. Diese Bestimmungen waren selbstverständlich auch auf die Eisenbahngesellschaften anwendbar, welche sich denselben gleich andern Gesellschaften zu fügen hatten. Der h. Bundesrat erachtete jedoch seine Obliegenheit, über die Beobachtung der Gesetze zu wachen, nicht für genügend, um die Befolgung dieser Vorschriften zu sichern. Mit Botschaft vom 6. März 1883 legte er der Bundesversammlung ausführlich alle die Übelstände vor Augen, welche nach seiner Ansicht sich seit dem Beginn des Eisenbahnbaues in der Schweiz in das Rechnungswesen der Eisenbahnen eingeschlichen hatten, und schlug behufs deren Beseitigung, nicht etwa die strikte Beobachtung des Obligationenrechts, sondern ein neues Gesetz vor, nach welchem das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften grösstentheils in die Hände des Bundesrates gelegt worden wäre.

Allerdings mochte die Veranlassung zu einer solchen Vorlage an die Bundesversammlung in dem Umstände liegen, dass mit 1. Mai 1883 der Bund sich über den Rückkauf eines grossen Theils des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu erklären hatte, und ein Entschluss darüber gefasst werden musste. Die Botschaft vom 6. März hatte nun den doppelten Zweck, einerseits den Nachweis zu leisten, dass im gegenwärtigen Augenblick der Rückkauf für den Bund mit finanziellen Gefahren verbunden wäre, anderseits aber für die Zukunft dem Rückkauf die Wege zu ebnen durch die vorgeschlagene tiefgreifende Einmischung in die finanzielle Verwaltung der Bahngesellschaften, welche einer förmlichen Anhandnahme des Rechnungswesens derselben fast gleichkäme.

Jene durften sich indess solchen Vorschlägen gegenüber nicht gleichgültig verhalten. In einer Besprechung von Abgeordneten derjenigen fünf grösseren Bahngesellschaften, deren Verhältnisse in der Botschaft vom 6. März

mit mehr oder weniger Grund als Beispiele der behaupteten Übelstände benutzt worden waren, wurde eine Eingabe an die h. Bundesversammlung beschlossen zum Zwecke, die den Eisenbahngesellschaften durch die Konzessionen angewiesene Rechtsstellung zu wahren und insbesondere den, ihre wohlerworbenen Rechte gefährdenden fiskalischen Tendenzen der Botschaft entgegenzutreten. Die vom 30. März 1883 datirte Eingabe ist namentlich in letzterer Beziehung nicht ganz wirkungslos geblieben, wenigstens sind die erwähnten Tendenzen in den folgenden Berathungen des Entwurfs etwas in den Hintergrund getreten.

Gleichwohl hat auch der aus den Verhandlungen des Ständerathes hervorgegangene Entwurf vom 29. Juni 1883 den fünf Bahnverwaltungen zu einer zweiten Eingabe an die Bundesversammlung Anlass gegeben, die vom 10. Oktober 1883 datirte und mehr nur die einzelnen Bestimmungen des Entwurfs behandelte.

Die Verwaltungen haben geglaubt, keine Gelegenheit versäumen zu dürfen, um die Rechte ihrer Gesellschaften zu vertheidigen, und sie können es nur bedauern, dass ihre diesfälligen Schritte nicht von grösserem Erfolg begleitet waren. Wenn auch im Laufe der Berathungen Verbesserungen des ursprünglichen Vorschlags eingetreten sind, so trägt das vom 21. Dezember 1883 datirte und mit dem 15. April 1884 als vollziehbar erklärte „Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften“ eben doch den Stempel eines Ausnahmegesetzes.

In unserm letztjährigen Geschäftsberichte haben wir eines Kreisschreibens des Eisenbahndepartements erwähnt, wodurch den Bahnen im Interesse der Betriebssicherheit die Ausführung einer Mehrzahl, zum Theil kostspieliger technischer Einrichtungen binnen kurzer Frist aufgegeben wurde. Im Anschlusse hieran theilen wir mit, dass vom Departement dem Wunsche der Bahnverwaltungen, es möchten vorerst die einschlägigen Verhältnisse gemeinsam einer gründlichen Erörterung unterstellt werden, entsprochen wurde. Diese Erörterung hat begonnen, konnte aber im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen werden; immerhin lassen deren seitherige Ergebnisse auf eine Lösung hoffen, welche den berechtigten Ansprüchen des Verkehrs Rechnung tragen wird, ohne den Bahnen unerschwingliche Opfer aufzubürden oder ihnen unzureichend erprobte Einrichtungen aufzunöthigen.

Die Reform der Gütertarife, welche wir durch die letztes Jahr gefassten und damals eingehend besprochenen Schlussnahmen des Verwaltungsrathes für unsere Gesellschaft als grundsätzlich abgeschlossen ansahen, hat seither zu neuen Erörterungen geführt. Durch eine von der Bundesversammlung erheblich erklärte Motion wurde der Bundesrat mit gründlicher Prüfung des Tarifwesens der Eisenbahnen beauftragt, und im Anschluss hieran eröffnete der schweizerische Handels- und Industrieverein eine bezügliche Enquête, an der er die schweizerischen Kaufleute, Industriellen und Gewerbetreibenden in weiterem Umfange zu beteiligen bestrebt war. Da der Verein auch die Ansichten der Bahnverwaltungen zu erfahren wünschte, einigten sich die schweizerischen Reformtarifbahnen auf eine gemeinsame Äusserung, welche am Schluss des Berichtsjahres an den Vorort des Vereins abgegeben und zugleich den Bundesbehörden und den Mitgliedern der schweizerischen Räthe zugestellt wurde. Die Bahnen bemühten sich, in diesem Memorial die zwingenden Gründe, welche sie (übrigens im Einvernehmen mit den Bundesbehörden) zur Annahme des Reformsystems bewogen hatten, auch weiteren Kreisen klar zu machen, die über dieses System waltenden irrgen Ansichten zu berichtigen und, ohne die Möglichkeit weiterer Fortentwicklung zu bestreiten, doch vor stürmischen und gewagten Experimenten auf diesem Gebiete zu warnen. In der Überzeugung, dass ihre Bemerkungen nicht unbeachtet bleiben werden, nahmen die Bahnverwaltungen von weiteren Ausführungen über die Rechtsstellung, welche den Eisenbahngesellschaften hinsichtlich der Bildung ihrer Tarife zukommt, Umgang und begnügten sich mit einem kurzen Hinweis auf dieselben.

Während das Memorial der Bahnverwaltungen seiner Veröffentlichung entgegenging, erschien der Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Eingangs erwähnte Motion. Die Ausführungen des Memorials

werden dadurch vielfach bestätigt und unterstützt. Daneben aber enthält der Bericht über die Rechtsstellung der Bundesbehörden gegenüber den Eisenbahntarifen Ausführungen, welche von den Ansichten der herwärtigen Gesellschaftsorgane bedeutend abweichen und leicht zu einer Gefährdung der auch im Verkehrsinteresse wünschbaren Selbständigkeit und freien Bewegung der Bahnverwaltungen führen könnten. Ausserdem fällt auf, dass darin den Bemühungen der Nordostbahn um Fernhaltung der von andern Verwaltungen angestrebten und durchgeführten Taxerhöhungen geringe Anerkennung gezollt wird.

Zufolge einer Motion in der Bundesversammlung regte das Eisenbahndepartement bei den beteiligten Bahnen die Einführung von Nachzügen für den Verkehr zwischen dem Osten, dem Centrum und Westen der Schweiz an. Die daherigen Verhandlungen haben noch zu keinem Abschluss geführt, weil solche Züge namentlich auf den Linien der Centralbahn und der Westschweizerischen Bahnen bedeutende Kosten verursachen würden, und eine Frequenzvermehrung, welche diese Kosten auch nur annähernd auszugleichen geeignet wäre, von denselben nicht erwartet werden kann. Nach Ansicht der Bahnen wird hauptsächlich die Postverwaltung Vortheil von den Nachzügen haben, und daneben lässt sich nicht in Abrede stellen, dass dieselben auch im volkswirtschaftlichen Interesse der Schweiz liegen würden. Mit Rücksicht hierauf glauben die Bahnverwaltungen, dass, insofern der Anregung Folge gegeben werden soll, vorwiegend der Bund für die daherigen Opfer aufzukommen habe.

Der vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn angestrebte, auf Verbot der Dividendenzahlung für das Jahr 1880 gerichtete Prozess, dessen erstinstanzliche Erledigung im letztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt worden ist, hat durch Urteil der Appellationskammer des zürcherischen Obergerichts vom 19. Juni 1883 seinen Abschluss gefunden. Das Verbot der Dividendenauszahlung für das Jahr 1880 ist durch dieses Urteil bestätigt worden, jedoch aus wesentlich andern Motiven. Während das erstinstanzliche Urteil jede Dividendenzahlung für so lange, als die Nordostbahn nicht in der Lage sein werde, ihren Bauverpflichtungen mit Bezug auf die sogenannten Moratoriumslinien nachzukommen, für unzulässig erklärt hatte, räumt das obergerichtliche Urteil die Möglichkeit einer Dividendenzahlung unter der Voraussetzung ein, dass daneben auch angemessene Rücksicht auf eine Erstarkung der Unternehmung Bedacht genommen werde; die Auszahlung der für das Jahr 1880 beschlossenen Dividende wurde aus dem Grunde untersagt, weil das Gericht der Meinung war, die zur Vertheilung bestimmte Summe repräsentire den ganzen Reinertrag des betreffenden Jahres, eine Meinung, die wir freilich nicht als zutreffend anerkennen können, da der Reinertrag sich bekanntlich auf eine erheblich höhere Summe (Fr. 1,518,286. 88 Cts.) belaufen und der zur Vertheilung bestimmte Betrag von Fr. 635,800 mit einem Übertrag auf neue Rechnung von Fr. 905. 32 Cts. nur den Saldo des Reinertrages gebildet hatte, nachdem von letzterm Fr. 881,581. 56 Cts. zu Abschreibungen verwendet worden waren.

Die vom gleichen Komite gegen die Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 angehobenen Klagen sind zur Zeit noch nicht einmal von der ersten Instanz entschieden.

Es ist schon hin und wieder, namentlich aus Börsenkreisen, dem Befremden darüber Ausdruck gegeben worden, dass die Geschäftsberichte der Nordostbahn keine klare Übersicht der bestehenden Bauverpflichtungen gewähren. Die Direktion hat es mit Vorbedacht unterlassen, diese Verpflichtungen, die in früheren Jahren der Generalversammlung zur Kenntniss gebracht worden sind, und die für deren Erfüllung zu verausgabenden Summen in solcher Weise zusammenzustellen. Es würde dadurch kein zutreffendes Bild geboten, da die Leistungen, welche die beteiligten Landesgegenden an die betreffenden Bauten zu machen haben, sehr verschiedenartig, zum Theil noch nicht völlig abgeklärt und daher schwierig zu werthen sind, und da überdies die seiner Zeit aufgestellten Voranschläge grossenteils nur auf dem Studium von Vorprojekten beruhen. Ausserdem sind jene Verpflichtungen, welche die Nordost-

bahn jedenfalls schwer belasten würden, wesentlich modifizirt durch die im Jahr 1877/78 abgeschlossenen Moratoriumsverträge, gemäss welchen der Bundesrat nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden haben wird, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau der vorgenannten Linien an Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe. Die Direktion ist der Ansicht, dass es sich dannzumal bei der Frage der Erstarkung nicht blos darum handeln könne, ob das für die Moratoriumslinien nötige Baukapital, welches sich auf ungefähr 35 Millionen Franken belaufen dürfte, aufgebracht werden könnte, sondern vor Allem auch darum, ob die Nordostbahn die ihr durch den Bau dieser Linien erwachsende Vermehrung ihrer Zinslast zu tragen vermöge, wenn, wie vorauszusehen, die meisten dieser Bahnen nicht nur keinen Reinertrag liefern, sondern wohl eher zu Betriebsdefiziten führen würden. Es darf gewiss vorausgesetzt werden, dass der h. Bundesrat sich der schweren volkswirtschaftlichen Folgen, welche ein Missgriff in angedeuteter Richtung herbeiführen könnte, voll bewusst sein werde, und dass der Gesellschaft Opfer erspart bleiben, welche das mühsam wieder errungene finanzielle Gleichgewicht neuerdings zu erschüttern geeignet wären.

Aus den genannten Gründen unterlassen wir auch jetzt wieder, eine ziffermässige Übersicht der Moratoriums-Bauverpflichtungen zu geben. Einigermassen drückend ist allerdings die Ungewissheit, in der sich diesfalls die Unternehmung befindet; aber die nämliche Ungewissheit lastet ebenso sehr auf den betreffenden Landesgegenden, welche durch dieselbe gehindert sind, soweit wirkliche Verkehrsbedürfnisse bestehen, deren Befriedigung auf andere Weise anzustreben. Deshalb hat die Direktion geglaubt, im Einverständniss mit dem Verwaltungsrath, eine sich darbietende Gelegenheit benutzen zu sollen, um unter der in dankenswerther Weise gewährten Vermittlung des h. Bundesrates mit sämtlichen Bauberechtigten in Unterhandlungen zu treten, behufs Abklärung der Situation durch Modifikation der bestehenden Verträge oder Auskauf derselben. Diese Unterhandlungen haben zwar erst begonnen, und es ist daher nicht möglich, schon von Resultaten derselben zu berichten; sie werden auch um so schwieriger und langwieriger sein, als nicht mit einzelnen Komites abgeschlossen werden kann, sondern das Zugeständniss aller bezweckt werden muss. Aber die Hoffnung ist nicht aufzugeben, dass die beteiligten Landesgegenden in ihrem eigenen Interesse die baldige Abklärung der jetzigen unsichern Lage einer lange dauernden Ungewissheit vorziehen werden.

Nachdem bekannt geworden war, dass der Verwaltungsrath der Gotthardbahn mit Mehrheit beschlossen habe, vorbehältlich der Genehmigung des h. Bundesrates demnächst den Bau der Linie Immensee-Luzern auf Grund eines neuen, kürzeren aber kostspieligeren Projektes an Hand zu nehmen, den Bau der Linie Goldau-Zug dagegen auf unbestimmte Zeit zu verschieben, glaubten wir im Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, indem wir gegen dieses Projekt mit Eingabe vom 17. Dezember 1883 Verwahrung beim Bundesrat einlegten.

Wir stützten diese Einsprache hauptsächlich darauf, dass ohne den gleichzeitigen Bau der Strecke Goldau-Zug die Nordostbahn den unmittelbaren Anschluss an die Gotthardbahn verlieren und dadurch in der Herstellung direkter Personen- oder Güterverkehre gehemmt würde, was bei den bedeutenden Opfern, welche die Ostschweiz und speziell auch die Nordostbahn für das Zustandekommen der Gotthardbahn gebracht haben, einer Verhöhnung der östschweizerischen Interessen gleichsähe. Durch den jüngsten Beschluss des h. Bundesrates in dieser Angelegenheit ist die Gleichstellung beider Zufahrtlinien gewahrt worden, und wir haben das Zutrauen zu der h. Behörde, dass sie auch künftig diesen Standpunkt festhalten werde.

Es ist hier noch zu erwähnen, dass die Verpfändung des auf badischem Gebiete gelegenen Theils der Ostsektion der vormaligen Nationalbahn endlich zur Erledigung gelangt ist. Betreffend den Bau der Wynenthalbahn sind der Direktion dagegen im Berichtsjahr keine weiteren Mittheilungen zugegangen.

## II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Aus den im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Gründen hatte sich die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen nur mit wenigen Fragen des Güterverkehrs zu befassen. Erwähnung erheischen von den bezüglichen Beschlüssen blos die Abänderung einiger Bestimmungen des Nebengebührentarifs im Sinne einer Ermässigung der Auf- und Abladeguthaben, ferner die theilweise Revision des Transportreglements; letztere bezweckte die Anpassung der Bestimmungen über die nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände an diejenigen des Betriebsreglements der deutschen Bahnen, konnte aber bis jetzt nicht durchgeführt werden, weil das Eisenbahndepartement die bundesrätliche Genehmigung mit Rücksicht auf andere, ihm ebenfalls wünschbar scheinende Änderungen einstweilen zurückhielt.

Etwas zahlreicher waren die von der Konferenz behandelten Fragen des Personenverkehrs, von denen indessen auch nur wenige ein allgemeineres Interesse beanspruchen können und keine von grösserer ökonomischer Tragweite sind. Wir erwähnen daher nur die folgenden:

Zum Zweck der Erleichterung der Heimbeförderung hülfsbedürftiger Schweizer ist den schweizerischen Gesandtschaften in Paris, Rom, Wien und Berlin und den ihnen unterstellten Konsulaten, sowie einzelnen schweizerischen Hülfsgesellschaften die Befugniss ertheilt worden, an solche Hülfsbedürftige Empfehlungsscheine zum Bezuge von Biletten zu halbem Preise für die Fahrt auf schweizerischen Bahnen zu verabfolgen.

Für Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Biletten im Falle des Verfehlens von Zugsanschlüssen oder der Erkrankung der Inhaber ist ein für alle schweizerischen Bahnen gültiges, gleichmässiges und einfaches Verfahren vereinbart worden, desgleichen ein solches über Behandlung und Taxirung von Handgepäck von zu grossem Umfange.

Die pekuniär wichtigste Angelegenheit, nämlich die für den Besuch der schweizerischen Landesausstellung zu treffenden besondern Tarifmassnahmen, wurde ausserhalb der Konferenz behandelt, da seitens derselben in Folge der etwas zurückhaltenden Stellung der Westschweizerischen Bahnen eine Einigung nicht in einer Sitzung zu erzielen war. Diese Massnahmen bestanden wesentlich in der Erhöhung der Gültigkeitsdauer der Retourbilette nach und über Zürich, sodann in Vereinbarungen, welche namentlich den gemeinschaftlichen Besuch der Ausstellung durch Arbeitergruppen erleichtern sollten und endlich in der Aufstellung eines besondern Tarifs für sogenannte Ausstellungsbilette mit abfallenden Grundtaxen bei wachsender Distanz. Zum Erfolg der Ausstellung haben diese Massnahmen zweifelsohne beigetragen, und es wäre deren Wirkung gewiss eine noch intensivere gewesen, wenn sich die Westschweizerischen Bahnen hätten entschliessen können, dem erwähnten Tarif für Ausstellungsbilette, der speziell auf Unterstützung des Besuchs aus grösserer Entfernung berechnet war, beizutreten.

Dagegen hat sich die Konferenz an der Ausstellung selbst durch Erstellung eines graphisch-statistischen Atlases betheiligt. Die Ausführung desselben fiel unserer Verwaltung zu.

Anlässlich mag auch angeführt werden, dass die Konferenz — in Folge unserer Kündigung des bezüglichen Abkommens — die Erstellung der sogenannten Waarenstatistik (Verkehr nach Waarengattungen) auf veränderter Grundlage und in anderer Form beschlossen hat. Als leitende Gesichtspunkte sind hiebei in den Vordergrund getreten: die nähere Anlehnung derselben an den bestehenden Gütertarif und die vollständigere Ermittlung des

Verkehrs der einzelnen Stationen, beides zum Zwecke, diese Einrichtung für Tarifkalkulationen besser verwendbar zu machen als bisher.

Die Anregung, über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich von mehreren Bahnen benutzten Stationen und Bahnstrecken übereinstimmende Grundsätze zu vereinbaren, fand eine ablehnende Erledigung. Bei deren Berathung traten sich zwei verschiedene Auffassungen gegenüber. Die einen Verwaltungen wollten darüber, wie sich die Folgen solcher Unfälle auf die an der betreffenden Station oder Bahnstrecke beteiligten Bahnen verlegen, in erster Linie darauf abstellen, ob dieselben durch Verschulden von Angestellten der einen oder andern Bahn herbeigeführt worden seien; die andern fanden angezeigt, die seitherigen weitschichtigen, zeitraubenden und unsicheren Erörterungen über dieses Verschulden für die Folge möglichst entbehrlich zu machen, und stellten daher für die Haftpflicht einfach auf das Gemeinschaftsverhältniss ab, innert dessen der einzelne Unfall sich ereignet, den Regress der Gemeinschaft auf Schuldige immerhin vorbehalten. Da die Beilegung dieser Differenz nicht gelang, haben wir einstweilen mit der Centralbahn und Gotthardbahn eine Vereinbarung entsprechend der letzteren Anschauung getroffen.

Vorwiegend beschäftigte sich die Konferenz mit Betriebsfragen, für deren Prüfung und Begutachtung der neuorganisierte Verein der Bahnbetriebstechniker in bedeutendem Masse beansprucht wurde. Eine Anzahl dieser Fragen, über welche dem Eisenbahndepartement, beziehungsweise dem Bundesrat der Entscheid zukommt, wurde gemeinsam mit dem ersten erörtert; von denselben benennen wir, neben den schon im ersten Abschnitt erwähnten Einrichtungen zur Herbeiführung vermehrter Betriebssicherheit, die Neubestimmung des Maximal-Ladeprofils und die Revision der Signalordnung. Von den übrigen Betriebsfragen, welche die Konferenz in Prüfung zog, verdienen folgende Erwähnung: Vereinbarung einheitlicher Normen für den Bau von Güterwagen grösserer Dimension, Untersuchung der Mängel der gegenwärtigen Beheizung der Personenwagen und der Mittel zu deren Beseitigung oder Milderung, Centralisation des Güterwagenparkes und Aufstellung von Normen für den Oberbau mit eisernen Schwellen, welcher auf mehreren schweizerischen Bahnen, so auch auf der Nordostbahn, in grösserem Umfange begonnen hat.

Aus den Verhandlungen der kommerziellen Union erwähnen wir die genauere Regelung der streitig gewordenen Frage, inwiefern bei Streitigkeiten über Ausführung oder Interpretation von Bestimmungen der Konvention deren schiedsgerichtliche Austragung verlangt werden könne.

Die Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife durch den Übergang zum sogenannten Reformsystem machte einen wesentlichen Fortschritt, indem auch die Tössthalbahn, die Rorschach-Heidener Bergbahn und die Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln demselben beitreten und die Westschweizerischen Bahnen wenigstens für die internationalen Gütertarife dasselbe ebenfalls annahmen. Immerhin bleibt, so lange die letzteren für den schweizerischen Verkehr beim 1863er System beharren, die Möglichkeit ausgeschlossen, die Fragen über Weitergestaltung der Gütertarife in der allgemeinen Eisenbahnkonferenz zu behandeln. Für einstweilen müssen dieselben von den übrigen Bahnen allein behandelt werden, zu welchem Ende dieselben nach Bedarf auf dem Korrespondenzweg oder in mündlicher Verhandlung sich ins Benehmen setzen. Von den auf solchem Wege herbeigeführten Massnahmen heben wir, neben der dem Verkehr erhebliche Erleichterungen gewährenden Änderung der Bestimmungen über die Deckung der Güter, noch die Aufhebung des Eilgutzwanges und die Verminderung des zur Taxberechnung heranzuziehenden Minimalgewichtes hervor, wodurch mehrjährigen bezüglichen Wünschen, die vom Eisenbahndepartement unterstützt worden waren, entsprochen wurde; für den Verlust, welchen die Bahngesellschaften durch Nichtgeltendmachung ihrer dahierigen konzessionsgemässen Rechte erleiden, gewährte ihnen der Bundesrat eine Kompensation durch allgemeine Zulassung

der Minimaltaxe von 40 Cts. und Bewilligung dezimaler Gewichtsaufroundung. Über zwei andere vom Departement befürwortete Massnahmen, nämlich die Ermässigung der Stückguttaxen für landwirtschaftliche Produkte und die Sorge für Erstellung von Güterwagen mit vermehrtem Laderaum, zogen sich die Verhandlungen ins laufende Jahr hinüber.

Über die in Folge Einführung der Gotthardbahn in den Bahnhof Luzern nothwendig gewordene neue Repartition der Baukapitalzinse dieses Bahnhofes auf die denselben benutzenden Unternehmungen hat zwischen der Schweizerischen Centralbahn und uns eine Einigung nicht erzielt werden können. Dieser Streitfall ist daher an ein Schiedsgericht gebracht worden, das bezügliche Verfahren aber noch nicht durchgeführt.

Durch Urtheil des Schiedsgerichtes hat der Anstand mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, betreffend Festsetzung der von dieser zu übernehmenden Quoten von den Baukapitalzinsen und von den Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes Wädensweil, seine Erledigung in der Weise gefunden, dass die genannte Gesellschaft pflichtig erklärt wurde, an den erwähnten Lasten in demjenigen Verhältnisse zu partizipiren, in welchem die Zahl der von ihr ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zur Gesamtzahl der von beiden Gesellschaften ein- und ausgeführten Achsen steht, in der Meinung, dass bei Berechnung der Achsenzahl die in Personenzügen transitirenden Achsen nur einmal zu zählen sind. Der praktische Erfolg dieses Entscheides ist der, dass die Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln künftig nur etwa  $\frac{1}{8}$  der Baukapitalzinse und der Betriebs- und Unterhaltungskosten übernehmen muss, während sie bisher an die erstern  $\frac{1}{5}$  und an die letztern  $\frac{1}{4}$  beizutragen hatte. Der Schiedsspruch äussert seine Wirkung vom 1. Juli 1881 an und die darin aufgestellten Normen bleiben bis zum 30. Juni 1887 in Geltung.

Im Berichtsjahre begann die im letzten Jahr gemeldete Theilnahme der schweizerischen Reformtarifbahnen an den periodischen Sitzungen der deutschen Tarifkommission. Die dahерigen Erfahrungen berechtigen zu der Annahme, dass die Hoffnung, es werde diese Verbindung auf die beiderseitige Fortentwicklung der Gütertarife vortheilhaft einwirken, nicht unerfüllt bleibe. Vorläufig haben die Nordostbahn und Centralbahn auf Wunsch der Reformtarifbahnen deren Vertretung in der Tarifkommission übernommen.

Die Ausarbeitung der neuen Gütertarife wurde, nachdem nochmalige Differenzen mit dem Eisenbahn-departement hinsichtlich der Grundtaxen gehoben worden waren, mit Nachdruck an Hand genommen. Noch im Berichtsjahr konnten diejenigen für die Stationen der Nordostbahnlinien und die rechtsufrigen Zürichseestationen, ferner für den ostschweizerischen Verkehr mit Basel und Waldshut in Kraft gesetzt werden. Daran schlossen sich die direkten Tarife mit der Tössthalbahn, der Rorschach-Heidener Bergbahn, der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln und den Vereinigten Schweizerbahnen. Diejenigen mit der Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn, ferner mit der Gotthardbahn wurden hierauf in Arbeit genommen, während hinsichtlich des Verkehrs mit den Westschweizerischen Bahnen deren definitive Entschliessung über das Tarifsystem noch abzuwarten bleibt.

Die entsprechende Neubildung der Gütertarife mit den südwestdeutschen Bahnen hat sich etwas verzögert, weil die Verhandlungen für vollständige Regelung der Instradirungsverhältnisse mit denselben erst im laufenden Jahr abgeschlossen wurden; zunächst konnten nur die neuen Saarkohlentarife erstellt werden. Dagegen wurde die Bearbeitung neuer direkter Tarife mit Württemberg und Bayern, ferner mit Belgien noch im Berichtsjahre begonnen, und im Anschluss an die ersten wird demnächst auch diejenige der sächsisch-schweizerischen Tarife an Hand genommen werden. Diese Tariferstellungen, verbunden mit Ausführung der weitschichtigen Taxrepartitionen, nehmen

Zeit und Kraft der Verwaltung in ausserordentlichem Grade in Anspruch, und da zu denselben noch die nachfolgend zu erörternden Arbeiten hinzukommen, wird begreiflich gefunden werden, dass auch das laufende Jahr dafür nicht ausreichen, sondern die völlige Neubeordnung unserer Gütertarife sich ins kommende Jahr hinüberziehen wird. Um so mehr darf wohl gehofft werden, dass den neuen Tarifen eine etwelche Dauer beschieden sein und nicht Verhältnisse eintreten werden, welche schon in näherer Zeit die abermalige Anhandnahme der gleichen mehrjährigen Tarifarbit erheischen und so einen andauernden Zustand der Unsicherheit und des Schwankens der Gütertarife herbeiführen.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit den deutschen Bahnen über Umarbeitung der deutsch-italienischen Gütertarife auf Grund allgemeiner Ermässigung der schweizerischen Anteile kamen erst nach Ablauf des Berichtsjahres zum vollständigen Abschluss. Unsere Direktion, wie auch das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn fühlte sich verpflichtet, einerseits Taxirückwirkungen auf andere Verkehre, welche die vom deutsch-italienischen Verkehr zu erhoffenden Mehreinnahmen mehr als zu absorbiren geeignet wären, zu vermeiden und anderseits dem Verkehre des eigenen Verkehrsgebietes mit Italien eine günstigere Behandlung als bisher zu sichern. Die Gewährung der von den deutschen Bahnen als nöthig erklärten Ermässigungen, unter gleichzeitiger Wahrung dieser beiden Zielpunkte, wurde dadurch ermöglicht, dass die Gotthardbahn sich bestimmten liess, die für das deutsche Nachbargebiet von ihr bewilligten ermässigten Taxen auch dem schweizerisch-italienischen Verkehr zuzugestehen, während wir künftig für den Verkehr der Grenzstationen mit Italien das gleiche Tarifschema wie für denjenigen der Binnenstationen anwenden und die dahерigen Taxen auf deutsches Gebiet vortragen werden, bis die Anwendung der für den deutsch-italienischen Verkehr gewährten Grundtaxen höhere Gesammttaxen ergibt. Hiedurch findet das Begehren der Bundesbehörde, dass keine deutsche Station im Verkehr mit Italien eine niedrigere Taxe erhalten dürfe als gleich entfernte oder weniger entfernte schweizerische Stationen, seine Erfüllung, ohne dass wir für den Verkehr der letzteren zu ausnahmsweisen Tarifbildungen genöthigt sind. Nur hinsichtlich des Exports metallurgischer Produkte aus der Schweiz nach Italien, welcher schon zur Zeit von Bedeutung ist, aber durch die der deutschen Konkurrenz gewährten Taxermässigungen in der Folge gefährdet werden könnte, fanden wir ein noch weiteres Entgegenkommen angezeigt und regten daher bei der Gotthardbahn und Centralbahn die Erstellung eines Exporttarifs für metallurgische Produkte aus der Schweiz nach Italien an, unter allgemeiner Einräumung der gleichen Streckentaxen und sonstigen Ausnahmsbedingungen, welche den gleichartigen Transporten aus Deutschland gewährt werden; dieser Vorschlag erhielt die Genehmigung der genannten Verwaltungen, und seither haben noch andere schweizerische Verwaltungen sich demselben angeschlossen. — Die Sorge für entsprechende Neuberechnung der deutsch-italienischen Gütertarife kommt der kais. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu, während die Gotthardbahn die Erstellung der neuen schweizerisch-italienischen Tarife übernommen hat.

Durch die im laufenden Jahre dem Betrieb zu übergebende Arlbergbahn werden nicht allein die seitherigen, schon sehr bedeutenden Beziehungen der schweizerischen Bahnen zu denen Österreich-Ungarns und weiter eine Erleichterung und Erweiterung erfahren, sondern außerdem wichtige Transitverkehre, an welchen bisher die Schweiz noch gar nicht oder nur in geringerem Masse betheiligt war, ihr zugeleitet werden. Die Verhandlungen zur Beordnung der hieraus erwachsenden, schwierigen und weitverzweigten Verhältnisse konnten von der k. k. Direktion für Staats-eisenbahnbetrieb in Wien erst gegen Ende des Berichtsjahres eröffnet werden. Über deren Ergebniss wird der nächstjährige Bericht sich zu äussern haben; einstweilen begnügen wir uns zu erwähnen, dass wir, um der Nordostbahn eine befriedigende Beteiligung an dem über den Arlberg gehenden Verkehr zu sichern, die Erstellung einer Gütertrajektaanstalt zwischen Bregenz und Romanshorn in Aussicht genommen und hierüber unter Zustimmung des Verwaltungsrathes eine Vereinbarung mit der Direktion in Wien getroffen haben.

Neben den erwähnten grossen Arbeiten zur Neuregelung der Verhältnisse des Güterverkehrs nahmen uns diejenigen, welche an den schon bestehenden Gütertarifen zur Berücksichtigung anderwärts eintretender Änderungen oder zu weiterer Verkehrsentwicklung nötig wurden, stets fort bedeutend in Anspruch. Indessen glauben wir von näherer Aufzählung derselben Umgang nehmen zu dürfen. Wir begnügen uns zu erwähnen, dass einige Tarifmassnahmen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Gewinnung von Transitverkehr aus und nach dem südlichen Frankreich, speziell Bordeaux, vereinbart wurden, welche bereits beachtenswerthen Erfolg hatten, und dass ermässigte Baumwolltarife ab den westlichen französischen Häfen nach der Ostschweiz zur Einführung gelangten.

Von Verkehrs- und Tarifmassnahmen im Personenverkehre sind neben einer grössern Anzahl minder wichtiger die folgenden erwähnenswerth:

1. Im internen Verkehre. a) Ein neues Verfahren für den Nachweis des Eintritts von Passagieren auf die Zürichseeboote beziehungsweise der Abfahrtstation der Reisenden und über Erhebung von Supplementtaxen. b) Erweiterung der Zulassung fakultativer Benutzung von Billetten auf verschiedenen Linien. c) Einer Anregung, Marken-Abonnements zur Benutzung auf verschiedenen Linien auszugeben, konnte, obwohl solche Abonnements unzweifelhaft zur Vermehrung des Verkehrs beitragen würden, noch nicht Folge gegeben werden, weil sich bis jetzt kein Mittel finden liess, den Verkauf und Gebrauch solcher Marken auf einfache Weise und doch wirksam zu kontrolliren.

2. Im direkten Verkehre erfolgte die Umrechnung einer Anzahl internationaler Tarife, und es haben namentlich die direkten Tarife über die Gotthardbahn wesentliche Erweiterungen erfahren. Die Landesausstellung gab ferner Anlass zum Abschluss einer Vereinbarung mit dem grössern Theil der schweizerischen Bahnen über Ausgabe von Beamtenbillets zu ermässigten Preisen im direkten Verkehre der schweizerischen Bahnen unter sich.

---

### III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihens von 54 beziehungswise 68 Millionen Franken hat im Berichtsjahr eine Einzahlung der Eisenbahnbank nicht stattgefunden, dagegen war durch Protokoll vom 30. November 1880 vereinbart worden, dass behufs Rückzahlung des auf den 15. Januar 1884 fälligen Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn von Fr. 5,000,000 auf genannten Termin eine Einzahlung in diesem Betrage zu leisten sei; die Restzahlung von Fr. 710,000 wurde zufolge des genannten Protokolls auf das Jahr 1885 verschoben.

Im Laufe des Berichtjahres sprach nun die Eisenbahnbank den Wunsch aus, einen Theil der als Gegenwerth der obigen 5 Millionen Franken ihr zu liefernden Nordostbahnobligationen schon früher zu erhalten, und wir haben mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes diesem Wunsch entsprochen, wogegen die Eisenbahnbank auf das ihr laut Art. 10 der Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 zustehende Recht verzichtete, die in den Jahren 1886 und 1887 fälligen Anleihen der Nordostbahn von je 5 Millionen Franken zu konvertiren.

Zufolge dieser Übereinkunft lieferten wir der Eisenbahnbank am 1. August 1883 4181 Obligationen von Fr. 500, No. 154,820 bis 159,000, zum Kurse von 54/68 und unter Zinsverrechnung auf 15. Januar 1884, wogegen uns die Eisenbahnbank, ebenfalls Werth 15. Januar, Fr. 1,660,000 schuldig wurde, welche in der Bilanz unter den Aktiven erscheinen, während der entsprechende Obligationenbetrag mit Fr. 2,090,500 als Einzahlung auf das Anleihen von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 in die Passiven eingestellt ist, und die Differenz von Fr. 430,500 als Kursverlust auf dieser Einzahlung in der Liquidationsrechnung erscheint.

Wir erwähnen bei diesem Anlass, dass die Rückzahlung des Subventionsanleihens der linksufrigen Seebahn auf den 15. Januar 1884 vermittelst der erwähnten Zahlung der Eisenbahnbank von 5 Millionen Franken an die Zürcher Kantonalbank, welche ein betreffendes Anleihen der Gemeinden des linken Ufers vermittelte hat, stattgefunden hat, und dass wir der Eisenbahnbank dafür weitere 8412 Obligationen zu Fr. 500, No. 159,001 bis 167,412, verabfolgt haben, welche in der Rechnung für 1884 erscheinen werden.

Nachdem die Eisenbahnbank, wie bereits erwähnt, auf das Recht der Konversion der in den Jahren 1886/87 fälligen beiden Anleihen verzichtet hatte, und unsere disponiblen Mittel in Folge der in den letzten Jahren stattgefundenen Verwendung der Betriebsüberschüsse zu umfangreichen Abschreibungen auf einen erheblichen Betrag angestiegen waren, hielten wir es für zweckmäßig, dem Verwaltungsrathe die Kündigung der beiden Anleihen zu beantragen. Mit Ermächtigung derselben vom 19. Juli 1883 fand diese Kündigung am 31. Juli statt:

- 1) für das 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 30. November 1871, fällig im Jahr 1887, auf den 31. Januar 1884;
- 2) für das 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 3. April 1871, fällig im Jahr 1886, auf den 15. April 1884.

Gleichzeitig wurde den Obligationsinhabern die Konversion ihrer Titel bis zum Gesamtbetrag von 5 Millionen Franken für beide Anleihen gegen neue Obligationen zu Fr. 500 zum Zinsfusse von 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> % und zum Kurse von 99 % angeboten.

Behufs dieser Konversion bewilligte der h. Bundesrath mit Beschluss vom 7. September 1883 die Eintragung einer dritten Emission von 10 Millionen Franken auf das Gesamtanleihen von 160 Millionen I. Hypothek, und in gleichen Rechten mit den früheren Emissionen, ins eidgenössische Pfandbuch.

Die neuen Titel dieser Emission lauten auf Fr. 500, tragen das Datum vom 15. April 1884 und sind von da an alljährlich zu 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> % mit Fr. 21.25 verzinslich und zwar auf 15. Oktober jedes Jahres mit Fr. 10.60 und auf 15. April mit Fr. 10.65 für den Coupon, erstmals am 15. Oktober 1884.

Von dem Rechte zur Konversion wurde Gebrauch gemacht

für 1701 Obligationen des Anleihens vom 30. November 1871 und					
"	1799	"	"	"	3. April 1871
zusammen für 3500 Obligationen zu Fr. 1000 Nominalwerth . . . . .					Fr. 3,500,000
so dass 6500 " im Betrag von . . . . .					" 6,500,000

zur Einlösung blieben.

Die auf dieser Operation im Jahr 1883 erlaufenen Druckkosten, Insertions- und Stempelgebühren etc. betragen Fr. 11,708. 30 Cts. und sind im Titel F „Abschreibungen“ der Betriebsrechnung der Nordostbahn inbegriffen.

Dagegen hat uns diese Operation gestattet, den Titel „Verzinsung der Anleihen“, welcher in der Rechnung für 1883 mit . . . . .	Fr. 6,341,327. 50
erscheint, für 1884 nur mit . . . . .	" 6,194,735. 40
zu budgetiren, also mit weniger . . . . .	Fr. 146,592. 10
Anderseits ist der Ertrag der disponibeln Gelder ebenfalls um . . . . .	" 95,261. —
geringer budgetirt als 1883, so dass . . . . .	Fr. 51,330. —
immerhin als muthmassliche Jahresersparniss übrig bleiben.	

Wir greifen der Berichterstattung fürs Jahr 1884 auch hier etwas vor mit der Notiz, dass der Umtausch obiger 3500 Obligationen der gekündigten Anleihen in 7000 neue 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> % Obligationen zu Fr. 500 durchgeführt, und

dass die Rückzahlung der 6500 nicht konvertirten Obligationen ebenfalls zum grössten Theil bewerkstelligt ist; ferner dass auf den 31. März 1884 auch das 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> % Subventionsdarlehen der Aargauischen Südbahn-Gemeinden im Betrage von Fr. 1,500,000, d. d. 31. März 1874, wovon auf die Nordostbahn die Hälfte mit Fr. 750,000 entfiel, zurück-bezahlt worden ist.

Nachdem die Bestellung der Hypothek auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn auch auf badischem Gebiet endlich perfekt geworden war, sind die früher ausgestellten 23 Interimsscheine im Gesamtbetrag von Fr. 3,000,000 durch die definitiven, mit Coupons versehenen Obligationen, die von nun an 4 % Zins tragen, 3000 Stück zu Fr. 1000, No. 1—3000, ersetzt worden.

Die Kosten für diese Hypothekbestellung, sowie für Druck- und Stempelgebühren der Aktien und Obligationen, welche den Kaufpreis der ehemaligen Nationalbahn (Ost- und Westsektion) repräsentieren, betragen Fr. 3204. 02 Cts. und sind unter Titel F „Abschreibungen“ der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1883 verrechnet.

Die Bilanz der schweizerischen Nordostbahn mit 31. Dezember 1883 zeigt gegenüber dem Vor-jahr folgende Veränderungen:

1) Das Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek erhöht sich um den Nominalwerth der anticipando an die Eisenbank abgegebenen 4181 Titel zu Fr. 500 = . . . . . Fr. 2,090,500 und reduziert sich hin wieder um die V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) . . . . . „ 150,000 also Vermehrung der Schuld um . . . . . . . . . . . Fr. 1,940,500 dieselbe betrug am 31. Dezember 1882 . . . . . . . . . . „ 76,909,500 und beläuft sich demnach mit 31. Dezember 1883 auf . . . . . . . . . . . Fr. 78,850,000 wofür die Eisenbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat, während alle bisher ausgelosten Obligationen zur Einlösung präsentiert worden sind.

2) Die Kapitalbeschaffungskosten des Anleihens von 160 Millionen Franken haben mit Ende 1882 betragen . . . . . . . . . . . Fr. 13,471,554. 40 hiezu kommen im Jahre 1883 die Kursverluste auf vorstehende Nom. Fr. 2,090,500 zu 68/54 „ 430,500. — Fr. 13,902,054. 40 „ 150,000. — Fr. 13,752,054. 40

Hin wieder fällt in Abzug die V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) von . . . . . Somit ergibt sich mit 31. Dezember 1883 ein Saldo von

3) Von weiteren Bewegungen im Kapitalverkehr der Bilanz ist zu erwähnen:  
a) Die Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn vermehren sich um . . . . . . . . . . . Fr. 32,441. 81 Hievon entfallen auf die:  
1. Erstellung der Ostzufahrten im Bahnhof Winterthur . . . . . Fr. 13,006. 66  
2. Abzahlung von Hypotheken auf die im Jahr 1872 angekauften Gebäude im Vorbahnhof Zürich . . . . . „ 20,700. —  
3. Stationserweiterung in Altstetten (Grunderwerb und Güterschuppen), 1/2 von Fr. 16,008. 81 . . . . . „ 8,004. 41  
4. Übertrag der Schneepflüge aus dem Inventar des Rollmaterials auf dasjenige für die Bahnaufsicht . . . . . „ 12,800. —  
5. Zahlung für Prozessvergleich in Konstanz (Walser) . . . . . „ 500. —  
Übertrag Fr. 55,011. 07 Fr. 32,441. 81

Übertrag . . . Fr. 55,011. 07 Fr. 32,441. 81

Hie von ab:

6. Erlöse für Landverkauf, Minderwerth auf Inventarien und diverse Abschreibungen . . . . .	" 22,569. 26
Total wie oben	Fr. 32,441. 81

b) Ebenso vermehren sich die Bauausgaben für das Transportmaterial und die Werkstätten um . . . . . " 22,041. 07  
welche Summe wie folgt ausgewiesen wird:

1. Für Erweiterung der Werkstätte im Bahnhof Zürich . . . . .	Fr. 140,277. 84
2. Für Vollendungsarbeiten an der Werfte in Wollishofen . . . . .	" 385. 78
	Fr. 140,663. 62

Hie von gehen ab:

3. Erlös für den Verkauf von 9 Personenwagen (8 an Seethalbahn und 1 Krankenwagen an Gotthardbahn) . . . . .	Fr. 23,872. —
4. Übertrag der Schneepflüge aus dem Inventar des Rollmaterials in dasjenige der Bahnaufsicht	" 12,800. —
5. Mindererlös und Abschreibung des Minder- werths obiger Personenwagen und Schnee- pflüge etc. . . . .	" 41,275. 60
6. Desgleichen auf Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . .	" 2,228. 52
7. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Imprägnieranstalt . . . . .	" 25,000. —
8. Abschreibung ausrangerter Werkzeug-Ma- schinen der Werkstätte Zürich . . . . .	" 13,446. 43
	" 118,622. 55
Total wie oben	Fr. 22,041. 07
	Fr. 54,482. 88

c) Dagegen vermindern sich die Bauausgaben für neue Linien um . . . . . " 4,706. 39  
hauptsächlich aus Erlösen für Landverkauf und zurückgezogene Materialien  
und Inventarstücke herrührend.

Die Bauausgaben für 1883 betragen somit . . . . . Fr. 49,776. 49

4) Die Beteiligung der Nordostbahn bei anderen Bahnunternehmungen vermindert sich:	
a. bei der Bötzbergbahn um . . . . .	Fr. 1,220. 62
als hälftiger Anteil der Nordostbahn aus den Baueinnahmen für Land- verkäufe etc. für 1883.	
b. bei der Linie Effretikon-Hinwil um . . . . .	" 20,000. —
in Folge Reduktion des Bau-Saldos dieser Linie mit Ende 1883, durch Abzahlung am Obligationenkapital der Nordostbahn.	
Summa der Verminderung der Beteiligung der Nordostbahn bei anderen Unternehmungen . . . . .	Fr. 21,220. 62

## A. Aktiven.

I. Die Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti setzen sich wie folgt zusammen:

1) Kassabestand mit 31. Dezember 1883 einschliesslich Giro- und Chèque-Conti bei drei Bankinstituten in Zürich und Basel . . . . .	Fr. 843,808. 89
2) Bestand des Wechsel-Portefeuille:	
a. fällig im Monat Januar 1884 . . . . .	Fr. 3,225,744. —
b. " " " Februar " . . . . .	" 1,721,881. 20
c. " " " März " . . . . .	" 2,808,415. 35
d. " " " April " . . . . .	" 50,000. —
(in 287 Appoints) . . . . .	" 7,806,040. 55
	Summa
	Fr. 8,649,849. 44

II. Werthpapiere. Der Bestand der Werthpapiere mit 31. Dezember 1883 ist folgender:

1. 9 Stück 4 $\frac{1}{4}$ —5% Schuldbriefe auf verkaufte Liegenschaften, betragend .	Fr. 174,914. 50
2. 1034 Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, zu Fr. 500 . . . . .	" 517,000. —
3. 114 4 $\frac{1}{2}$ % Obligationen des Anleihens der Gemeinden des linken Zürichseeufers, zu Fr. 1000 . . . . .	Fr. 114,000. —
15. Oktober 1883	
plus 4 $\frac{1}{2}$ % Zins vom 15. Januar 1884 . . . . .	1,282. 50
Fällig mit 15. Januar 1884 . . . . .	" 115,282. 50
4. Eine 3 $\frac{1}{2}$ % anticipando eingelöste, mit 15. Januar 1884 fällige Obligation der Nordostbahn des Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn zu Gunsten des Kantons Glarus . . . . .	" 300,000. —
5. Nordostbahnobligationen:	
733 4 $\frac{1}{2}$ % Nordostbahnobligationen, d. d. 30. November 1871, gekündigt auf 31. Januar 1884, zu Fr. 1000 . . . . .	" 733,000. —
347 4 $\frac{1}{2}$ % Nordostbahnobligationen, d. d. 3. April 1871, gekündigt auf 15. April 1884, zu Fr. 1000 . . . . .	" 347,000. —
353 4 $\frac{1}{2}$ % Nordostbahnobligationen, d. d. 16. April 1873, rückzahlbar 1888, zu Fr. 1000 . . . . .	" 353,000. —
Eine 4 $\frac{1}{2}$ % Nordostbahnobligation, d. d. 3. November 1863, rückzahlbar 1892, 115 4% Nordostbahnobligationen, d. d. 1. Oktober 1860, rückzahlbar 1890 mit Fr. 500 zu 96% . . . . .	" 1,000. —
74 4% Nordostbahnobligationen, d. d. 1. Juni 1862, rückzahlbar 1892, mit Fr. 1000 zu 95% . . . . .	" 55,200. —
Ferner:	
60 4 $\frac{1}{2}$ % Obligationen der Bischofszellerbahn mit Fr. 1000 zu 95% . . . . .	" 57,000. —
Ein Gutschein der Stadt Zürich auf eine zurückbezahlte Obligation der rechts- ufrigen Zürichseebahn . . . . .	" 20. —
Übertrag	
	Fr. 2,723,717. —

Endlich:	Übertrag	Fr. 2,723,717. —
270 5% Gotthardbahnobligationen IV. Serie (Rest unserer früheren Beteiligung bei der Gotthardbahn), zu Fr. 1000, zum Buchsaldo von . . . . .	"	90,455. 65
Summa der Werthpapiere mit 31. Dezember 1883		Fr. 2,814,172. 65

III. Eisenbank, Obligationenconto. Die bereits erwähnten Fr. 1,660,000 als ausstehende Einzahlung auf die anticipando gelieferten 4181 4½% Nordostbahnobligationen zu Fr. 500 = Nom. Fr. 2,090,500 zu 54/68 finden ihre definitive Verbuchung in der Rechnung des laufenden Jahrs anlässlich der auf den 15. Januar 1884 erfolgten Einzahlung von 5 Millionen Franken, bestimmt für die Rückzahlung des Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn im gleichen Betrage.

IV. Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind im Berichtsjahr nur fünf Parzellen mit einem Erlös von Fr. 313. 10 Cts. verkauft worden. Der Inventarwerth derselben betrug Fr. 385. 12 Cts., so dass sich auf denselben ein Verlust von Fr. 72. 02 Cts. ergeben hat.

Dagegen weist der Correntverkehr dieses Conto einen Überschuss aus von	Fr. 16,322. 35
welcher abzüglich obigen Verlustes von . . . . .	" 72. 02
mit	Fr. 16,250. 33

zu weiteren Abschreibungen auf verschiedenen Gebäulichkeiten verwendet worden ist. Auf Ende 1883 beträgt der Inventarwerth des Liegenschaftencontos, zuzüglich eines Ausstandes auf einer verkauften Parzelle von Fr. 63. 08 Cts., noch Fr. 1,153,513. 76 Cts.

V. Im Villenquartier in Enge wurde im Berichtsjahr die Villa Ulmberg, sowie eine kleinere Parzelle von 49,2 Quadratmeter verkauft, und es reduziert sich in Folge dessen und durch Eingang einer Restanz aus dem Jahr 1881 im Betrage von Fr. 34,500 der Saldo dieses Conto von Fr. 527,291. 42 Cts. mit Ende 1882 auf Fr. 404,577. 47 Cts. mit Ende 1883.

VI. Der Material- und Werkstätteconto hat sich von	Fr. 2,059,994. 65
mit Ende 1882 auf . . . . .	" 2,383,479. 54
mit Ende 1883, also gegen das Vorjahr um . . . . .	Fr. 323,484. 89
erhöht, hauptsächlich in Folge grösserer Anschaffungen der Baumaterialverwaltung des Oberingenieurs von Schwellen und Schnittwaaren (Bretter und Dielen), Erwerbung einer Kiesgrube bei Honau an der Zürich-Zug-Luzerner Linie und Vermehrung der Vorräthe von Holz, Kohlen, Eisen und Schnittwaaren der Hauptmagazinverwaltung.	

VII. Im Conto „Diverse Hauptbuchdebitoren“ sind enthalten:

1. Die mit Ende 1883 sich ergebenden Guthaben an die eigenen Stationen (Güterexpeditionen), an schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften aus dem direkten Verkehr, im Ganzen . . . . .	Fr. 1,024,593. 85
2. Das Betriebsdefizit der Linie Effretikon - Wetzikon - Hinwil mit Ende 1883 (vide dagegen den Dubiosenconto unter den Passiven) . . . . .	" 325,780. 08
3. Die Guthaben an Banquiers aus dem Couponsverkehr . . . . .	" 29,730. 18
4. Die Vorschüsse an Gerichte in noch schwebenden Prozessen u. s. w. . . . .	" 21,581. 95
5. Guthaben an die Gesellschaft Etzwiesen-Schaffhausen . . . . .	" 41,875. 93
6. Diverse andere Debitoren . . . . .	" 2,312. 85
Zusammen	Fr. 1,445,874. 84

**B. Passiven.**

Bezüglich der Passivposten verweisen wir, soweit dieselben nicht bereits Erwähnung gefunden haben, auf die Bilanz und die Beilage I zu derselben unter Hervorhebung folgender Conti:

1. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn erhöht sich von Fr. 5,236,617. 23 Cts. mit Ende 1882 auf Fr. 6,123,266. 94 Cts. mit Ende 1883.
2. Der Reinertrag der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1883 erzeugt eine Summe von Fr. 2,288,242. 35 Cts., über deren Verwendung Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsraths vorgelegt werden wird.
3. Der Conto „Noch nicht bezahlte Dividenden auf das Prioritätsaktienkapital“ erhöht sich um die in der Generalversammlung vom 29. Juni 1883 beschlossene Dividende für 1882 von 6% von 11 Millionen Franken = Fr. 660,000, sowie um die demselben gutgeschriebenen zu 3% berechneten Zinse für das Jahr 1883 mit Fr. 48,774. — Wir haben die Verzinsung dieses Conto von 4½% auf 3% reduziert, weil im Berichtsjahr der durchschnittliche Disconto diesen Satz nicht überschritten hat.
4. Unter dem Titel „Außerordentliche Reserven“ erscheint ein neuer Posten für rückständige Instandstellung von Rollmaterial im Betrage von Fr. 150,000, über dessen Zweckbestimmung unter Abschnitt IV E 3 näherer Aufschluss ertheilt wird.
5. Der „Dubiosenconto“ erhöht sich auch im Berichtsjahr wieder um das für 1883 Fr. 61,841. 33 Cts. betragende Betriebsdefizit der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil und beträgt nun im Ganzen die ansehnliche Summe von Fr. 325,780. 08 Cts.
6. Die übrigen Conti der Passiven geben zu keinen besonderen Erwähnungen Veranlassung, und wir verweisen hinsichtlich der Betriebsrechnung auf die im Abschnitt IV D folgende vergleichende Übersicht der Finanzergebnisse von 1882 und 1883.

---

**IV. Betrieb.**

**A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.**

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der ehemaligen Nationalbahn und der gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,534,271 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und durchschnittliche Betrieblänge des eigenen Netzes betrug im Berichtsjahr 541 Kilometer.

Im Jahr 1883 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 102 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

		1882.	1883.
		Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:			
1. Schnell- und Personenzüge . . . . .		1,596,809	1,623,963
2. Gemischte Züge . . . . .		622,490	630,860
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung . . . . .		193,277	226,193
		<hr/> 2,412,576	<hr/> 2,481,016
b) Ergänzung- und Extrazüge: . . . . .		66,486	53,255
	Total:	2,479,062	2,534,271

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

1882 (541 Kilometer)			1883 (541 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1882		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,064,386	06	36.97	<b>I. Nordostbahn (eigenes Netz).</b>						
314,173	88	2.29	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:						
203,582	66	1.48	1. Personentransport . . . . .	5,809,706	36	40.51	745,320	30	—
7,889,405	06	57.60	2. Gepäcktransport . . . . .	342,372	64	2.39	28,198	76	—
<b>13,471,547</b>	<b>66</b>	<b>98.34</b>	3. Viehtransport . . . . .	201,727	99	1.41	—	—	1,854
			4. Gütertransport . . . . .	7,763,001	02	54.18	—	—	67
				<b>14,116,808</b>	<b>01</b>	<b>98.44</b>	<b>645,260</b>	<b>35</b>	<b>126,404</b>
			B. Mittelbare Einnahmen:						04
133,758	06	.	1. Pacht- und Miethzinse . . . .	158,080	—	.	24,321	94	—
93,452	72	.	2. Verschiedenes . . . . .	65,946	54	.	—	—	27,506
<b>227,210</b>	<b>78</b>	<b>1.66</b>		<b>224,026</b>	<b>54</b>	<b>1.56</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>3,184</b>
<b>13,698,758</b>	<b>44</b>	<b>100</b>		<b>14,340,834</b>	<b>55</b>	<b>100</b>	<b>642,076</b>	<b>11</b>	<b>—</b>
			<b>II. Aus andern Unternehmungen:</b>						
293,349	35	20.40	Nettoertrag der Dampfboote . . . . .	333,864	77	19.97	40,515	42	—
1,144,930	54	79.60	Nettoertrag anderer Linien . . . . .	1,337,998	82	80.03	193,068	28	—
<b>1,438,279</b>	<b>89</b>	<b>100</b>		<b>1,671,863</b>	<b>59</b>	<b>100</b>	<b>233,583</b>	<b>70</b>	<b>—</b>
247,760	06	.	<b>III. Aktivsaldo des Interessenconto</b>	<b>272,461</b>	<b>93</b>	.	<b>24,701</b>	<b>87</b>	<b>—</b>
<b>15,384,798</b>	<b>39</b>	<b>.</b>		<b>16,285,160</b>	<b>07</b>	.	<b>900,361</b>	<b>68</b>	<b>—</b>
			<b>Rekapitulation:</b>						
13,698,758	44	89.04	Eigenes Netz . . . . .	14,340,834	55	88.06	642,076	11	—
1,438,279	89	9.34	Andere Unternehmungen . . . . .	1,671,863	59	10.27	233,583	70	—
247,760	06	1.62	Zinse von ausgeliehenen Geldern . . .	272,461	93	1.67	24,701	87	—
<b>15,384,798</b>	<b>39</b>	<b>100</b>		<b>16,285,160</b>	<b>07</b>	<b>100</b>	<b>900,361</b>	<b>68</b>	<b>—</b>

Das Jahr 1883 war ein Ausnahmejahr in allen Verkehrs- und Einnahmenziffern.

Der Personenverkehr weist eine Zunahme um 450,000 Personen auf, und die Einnahme aus demselben eine Vermehrung um Fr. 745,000. Selbstverständlich hat die Landesausstellung zu diesem Resultate das Meiste beigetragen. Die während derselben eingeführten Rapporte erzeigen folgende Zahl von nach Zürich ausgegebenen Billeten:

	<b>1882</b>	<b>1883</b>	<b>mehr 1883</b>
Von der Nordostbahn . . . . .	171,848	332,392	160,544
„ Zürich-Zug-Luzern . . . . .	40,487	65,994	25,507
„ der Bötzbergbahn . . . . .	12,426	34,639	22,213
„ Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	5,646	11,279	5,633
	<hr/> 230,407	<hr/> 444,304	<hr/> 213,897
„ den andern schweizerischen Bahnen . . . . .		228,402	
		Total <hr/> 672,706	

(Die Ziffern von 1882 sind von den übrigen schweizerischen Bahnen nicht rapportirt worden).

Die Mehrfrequenz fällt fast ausschliesslich auf Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten (1883: 455,203; 1882: 123,881); da diese Billete häufig an Stelle der gewöhnlichen Billete einfacher Fahrt getreten, so ist es nicht überraschend, dass von den letztern (in II. und III. Klasse) im Jahr 1883 weniger ausgegeben wurden als 1882. Nichtsdestoweniger sind die Einnahmen aus den beiden letztern Billetsorten grösser gewesen, als im Jahr 1882, woraus geschlossen werden muss, dass der Ausfall an Billeten aus näher an Zürich gelegenen Ortschaften durch eine Vermehrung derselben aus grösseren Entfernung kompensirt worden ist.

Übrigens war auch der Touristenverkehr in Folge der bessern Witterung während der Sommersaison etwas stärker als 1882, jedoch nicht in dem Masse, dass, wie bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern, dieser Faktor in den Vordergrund getreten wäre. Die Mehreinnahme vertheilt sich nämlich mit Fr. 42,000 auf die I. Klasse, Fr. 179,000 auf "die II. und Fr. 524,000 auf die III. Klasse; auch hieraus geht unzweifelhaft hervor, dass dem massenhaften Besuch der Landesausstellung aus dem Volke selbst der grösste Anteil an dem günstigen Einnahmeresultate zugeschrieben werden muss. Der Zeit nach vertheilt sich die Mehreinnahme auf die Monate

Mai	mit rund . . . . .	Fr. 68,000
Juni	" " . . . . .	" 116,000
Juli	" " . . . . .	" 178,000
August	" " . . . . .	" 204,000
September	" " . . . . .	" 275,000
		<hr/> Fr. 841,000

Die andern sieben Monate weisen sämmtlich Minder einnahmen auf

im Gesamtbetrag von . . . . .	" 96,000
somit Mehreinnahme . . . . .	<hr/> Fr. 745,000

Wenn man mit diesem Ergebnisse die Ziffern der Tafel 5 (Frequenz nach den Stationen) vergleicht, so mag es auffällig erscheinen, dass bei so vielen Stationen mehr oder weniger erhebliche Rückgänge in der Zahl der beförderten Personen verzeichnet sind. Bei näherer Prüfung findet sich zumeist die Erklärung in besonderen lokalen Verhältnissen und in dem Umstande, dass während der Dauer der Ausstellung die Bevölkerung von Zürich selbst weniger reisebedürftig war, die ab Zürich ausgegebenen Retourbillete aber auch in die Personenzahl der Bestimmungsstation eingerechnet werden.

Die Resultate des Güterverkehrs sind leider ganz andere als jene des Personenverkehrs. Wir finden in den ersten sieben Monaten eine stetige Vermehrung der Transportquantitäten und Einnahmen, in den folgenden fünf Monaten eine ebenso fortwährende Verminderung. Die betreffenden Ziffern sind folgende:

	Tonnen	Einnahmen
Januar — Juli . . . . .	+ 66,000	+ Fr. 364,000
August — Dezember . . . . .	— 23,000	— „ 490,000
Resultat . . . . .	<u>+ 43,000</u>	<u>— Fr. 126,000</u>

Während in der ersten Hälfte des Jahres das Verhältniss von Gewicht- zu Einnahmevermehrung das normale ist, indem die 66,000 Tonnen, zum mittleren Jahres-Einnahmebetreffniss pro Tonne berechnet (Fr. 5.40), ungefähr die Mehreinnahme ergeben, zeigt sich in der zweiten Jahreshälfte in der Gewichts- und Einnahmeverminderung ein weit ungünstigeres Verhältniss. Würde diese Erscheinung zeitlich mit der Einführung des neuen Gütertarifs auf proportionaler Grundlage mit Expeditionsgebühren zusammentreffen, so läge die Versuchung nahe, diesen Tarif nicht für den Rückgang der Quantitäten, wohl aber für die ausser Verhältniss zu denselben stehenden Einnahmeverluste verantwortlich zu machen. Aber der fragliche Gütertarif ist erst am 1. Oktober in Kraft getreten (und nach allgemeinen Erfahrungen wird er seine volle Wirkung nicht einmal gleich in den ersten Monaten seiner Existenz ausgeübt haben), während das fragliche Missverhältniss gleich schon im August zu Tage getreten ist. Auch sonst haben unsere Untersuchungen über die Wirkungen des neuen Gütertarifs, soweit sie in der kurzen Zeit des Bestehens überhaupt gemacht werden konnten, dargethan, dass ein Einnahmeverlust aus demselben (vom direkten Verkehr herrührend) zwar vermuthet werden konnte, sich aber zur Zeit der Untersuchung mit absoluter Sicherheit noch nicht ziffernmässig bestimmen liess, jedenfalls aber entfernt nicht die Beträge erreichen konnte, welche hier in Frage sind. Die Ursache fraglicher Erscheinung muss daher auch anderswo gesucht und kann an der Hand der nachfolgenden Tabellen 6 und 7 mit Wahrscheinlichkeit gefunden werden. Diese letztern erzeigen, dass namentlich der Transitverkehr, der bekanntlich sehr geringe Erträgnisse abwirft, beträchtlich angewachsen ist, dass der Lokalverkehr dagegen etwas zurückging; desgleichen sind einzelne direkte Verkehre — und zwar solche mit geringern Taxen — grösser gewesen, während umgekehrt andere mit bessern Taxen, wie z. B. der bayerisch-schweizerische Verkehr und der österreichisch-schweizerische Getreideverkehr beträchtliche Ausfälle aufzuweisen haben. Aus Tabelle 7 ist ferner zu entnehmen, dass der Mehrverkehr sich fast ausschliesslich auf geringwerthige und niedrig tarifirte Waaren bezieht (Brennmaterial, Baumaterial, Eis, Erden, Düngemittel), die besser rentirenden Artikel, namentlich Getreide und Wein, aber mit ganz bedeutend geringeren Ziffern erscheinen. Letzteres trifft nun in ganz hervorragender Weise gerade in der zweiten Hälfte des Jahres zu und daraus lässt sich auch das erwähnte Missverhältniss wenigstens annähernd erklären.

Wir haben im Geschäftsbericht des vorigen Jahres einige Ziffern über die Einnahmen der Nordostbahn aus dem Verkehre mit der Gotthardbahn gebracht und setzen diese Notizen hier diesmal noch fort, weil es sich um das erste volle Betriebsjahr der Gotthardbahn handelt.

Der Personenverkehr lieferte ein äusserst bescheidenes Ergebniss: Fr. 12,280.23 aus dem direkten Verkehr der Nordostbahn selbst, Fr. 53,138.96 aus dem Transitverkehr, einschliesslich Gemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn, zusammen Fr. 65,419.19 Cts. Den grössten Theil des direkten Personenverkehrs der Nordostbahn liefert eben Zürich und die dahерigen Einnahmen fallen ganz der Linie Zürich-Zug-Luzern zu; wie nicht anders zu erwarten war, erweist sich das süddeutsche Gebiet jenseits des Bodensees als eine gar spärlich fliessende Quelle für den Transitverkehr, und was den Gemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn über Basel anbetrifft, so thut dem Erträgnisse desselben der Umstand grossen Eintrag, dass namentlich zur Sommerzeit weitaus die meisten Reisenden eben einen Aufenthalt in Luzern und am Vierwaldstättersee machen und dafür Billete nur bis Luzern nehmen, die nicht in Gemeinschaft fallen.

Der Gepäck- und der Viehverkehr ertrugen auf allen Titeln blos Fr. 7833.42 Cts.

Aus dem direkten Güterverkehr wurden eingenommen Fr. 189,212. 16 Cts., vom Transitverkehr, einschliesslich Gemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn, Fr. 178,459. 03 Cts., zusammen Fr. 367,671. 19 Cts.

Mehr als letztes Jahr war dieser Verkehr deplacirt und die Einnahme aus demselben keine Mehreinnahme, häufig sogar eine Mindereinnahme, indem z. B. ein guter Theil des Getreide- und Baumwollverkehrs statt über Romanshorn beziehungsweise Aarau über die Gotthardbahn und Zürich, beziehungsweise Brugg einging. Wie viel dies beträgt, kann zur Zeit der Abfassung des Geschäftsberichts noch nicht festgestellt werden; indessen werden — schätzungsweise — kaum mehr als ein Viertel des eigenen Verkehrs und kaum viel mehr als 70 % des Transitverkehrs neuer Verkehr sein, so dass als wirkliche Mehreinnahme aus dem Güterverkehr mit der Gotthardbahn für die Nordostbahn der Betrag von etwa Fr. 180,000 resultiren würde. Das wäre für sich immer noch keineswegs ein glänzendes Resultat, und selbst mit Berücksichtigung der bessern Ergebnisse der Linie Zürich-Zug-Luzern und der Ertragnisse der Aargauischen Südbahn und Bötzbergbahn einstweilen noch kein genügendes Äquivalent für die direkten und indirekten Opfer, welche der Nordostbahn aus diesem Unternehmen erwachsen sind.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen erzeigen gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung um Fr. 3184 24 Cts. Auf dem Titel „Pacht- und Miethzinse“ wurden zwar im Berichtsjahr Fr. 24,321. 94 Cts. mehr vereinnahmt; hinwieder ergab sich aber auf dem Titel „Verschiedenes“ ein Ausfall von Fr. 27,506. 18 Cts. Die erstere Mehreinnahme wurde für die Mitbenutzung von Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn durch fremde Verwaltungen erzielt, und zwar hauptsächlich für die Strecke Aarau-Rupperswil durch die Aargauische Südbahn und für die Zufahrtsstrecke der Tössthalbahn zum Bahnhof Winterthur. Die diesfalls von uns schon im letztjährigen Bericht erwähnten Ursachen haben sich im Jahr 1883 erstmals für ein ganzes Jahr geltend gemacht; die betreffenden Mehrleistungen betragen ungefähr Fr. 23,000. Hiezu kommen an Mehrvergütungen der Vereinigten Schweizerbahnen für den Bahnhof Winterthur und die Strecke Wallisellen-Zürich, sowie der Badischen Bahn für den Bahnhof Konstanz (Schweizerabtheilung) etwa Fr. 4500; ferner Wegfall der im Jahr 1882 stattgehabten Nachvergütungen von etwa Fr. 6500 an letztere Bahn für die Periode vom 1. Oktober 1880 bis 31. Dezember 1881, auf Grund der neuen Vertragsverhältnisse für die Bahnhöfe Konstanz (Badische Abtheilung) und Singen. Dagegen haben wir für die von der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln mitbenutzte Station Wädenswil für das Berichtsjahr eine Mindereinnahme von Fr. 1600 zu verzeichnen. Überdies mussten wir dieser Gesellschaft nach Massgabe des durch schiedsgerichtliches Urtheil festgesetzten neuen Repartitionsmodus, welcher auf der Achsenzählung basirt und auf 1. Juli 1881 Rückwirkung erhalten hatte, Fr. 7800 rückerstatteten. Näheres ist hierüber bereits an anderer Stelle bemerkt worden. Die Minder-  
einnahme auf dem Titel „Verschiedenes“ resultirt mit etwa Fr. 8000 aus der Aufhebung der Agentur Zürich für den Verkehr nach der Levante, worüber wir uns schon im letztjährigen Bericht geäussert haben, und aus der an dieser Stelle nicht wiederholten Gutschrift einer Reinertragsquote der Imprägniranstalt, die sich im Vorjahr auf Fr. 20,000 bezifferte. Mit Rücksicht auf die günstigen Betriebsergebnisse dieser Anstalt im Jahr 1882 hatten wir uns nämlich veranlasst gefunden, die Einheitspreise für Arbeiten zu eigenen Zwecken annähernd auf die Selbstkosten herabzusetzen; der hier verzeichnete Ausfall hat demnach in einer entsprechenden Ersparniss auf den Betriebsausgaben (Kapitel II 6) und einer Minderbelastung des Erneuerungsfonds Ausgleichung gefunden.

Die Dampfbootunternehmungen auf dem Boden- und Zürichsee haben im Berichtsjahr eine weitere Zunahme der Nettoeinnahmen im Betrage von Fr. 40,515. 42 Cts. aufzuweisen; davon entfallen Fr. 11,687. 44 Cts. auf den Bodensee und Fr. 28,827. 98 Cts. auf den Zürichsee. Nähere Angaben über dieses Resultat sind unter Abschnitt E 1 und 2 enthalten.

Die Beteiligungskapitalien bei anderen Bahnunternehmungen haben im Berichtsjahr Fr. 1,337,998. 82 Cts. ertragen, gegen Fr. 1,144,930. 54 Cts. im Jahr 1882, also Fr. 193,068. 28 Cts. mehr. Es

kommen hievon Fr. 56,000 auf die Linie Zürich-Zug-Luzern, entsprechend der von 6,1 % auf 6,681 % erhöhten Durchschnittsdividende, welche die Nordostbahn für ihr Beteiligungskapital an dieser Unternehmung für 1883 erhielt. Ferner Fr. 9805. 58 Cts. als vermehrter Anteil am Reinertrag der B ö t z b e r g b a h n ; das Beteiligungskapital, am Jahresschluss Fr. 12,193,140. 73 Cts betragend, ertrug Fr. 469,012. 90 Cts. gegen Fr. 459,207. 32 Cts., gleich einem Zinse von 3,846 %, gegen 3,765 % im Vorjahr. Fr. 124,066. 96 Cts. sind der Nordostbahn mehr aus dem Reinertrag der Aargauischen Südbahn zugeflossen. Ihr Gesamtantheil am Ertrag dieser mit der Schweizerischen Centralbahn ebenfalls gemeinschaftlichen Unternehmung beziffert sich auf Fr. 175,739. 94 Cts. gegen Fr. 51,672. 98 Cts. im Jahr 1882; es ergibt dies für das Beteiligungskapital von Fr. 6,100,000 einen Zins von 2,88 % gegen etwa 0,85 % im Vorjahr. Ist dieses Resultat gegenüber den früheren chronischen Betriebsdefiziten auch erfreulich, so muss dasselbe doch, nachdem die Wirkungen des über die Aargauische Südbahn sich bewegenden Transitgüterverkehrs von und nach der Gotthardbahn erstmals während eines ganzen Jahres zur Geltung gelangten noch als ein recht bescheidenes bezeichnet werden. Die veränderten Vertragsverhältnisse mit der Schweizerischen Centralbahn über den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten ermöglichten etwelche Ersparnisse im Betriebe dieser Sekundärbahn, was der Nordostbahn insoweit zu gut kam, als sie an dem Betriebsdefizit nur mit einem Betrage von Fr. 5924. 02 Cts., gegen Fr. 9119. 76 Cts., also mit Fr. 3195. 74 Cts. weniger als im Jahr 1882 aufzukommen hatte. Für Verzinsung unserer Beteiligung am Obligationenkapital der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil, die, wie an anderer Stelle erwähnt, sich mit Ende 1883 von Fr. 1,120,000 auf Fr. 1,100,000 reduziert hat, war effektiv Nichts erhältlich, indem im Berichtsjahre die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen dieser Linie überstiegen haben; wir waren daher genötigt, unsere ganze Zinsforderung von Fr. 56,000, zuzüglich des Betriebsrückschlages von Fr. 5841. 33 Cts., auf den „Dubiosenconto“ vorzutragen; damit haben unsere Ausstände an Obligationenzinsen und Betriebsdefiziten auf diesem Conto an die genannte Unternehmung am Schlusse des Berichtsjahres die Summe von Fr. 325,780. 08 Cts. erreicht. Die Gesamtbeteiligung der Nordostbahn an den vorbezeichneten Bahnunternehmungen beläuft sich mit Ende 1883 auf Fr. 30,019,140. 73 Cts. und deren Ertrag, wie oben bemerkt, auf Fr. 1,337,998. 82 Cts., gleich einem Zinse von 4,457 %.

Die Mehreinnahme von Fr. 24,701. 87 Cts. auf dem Interessenconto lässt sich durch folgende Hauptposten nachweisen. An Zinsen für eigene Werthpapiere, auf der Discontirung von Wechseln und gekündeten Obligationen etc. wurden etwa Fr. 66,000 mehr vereinnahmt als im Vorjahr; dazu kommen an Minderausgaben für Verzinsung des Baukapitalsaldo und der Betriebsüberschüsse der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern etwa Fr. 7000. Dagegen sind an bisherigen Einnahmen ausgefallen: die Verzinsung unserer Einzahlungen auf das Baukapital der Aargauischen Südbahn und der Bauvorschüsse an die Vereinigten Schweizerbahnen für Erweiterung der gemeinschaftlichen Glarnerstationen, letztere in Folge Rückzahlung der Vorschüsse, mit zusammen ungefähr Fr. 36,000. Ferner betragen die Mehrausgaben für Zinse auf den nicht ausbezahlten Dividenden für das Prioritätsaktienkapital aus den Jahren 1880/82 etc. etwa Fr. 13,000.

Über die approximatischen Betriebsergebnisse der Bischofszeller Bahn haben wir seit einigen Jahren Ausweise gebracht, die sich stets ungefähr in den nämlichen Ziffern bewegt haben. Da dieselben aber jeweilen nur für das dem Berichtsjahr vorhergehende Jahr und nur aus Durchschnittszahlen berechnet werden konnten, welche keine absolute Genauigkeit zulassen, so glauben wir einstweilen von Fortsetzung dieser Aufstellung um so eher Umgang nehmen zu dürfen, als die Verhältnisse immer die gleichen sind.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1882		1883		1882		1883		
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent	Fr.	Cts.
<b>a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:</b>									
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	24,218	0.43	27,512	0.45	139,587.74	2.76	168,296.98	2.90	
" " . . . II. "	291,958	5.18	288,950	4.75	862,409.34	17.03	903,739.63	15.55	
" " . . . III. "	1,194,029	21.20	1,186,359	19.51	1,280,292.25	25.28	1,298,246.13	22.35	
<b>b. Zu ermässigten Fahrtaxen:</b>									
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	7,721	0.14	6,726	0.11	5,955.39	0.12	5,088.15	0.09	
" " . . . III. "	143,625	2.55	137,446	2.26	70,037.80	1.38	66,044.78	1.14	
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	3,550	0.06	6,966	0.11	8,250.02	0.16	18,197.84	0.31	
" " . . . II. "	484,260	8.60	489,886	8.06	570,631.90	11.27	635,377.01	10.94	
" " . . . III. "	2,736,060	48.58	2,876,764	47.30	1,722,241.01	34.01	1,928,815.99	33.20	
Abonnementsbillete . . . II. "	156,926	2.79	142,558	2.34	72,481.22	1.43	68,380.08	1.18	
" " . . . III. "	409,983	7.28	418,208	6.88	78,697.28	1.55	82,053.67	1.41	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	55,746	0.99	44,804	0.74	49,162.94	0.97	36,237.27	0.62	
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. "	4,318	0.08	5,236	0.09	15,781.17	0.31	18,662.13	0.32	
" " . . . II. "	31,071	0.55	73,214	1.20	89,252.83	1.76	167,504.22	2.88	
" " . . . III. "	88,492	1.57	376,753	6.20	99,605.17	1.97	413,062.48	7.11	
Total	5,631,957	100	6,081,382	100	5,064,386.06	100	5,809,706.36	100	
<b>Rekapitulation nach Klassen:</b>									
I. Klasse . . . . .	32,086	0.57	39,714	0.65	163,618.93	3.23	205,156.95	3.58	
II. " . . . . .	971,936	17.26	1,001,334	16.47	1,600,730.68	31.61	1,780,089.09	30.64	
III. " . . . . .	4,627,935	82.17	5,040,334	82.88	3,300,036.45	65.16	3,824,460.32	65.88	
Total	5,631,957	100	6,081,382	100	5,064,386.06	100	5,809,706.36	100	
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>									
Total	16,433	.	17,848	.	314,173.88	.	342,372.64	.	
<b>III. Viehtransport.</b>									
Klasse I . . . . .	6,395	4.51	5,195	3.60					
" II . . . . .	59,132	41.74	54,645	37.88					
" III . . . . .	51,054	36.03	55,826	38.65					
" IV . . . . .	25,101	17.72	28,774	19.92					
Total	141,682	100	144,440	100	203,582.66	.	201,727.99	.	
<b>IV. Gütertransport.</b>									
Eilgut . . . . .	45,082	3.24	47,785	3.33					
Stückgutklasse I . . . . .	158,061	11.35	134,209	9.84					
" II . . . . .	106,413	7.68	112,694	7.85					
Wagenladungsklasse A <sup>1</sup> . . . . .	59,616	4.27	59,130	4.12					
" B . . . . .	59,616	4.27	55,224	3.88	7,153,135.14	90.67	7,063,782.50	90.99	
" A <sup>2</sup> . . . . .	79,313	5.69	98,718	6.87					
" Spezial-Tar. I. . . . .	271,172	19.46	247,936	17.26					
" " II. . . . .	63,093	4.58	47,824	3.32					
" " III. . . . .	551,180	39.56	632,985	44.06					
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	736,269.92	9.33	699,218.52	9.01	
Total	1,393,546	100	1,436,505	100	7,889,405.06	100	7,763,001.02	100	
<b>Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen . . . . .</b>	.	.	.	.	13,471,547.66	.	14,116,808.01	.	

### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1883 = 541 Kilom., 1882 = 541 Kilom.)		<b>1882</b>	<b>1883</b>
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	9,361.16	10,738.83
"    "    Reisenden . . . . .	"	0.90	0.96
"    "    und Bahnkilometer . . . . .	Centimes	4.55	4.41
Zahl der Personenkilometer . . . . .		111,342,360	131,629,580
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer	19.77	21.64
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . . . . .	Reisende	205,808	243,308
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	"	10,410	11,241
"    "    Personen-Wagenachsenkilometer kommen . . . . .	"	6.32	6.81
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	580.73	632.85
"    "    Tonne . . . . .	"	19.12	19.18
"    "    Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	56.08	56.30
"    "    Reisenden . . . . .	"	5.58	5.63
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		560,260	608,104
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	34.09	34.07
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	1,036	1,124
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	"	30	33
"    "    Reisenden " . . . . .	Kilogr.	2.92	2.93
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	376.31	372.88
"    "    Stück . . . . .	"	1.44	1.40
"    "    Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	26.34	21.26
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		772,811	740,034
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	14,583.00	14,349.35
"    "    Tonne . . . . .	"	5.66	5.40
"    "    Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	10.11	9.79
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		78,015,606	79,361,126
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	55.98	55.21
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	144,206	146,610
"    jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	"	2,576	2,655
"    "    Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	"	1.56	1.57
<b>Total der unmittelbaren Einnahmen</b> per Bahnkilometer . . . . .	Franken	24,901.20	26,093.91
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen</b> per Bahnkilometer . . . . .	"	419.98	414.10
<b>Totaleinnahme</b> per Bahnkilometer . . . . .	"	25,321.18	26,508.01

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten												
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter									Total
				Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A <sup>1</sup>	Klasse B	Klasse A <sup>2</sup>	
Januar .	376,535	952	10,788	3,533	9,962	8,563	4,954	4,309	7,275	25,697	2,952	44,789	112,034
Februar .	354,575	957	10,426	3,071	10,249	8,677	4,719	4,162	7,458	19,937	3,201	51,722	113,196
März .	387,860	1,090	9,660	3,679	11,758	9,885	5,845	5,520	8,082	23,547	4,040	52,987	125,343
April .	428,547	1,339	9,739	3,764	11,295	10,020	4,881	4,220	8,862	21,687	4,437	54,135	123,301
Mai .	601,867	1,478	12,981	4,586	11,298	9,445	4,986	4,179	7,707	20,798	3,545	55,836	122,380
Juni .	533,396	1,545	10,003	3,603	10,372	8,813	4,063	4,000	7,570	19,669	3,449	50,303	111,842
Juli .	676,812	2,200	11,844	4,050	10,433	8,534	4,099	3,821	7,330	17,308	3,473	53,919	112,967
August .	684,972	2,249	14,979	4,318	11,738	9,171	4,338	3,988	7,471	20,857	3,292	54,388	119,561
September .	738,022	1,925	15,429	3,942	11,778	9,479	5,022	4,697	8,392	18,868	4,467	52,802	119,447
Oktober .	490,017	1,687	14,254	5,346	13,198	11,560	5,897	5,453	12,593	19,422	7,395	62,410	143,274
November .	422,587	1,349	11,811	4,191	11,678	10,073	5,205	5,309	8,683	20,602	3,951	53,918	123,610
Dezember .	386,192	1,077	12,526	3,702	10,450	8,474	5,121	5,566	7,295	19,544	3,622	45,776	109,550
Total gegenüber 1882:	6,081,382	17,848	144,440	47,785	134,209	112,694	59,130	55,224	98,718	247,936	47,824	632,985	1,436,505
mehr .	449,425	1,415	2,758	2,703	—	6,281	—	—	19,405	—	—	81,805	42,959
weniger .	—	—	—	—	23,852	--	486	4,392	—	23,236	15,269	—	—

  

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
Januar .	292,653	14	16,721	65	14,092	31	659,170	90	982,638	—	1,816	34	1,664	69
Februar .	275,336	49	16,463	11	13,696	67	638,244	46	943,740	73	1,744	44	1,553	74
März .	317,268	03	19,463	49	13,885	38	684,136	99	1,034,753	89	1,912	67	1,877	73
April .	376,070	13	25,111	36	14,512	05	671,731	64	1,087,425	18	2,010	03	1,950	82
Mai .	555,956	76	28,888	83	18,967	—	644,203	19	1,248,015	78	2,306	87	2,151	48
Juni .	544,657	04	31,296	54	15,349	64	634,232	47	1,225,535	69	2,265	32	1,987	11
Juli .	761,837	47	46,357	71	17,032	09	611,617	54	1,436,844	81	2,655	90	2,274	42
August .	828,446	11	48,769	71	19,469	57	642,246	04	1,538,931	43	2,844	60	2,571	43
September .	819,262	46	39,665	84	24,642	70	631,421	34	1,514,992	34	2,800	35	2,472	88
Oktober .	441,796	33	31,276	15	18,287	63	735,655	02	1,227,015	13	2,268	05	2,437	18
November .	313,094	27	19,399	07	16,320	47	633,059	53	981,873	34	1,814	92	2,054	65
Dezember .	283,328	13	18,959	18	15,472	48	577,281	90	895,041	69	1,654	42	1,905	07
Total gegenüber 1882:	5,809,706	36	342,372	64	201,727	99	7,763,001	02	14,116,808	01	26,093	91	24,901	20
mehr .	745,320	30	28,198	76	—	—	—	—	645,260	35	1,192	71	—	—
weniger .	—	—	—	—	1,854	67	126,404	04	—	—	—	—	—	—

## 5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
1. Rorschach . . . . .	69,820	165	839	15,011	20,741	35,752	+ 5,503	+ 488	16	7
2. Horn . . . . .	16,960	33	191	5,578	3,739	9,317	+ 1,622	+ 264	74	30
3. Arbon . . . . .	63,787	148	293	2,979	9,722	12,701	+ 13,081	+ 1,855	19	20
4. Egnach . . . . .	19,303	62	1,062	1,137	3,943	5,080	+ 354	- 472	60	45
5. Romanshorn . . . . .	116,173	393	8,414	227,818	28,235	256,053	+ 1,007	- 22,282	6	2
6. Uttweil . . . . .	10,718	29	122	767	1,361	2,128	- 173	- 1	97	85
7. Kessweil . . . . .	8,734	11	186	1,044	1,223	2,267	- 800	- 85	109	81
8. Güttingen . . . . .	13,752	19	82	727	1,424	2,151	+ 768	- 105	86	84
9. Alt瑙 . . . . .	10,480	21	232	520	757	1,277	+ 57	- 279	99	106
10. Münsterlingen . . .	17,900	24	183	499	1,006	1,505	+ 473	- 396	67	98
11. Kreuzlingen . . . .	18,567	53	146	1,850	2,593	4,443	- 118	+ 145	64	54
12. Konstanz . . . . .	80,162	313	711	33,329	8,994	42,323	- 245	+ 3,727	12	5
13. Emmishofen - Egelshofen	17,707	36	138	3,173	1,702	4,875	+ 2,283	+ 194	69	48
14. Tägerweilen . . . .	12,257	20	38	536	725	1,261	+ 149	+ 14	90	109
15. Ermatingen . . . . .	21,171	90	299	1,212	941	2,153	+ 71	+ 5	53	82
16. Mannenbach . . . .	8,533	20	49	373	272	645	+ 294	- 58	112	127
17. Berlingen . . . . .	7,264	12	50	666	527	1,193	+ 222	- 104	118	111
18. Steckborn . . . . .	18,610	45	149	2,064	2,726	4,790	- 1,219	- 768	63	50
19. Mammern . . . . .	12,074	23	203	157	253	410	+ 177	- 266	91	132
20. Eschenz . . . . .	7,053	13	256	652	678	1,330	+ 553	+ 282	120	102
21. Stein am Rhein . .	18,388	53	614	2,252	1,569	3,821	+ 1,254	+ 330	65	59
22. Etzwilen . . . . .	4,541	6	319	93	80	173	+ 86	- 146	132	138
23. Hemmishofen . . .	6,331	6	81	1,182	264	1,446	- 111	+ 642	125	99
24. Ramsen . . . . .	6,566	6	845	834	200	1,034	+ 795	+ 148	124	116
25. Rielasingen . . . .	8,444	9	91	852	1,884	2,736	+ 1,140	+ 189	114	73
26. Singen . . . . .	12,303	12	6,460	37,219	4,223	41,442	+ 448	+ 5,782	89	6
27. Stammheim . . . . .	17,772	47	2,035	1,636	1,445	3,081	+ 1,012	+ 622	68	69
28. Ossingen . . . . .	9,002	16	654	451	459	910	- 1,322	- 732	106	120
29. Thalheim-Altikon .	8,609	74	497	470	235	705	+ 58	+ 3	111	126
30. Dynhard . . . . .	5,598	16	122	446	293	739	+ 89	- 350	127	125
31. Seuzach . . . . .	5,353	6	97	62	326	388	- 78	- 70	129	133
32. Oberwinterthur . .	5,268	13	27	149	1,913	2,062	- 490	+ 864	130	87
33. Amrisweil . . . . .	53,750	178	4,497	2,987	9,211	12,198	+ 1,482	+ 2,127	21	23
34. Erlen . . . . .	22,567	71	978	964	2,155	3,119	- 484	+ 316	51	68
35. Sulgen . . . . .	34,294	73	1,004	660	1,873	2,533	+ 774	+ 303	33	75
36. Kradolf . . . . .	11,024	43	230	694	2,642	3,336	+ 920	+ 588	96	67
37. Sitterthal . . . . .	8,046	37	68	1,332	4,538	5,870	- 974	+ 392	115	39
38. Bischofszell . . .	38,284	143	631	1,992	5,760	7,752	+ 3,902	+ 464	30	34
39. Hauptweil . . . . .	11,639	31	253	685	3,332	4,017	+ 476	- 71	93	56
Übertrag . . . . .	838,804	2,370	33,146	355,052	133,964					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen		Güter	
							Personenzahl	Gütergewicht		
Übertrag . . . .	838,804	2,370	33,146	355,052	133,964					
40. Arnegg . . . .	14,387	31	176	195	2,137	2,332	+ 321	+ 385	83	80
41. Gossau . . . .	25,351	28	732	616	3,069	3,685	+ 669	+ 831	44	63
42. Bürglen . . . .	30,000	60	659	2,684	7,366	10,050	+ 151	- 358	37	29
43. Weinfelden . . . .	68,002	130	3,237	3,819	7,288	11,107	+ 1,510	+ 416	17	26
44. Märstetten . . . .	23,584	36	1,765	1,867	3,121	4,988	+ 696	- 228	47	47
45. Müllheim-Wigoltingen .	30,805	68	1,603	2,466	5,363	7,829	+ 1,559	- 1,215	35	33
46. Felben . . . .	20,945	27	1,063	1,043	986	2,029	- 43	- 427	54	89
47. Frauenfeld . . . .	111,917	341	2,458	7,932	16,806	24,738	+ 3,979	+ 1,322	7	11
48. Islikon . . . .	22,997	34	401	562	950	1,512	- 4,245	+ 66	49	97
49. Wiesendangen . . . .	16,840	12	122	147	422	569	+ 572	- 270	75	130
50. Winterthur . . . .	384,367	992	7,713	29,486	86,400	115,886	- 14,806	- 7,923	2	3
51. Hettlingen . . . .	10,072	9	85	508	118	626	- 3,224	+ 373	103	128
52. Henggart . . . .	17,411	49	893	401	1,036	1,437	+ 522	+ 250	70	100
53. Andelfingen . . . .	28,812	73	1,072	1,034	1,775	2,809	- 8,094	+ 79	38	70
54. Marthalen . . . .	19,117	75	838	2,671	3,245	5,916	+ 624	- 325	61	38
55. Dachsen . . . .	20,926	43	131	685	629	1,314	+ 1,474	- 638	55	103
56. Schaffhausen . . . .	85,491	432	6,708	46,110	17,437	63,547	+ 4,825	- 8,020	11	4
57. Töss . . . .	10,441	19	43	5,349	11,271	16,620	+ 473	+ 2,436	100	14
58. Wülflingen . . . .	10,403	11	81	1,013	3,839	4,852	- 262	- 3,026	101	49
59. Neftenbach-Pfungen	20,865	21	165	4,693	5,630	10,323	+ 193	+ 1,388	56	28
60. Embrach-Rorbas . .	36,522	97	196	4,297	4,855	9,152	+ 197	+ 206	31	31
61. Bülach . . . .	53,238	123	1,861	2,103	2,525	4,628	- 146	- 399	22	52
62. Niederglatt . . . .	19,049	79	430	1,610	1,158	2,768	+ 993	+ 1,024	62	72
63. Buchs (Zürich) . .	3,683	5	177	63	94	157	- 255	- 7	135	139
64. Otelfingen . . . .	8,873	19	92	1,031	254	1,285	+ 118	- 797	103	105
65. Würenlos . . . .	8,639	22	52	675	467	1,142	- 847	+ 82	110	113
66. Glattfelden . . . .	6,704	9	55	465	577	1,042	- 2,068	- 1,632	123	115
67. Eglisau . . . .	27,182	110	1,154	2,406	1,508	3,914	- 44	+ 734	42	58
68. Zweidlen . . . .	3,090	3	29	538	1,283	1,821	- 167	- 304	138	91
69. Weiach-Kaiserstuhl .	12,661	34	510	1,446	706	2,152	- 694	- 93	88	83
70. Rümikon . . . .	3,265	6	73	1,666	58	1,724	- 448	- 1,026	136	94
71. Reckingen . . . .	4,372	9	90	2,139	293	2,432	+ 29	- 491	133	79
72. Zurzach . . . .	19,344	42	565	2,196	1,215	3,411	- 336	+ 379	59	64
73. Koblenz . . . .	11,570	16	837	4,105	1,435	5,540	- 527	+ 825	94	41
74. Kemptthal . . . .	27,943	22	298	1,306	3,701	5,007	- 1,282	- 452	40	46
75. Effretikon . . . .	41,868	32	2,459	1,413	3,179	4,592	- 1,393	+ 1,022	27	53
76. Bassersdorf . . . .	16,665	33	213	559	1,083	1,642	+ 1,411	+ 32	76	95
77. Kloten . . . .	14,455	60	229	446	509	955	+ 1,178	+ 3	82	119
78. Seebach . . . .	1,659	2	4	240	285	525	- 63	- 178	140	131
Übertrag . . . .	2,132,319	5,584	72,415	497,037	338,037					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag . . .	2,132,319	5,584	72,415	497,037	338,037					
79. Affoltern b. H. . .	3,822	3	15	19	93	112	+ 324	- 146	134	140
80. Regensdorf-Watt. . .	8,040	12	51	746	218	964	- 6,992	+ 315	116	117
81. Buchs-Dällikon . . .	6,914	11	55	158	162	320	+ 227	-	121	136
82. Dietlikon . . . .	19,674	25	103	1,091	769	1,860	+ 116	+ 592	58	90
83. Wallisellen . . . .	42,186	43	162	1,942	1,786	3,728	- 1,378	- 3,025	26	62
84. Örlikon* . . . .	122,893	86	237	5,836	20,056	25,892	+ 1,809	+ 2,917	4	10
85. Glattbrugg . . . .	10,036	22	76	485	392	877	- 188	- 308	104	122
86. Rümlang . . . .	10,532	21	100	839	1,652	2,491	- 1,161	- 817	98	78
87. Oberglatt . . . .	14,632	56	201	346	243	589	+ 1,645	+ 307	81	129
88. Niederhasli . . . .	5,438	34	64	262	99	361	+ 514	- 107	128	135
89. Dielsdorf . . . .	28,474	132	658	10,298	1,855	12,153	+ 1,876	- 953	39	24
90. Zürich† . . . .	1,242,803	3,669	5,895	82,405	247,589	329,994	+ 295,193	+ 11,123	1	1
91. Enge . . . .	122,833	142	150	1,495	2,303	3,798	- 6,762	+ 503	5	60
92. Wollishofen . . . .	27,099	39	73	1,970	12,236	14,206	- 7,264	+ 1,804	43	18
93. Bendlikon (Kilchberg)	39,785	25	111	937	819	1,756	- 2,149	- 222	28	93
94. Rüschlikon . . . .	33,887	36	130	476	856	1,332	+ 1,090	- 27	34	101
95. Thalweil . . . .	71,400	128	272	2,499	8,217	10,716	+ 6,367	+ 159	15	27
96. Oberrieden . . . .	23,932	33	105	1,360	4,014	5,374	+ 1,156	+ 128	46	42
97. Horgen . . . .	89,912	200	358	5,705	9,154	14,859	+ 1,497	- 6,183	10	17
98. Au (Zürich) . . . .	11,358	47	46	—	379	379	- 585	- 16	95	134
99. Wädenswil . . . .	94,113	250	610	7,385	22,376	29,761	+ 2,173	+ 3,603	8	9
100. Richterswil . . . .	63,490	190	579	6,077	9,733	15,810	- 2,122	+ 1,016	20	15
101. Pfäffikon (Schwyz)	22,225	34	237	578	525	1,103	- 97	+ 15	52	114
102. Lachen . . . .	39,713	94	1,571	2,170	4,481	6,651	+ 1,115	- 213	29	37
103. Siebenen (Wangen)	24,770	30	717	1,594	4,140	5,734	+ 2,479	- 1,021	45	40
104. Reichenburg . . . .	13,210	64	562	244	715	959	+ 10	- 118	87	118
105. Bülten . . . .	6,857	16	257	555	258	813	+ 380	- 161	122	124
106. Ziegelbrücke . . . .	8,978	9	283	623	285	908	- 245	+ 149	107	121
107. N.-O.-Urnen . . . .	15,071	29	97	731	1,955	2,686	+ 239	+ 391	80	74
108. Näfels-Mollis . . . .	15,609	38	240	1,958	3,369	5,327	+ 121	- 7	78	43
109. Netstall . . . .	10,392	38	111	8,635	4,762	13,397	+ 1,929	+ 7,947	102	19
110. Glarus . . . .	78,032	183	986	7,477	13,432	20,909	- 1,768	+ 3,544	13	12
111. Ennenda . . . .	18,224	32	44	992	7,156	8,148	+ 707	+ 48	66	32
112. Mitlödi . . . .	16,987	16	27	429	1,336	1,765	+ 1,655	+ 16	73	92
113. Schwanden . . . .	44,655	46	1,892	4,102	8,245	12,347	- 1,815	+ 564	25	22
114. Nidfurn-Haslen . . . .	15,833	33	50	378	1,679	2,057	+ 306	+ 190	77	88
115. Luchsingen . . . .	19,688	29	115	1,147	3,279	4,426	+ 1,169	+ 188	57	55
116. Diesbach . . . .	7,420	5	58	379	480	859	+ 406	+ 130	117	123
117. Rüti (Glarus) . . . .	5,657	8	155	417	808	1,225	+ 205	+ 448	126	110
Übertrag . . . .	4,588,398	11,492	89,868	661,777	739,943					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,588,898	11,492	89,868	661,777	739,943	5,226	- 1,713	+ 258	50	44
118. Lintthal . . .	22,946	41	209	1,995	3,231	5,226	- 1,713	+ 258	50	44
119. Altstetten . . .	67,014	43	145	4,104	8,587	12,691	- 3,135	+ 4,614	18	21
120. Schlieren . . .	34,705	37	128	1,496	2,454	3,950	+ 2,884	+ 372	32	57
121. Dietikon . . .	49,904	81	422	3,800	3,920	7,720	- 1,061	+ 1,063	23	35
122. Killwangen . . .	13,795	26	200	983	319	1,302	- 46	- 101	84	104
123. Wettingen . . .	17,144	9	110	1,093	1,715	2,808	- 1,157	- 872	72	71
124. Baden-Oberstadt .	23,489	36	113	1,651	878	2,529	- 979	- 2,469	48	76
125. Dätwyl . . .	7,233	15	82	411	858	1,269	- 477	+ 168	119	107
126. Melligen . . .	15,443	47	587	968	556	1,524	- 589	+ 576	79	96
127. Mägenwyl . . .	3,019	8	45	1,160	105	1,265	- 608	- 1,285	139	108
128. Othmarsingen .	5,137	8	49	1,006	151	1,157	- 395	- 619	131	112
129. Lenzburg . . .	27,745	83	861	3,158	8,951	12,109	+ 1,721	+ 2,180	41	25
130. Hunzenschwil .	3,234	4	30	114	96	210	- 34	- 9	137	137
131. Suhr . . .	9,691	23	445	1,404	2,357	3,761	- 334	- 54	105	61
132. Baden . . .	145,985	538	1,202	5,582	9,736	15,318	- 4,633	- 165	3	16
133. Turgi . . .	45,480	46	790	1,543	3,186	4,729	- 1,106	+ 509	24	51
134. Siggenthal . . .	11,737	17	261	1,422	1,961	3,383	- 1,092	- 822	92	65
135. Döttingen-Klingnau .	17,254	34	569	1,097	1,410	2,507	+ 1,718	- 6	71	77
136. Brugg . . .	75,414	161	2,774	10,153	7,039	17,192	+ 1,129	- 864	14	13
137. Schinznach . . .	13,780	46	90	6,511	487	6,998	+ 322	+ 6,190	85	36
138. Wildegg . . .	30,726	49	418	1,676	1,690	3,366	- 1,878	+ 199	36	66
139. Rappersweil . . .	8,470	8	61	713	1,364	2,077	- 515	- 579	113	86
140. Aarau . . .	91,708	256	1,857	12,702	19,831	32,533	- 6,119	+ 8,671	9	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweis und fremde Bahnen . . .	607,357	3,659	29,592	439,934	345,628	785,562	+ 136,483	+ 3,401		
Rundfahrten . . .	53,932	—	—	—	—	—	+ 25,310	—		
Transitverkehr . . .	90,142	1,081	13,582	270,052	270,052	540,104	- 2,039	+ 65,286		
<b>Total . . .</b>	<b>6,081,382</b>	<b>17,848</b>	<b>144,440</b>	<b>1,436,505</b>	<b>1,436,505</b>					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	10,421	6,469	10,376	5,305	20,797	11,774	- 1,200	+ 3,608
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen † . .	15,298	24,917	14,690	5,865	29,988	30,782	- 5,767	- 4,738
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . .	80,023	31,888	76,926	151,133	156,949	183,021	+ 54,810	- 19,398
Effretikon - Hinweis . . . . .	41,398	11,127	41,992	2,836	83,390	13,963	+ 9,033	+ 638
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen § . . . . .	233,068	83,142	231,211	38,764	464,279	121,906	+ 105,876	+ 1,406
Tössthalbahn . . . . .	10,407	10,725	10,755	3,544	21,162	14,269	+ 8,636	+ 4,303
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	31,176	3,197	30,642	2,551	61,818	5,748	+ 16,343	+ 784
Gotthardbahn und Italien . . . . .	2,682	6,382	2,599	9,857	5,281	16,239	+ 993	+ 8,278
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	109,970	148,976	113,188	65,134	223,158	214,110	+ 63,550	+ 12,161
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	53,953	10,945	55,423	109,909	109,376	120,854	+ 9,508	+ 4,042
K. Württemberg. Staatsbahn * . . . . .	11,516	1,419	11,583	15,797	23,099	17,216	+ 6,501	+ 2,422
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	10,321	6,441	7,972	29,239	18,293	35,680	+ 3,859	- 10,105
<b>Total</b>	<b>610,233</b>	<b>345,628</b>	<b>607,357</b>	<b>439,934</b>	<b>1,217,590</b>	<b>785,562</b>	<b>+ 272,142</b>	<b>+ 3,401</b>
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthalllinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	7	1,102	8	1,181	15	2,283	+ 5	+ 1,086
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	410	763	326	5,260	736	6,023	- 73	+ 1,046
Effretikon - Hinweis . . . . .	121	225	202	284	323	509	- 6	- 59
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen . . . . .	3,020	1,709	3,077	1,429	6,097	3,138	- 1,551	- 1,433
Tössthalbahn . . . . .	5	137	20	167	25	304	+ 1	+ 149
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	1,279	224	1,349	107	2,628	331	- 200	+ 86
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	79	203	40	326	119	529	+ 30	- 42
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	383	5,251	951	6,031	1,334	11,282	- 432	- 162
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	163	86	132	485	295	571	- 164	- 800
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,715	966	1,355	3,618	3,070	4,584	+ 325	- 617
Übertrag .	7,182	10,666	7,460	18,888	14,642	29,554		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
	Übertrag							
Zürichsee-Dampfboote . . . .	7,182	10,666	7,460	18,888	14,642	29,554	—	—
Effretikon-Hinweil . . . .	4	3,067	5	397	9	3,464	5	+ 1,896
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	41	1,342	56	161	97	1,503	5	- 870
Tössthalbahn . . . .	6,858	21,787	7,626	9,057	14,484	30,844	2,861	- 711
Wädenswil-Einsiedeln . . . .	—	51	—	17	—	68	—	90
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5,369	855	5,453	143	10,822	998	982	+ 182
Gr. Bad. Bahn . . . .	193	317	139	283	332	600	23	- 439
K. Württemberg. Staatsbahn . . . .	21	201	9	37	30	238	5	- 43
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	27	—	12	—	39	—	60
	749	1,561	687	7,459	1,436	9,020	168	+ 671
Von Effretikon-Hinweil								
Zürichsee-Dampfboote . . . .	3	31	3	99	6	130	4	+ 20
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	949	311	744	810	1,693	1,121	161	- 344
Tössthalbahn . . . .	4	41	5	121	9	162	5	+ 42
Wädenswil-Einsiedeln . . . .	—	8	—	20	—	28	—	9
Gotthard und Italien . . . .	2	44	2	644	4	688	4	+ 648
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	17	311	6	986	23	1,297	13	- 124
Gr. Bad. Bahn . . . .	1	13	—	1,460	1	1,473	1	- 178
K. Württembergische Staatsbahn . . . .	—	8	—	49	—	57	—	+ 39
Bayern und weiter . . . .	—	99	—	310	—	409	—	+ 146
Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter								
Zürichsee-Dampfboote . . . .	—	6	—	9	—	15	—	+ 9
Vereinigte Schweizerbahnen . . . .	1,611	889	1,622	232	3,233	1,121	457	+ 374
Tössthalbahn . . . .	26	85	56	174	82	259	6	- 148
Wädenswil-Einsiedeln . . . .	5,552	7	5,117	1	10,669	8	2,284	- 15
Gotthard und Italien . . . .	1,075	758	1,039	2,846	2,114	3,604	64	+ 1,789
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5,141	6,422	4,706	13,505	9,847	19,927	2,109	+ 1,164
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	681	1,099	733	72,428	1,414	73,527	173	+ 6,564
K. Württemberg. Staatsbahn . . . .	5	203	—	9,594	5	9,797	5	+ 2,248
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	490	—	588	—	1,078	—	- 319
Übertrag .	35,484	50,699	35,468	140,330	70,952	191,029		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn		Total		Differenz gegenüber 1882			
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen		
	Übertrag		35,484	50,699	35,468	140,330	70,952	191,029	—	—
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .		4	—	6	—	10	—	+ 10	- 306
Gr. Bad. Bahn . . . . .	Gr. Bad. Bahn . . . . .		—	—	—	—	—	—	—	—
Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln								
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	990	—	1,001	—	1,991	—	—	314	—	—
Gr. Bad. Bahn . . . . .	3,851	46	3,771	248	7,622	294	+ 929	+ 71		
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,304	—	1,302	—	2,606	—	+ 663	—		
Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien								
Deutsche Bahnen via Romanshorn . . . . .	467	4,298	499	5,366	966	9,664	+ 32	+ 8,739		
" " via Singen . . . . .	87	1,516	87	2,505	174	4,021	+ 24	+ 3,625		
" " via Schaffhausen . . . . .	332	—	939	—	1,271	—	+ 484	—		
" " via Waldshut . . . . .	14	3,440	13	4,420	27	7,860	+ 7	+ 6,491		
Von der Schweiz.Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz.Centralbahn und weiter								
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	314	—	733	—	1,047	—	+ 107		
Aarg. Südbahn . . . . .	220	390	251	303	471	693	+ 49	+ 133		
Gr. Bad. Bahn . . . . .	776	40	690	769	1,466	809	- 326	+ 240		
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	76	2,146	127	1,139	203	3,285	- 32	- 166		
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,214	7,203	1,169	44,147	2,383	51,350	- 319	+ 2,013		
<b>Total des Transitverkehrs</b>	<b>44,819</b>	<b>70,092</b>	<b>45,323</b>	<b>199,960</b>	<b>90,142</b>	<b>270,052</b>	<b>- 2,039</b>	<b>+ 32,643</b>		
<b>Gesammttotal</b>	<b>655,052</b>	<b>415,720</b>	<b>652,680</b>	<b>639,894</b>	<b>1,307,732</b>	<b>1,055,614</b>	<b>+ 270,103</b>	<b>+ 36,044</b>		

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1882	1883	Gegenüber 1882	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide . . . . .	203,983	177,992	—	25,991
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren	49,132	51,209	2,077	—
3. Kartoffeln und Gemüse . . . . .	26,600	31,343	4,743	—
4. Baumfrüchte . . . . .	12,366	15,386	3,020	—
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	6,758	5,851	—	907
6. Butter und Schmalz . . . . .	2,847	3,145	298	—
7. Käse und Zieger . . . . .	10,933	11,778	845	—
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate . . . . .	7,795	8,911	1,116	—
9. Zucker . . . . .	13,164	13,551	387	—
10. Tabak und Cigarren . . . . .	3,809	4,175	366	—
	<b>337,387</b>	<b>323,341</b>	—	<b>14,046</b>
II. In flüssigem Zustand e				
11. Milch, einschliesslich condensirte . . . . .	10,082	11,480	1,398	—
12. Wein und Most . . . . .	45,802	42,005	—	3,797
13. Bier . . . . .	18,552	16,948	—	1,604
14. Branntwein und Liqueur . . . . .	2,500	2,624	124	—
	<b>76,936</b>	<b>73,057</b>	—	<b>3,879</b>
b) Gebrauchsmittel				
15. Haustrath und Effekten . . . . .	13,895	14,710	815	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . .	3,086	3,177	91	—
	<b>16,981</b>	<b>17,887</b>	<b>906</b>	—
	<b>431,304</b>	<b>414,285</b>	—	<b>17.019</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
17. Brennholz . . . . .	37,279	45,174	7,895	—
18. Holzkohlen . . . . .	1,797	2,186	389	—
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit . . . . .	234,833	251,646	16,813	—
20. Torf . . . . .	6,231	7,583	1,352	—
	<b>280,140</b>	<b>306,589</b>	<b>26,449</b>	—
<b>C. Baumaterialien:</b>				
21. Bausteine und Pflastersteine . . . . .	50,610	48,592	—	2,018
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer . . . . .	27,259	27,953	694	—
23. Kalk und Kalksteine . . . . .	9,698	7,247	—	2,451
24. Cement . . . . .	23,529	24,435	906	—
25. Gyps und Gypssteine . . . . .	9,081	9,011	—	70
26. Asphalt . . . . .	3,823	4,449	626	—
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie . . . . .	111,641	124,460	12,819	—
28. Übrigtes Holz, Holzwaaren, auch Schwellen . . . . .	22,267	18,254	—	4,013
	<b>257,908</b>	<b>264,401</b>	<b>6,493</b>	—
<b>D. Metallindustrie:</b>				
29. Rohes und altes Eisen, Erze . . . . .	29,655	30,575	920	—
30. Fabriziertes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen . . . . .	31,797	30,853	—	944
31. Eisenwaaren . . . . .	18,220	18,577	357	—
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde . . . . .	4,192	4,123	—	69
33. Maschinen und Maschinenteile . . . . .	27,182	29,295	2,113	—
	<b>111,016</b>	<b>113,423</b>	<b>2,377</b>	—
Übertrag . . . . .	<b>1,080,398</b>	<b>1,098,698</b>	<b>18,300</b>	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	Übertrag	Tonnen	1882	1883	Gegenüber 1882	
					mehr	
			Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
E. Textilindustrie:			<b>1,080,398</b>	<b>1,098,698</b>	<b>18,300</b>	—
a) in Baumwolle.						
34. Baumwolle, roh . . . . .		20,298	21,115	817	—	
35. Garn und Tücher (roh) . . . . .		32,061	31,365	—	696	
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien . . . . .		17,229	18,335	1,106	—	
37. Baumwollabfälle . . . . .		5,682	4,837	—	845	
b) in Leinen, Hanf etc.		75,270	75,652	382	—	
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .		4,588	6,440	1,852	—	
c) in Seide.						
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide . . . . .		7,562	8,121	559	—	
d) in Wolle.						
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle . . . . .		9,235	9,694	459	—	
F. Gerberei:			<b>96,655</b>	<b>99,907</b>	<b>3,252</b>	—
41. Felle und Häute . . . . .		4,478	4,907	429	—	
42. Rinde und übrige Gerbstoffe . . . . .		6,452	5,528	—	924	
43. Leder und Lederwaaren . . . . .		5,004	4,582	—	422	
G. Glas- und Thonfabrikation:			<b>15,934</b>	<b>15,017</b>	—	<b>917</b>
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) . . . . .		<b>10,119</b>	<b>13,166</b>	<b>3,047</b>	—	
H. Papierfabrikation:						
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) . . . . .		7,088	6,562	—	526	
46. Papier und Carton . . . . .		8,754	9,033	279	—	
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:			<b>15,842</b>	<b>15,595</b>	—	<b>247</b>
47. Eis . . . . .		1,542	13,145	11,603	—	
48. Salz . . . . .		16,655	16,728	73	—	
49. Erden aller Art (Kies und Sand) . . . . .		13,649	16,251	2,602	—	
50. Mineralöl . . . . .		13,522	14,209	687	—	
51. Vegetabilische Öle . . . . .		8,923	8,045	—	878	
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen . . . . .		7,337	8,185	848	—	
53. Sprit . . . . .		8,373	8,528	155	—	
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien . . . . .		7,966	8,361	395	—	
55. Chemische Produkte, ausschliesslich Düngmittel . . . . .		13,911	16,049	2,138	—	
56. Stärke und Stärkemehl . . . . .		3,156	3,232	76	—	
57. Heu und Stroh . . . . .		2,989	3,738	749	—	
58. Düngmittel . . . . .		19,603	22,605	3,002	—	
K. Hülfsmittel zum Transport:			<b>117,626</b>	<b>139,076</b>	<b>21,450</b>	—
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen . . . . .		9,501	8,521	—	980	
60. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .		23,058	19,865	—	3,193	
			<b>32,559</b>	<b>28,386</b>	—	<b>4,173</b>
Total			<b>1,369,133</b>	<b>1,409,845</b>	<b>40,712</b>	—
Nicht klassifizierte Waaren			<b>24,413</b>	<b>26,660</b>	<b>2,247</b>	—
Gesammtotal			<b>1,393,546</b>	<b>1,436,505</b>	<b>42,959</b>	—

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

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen				Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Mittelbare Einnahmen per Bahnkilom.		
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Personen				Gepäck		Güter		per Wagen- achsentkilomet.				
					Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Vieh	Güter	Total	
1855	60	113,000	—	29,000	5,32	—	15,95	—	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254	
1856	106	130,000	—	34,000	6,04	—	16,59	—	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238	
1857	134,4	174,568	—	58,013	5,02	—	13,32	—	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563	
1858	156,5	186,539	—	49,603	5,08	—	14,67	—	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520	
1859	168,1	198,093	—	62,456	5,20	—	15,25	—	—	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430	
1860	178	192,862	—	87,353	5,32	—	14,56	—	—	—	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057	
1861	178	220,056	—	134,433	5,20	—	12,92	7,06	21,71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953		
1862	178	237,963	—	139,487	5,10	—	12,35	6,19	20,54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145		
1863	178	247,411	1,390	124,216	5,17	49,16	12,84	6,01	20,38	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515		
1864	178	247,176	1,313	119,716	5,10	50,62	12,27	5,81	19,10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896		
1865	178	275,700	1,394	147,790	4,72	49,13	11,25	5,93	19,41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788		
1866	178	251,166	1,332	179,113	4,95	49,00	10,80	5,78	18,23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632		
1867	178	252,347	1,407	180,503	4,93	50,40	11,60	5,38	17,14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732		
1868	178	280,449	1,491	234,547	4,83	49,80	10,20	5,66	17,36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626		
1869	181,1	294,430	1,485	190,885	4,67	50,20	11,00	5,54	17,17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821		
1870	193	275,163	1,709	197,978	4,72	48,00	10,80	5,54	17,27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386		
1871	203	343,017	1,479	261,567	4,88	51,40	10,40	5,99	18,66	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215		
1872	213	361,429	1,595	234,098	4,43	53,20	10,40	5,50	17,46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293		
1873	213	385,046	1,790	250,930	4,44	53,20	10,40	5,53	16,58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294		
1874	213	409,295	1,883	270,733	4,36	52,00	9,80	5,65	16,95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416		
1875	230	426,390	1,798	268,016	4,28	51,40	10,00	5,57	16,16	18,247	923	620	26,745	46,535	3,215		
1876	312	362,118	1,376	220,083	4,18	53,20	9,80	4,95	16,28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972		
1877	378	280,533	1,148	185,044	4,46	53,66	10,04	5,42	17,68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053		
1878	391	265,108	1,140	171,173	4,40	53,84	10,37	5,40	18,32	11,668	614	426	17,750	30,458	504		
1879	401	251,578	1,158	167,377	4,48	54,32	10,39	5,65	19,19	11,271	629	381	17,384	29,665	540		
1880	469	226,750	1,115	153,025	4,52	55,15	10,27	5,53	19,23	10,251	615	374	15,723	26,963	442		
1881	540	205,463	1,017	132,836	4,61	55,77	10,27	5,31	19,45	9,274	567	358	13,618	23,817	377		
1882	541	205,808	1,036	144,206	4,65	56,08	10,11	5,43	19,67	9,361	581	376	14,583	24,901	420		
1883	541	243,908	1,124	146,610	4,41	56,30	9,79	5,57	20,01	10,739	633	373	14,349	26,094	414		

### 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-Hinweis mit 23 Kilometer.

Die Betrieblänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug durchschnittlich und am Schlusse des Berichtsjahrs 689 Kilometer.

#### 1. Ausgaben.

1882			1883		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer			Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
265,510	36	3.50	I. Centralverwaltung . . . . .		
1,537,084	75	20.29	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst . . . . .		
2,855,495	62	37.70	III. Expeditionsdienst . . . . .		
2,706,097	39	35.72	IV. Transportdienst . . . . .		
25,543	16	0.34	V. Bahntelegraphie . . . . .		
185,607	99	2.45	VI. Verschiedenes . . . . .		
7,575,339	27	100	Totalausgaben . . . . .		
			abzüglich:		
42,899	06		1. Auf die Baurechnung des Stammnetzes fallende Quote der Kosten des technischen Personals . Fr. —.—		
			2. Entschädigung der Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern für administrative und technische Bauleitung . . . . . " —.—		
			3. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung: a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . . Fr. 10,000 b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . . " 15,000 " 25,000.—		
7,532,440	21		Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes . . .	25,000	—
				7,978,905	60

Eine Vergleichung der gesammten Ausgaben des Eisenbahnbetriebes in den Jahren 1882 und 1883 ergibt für das letztere eine Vermehrung von Fr. 428,566. 33 Cts. Dieselbe wird grösstentheils durch den starken Verkehr begründet, der während der Schweizerischen Landesausstellung zu bewältigen war. Es mussten nämlich 151,945 Nutzkilometer mehr ausgeführt werden, durch welche Mehrleistung die Mehrausgabe zum grössten Theil ausgewiesen ist. Der Rest ist auf Rechnung eines durchschnittlich etwas theureren Betriebes (per Nutzkilometer 3 Cts. mehr als im Vorjahr) zu setzen.

Im Übrigen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Rechnungskapiteln verwiesen.

I. „Centralverwaltung“. Auf diesem Kapitel ist eine Mehrausgabe von etwas über Fr. 12,000 entstanden, hauptsächlich daher rührend, dass vom 1. Januar 1883 an die Gehalte des zur Besorgung der Rechtssachen, einschliesslich der Behandlung der Reklamationen aus dem Personen- und Güterverkehr wegen Verlust, Beschädigung und Verspätung, an Stelle der früheren „Transportinspektion“ kreirten „Rechtsbureau“, statt wie früher unter Kap. III 3 a

auf Kap. I 1 gebucht werden, ferner dass der Druck von Dienstvorschriften, Tarifen und Verträgen einen etwas grössern Aufwand erheischte und endlich, dass der Anteil der Nordostbahn an den Kosten der schweizerischen Eisenbahnkonferenzen seit Anfang des Berichtsjahres auf Kap. I 4 statt wie früher auf Kap. VI verrechnet wird.

**II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden“.** Der Unterhalt der Bahn erforderte rund Fr. 102,000 mehr als im Vorjahr. Die Hauptposten entfallen auf Besoldungen durch nothwendig gewordene Personalvermehrung und bewilligte Gehaltsaufbesserungen, auf Unterhalt des Bahnkörpers durch umfangreiche Entwässerung und Chaussirung der durch den nassen Winter von 1882/1883 schadhaft gewordenen Strassen und Vorplätze grösserer Bahnhöfe, auf Unterhalt des Oberbaues durch die im Jahr 1883 vorgenommenen grössern Auswechslungen von Schwellen und Bahnhofshölzern, Unterhalt der Einfriedigungen und Barrieren durch Erneuerung von Lattenhägen und Grünhecken auf der linksufrigen Zürichseebahn und Erneuerung und Umänderung von Barrieren auf der ehemaligen Nationalbahn, endlich auf Unterhalt der Gebäude zufolge grösseren Wasserkonsums in den grossen Bahnhöfen wegen starker Frequenz, und belangreicher Reparaturen und Verbesserungen an den Bahnhofgebäuden Zürich und Romanshorn, sowie an den Getreideschuppen in Romanshorn, an der Einstieghalle in Aarau und an der Lokomotivremise und dem Güterschuppen in Etzweilen.

Die Einzelauswechselung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz zu Lasten der Betriebsrechnung (Kap. II 6) betrug im Jahr 1883: 76,444 Stück Schwellen (1882: 63,957) und 81,688 laufende Meter Schienen (1882: 89,220). Der Mehrbedarf an Schwellen für 1883 gegenüber dem Vorjahr ist dadurch veranlasst worden, dass auf den „neuen Linien“ die Anzahl der schadhaften Schwellen von Jahr zu Jahr zunimmt. Der Bedarf an Schienen zur Einzelauswechselung, der im Jahr 1881 das Maximum erreicht hatte, nimmt nach und nach ab in Folge ausschliesslicher Verwendung von Stahlschienen für Geleiseumbauten.

Der Geleiseumbau von Schienen der ältern Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1883 in einer Länge von 21,245 Kilometer vorgenommen worden, gegen 22,026 im Vorjahr. Ferner wurden zum Gewinnen mittelguter Ersatzseisenbahnen von Profil V Stahlschienen vom gleichen Profil auf 17,883 Kilometer Geleise eingelegt (1882: 22,802 Kilometer). Dieser Geleiseumbau von Schienen der alten Profile auf das Normalprofil V, und von Eisenschienen des Normalprofils in Stahlschienen desselben Profils nimmt von Jahr zu Jahr stetig ab.

Auf den ältern Linien mit Schienen der alten Profile waren am Ende des Jahres 1883 in den Hauptgeleisen auf das Normalprofil umgebaut:

Altes Stammnetz:	235,925	laufende Meter Geleise oder 77,4 % der Hauptgeleise,
Luzerner Linie:	58,199	" " " 94,4 % "
Total:	294,124	laufende Meter Geleise oder 80,2 % der Hauptgeleise.

Von den auf sämmtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 492,779 laufende Meter Geleise vom Normalprofil bestehen 276,041 laufende Meter oder 56 % aus Stahlschienen.

**III. „Expeditionsdienst“.** Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von nahezu Fr. 52,000, welche wie folgt begründet wird :

Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung, letztere theils definitiv in Folge Anwachsens des Verkehrs auf einer Reihe von Stationen, theils vorübergehend während der Dauer der Ausstellung (Kap. III 1 a, 2 a und 3 a), Mehrbedarf der Stationen an Heizmaterial in Folge der kühlen Witterung im Frühjahr, längere, beziehungsweise bessere Beleuchtung der Bahnhöfe Winterthur, Aarau, Schaffhausen und Wädenswil, sowie eine diesfällige Mehr-

vergütung an die Badische Bahn für die gemeinschaftlichen Bahnhöfe Konstanz und Singen (Kap. III 1 d), vermehrter Rangirdienst, theils dauernd, wie im Bahnhof Aarau, wo eine zweite Rangirmschine eingestellt werden musste, und im Bahnhof Zürich, wo für den Betrieb des Industrieleises eine weitere Rangirmschine verwendet wird, theils vorübergehend während der Landesausstellung (III 1 f). Dagegen weist das Kap. III 1 e „Ergänzung und Unterhalt des Inventars“ eine erhebliche Minderausgabe auf, welche grösstentheils daher röhrt, dass die Ausgaben für das Inventar des Hauptmagazins vom 1. Januar 1883 an, statt wie bisher auf dieses Kapitel, auf Kap. IV 1 b verrechnet wurden, dass im Jahr 1882 für Anschaffung neuer Wagendecken für den Bahnhof Romanshorn eine bedeutende ausserordentliche Ausgabe nöthig war, welche im Berichtsjahr wegfiel, endlich dass für die Benutzung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe Konstanz und Singen auf diesem Kapitel weniger zu verrechnen war als im Vorjahr. Eine weitere Minderausgabe zeigt das Kap. III 2 c „Druckkosten“, weil in Folge Beschaffung einer grössem Parthe Rohbillete im Jahr 1882 im Berichtsjahr für über Fr. 5000 weniger bezogen werden mussten, und weil vom 1. Januar 1883 an die Fahrplankosten (pro 1883 Fr. 9000) dem Kap. III 1 c, statt wie bisher dem Kap. III 2 c, verrechnet werden, demzufolge ersteres eine entsprechende Mehrausgabe enthält. Für „Ersatzleistungen im Güterdienst“ (Kap. 3 d) mussten Fr. 4953 weniger als im Vorjahr verausgabt werden.

An Reklamationen wegen Verlusten, Beschädigungen und Verspätungen im Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr waren zu behandeln:

Von der Direktion und dem Rechtsbureau:	Fälle.
Übertrag vom Jahr 1882 . . . . .	307
Neu hier anhängig gemachte . . . . .	655
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen . . . . .	447
Vom Betriebschef:	
Übertrag vom Jahr 1882 . . . . .	35
Neu hier anhängig gemachte . . . . .	306
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen . . . . .	87
	Total 1,837
Hievon wurden im Berichtsjahr definitiv oder vorläufig erledigt:	
Von der Direktion und dem Rechtsbureau . . . . .	1,244
Vom Betriebschef . . . . .	414
	<u>1,658</u>
Unerledigt blieben:	
Bei der Direktion . . . . .	165
Beim Betriebschef . . . . .	14
	<u>179</u>
Die Vergütungen im Gepäck- und Viehverkehr beziffern sich auf . . . . .	Fr. 1,324. 47
Davon gehen ab: Rückerstattungen . . . . .	„ 92. 72
Rest zu Lasten der Nordostbahn (Kap. III 2 d) . . . . .	<u>Fr. 1,231. 75</u>
Im Güterverkehr betragen die Ersatzleistungen . . . . .	Fr. 39,558. 96
hieran wurden theils durch andere Transport-Unternehmungen, theils durch Assekuranzgesellschaften rückvergütet und gingen ferner als Erlös aus beschädigten Gütern ein . . . . .	„ 35,243. 19
Zu Lasten der Nordostbahn (Kap. III 3 d) fallen demnach . . . . .	<u>Fr. 4,315. 77</u>

Von der Gesammtausgabe von Fr. 39,558. 96 entfallen auf:

Entschädigungen wegen Verlust	von Gütern . . . . .	Fr. 11,549. 35
" " Beschädigung "	" . . . . .	" 27,027. 59
" " Verspätung "	" . . . . .	" 982. 02
wie oben		<u>Fr. 39,558. 96</u>

Die einzelnen Waarengattungen partizipiren an dem geleisteten Ersatze wie folgt:

Getreide . . . . .	Fr. 5,669. 80
Mehl . . . . .	" 1,653. 15
Wein . . . . .	" 3,016. 37
Sprit . . . . .	" 541. 89
Öl . . . . .	" 85. 10
Eisenwaaren . . . . .	" 1,607. —
Baumwolle . . . . .	" 18,376. 82
Möbel . . . . .	" 289. 64
Glaswaaren . . . . .	" 909. 64
Andere Artikel . . . . .	" 7,409. 55
<u>Fr. 39,558. 96</u>	

IV. „Transportdienst“. Die stärkste Mehrausgabe ist auf diesem Dienstzweig entstanden und beträgt etwas zu Fr. 180,000.

Die Hauptposten der Mehrausgaben werden wie folgt begründet:

Zu Kap. IV 2 a: Vermehrung des Zugpersonals während der Landesausstellung (daherige Mehrausgabe allein Fr. 29,000), Personalvermehrung und Gehaltsaufbesserungen auf der Centralwagenkontrolle, vermehrte Stellvertretungen und Aushilfe auf diversen Stationen wegen des strengeren Dienstes, Kreirung einer Wagenvisiteurstelle in Rothkreuz und Anstellung von drei weitern Wagenkontroleuren für Brugg und Rothkreuz, endlich durch Mehrleistung an die Badische Bahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz. Zu Kap. IV 2 c: Die Nordostbahn war mit 1. Oktober 1880 aus der zwischen allen den Bahnhof Basel benutzenden Bahnen bestandenen Gemeinschaft für Wagenbeschädigungen ausgetreten, in der Meinung, dass sie ohne Gemeinschaft billiger wegkomme; es hatte dieser Zustand aber mancherlei Inkovenienzen im Gefolge, weshalb wir uns im Berichtsjahr entschlossen, der Gemeinschaft wieder beizutreten, und zwar, da das diesfällige Verhältniss mittlerweile unbeordnet geblieben war, mit Rückwirkung auf 1. Oktober 1880, von welchem Zeitpunkt an eine grössere Nachvergütung an die Gemeinschaft zu leisten war. Zu IV 2 g: Unsere eigenen Wagen machten auf fremden Bahnen einen um 754,678 Achsenkilometer geringern Parcours, während umgekehrt die fremden Wagen auf der Nordostbahn 1,706,794 Achsenkilometer mehr zurücklegten; demzufolge übersteigt die gezahlte Wagenmiethe die empfangene um Fr. 46,219 und in ungefähr demselben Betrage ist der saldierte Ausgabeposten grösser als im Vorjahr. Zu Kap. IV 3 a: Der Hauptposten der Mehrausgabe auf diesem Kapitel fällt auf Nebenbezüge an das Maschinenpersonal, welches zufolge des starken Zugsverkehrs 166,140 Lokomotiv-kilometer im Fahrdienst mehr als im Vorjahr zu leisten hatte.

Zu Kap. IV 3 d und e: Die diesfälligen Mehrausgaben resultieren aus absolut und durchschnittlich grösserm Kohlen-, Öl- und Schmiermaterial-Verbrauch und theurern Preisen für letzteres. Der durchschnittliche Mehrverbrauch an Brennmaterial erklärt sich einerseits aus der Reduktion der täglichen Leistungen des Maschinenpersonals zufolge des Begehrens des Eisenbahndepartements um Diensterleichterung, weil dadurch weniger Kilometer auf eine Anheizung

kommen, anderseits durch das Bestreben, die durch den starken Verkehr während der Landesausstellung entstandenen Verspätungen möglichst einzuholen. Der durchschnittliche Mehrverbrauch an Schmiermaterial hängt vermutlich damit zusammen, dass während der genannten Periode eine grosse Zahl provisorischer Heizer verwendet werden musste, welche an einer Ersparniss nicht mitinteressirt waren.

Wir resumiren aus dem Gesagten, dass der Transportdienst im Berichtsjahr per Bahnkilometer zwar 6,7 %, aber auf die Leistung bezogen, d. h. per beförderten Wagenachsenkilometer, nur 2 % theurer, die eigentliche Traktion nach Verhältniss der Leistung nicht theurer war als im Vorjahr.

**V. „Bahntelegraphie“.** Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 13,000 zu notiren, welche begründet wird durch vermehrte Drahtauswechselung, Kreirung einer Telegraphistenstelle im Bahnhof Aarau, einer weitern Telegraphistenstelle im Bahnhof Winterthur und durch Mehrvergütung an die Badische Bahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz. Die Zahl der Telegraphenstationen ist sich gleich geblieben und betrug zu Ende 1883 174 mit 228 Apparaten, inbegriffen 14 Gemeinschaftsstationen mit 16 Apparaten. Es wurden 157,724 Depeschen befördert, 12,711 mehr als im Vorjahr. Im Laufe des Berichtsjahres wurde der eidgenössische Telegraphendienst auf den Bahnstationen Schinznach, Oberwinterthur, Thalheim und Ossingen vom Bahndienst, weil für diesen mit Inkonvenienzen verbunden, abgelöst, so dass zu Ende des Jahres nur noch neun Bahnstationen den eidgenössischen Telegraphen besorgten. Die Zahl der Aufgabebureaux für Privatdepeschen betrug wie im Vorjahr 18.

**VI. „Verschiedenes“.** Zu Lasten dieses Kapitels wurden Fr. 67,000 mehr verausgabt, und zwar durch Vertheilung von Bonifikationen von zusammen Fr. 31,000 an das durch den strengen Dienst während der Ausstellung in ausserordentlichem Mass in Anspruch genommene Personal, wovon jedoch auf diesem Kapitel nur etwa Fr. 27,800 verbucht sind, durch eine aus derselben Veranlassung beschlossene Gabe von Fr. 20,000 an die Pensions- und Hülfskasse, durch eine sonstige Mehreinlage von Fr. 10,000 in dieselbe Kasse und durch eine Mehreinlage von Fr. 10,000 in den Unfallversicherungsfond.

## 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 Verhältniszahlen des Betriebsdienstes, sowie eine chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben und lassen diesen Tabellen einige erläuternde Bemerkungen über das Fahrmaterial vorausgehen.

**Lokomotiven. Bestand.** Im Berichtsjahre trat diesfalls keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1883 **150** Stück vorhanden.

**Leistungen.** Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 92 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhelage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 78 Lokomotiven, wovon 62 im Strecken- und 16 im Rangirdienst. Jene 92 Lokomotiven haben im Ganzen 4,213,763 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,546,579 und im Rangirdienst 667,184 zurückgelegt (gegenüber 3,940,495 im Vorjahr, wovon 3,380,439 im Fahr- und 560,056 im Rangirdienst).

In den aufgeführten Fahrdienstzahlen (3,546,579) sind die Leistungen je einer an die Arth-Rigi-Bahn und an die Tössthalbahn vermietet gewesenen Lokomotive (erstere mit 3512, letztere mit 1440 Kilometer) nicht enthalten.

In den angegebenen Rangierzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangierdienst, welche sich für 1883 auf 209,488 (pro 1882 auf 210,528) beziffern.

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

	Zugs-kilometer.	Vorspann-kilometer.	Nutz-kilometer.	Material-transport-kilometer.	Schneepflug-fahrten-kilometer.	Leerfahrt-kilometer.	Total der Fahrikilometer.
Eigenes Netz, ausschliesslich ehemalige Schweiz. Nationalbahn	2,044,223	109,671	2,153,894	1,758	239	43,938	2,199,829
Ehemalige Schweiz. Nationalbahn	415,909	1,735	417,644	14	118	896	418,672
Sulgen-Gossau . . .	74,139	122	74,261	—	—	33	74,294
Zürich-Zug-Luzern . . .	345,008	7,581	352,589	3,687	—	5,987	362,263
Bötzbergbahn . . .	422,188	11,072	433,260	213	—	1,132	434,605
Effretikon-Hinweil . . .	56,662	—	56,662	—	—	36	56,698
Aushülfe an schweiz. Bahnen . . .	—	199	199	—	—	19	218
Total . . .	3,358,129	130,380	3,488,509	5,672	357	52,041	3,546,579

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

	1882.	1883.
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . .	25,165,688	26,776,352
"      " Tannenholz in Ster . . .	906,25	952,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen-Einheiten reduziert) in Kilogramm . . .	25,528,188	27,157,352
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . . .	52,872,5	59,027
"      " Putzwaaren " "	15,207	15,745,5
Kosten des Brennmaterials . . .	Fr. 575,799.89	Fr. 614,712.70
"      " per 100 Kilogramm . . .	2.26	2.26
"      " Schmiermaterials . . .	Fr. 49,813.15	Fr. 59,092.25
"      " per 1 Kilogramm . . .	Cts. 94	Cts. 100,1
"      " Putzmaterials . . .	Fr. 14,333.01	Fr. 15,777.04
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	" 421,273.66	" 414,550.33
Totalkosten . . .	" 1,061,219.71	" 1,104,132.32

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

	1882.	1883.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . .	4,093,042	4,662,048
"      " Schmiermaterial " "	11,204	13,383
"      " Putzwaaren " "	3,468	3,948

	<b>1882.</b>	<b>1883.</b>
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 92,319.12	Fr. 105,526.33
" " Schmiermaterials . . . . .	" 10,559.95	" 13,411.73
" " Putzmaterials . . . . .	" 3,268.07	" 3,955.85
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . .	" 38,529.20	" 44,380.88
Totalkosten . . . . .	Fr. 144,676.34	Fr. 167,274.79

**Wagen.** Bestand. Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Personenwagen um 9 Stück, indem 8 Wagen (2 II. und III. Klasse und 6 III. Klasse) an die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn und 1 Krankenwagen an die Gotthardbahn verkauft wurden. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

**532** Stück mit 1202 Achsen und 22,459 Sitzplätzen (1882: 541 Stück mit 1220 Achsen und 22,715 Sitzplätzen).

Im Bestand der Gepäck- und Güterwagen trat während des Berichtsjahrs keine Änderung ein. Es waren demnach zu Ende des Jahres vorhanden:

**2587** Stück mit 5198 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,241 Tonnen.

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

**Leistungen.** An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

*a)* Auf den eigenen Linien:

	<b>1882.</b>	<b>1883.</b>
Personenwagen . . . . .	20,861,688	23,012,642
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	34,615,454	34,318,750
	55,477,142	57,331,392

*b)* Auf fremden Bahnen:

Personenwagen . . . . .	3,463,434	2,431,300
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	30,189,026	30,466,482
	33,652,460	32,897,782

Total . . . . .

89,129,602

90,229,174

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen . . . . .	1,241,736	1,841,726
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	29,404,904	30,361,820
Schweiz. Bahnpostwagen . . . . .	2,131,146	2,281,034
	32,777,786	34,484,580

3. Von den Nordostbahnwagen und

fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn

88,254,928

91,815,972

**Unterhaltungskosten.** Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 7669,5 Kilogramm, wofür Fr. 3420. 15 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 8397,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4080. 53 im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 11,972 Achsenkilometer zurückgelegt (1882: 10,510)

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 324,295. 56 Cts., gegenüber Fr. 316,781. 25 Cts. im Vorjahr.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst							Rangurdienst	
	Personenzugs-lokomotiven		Güter-zugsloko-motiven	Tender-lokomotiven		Total			
	A	B	C	D	F	1882	1883	1882	1883
<b>a) Stand und Leistungen.</b>									
Zahl der Lokomotiven . . .	49	16	43	14	12	135	134	15	16
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . Km.	1,469,657	328,433	1,049,566	200,778	440,075	3,336,564	3,488,509	—	—
im Materialtransport . . . . "	2,129	24	3,378	108	33	3,875	5,672	—	—
in Schneepflugfahrten . . . . "	134	—	223	—	—	32	357	—	—
in Leerfahrten . . . . "	28,734	942	17,568	3,366	1,431	39,968	52,041	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,500,654	329,399	1,070,735	204,252	441,539	3,380,439	3,546,579	770,584 (210,528)	876,672 (209,488)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1883	4,111.4	902.5	2,933.5	559.6	1,209.7	—	9,716.7	—	2,401.8
1882	3,856.5	873.1	2,915.9	568.8	1,047.3	9,261.5	—	2,111.2	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	30,601,198	4,832,545	42,563,144	2,671,275	11,147,810	88,254,928	91,815,972	—	—
per Fahrkilometer 1883	20.39	14.67	39.75	13.08	25.25	—	25.89	—	—
1882	20.39	14.67	40.43	12.88	24.03	26.11	—	—	—
<b>b) Kosten des Brennmaterials.</b>									
Verbrauch im Ganzen . . . Kg.	9,801,060	1,898,084	10,569,453	1,118,631	3,770,124	25,528,188	27,157,352	4,093,042	4,662,048
" per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1883	6.5312	5.7623	9.8712	5.4767	8.5886	—	7.6573	—	5.3179
Kosten im Ganzen . . . . Fr.	30,601,198	4,832,545	42,563,144	2,671,275	11,147,810	88,254,928	91,815,972	—	—
" per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1883	20.39	14.67	39.75	13.08	25.25	—	25.89	—	—
Dito 1882	20.39	14.67	40.43	12.88	24.03	26.11	—	—	—
<b>c) Übrige Unterhaltungskosten.</b>									
Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren . . . Kg.	25,605.5	7,157	28,052	4,066	9,892	68,079.5	74,772.5	14,672	17,331
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1883	0.0171	0.0217	0.0262	0.0199	0.0224	—	0.0211	—	0.0198
Kosten des Schmier- und Putz-materials . . . . Fr.	25,638.65	7,166.26	28,088.32	4,071.26	9,904.80	64,146.16	74,869.29	13,828.02	17,367.58
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1883 Cts.	1.71	2.17	2.62	1.99	2.24	—	2.11	—	1.98
Dito 1882 "	1.57	2.00	2.26	1.97	1.90	—	1.79	—	—
<b>d) Total.</b>									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:									
im Ganzen . . . . Fr.	180,928.56	25,891.93	147,539.67	6,794.10	53,396.07	421,273.66	414,550.33	38,529.20	44,380.88
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1883 Cts.	12.06	7.86	13.78	3.33	12.09	—	11.69	—	5.06
Dito 1882 "	11.37	12.24	12.61	9.00	18.35	12.49	—	5.00	—
für jeden Tag:									
per Wagenachsenkilom. 1883	1.40	1.57	0.97	1.35	1.33	—	1.20	—	Fr. 458.29
Dito 1882 "	1.35	1.93	0.91	1.88	1.58	1.20	—	—	Fr. 396.37

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

Betriebsjahr				Sitzplätze der Wagen			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	achträdrige		Anzahl der Wagen	Anzahl der Achsen	im Einzelnen			Personen-gewicht	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast			
	vierrädrige	Total	I.		I.	III.	im Ganzen			per Bahnkilo-meter	per Achsen-kilometer		
			Klasse	Klasse	Klasse		im Ganzen			Tonnen			
1883	69	463	532	1202	1,187	7,176	14,096	22,459	12,885,052	108,366,406	121,251,458	175,982	4.88
1882	69	472	541	1220	1,187	7,200	14,328	22,715	10,737,387	96,280,693	107,018,080	155,324	4.84

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen-kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			Putzen, Heizen u. Beleuchtung			
		im Ganzen	per Achsen-kilometer	in Prozenten der Einnahme		Material	Ausgaben für Material u. Arbeits-löhne	per Achsenkilo-meter	Material	Ausgaben für Material	Arbeits-löhne für Wagen-Reiniger und Heizer	
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes	
1883	25,443,942	138,873.16	0.546	1.784	24,854,368	2,076.1	2,533.77	0.08353	0.0102	25,354.40	38,645.90	0.25750
1882	24,325,122	125,620.21	0.516	1.888	22,103,424	2,103.2	2,509.63	0.09515	0.0114	23,072.14	37,390.27	0.27354

III. Gepäck - und Güterwagen.

Betriebsjahr	Anzahl				Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						Die Wagen haben leer beladen zurückgelegt	
	Gepäck-wagen	Güter-wagen	Totalzahl	der Wagen				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast					
	achträdrige	vierrädrige								im Ganzen	per Bahn-kilomtr.	per Achsen-kilomtr.			
										Tonnen	Tonnen				Achsenkilometer
1883	12	62	2,513	2,587	5,198	28,241	2,846	5.43	108,776,510	199,709,357	308,485,867	447,730	4.77	16,446,804	48,233,766
1882	12	62	2,513	2,587	5,198	28,241	2,846	5.43	106,882,562	195,344,558	302,227,120	438,646	4.72	16,268,251	47,752,107

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen-kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			Putzen		
		im Ganzen	per Achsen-kilometer	in Prozenten der Einnahme		Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss per Achsen-kilometer	Material	Ausgaben	Total
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	per Achsen-kilometer
											Centimes
1883	64,785,232	185,422.40	0.286	1.692	66,961,604	5,593.4	6,826.38	0.08353	0.0102	2,611.94	0.00390
1882	64,804,480	191,161.04	0.295	1.732	66,151,504	6,294.3	7,510.90	0.09515	0.0114	2,525.68	0.00382

b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

	I. Ausgaben.	1881	1882	1883
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)				
Gesammt-Betriebsausgaben . . . per Bahnkilometer . . . Franken	10,201.86*	10,932.42*	11,580.41*	
" Nutzkilometer . . . . . "	2.21*	2.26*	2.29*	
" Lokomotivkilometer . . . . . "	2.19*	2.23*	2.25*	
" Wagenachsenkilometer Centimes	8.43*	8.53*	8.69*	
Centralverwaltung . . . . .	377.54*	366.40*	391.69*	
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt . . . . .	2,133.17*	2,211.77*	2,379.74	
Expeditionsdienst . . . . .	3,922.60*	4,132.31*	4,207.72*	
Transportdienst:				
Im Ganzen . . . . .	3,509.01*	3,915.48*	4,177.84*	
" Nutzkilometer . . . . . "	76.17*	80.85*	82.51*	
" Lokomotivkilometer . . . . . "	75.42*	79.80*	81.16*	
" Wagenachsenkilometer Centimes	2.90*	3.06*	3.13*	
Allgemeine Kosten . . . . .	1.61*	1.68	1.76	
" Nutzkilometer . . . . . "	1.60*	1.66	1.74	
" Lokomotivkilometer . . . . . "	0.06*	0.06	0.07	
Fahrdienst . . . . .	28.16*	29.84	31.42	
Zugkraft . . . . .	27.88*	29.45	30.90	
" Nutzkilometer . . . . . "	1.07*	1.13	1.19	
" Lokomotivkilometer . . . . . "	46.40*	49.33*	49.33*	
" Wagenachsenkilometer . . . . . "	45.94*	48.69*	48.52*	
Bahntelegraphie . . . . .	1.77*	1.87*	1.87*	
Verschiedenes . . . . .	2,137.46*	2,389.11*	2,497.76*	
Länge des Netzes am Jahresschluss . . . . . Bahnkilometer	689	689	689	
Durchschnittlich betriebene Länge . . . . . "	693	689	689	
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen . . . . . Bahnkilometer	4.4452	4.5933	4.5933	
" " " " Personenwagenachsen	8.0903	8.1333	8.0133	
" " " " Güterwagenachsen	33.652	34.653	34.653	
" " " " im Ganzen . . . Wagenachsen	41.74	42.79	42.67	
" " " " Sitzplätze	150.78	151.43	149.73	
" " " " Tonnen Tragkraft	182.548	188.273	188.273	
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . . Lokomotiven	0.225	0.218	0.218	
" " " " Personenwagenachsen	1.820	1.771	1.745	
" " " " Güterwagenachsen	7.570	7.544	7.544	
" " " " im Ganzen . . . Wagenachsen	9.390	9.315	9.289	
" " " " Sitzplätze	33.920	32.968	32.597	
" " " " Tonnen Tragkraft	41.067	40.988	40.988	
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . . Sitzplätze	18.64	18.62	18.68	
" " Güterwagenachse . . . . . Tonnen Tragkraft	5.4247	5.4331	5.4331	

Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit \* bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen 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. Januar bis 31. März 1881 von den Summen der betreffenden Ausgabettitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

		<b>1881</b>	<b>1882</b>	<b>1883</b>	
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:					
<b>I. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.</b>					
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt . . . . .	per Jahr Km.	25,395	27,632	29,488	
	„ Tag „	69.6	75.7	80.8	
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu- rückgelegt . . . . .	„ Jahr „	46,560	47,524	46,666	
	„ Tag „	127.6	130.2	127.9	
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt . . . . .	„ Jahr „	59,493	58,176	57,203	
	„ Tag „	163.0	159.4	156.7	
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt . . . . .	„ Jahr „	60,302	59,276	54,792	
	„ Tag „	165.2	162.4	150.1	
<b>2. Fahrdienstlokomotiven.</b>					
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug . . . . .		25.94	26.11	25.89	
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . . .	Centimes	9.81	12.49	11.69	
„ Zugskilometer . . . . .	“	10.15	13.04	12.34	
Verbrauch an Steinkohlen	„ Wagenachsenkilometer . . . . .	0.378	0.479	0.452	
„ Lokomotivkilometer . . . . .	Kilogr.	7.5386	7.5517	7.6573	
„ Zugskilometer . . . . .	“	7.7956	7.8840	8.0870	
„ Wagenachsenkilometer . . . . .	“	0.2906	0.2893	0.2958	
„ „ Schmiermaterial* . . . . .	Lokomotivkilometer.	0.0164	0.0156	0.0166	
„ Zugskilometer . . . . .	“	0.0170	0.0163	0.0176	
„ Wagenachsenkilometer . . . . .	“	0.00063	0.00060	0.00064	
Kosten des Brennmaterials	„ Lokomotivkilometer . . . . .	Centimes	16.7140	17.0333	17.3326
„ Zugskilometer . . . . .	“	17.2838	17.7826	18.3052	
„ Wagenachsenkilometer . . . . .	“	0.6444	0.6524	0.6695	
„ „ Schmiermaterials* . . . . .	Lokomotivkilometer.	1.5421	1.4736	1.6662	
„ Zugskilometer . . . . .	“	1.5946	1.5384	1.7597	
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:					
per Bahnkilometer . . . . .	Franken	1,325.66	1,540.23	1,602.51	
„ Lokomotivkilometer . . . . .	Centimes	28.43	31.39	31.13	
„ Zugskilometer . . . . .	“	29.40	32.77	32.88	
„ Wagenachsenkilometer . . . . .	“	1.10	1.20	1.20	
e) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:					
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . .	Kilometer	12,915	13,887	14,098	
und zwar jede Personenwagenachse . . . . .	„	19,044	19,939	21,168	
„ Güterwagenachse . . . . .	„	11,442	12,467	12,463	
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . . . .		85.34	87.89	98.83	
„ Güterwagenachsen . . . . .		246.02	263.04	266.26	
„ Personen- u. Güterwagenachsen		331.96	350.93	365.09	
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen					
auf Nordostbahnwagen . . . . .	Prozent	64.43	62.86	62.44	
„ fremde Wagen . . . . .	“	35.57	37.14	37.56	
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . . .	Centimes	0.0049	0.0046	0.0037	
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . .	Franken	395.92	459.77	470.68	
„ Wagenachse und Jahr . . . . .	„	42.16	49.36	50.67	
„ Wagenachsenkilometer . . . . .	Centimes	0.826	0.355	0.359	
d) Ausnutzung der Wagen:					
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . .	Prozent	33.39	32.83	34.79	
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . . .	„	30.54	31.95	32.14	

\* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge Kilom.	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus den Erneuerungs- bzw. Reserve- fonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten)		
		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	Gesamtbetrag		
											per Bahn- kilom.	Oberbau	Transport- material
1855	60	395	1,377	1,689	1,720	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,761	31	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,820	3,408	2,828	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	48	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,095	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,139	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,852	61	234	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	55	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,848	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848 <sup>1)</sup>	472,756 <sup>2)</sup>
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465 <sup>3)</sup>	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473 <sup>3)</sup>	—
1880	607 <sup>4)</sup>	432	2,279 <sup>3)</sup>	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371 <sup>3)</sup>	24,949
1881	688 <sup>4)</sup>	378	2,133 <sup>3)</sup>	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970 <sup>3)</sup>	61,701
1882	689	366	2212 <sup>3)</sup>	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.58	887	501,353 <sup>3)</sup>	109,700
1883	689	391	2380 <sup>3)</sup>	4,208	4,178	56	367	11,580	2.25	8.69	818	496,628 <sup>3)</sup>	67,244

<sup>1)</sup> 1877 einschliesslich Fr. 600,000.— Tilgung der Amortisations-Rechnung für anticipirten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.

<sup>2)</sup> " " 418,562,10 idem idem " Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.

<sup>3)</sup> 1879/83 Einzelnauswechselung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.

<sup>4)</sup> 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

### D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

<b>1882</b>	<b>1883</b>
	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr . . . . .
Fr. 13,471,547. 66	Fr. 14,116,808. 01
" 227,210. 78	" 224,026. 54
Fr. 13,698,758. 44	Fr. 14,340,834. 55
" 5,610,799. 70	" 5,876,764. 11
Fr. 8,087,958. 74	Fr. 8,464,070. 44
	Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . . . .
	Davon ab:
	Fr. 155,384. 82 Ausbau und neue Anlagen Fr. 168,174. 22
" 1,305,384. 82	" 1,150,000. — Einlage in den Erneuerungsfond " 1,200,000. — " 1,368,174. 22
Fr. 6,782,573. 92	Fr. 7,095,896. 22
	Betriebsergebniss des eigenen Netzes . . . . .
	49,51 <sup>0/0</sup> in Prozenten der Bruttoeinnahme 49,48 <sup>0/0</sup>
Fr. 12,537. 10 (541 Km.) per Bahnkilometer (541 Km.)	Fr. 13,116. 26
" 2. 74 . . . " Zugskilometer . . . . .	2. 80
" 2. 64 . . . " Nutzkilometer . . . . .	2. 67
	Wir bringen davon ferner in Abzug:
a) verschiedene Abschreibungen, deren Detail weiter unten folgt . . . . .	Fr. 60,475. 74
b) ausserordentliche Reserve für Instandstellung von Rollmaterial (Begründung folgt ebenfalls weiter unten) . . . . .	" 150,000. — " 210,475. 74
	und fügen zum Reste von . . . . .
" 293,349. 35	Fr. 6,885,420. 48
" 1,144,930. 54	" 333,864. 77
	den Ertrag der Dampfboote . . . . .
	den Ertrag der Beteiligung an andern Bahnen . Fr. 1,337,998. 82
	abzüglich Übertrag des Defizits von Effretikon-Wetzikon-Hinweis . . . . .
Fr. 8,220,853. 81	" 61,841. 33 " 1,276,157. 49
" 247,760. 06	Fr. 8,495,442. 74
Fr. 8,468,613. 87	" 272,461. 93
" 10,496. 55	Fr. 8,767,904. 67
Fr. 8,479,110. 42	" 261,665. 18
	Fr. 9,029,569. 85
	Hiezu sind erforderlich:
Fr. 2,464,000. — Für Zinse auf Obligationenanleihen . . . . .	Fr. 2,464,000. —
" 315,875. — " Subventionsanleihen . . . . .	" 315,875. —
" 3,411,037. 50 " Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken	" 3,461,452. 50
Fr. 6,190,912. 50 . . . . .	Übertrag . . . . .
	Fr. 6,241,327. 50

Fr. 6,190,912. 50	Übertrag . . . . .	Fr. 6,241,327. 50
" 85,000. —	Für Zinse auf dem Anleihen von 3 Millionen Franken auf der Ostsektion	" 100,000 —
" 390,000. —	" Amortisationsquote des 160 Millionen Anleihehens und Jahreskommission an die Eisenbahnbank . . . . .	" 400,000. —
Fr. 6,665,912. 50	Total . . . . .	Fr. 6,741,327. 50
Fr. 1,813,197. 92	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von (ein- schliesslich des Vortrags vom vorigen Jahr) . . . . .	Fr. 2,288,242. 35

Die vorstehende Übersicht zeigt gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme aus dem Transportverkehr von . . . . . und eine Verminderung der mittelbaren Einnahmen von . . . . .

dagegen eine Zunahme der Betriebsausgaben von . . . . .  
Für Ausbau und neue Anlagen sind mehr ausgegeben . . . . . Fr. 12,789. 40  
und die Einlage in den Erneuerungsfond ist grösser um . . . . . " 50,000. —

Es kommen daher in Abzug weitere . . . . . und der Nettoüberschuss auf dem eigenen Netze ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr nur ein Plus von . . . . .

Hier weichen wir von dem bisherigen Rechnungsschema insofern ab, als wir verschiedene Posten, die früher als Abschreibungen vom Reinertrag behandelt wurden, in die Rechnung selber aufnehmen, weil sie mehr oder minder in jeder Jahresrechnung erscheinen und als regelmässige Ausgaben betrachtet werden können. Nach unten stehendem Detail betragen dieselben . . . . . Fr. 60,475. 74

Wie zum Theil schon seit einigen Jahren, ist namentlich im Rechnungsjahr in Folge der Unzulänglichkeit der Werkstätten die Reparatur des Rollmaterials im Verhältniss zu dessen starker Inanspruchnahme etwas im Rückstand geblieben. Nachdem die Werkstätten nun erweitert sind, wird jene im laufenden Jahr nachgeholt werden; die betreffenden Ausgaben sind aber nicht diesem, sondern dem Rechnungsjahr zu belasten und wir bringen daher hier noch eine Reserve zu diesem Zwecke zu Gunsten der Rechnung von 1884 in Abzug mit . . . . . " 150,000. — so dass sich der Mehrüberschuss weiter reduziert auf . . . . .

Dazu kommt nun aber der Mehrertrag der Dampfboote mit . . . . . und der Mehrertrag der Beteiligung an andern Bahnen von . . . . . Fr. 193,068. 28 wovon wir auch hier das Defizit von Effretikon-Wetzikon-Hinweil als Übertrag auf Dubiosenconto in Abzug bringen mit . . . . . " 61,841. 33

Auf dem betriebenen Netze, einschliesslich Dampfschiffahrt, ergibt sich daher ein Mehrertrag von . . . . . und mit Hinzufügung des Mehrertrags des Interessenconto von . . . . . bleiben für Verzinsung und Amortisation mehr verfügbar als im Vorjahr . . . . .

Fr. 645,260. 35
" 3,184. 24
Fr. 642,076. 11
" 265,964. 41
Fr. 376,111. 70

Fr. 313,322. 30

" 210,475. 74
Fr. 102,846. 56
" 40,515. 42
" 131,226. 95
Fr. 274,588. 93
" 24,701. 87
Fr. 299,290. 80

	Übertrag . . . . .	Fr. 299,290. 80
Durch die zu Ende des Jahres 1882 erfolgte Einzahlung der Eisenbahnbank haben sich die Zinse des betreffenden Anleiheins erhöht um . . . . .	Fr. 50,415. —	
die Verzinsung des Anleiheins der Ostsektion durch die Nationalbahn ist wieder um 1/2 % gestiegen . . . . .	" 15,000. —	
und die Amortisationsquote beträgt mehr . . . . .	<u>" 10,000. —</u>	
	" 75,415. —	
Der Saldo des Reinertrages beträgt daher nur . . . . .	Fr. 223,875. 80	
mehr als im Vorjahr und beläuft sich im Total auf . . . . .	Fr. 2,026,577. 17	
Fügen wir den Saldovortrag von 1882 hinzu . . . . .	<u>" 261,665. 18</u>	
so bleiben zur Verfügung der Generalversammlung . . . . .	Fr. 2,288,242. 35	
worüber derselben ein besonderer Antrag des Verwaltungsrathes vorgelegt werden wird.		
Zu einigen Positionen der vorstehenden Rechnungsübersicht ist noch Folgendes zu bemerken:		
Die unter Titel F „Abschreibungen“ in der Betriebsrechnung erscheinende Post von Fr. 60,475. 74 Cts. ist im Rechnungsjahr durch verschiedene Beschlüsse der Direktion anlässlich der Bereinigung von Inventarien, der Anordnung baulicher Veränderungen oder der Genehmigung von Rechnungen entstanden und setzt sich wie folgt zusammen:		
1. Abschreibungen auf Stationsinventar:		
Minderwerthung der Camionnagewagen in Winterthur bei Übernahme derselben durch den Camionneur . . . . .	Fr. 2,906. 19	
Minderwerthung des Vorraths an Kohlenkörben bei Übernahme derselben durch die Materialverwaltung . . . . .	" 2,086. 28	
Minderwerth auf den durch die Materialverwaltung im Jahr 1883 übernommenen entbehrlchen Inventargegenständen . . . . .	<u>" 4,590. 90</u>	
	Fr. 9,583. 37	
2. Abschreibungen auf Hochbauten und mechanischen Einrichtungen:		
Minderwerthung einer von Winterthur nach Zürich translocirten Schiebebühne . . . . .	Fr. 1,049. 29	
Werth eines abgebrochenen defekten Doppelwärterhäuschens im Rangirbahnhof Zürich . . . . .	<u>" 5,122. 42</u>	
	" 6,171. 71	
3. Abschreibungen auf Transportmaterial und Werkstätten:		
Minderwerthung von fünf Schneepflügen anlässlich deren Übertrag auf das Inventar des Oberingenieurs . . . . .	Fr. 7,250. —	
Ausrangirung von zwei Arbeitsmaschinen der Werkstätte . . . . .	" 12,996. 43	
Minderwerth entbehrlch gewordener Pelzteppiche . . . . .	<u>" 684. —</u>	
	" 20,930. 43	
4. Ausgaben für Hypothekbestellung, Druck und Stempelkosten des Anleiheins auf die Ostsektion von 3 Millionen und der Emission von 6,000 Aktien für die Westsektion der Nationalbahn . . . . .	<u>" 3,204. 02</u>	
Übertrag . . . . .	Fr. 39,889. 53	

	Übertrag . .	Fr. 39,889. 53
5. Ausgaben für Provisionen, Druck- und Stempelgebühren betreffend Kündigung, beziehungsweise Konversion der zwei 4½% Anleihen vom 3. April und 30. November 1871 . .	" 11,708. 30	
6. Werthreduktion auf Reservestücken der Werkstatt (Lokomotiv- und Wagenradsätze etc.)	" 11,626. 88	
		<hr/>
Davon ab: Saldo der Korrentrechnung der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1883 . .	Fr. 63,224. 71	
	" 2,748. 97	
	<hr/>	
Summa wie oben	Fr. 60,475. 74	
	<hr/>	

Der in der Betriebsrechnung unter Titel G „Dubiosenconto“ als Ausgabe aufgenommene Übertrag des Defizits der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweis bedarf insofern der Erläuterung, als dessen Betrag von Fr. 61,841. 33 Cts. ungefähr das Doppelte eines gewöhnlichen Jahresdefizits dieser Linie ausmacht. Die Differenz röhrt daher, dass Fr. 30,250 als Verzugszinse auf einem Restguthaben der Bauunternehmer Jardini & Cie. von Fr. 94,750 bei gütlicher Erledigung eines 6½ Jahre dauernden Prozesses auf Betrieb verrechnet werden mussten.

Über die Reserve von Fr. 150,000 für Instandstellung von Rollmaterial zu Gunsten der Rechnung von 1884 ist schon in der Übersicht das Nöthige gesagt.

Der Titel „Ausbau und neue Anlagen“ enthält als Hauptpost die III. Rate für die definitive Station Horgen mit Fr. 100,000. Im Übrigen besteht diese Position noch grossenteils nach früheren Grundsätzen aus Posten, die mit Recht auf Bauconto gebracht werden dürfen und bei einer Bereinigung des letztern berücksichtigt werden können, z. B. die Kanalisation des Vorbahnhofs und Verlängerung der Hochdruckwasserleitung, die Erweiterung der Station Altstetten, die Erweiterung von Stationsgebäuden, Erstellung von Brunnen u. A.

Dem Erneuerungsfond sind ausser der nach dem Regulativ berechneten Einlage von Fr. 1,200,000 noch Fr. 100,000 für Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien zugewendet worden. Die Ausgaben desselben belaufen sich laut Rechnung auf Fr. 413,350. 29 Cts. und der Übertrag auf das laufende Jahr beträgt Fr. 6,123,266. 94 Cts. Wir gedenken, das Regulativ im laufenden Jahre einer Revision zu unterziehen.

### E. Verschiedenes.

#### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1882		1883		1882		1883		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.
<b>I. Personentransport.</b>									
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	29,091	26.76	30,047	25.78	45,508. 21	40.23	45,450. 80	39.66
" "	II. " . .	29,007	26.69	31,715	27.21	32,916. 24	29.10	35,663. 14	31.12
Hin- und Rückfahrt	I. " . .	8,931	8.22	10,470	8.99	7,636. 74	6.76	7,948. 38	6.94
" "	II. " . .	21,479	19.76	24,056	20.64	11,917. 65	10.54	11,336. 36	9.89
Abonnementsbillete	I. " . .	4,081	3.75	3,415	2.93	3,695. 67	3.27	2,793. 29	2.44
" "	II. " . .	5,433	5.00	4,618	3.96	3,411. 04	3.01	2,785. 68	2.43
Lustfahrtbillete	I. " . .	5,153	4.74	6,854	5.88	5,642. 92	4.99	6,220. 65	5.43
" "	II. " . .	5,518	5.08	5,372	4.61	2,382. 02	2.10	2,390. 46	2.09
Total . . .		108,693	100	116,547	100	113,110. 49	100	114,588. 76	100
<b>Rekapitulation nach Plätzen:</b>									
I. Platz . . . . .		47,256	43.48	50,786	43.58	62,483. 54	55.24	62,413. 12	54.47
II. " . . . . .		61,437	56.52	65,761	56.42	50,626. 95	44.76	52,175. 64	45.53
Total . . . . .		108,693	100	116,547	100	113,110. 49	100	114,588. 76	100
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>									
<b>III. Viehtransport.</b>									
Klasse a, Pferde . . . . .		41	1.68	86	2.68				
" b, schweres Vieh . . . .		1,192	48.71	1,644	51.20				
" c, leichtes " . . . .		401	16.39	693	21.58	7,689. 42	.	8,718. 93	.
" d, Schweine . . . . .		69	2.82	82	2.56				
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		427	17.45	283	8.81				
Hunde . . . . .		317	12.95	423	13.17				
Total . . . . .		2,447	100	3,211	100	7,689. 42	.	8,718. 93	.
<b>IV. Gütertransport.</b>									
Eilgut . . . . .		Tonnen		Tonnen					
Stückgut . . . . .		1,343	0.78	2,067	1.15				
Massengut A . . . . .		8,672	5.02	9,559	5.31				
" B . . . . .		17,922	10.37	18,895	10.50	480,147. 82	.	515,835. 39	.
Spezialtarif I . . . . .		96,165	55.66	86,149	47.87				
" II . . . . .		37,793	21.88	47,946	26.64				
Total . . . . .		10,867	6.29	15,356	8.53				
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>									
Gesammttotal . . . . .		172,762	100	179,972	100	480,147. 82	.	515,835. 39	.
<b>Rekapitulation:</b>									
Personentransport . . . . .		.	.	.	.	113,110. 49	18.63	114,588. 76	17.76
Gepäcktransport . . . . .		.	.	.	.	5,940. 47	0.98	6,079. 34	0.94
Viehtransport . . . . .		.	.	.	.	7,689. 42	1.27	8,718. 93	1.35
Gütertransport . . . . .		.	.	.	.	480,147. 82	79.10	515,835. 39	79.93
Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	127. 11	0.02	129. 71	0.02
Total . . . . .		.	.	.	.	607,015. 31	100	645,352. 13	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1883</b>	116,547	114,588	76	700	6,079	34	3,211	8,718	93	179,972	515,835	39	129	71	645,352	13
<b>1882</b>	108,693	113,110	49	661	5,940	47	2,447	7,689	42	172,762	480,147	82	127	11	607,015	31
mehr als 1882	7,854	1,478	27	39	138	87	764	1,029	51	7,210	35,687	57	2	60	38,336	82
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter	
				Fr. 0. 98	Fr. 8. 68
<b>1883</b>	„ 1. 04	„ 8. 99	„ 3. 14	„ 2. 78	„ 2. 87
<b>1882</b>	„	„	„	„	„

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

<b>1882</b>				<b>1883</b>			Gegenüber 1882	
Fr.	Cts.	Prozente					Mehrausgabe	Minderausgabe
10,000	—	2.53	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.37	—	—
10,862	27	2.75	2. Gehalte des Administrationspersonals .	11,418	63	2.71	556	36
112,623	52	28.51	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals . . . . .	111,392	84	26.41	—	—
2,020	22	0.51	4. Bekleidung desselben . . . . .	2,449	42	0.59	429	20
1,997	03	0.51	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	1,837	77	0.44	—	—
76,332	—	19.32	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . . . .	73,587	40	17.45	—	—
102,380	20	25.91	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	95,394	16	22.62	—	—
57,062	33	14.44	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung . . . . .	89,258	98	21.13	32,196	65
7,144	98	1.81	10. Assekuranzprämien . . . . .	6,969	40	1.65	—	—
14,647	76	3.71	11. Verschiedenes . . . . .	19,411	09	4.60	4,763	33
395,070	31	100	Total . . . . .	421,719	69	100	26,649	38

Wenn auch die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr eine kleine Zunahme gegenüber 1882 aufweisen, so ist doch aus der betreffenden Ziffer ersichtlich, dass die Landesausstellung auf den Verkehr über die Landesgrenzen hinaus wenigstens in dieser Richtung wenig Einfluss hatte. Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist abermals gestiegen und ist die höchste, die seit dem Bestehen der Unternehmung je erzielt wurde. Leider wird sie aller Voraussicht nach nicht nur den Kulminationspunkt darstellen, sondern es ist zu gewärtigen, dass sie

schon vom nächsten Jahre an rapid auf weit geringere Ziffern fallen wird, da nicht nur der Getreideverkehr auf bescheidenere Ziffern bereits zurückgegangen ist und in Folge der Konkurrenz der Rheinroute und Gotthardbahn selbst in Ausnahmejahren kaum mehr die letztjährigen Ziffern erreichen dürfte, sondern namentlich auch in Folge der bevorstehenden Eröffnung der Arlbergbahn, die sowohl für diesen Artikel wie theilweise für Holz- und Weintransporte einen neuen Weg erschliesst. Inwieweit die vorgesehene Erweiterung des Trajektbetriebs auf die Route Romanshorn-Bregenz diesen Ausfall decken könne und werde, ist schwer vorauszusehen.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Vermehrung. Während nämlich auf einigen Kapiteln, hauptsächlich in Folge der im April erfolgten Ausserdienstsetzung der Würtembergisch-Schweizerischen Dampffähre, sodann auch wegen durchschnittlich geringern Brennmaterialverbrauchs, weniger verausgabt wurde, hat dagegen für den Unterhalt der Schiffe ein bedeutender Mehraufwand stattgefunden, der sich auf die beiden Raddampfer „Zürich“ und „Boden“, die Schleppschiffe „Winterthur“ und „Schwan“ und den von Bayern für den Gemeinschaftsdienst gestellten Trajektkahn III vertheilt. Das erstgenannte Dampfboot wurde im Berichtsjahr in Hauptreparatur, verbunden mit Umbau in ein Halbsalondampfboot ohne Oberdeck, genommen, eine Arbeit, deren Ausführung zum grössten Theil ins laufende Jahr fällt. Die diesfälligen Kosten sind auf ungefähr Fr. 85,000 veranschlagt, wovon etwa Fr. 12,500, im Jahre 1883 erlaufene, Demontirungs- beziehungsweise Umbaukosten dem Betriebsconto belastet wurden; über die Verbuchung des Restes wird erst nach Vollendung des Umbaues definitive Schlussnahme erfolgen. Die Hauptreparatur des Dampfbootes „Boden“ erforderte einen Kostenaufwand von Fr. 46,885. 92 Cts., wovon Fr. 16,885. 92 Cts. auf die Betriebsrechnung und Fr. 30,000 auf den Erneuerungsfond verbucht wurden, und diejenige der genannten beiden Schleppschiffe etwa Fr. 11,700. Der Kostenanteil der Nordostbahn für die Reparatur des Trajektkahns III betrug Fr. 7773.

#### Finanzergebniss des Bodenseedampfbootbetriebs.

	1882						1883					
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
Einnahmen . . . . .	607,015	31	5	70	—	645,352	13	6	15	—		
Ausgaben . . . . .	395,070	31	3	71	65.08	421,719	69	4	02	65.35		
Vorschlag . . . . .	211,945	—	1	99	34.92	223,632	44	2	13	34.65		

#### Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind im Bestand des Betriebsmaterials keine Änderungen eingetreten; dasselbe bestand demnach am Ende des Jahres 1883 aus 6 Raddampfern und 4 eisernen Schleppschiffen, sodann einer Dampffähre gemeinschaftlich mit Württemberg (seit April 1883 ausser Dienst gestellt), einer Dampffähre und einem eisernen Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern. Die Administration des letztern, welche gemäss Fusionsvertrag alle zwei Jahre wechselt, ist mit Ende des Berichtsjahres von Bayern, welches dieselbe pro 1882 und 1883 besorgt hatte, an die Nordostbahn übergegangen.

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

		<b>1882</b>	<b>1883</b>
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>			
Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt . . . . . Kilometer	106,398	104,855	
und zwar in . . . . . Zeitstunden	7,011	6,878	
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	15.18	15.24	
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . "	62,730	63,234	
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz</b> . . . . .	Ster	32.250	16.750
Steinkohlen . . . . . Tonnen	3,159.500	2,983.008	
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) . . . . . "	3,172.400	2,989.708	
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . Kilogramm	29.816	28.512	
" Zeitstunde . . . . . "	452.489	434.677	
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken	89,272. 53	83,115. 61	
per Kilometer . . . . . Centimes	83.90	79.27	
" Zeitstunde . . . . . Franken	12. 73	12. 08	
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen</b> . . . Tonnen	9.858	9.534	
per Kilometer . . . . . Kilogramm	0.093	0.091	
" Zeitstunde . . . . . "	1.405	1.386	
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken	10,097. 56	8,827. 40	
per Kilometer . . . . . Centimes	9.49	8.42	
" Zeitstunde . . . . . "	144.02	128.34	
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b> im Ganzen . . . . . Franken	57,062. 33	89,258. 98	
per Kilometer . . . . . Centimes	53.63	85.12	

**2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.**

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1882		1883		1882		1883	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>								
Einfache Fahrt . . I. Platz	31,260	3.86	31,752	3.89	31,355. 78	7.95	33,729. 39	8.22
" " . . II. "	145,299	17.92	136,208	16.70	77,084. 16	19.54	75,510. —	18.40
Hin- und Rückfahrt . . I. "	121,142	14.94	127,938	15.68	87,619. 74	22.21	95,691. 23	23.32
" " . . II. "	392,776	48.45	389,424	47.73	166,030. 85	42.09	169,467. 76	41.30
Abonnementsbillete . . I. "	48,249	5.95	43,191	5.29	10,733. 62	2.72	9,481. 60	2.31
" " . . II. "	48,609	6.00	52,214	6.40	9,461. 68	2.40	8,953. 20	2.18
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . . I. "	12,211	1.51	19,992	2.45	8,141. 63	2.06	10,461. 95	2.55
II. "	11,093	1.37	15,136	1.86	4,056. 81	1.03	7,036. 16	1.72
Total . .	810,639	100	815,855	100	394,484. 27	100	410,331. 29	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz . . . . .	212,862	26.26	222,873	27.32	137,850. 77	34.94	149,364. 17	36.40
II. " . . . . .	597,777	73.74	592,982	72.68	256,633. 50	65.06	260,967. 12	63.60
Total . . . . .	810,639	100	815,855	100	394,484. 27	100	410,331. 29	100
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>								
<b>III. Viehtransport.</b>								
Klasse I . . . . .	28	0.59	30	0.63	3,167. 15	.	3,230. 30	.
" II . . . . .	1,741	37.02	1,923	40.65				
" III . . . . .	2,651	56.37	2,597	54.89				
" IV . . . . .	283	6.02	181	3.83				
Total . . . . .	4,703	100	4,731	100	3,167. 15	.	3,230. 30	.
<b>* IV. Gütertransport.</b>								
Eilgut . . . . .	4,142	13.83	4,324	11.28	87,780. 56	.	93,527. —	.
Stück-Klasse I . . . . .	4,722	15.77	6,991	18.24				
" II . . . . .	7,214	24.09	5,095	13.29				
Wagenladungen Klasse A <sup>1</sup> . . . . .	1,566	5.23	997	2.60				
" " B . . . . .	1,566	5.23	705	1.84				
" " A <sup>2</sup> . . . . .	910	3.04	5,199	13.56				
" " I . . . . .	1,942	6.48	914	2.38				
" " II . . . . .	1,427	4.77	239	0.62				
" " III . . . . .	6,455	21.56	13,875	36.19				
Total . . . . .	29,944	100	38,339	100	87,780. 56	.	93,527. —	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	21,281. 40	.	21,796. 56	.
Total . . . . .	.	.	.	.	109,061. 96	.	115,323. 56	.
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>								
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	2,714. —	.	2,604. —	.
<b>Rekapitulation:</b>	.	.	.	.	514,358. 23	.	536,518. 70	.
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	394,484. 27	76.69	410,331. 29	76.48
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	4,930. 85	0.96	5,029. 55	0.94
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	3,167. 15	0.62	3,230. 30	0.60
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	109,061. 96	21.20	115,323. 56	21.49
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	2,714. —	0.53	2,604. —	0.49
Total . . . . .	.	.	.	.	514,358. 23	100	536,518. 70	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-einnahmen		
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
	1883	815,855	410,331	29	728	5,029	55	4,731	3,230	30	38,339	115,323	56	2,604	—	536,518	70
	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
mehr als 1882	5,216	15,847	02	92	98	70	28	63	15	8,395	6,261	60	—	—	22,160	47	
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—	—	

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter	
				Fr. 0. 50	Fr. 6. 91
1883	—	Fr. 0. 50	Fr. 0. 68	—	Fr. 3. 01
1882	—	„ 0. 49	„ 0. 67	—	„ 3. 64

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1882			1883			Gegenüber 1882			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Mehrausgabe	Minderausgabe
15,000	—	3.46	1. Centralverwaltung und technische Leitung	—	15,000	—	3.52	—	—
16,953	50	3.92	2. Gehalte des Administrationspersonals	—	17,219	30	4.04	265	80
195,411	98	45.13	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	—	200,858	49	47.12	5,446	51
4,135	95	0.95	4. Bekleidung desselben	—	3,048	29	0.72	—	1,087
16,744	04	3.87	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	—	16,185	66	3.79	—	558
105,196	76	24.30	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	—	102,176	23	23.97	—	3,020
75,920	15	17.54	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung	—	68,803	35	16.14	—	7,116
2,762	55	0.64	8. Assekuranzprämien	—	2,292	45	0.54	—	470
828	95	0.19	9. Verschiedenes	—	702	60	0.16	—	126
432,953	88	100	Total	—	426,286	37	100	—	6,667
								51	

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr darf im Hinblick auf den starken Besuch der Landesausstellung aus der Seegegend als eine bescheidene bezeichnet werden; sie ist durch eine beträchtliche Veränderung des Verkehrs ab Zürich, die sogar auf den Gesamteinnahmen aus dem II. Platze einfacher Fahrt einen Rückgang verursachte, zum Theil kompensirt worden. — Der Güterverkehr ist quantitativ um volle 27%, die Einnahme aus demselben aber nur um 6,5% gewachsen. Die Vermehrung röhrt wesentlich von der Zuwendung

der Transporte eines grössern Etablissements am rechten Ufer her, welche ihrem Gewicht nach zumeist aus Rohartikeln bestehen und früher mit eigenen Schiffen zur Bahn verbracht wurden. Bekanntlich erzielen wir aus solchen Transporten eine äusserst geringe Taxe.

Die Ausgaben im Total haben sich gegenüber dem Vorjahr etwas vermindert. Zwar mussten für Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals (Kap. 3) wegen Personalvermehrung und Erhöhung der Ersparnissprämien des Maschinenpersonals mehr verausgabt werden, aber dieser Mehrausgabe stehen Minderausgaben auf den andern Kapiteln gegenüber. Die Minderausgabe auf Kap. 6 resultiert aus durchschnittlich geringerem Brennmaterialverbrauch und etwas kleinerer Fahrdienstleistung (vgl. die nachfolgende Statistik); diejenige auf Kap. 7 „Unterhalt der Schiffe“ ist eine zufällige, da aus dem Betrieb im Jahr 1882 zwei Hauptreparaturen („Lukmanier“ und „Biene“), im Berichtsjahr nur eine („St. Gotthard“) bestritten werden mussten. Die im Berichtsjahr begonnene und im laufenden Jahre zu vollendende Hauptreparatur des Dampfbootes „Gustav Albert“, verbunden mit Erstellung eines neuen Kessels, fällt gemäss den Bestimmungen des bezüglichen Regulativs zu Lasten des Erneuerungsfonds.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Zürichsee.

	1882						1883					
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.			
Einnahmen . . . .	514,358	23	1	90	—	536,518	70	1	98	—		
Ausgaben . . . .	432,953	88	1	60	84.17	426,286	37	1	58	79.45		
Vorschlag . . . .	81,404	35	—	30	15.83	110,232	33	—	40	20.55		

Betriebsmaterial.

Im Jahr 1883 sind 8 defekte hölzerne Schleppschiffe ausrangirt und 7 neue Schiffe im Werthe von Fr. 6630 beschafft worden. Von diesen Anschaffungskosten fallen Fr. 2600 zu Lasten des Erneuerungsfonds und Fr. 4030 zu Lasten der Betriebsrechnung.

Zu Ende 1883 war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 7 eiserne und 23 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

			<b>1882</b>	<b>1883</b>
<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>				
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	246,336	244,900	
und zwar in	Zeitstunden	18,674	18,945	
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.19	12.93	
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	"	24,659	24,903	
und zwar in	Zeitstunden	3,288	3,329	
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.50	7.48	
Total: Zurückgelegte	"	270,995	269,803	
per Zeitstunde durchschnittlich	Zeitstunden	21,962	22,274	
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	Kilometer	12.34	12.11	
Steinkohlen	Ster	95	94.500	
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:	Tonnen	4,107.435	3,913.050	
1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.	"	4,145.435	3,950.850	
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.297	14.643	
" " " Zeitstunde	"	188.755	177.375	
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	93,383.65	89,666.29	
" " " per Kilometer	Centimes	34.46	33.23	
" " " Zeitstunde	Franken	4.25	4.03	
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	Tonnen	9.659	9.623	
" " " per Kilometer	Kilogr.	0.036	0.036	
" " " Zeitstunde	"	0.440	0.432	
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,696.45	9,325.01	
per Kilometer	Centimes	3.21	3.46	
" Zeitstunde	"	39.60	41.87	
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken	75,920.15	68,803.35	
per Kilometer	Centimes	28.02	25.50	

**3. Werkstättebetrieb.**

Die Arbeitskräfte der Hauptwerkstätte und ihrer Filialen sind im Berichtsjahr neben den auf Baueonto verrechneten Arbeiten für Erweiterung der Werkstätte u. dgl., sowie den dem Erneuerungsfond belasteten theilweise Umbauten eines Dampfbootes und einer Lokomotive, hauptsächlich durch den dem Betrieb obliegenden laufenden Unterhalt der technischen Einrichtungen und der Transportmittel für den Bahn- und Schiffahrtsbetrieb in Anspruch genommen worden, ohne jedoch dem Unterhalt des Rollmaterials vollständig Genüge leisten zu können. Das letztere wurde im Berichtsjahr mehr als gewöhnlich in Anspruch genommen, während die Erweiterung der Werkstätte erst im laufenden Jahr nutzbar gemacht werden konnte. Es können daher eine Anzahl von Reparaturen, welche eigentlich dem Berichtsjahre zur Last fallen, erst im laufenden Jahr ausgeführt werden, und wir haben zu diesem Ende in die Ausgaben der Rechnung für 1883 einen Betrag von Fr. 150,000 eingestellt, welcher im Jahr 1884 die daher rührenden Mehrausgaben kompensiren soll.

Wie oben unter Kapitel 2, „Statistik des Betriebsdienstes,“ angegeben ist, betrugen die Erneuerungs- und Reparaturkosten für sämtliche im Fahr- und Rangirdienst gestandenen Lokomotiven Fr. 458,931. 21 Cts., wovon Fr. 310,783. 03 Cts. für laufende Reparaturen und Fr. 148,148. 18 Cts. für Ersatzstücke verwendet wurden. Bei den Wagen entfallen von der Gesamtsumme von Fr. 324,295. 56 Cts. Erneuerungs- und Reparaturkosten Fr. 290,993. 41 Cts. auf laufende Reparaturen und Fr. 33,302. 15 Cts. auf Ersatzstücke.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Depot Winterthur und Werke Wollishofen, betrug am Ende des Berichtsjahres 433 (1882: 429).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	<b>1882.</b>	<b>1883.</b>
An Einnahmen . . . . .	Fr. 1,072,756. 51	Fr. 1,464,678. 73
„ Ausgaben . . . . .	„ 1,063,617. 88	„ 1,459,289. 11
Einnahmen-Überschuss . . . . .	Fr. 9,138. 63	Fr. 5,389. 62

Der Reinertrag für 1883 fand wie im Vorjahr zu Abschreibungen auf den Reservevorräthen der Werkstätte Verwendung. Eine weitere Abschreibung von Fr. 11,626. 88 Cts. wurde auf diesem Conto zu Lasten der Betriebsrechnung bewerkstelligt.

#### 4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr 39 vorgekommen, nämlich 7 Entgleisungen, 4 Zusammenstösse und 28 sonstige Unfälle. Menschen wurden bei diesen Unfällen getötet 15, verletzt 18; die Todesfälle betrafen 3 Reisende, 6 Angestellte und 6 andere Personen; die Verletzungen 4 Reisende, 7 Angestellte und 2 andere Personen; in 22 Fällen (1 Selbstmord inbegriffen) lag Selbstverschulden vor.

#### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1883 bestanden folgende Versicherungen:

##### a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden) . . . . .	Fr. 14,030,589. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobilair . . . . .	„ 34,940,000. —
	Fr. 48,970,589. —

##### b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total	<u>Fr. 49,484,589. —</u>

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die mit Ende 1883 nachstehendes Resultat erzielen:

##### a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahr 1882 . . . . .	Fr. 234,933. 06
Einnahmēn im Jahr 1883 . . . . .	Fr. 20,000. —
Verausgabt wurden im Jahr 1883 in Folge der Unfälle in Weinfelden am 2. Mai 1881, in Islikon am 11. Dezember 1882, in Aarau am 22. Juli 1883 und bei Entgleisungen im Rangirdienst in Zürich am 10. März, 11. und 14. September 1883 . . . . .	„ 6,190. 27
	„ 13,809. 73
Bestand am 31. Dezember 1883	Fr. 248,742. 79

	Übertrag Fr. 248,742. 79
b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen von Angestellten etc.:	
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond mit Ende 1882 . . . . .	Fr. 119,406. 20
Einnahmen im Jahr 1883 . . . . .	Fr. 60,000. —
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1883 auf . . . . .	<u>„ 6,779. 66</u>
	<u>„ 53,220. 34</u>
Bestand am 31. Dezember 1883 . . . . .	<u>„ 172,626. 54</u>
Total . . . . .	<u>Fr. 421,369. 33</u>

## 6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>	
Beamte und Angestellte . . . . .	139
Arbeiter im Taglohn . . . . .	27
	<u>166</u>
<b>II. Bahnhunterhalt und Aufsicht.</b>	
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) . . . . .	478
Arbeiter im Taglohn . . . . .	507
	<u>985</u>
<b>III. Expeditions- und Zugdienst.</b>	
Beamte und Angestellte . . . . .	1,263
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) . . . . .	544
	<u>1,807</u>
<b>IV. Maschinendienst und Werkstätten.</b>	
Beamte und Angestellte . . . . .	338
Arbeiter im Taglohn (wovon 447 Werkstattarbeiter) . . . . .	592
	<u>930</u>
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals . . . . .	<u>3,888</u>
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,64 Angestellte (im Vorjahr 5,53).	
<b>V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.</b>	
Beamte und Angestellte . . . . .	130
Arbeiter im Taglohn . . . . .	44
	<u>174</u>
<b>Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:</b>	
Beamte und Angestellte . . . . .	2,348
Arbeiter im Taglohn . . . . .	1,714
	<u>4,062</u>

**7. Unterstützungs- und Krankenkassen.**

a) Pensions- und Hülfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 1,042,113. 74

Im Jahr 1883 kamen an Einnahmen hinzu:

Ordentlicher Jahresbeitrag der Nordostbahn-	
gesellschaft . . . . .	Fr. 50,000. —
Ausserordentlicher Beitrag derselben, anlässlich	
der Landesausstellung . . . . .	" 20,000. —
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	" 134,507. 13
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . . . .	<u>" 60,495. 23</u>
	Fr. 265,002. 36

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene	
Angestellte . . . . .	Fr. 2,554. 90
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten	
(Rückzahlung) . . . . .	" 619. 90
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungs-	
berechtigung . . . . .	" 2,650. —
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	" 184,359. 45
Verschiedenes . . . . .	<u>" 841. 25</u>
	" 189,785. 70
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werhpapieren . . . . .	Fr. 1,117,350. —
abzüglich Conto-Corrent Schuld an	
die Nordostbahn . . . . .	<u>" 19. 60</u>
	Fr. 1,117,330. 40

Am Schluss des Berichtsjahres waren 2238 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Trotzdem die Rechnungen der Kasse immer noch Vorschläge aufweisen, kann man sich bei näherem Zusehen der Überzeugung nicht verschliessen, dass eine Fortführung dieses Institutes auf den bisherigen Grundlagen ein Ding der Unmöglichkeit geworden ist. Die Ausgaben steigern sich von Jahr zu Jahr in einer Weise, dass auf die Dauer ohne eine ganz ungebührliche Belastung der Kontribuenten die Einnahmen mit den Anforderungen nicht mehr Schritt zu halten vermöchten. Eine tiefgreifende Reorganisation der Kasse ist daher dringend geboten. Um für eine solche eine möglichst zuverlässige Grundlage zu erhalten, haben wir Herrn Professor Kinkelin in Basel um ein bezügliches Gutachten ersucht. Es wäre voreilig, vor Eingang desselben eine Ansicht über die zur Herbeiführung der Konsolidation in Aussicht zu nehmenden Mittel und Wege auszusprechen; immerhin glauben wir hier der Andeutung Raum geben zu sollen, dass eine befriedigende Organisation der Pensions- und Hülfskasse ohne eine kräftige, die früheren Leistungen nicht unerheblich übersteigende Unterstützung seitens der Bahngesellschaft kaum erreichbar sein dürfte.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 37,708. 69
Im Jahr 1883 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 29,888. 60
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spital-	
rechnungen etc. gegenüberstehen . . . . .	" 29,029. 15
	" 859. 45
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werhpapieren . . . . .	Fr. 38,000. —
in Baarschaft . . . . .	" 568. 14
	Fr. 38,568. 14

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1143.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 15,639. 58
Hiezu kamen im Jahr 1883 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . . . . .	Fr. 5,204. 05
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt . . . . .	" 5,251. 70
	" ÷ 47. 65
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werhpapieren . . . . .	Fr. 15,200. —
in Baarschaft . . . . .	" 391. 93
	Fr. 15,591. 93

d) Alfred Escher-Stiftung.

Einnahmen im Jahr 1883, Geschenk von Fräulein Lydia Escher in Enge	
zum Andenken an ihren sel. Vater, Herrn Nationalrath Dr. A. Escher,	
gemäss Verfügung der Donatorin kapitalisiert zu $\frac{2}{3}$ zu Gunsten der	
Pensions- und Hülfskasse und zu $\frac{1}{3}$ der Krankenkassen der Nordost-	
bahnangestellten und Arbeiter . . . . .	Fr. 30,000. —
5 % Zinsen hierauf für 1883 . . . . .	" 1,500. —
	Fr. 31,500. —

Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions-	
und Hülfskasse . . . . .	Fr. 1,000. —
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten	
a) der Krankenkasse der Güter- und	
Werkstättearbeiter . . . . .	Fr. 415. —
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter . . . . .	" 85. —
	500. —

NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der vor-  
stehenden Rechnungen a—c inbegriffen.

Bestand am 31. Dezember 1883: in Werhpapieren . . . . .	Fr. 30,000. —
---	---------------

**8. Kautionskassen.**

*a) Baarkautioen von Angestellten.*

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1882 . . . . .	Fr. 136,313. 45
An Einnahmen kamen im Jahr 1883 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 30,357. 01
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	" 24,876. 34
	<hr/>
	" 5,480. 67
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 141,500. —
in Conto-Corrent-Guthaben bei der	
Nordostbahn . . . . .	" 294. 12
	<hr/>
	Fr. 141,794. 12

*b) Kautionskasse der Güterarbeiter.*

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 68,974. 39
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1883 hinzu . . . . .	Fr. 18,792. 19
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen . . . . .	Fr. 196. 90
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	" 15,073. 27
	<hr/>
	" 15,270. 17
	<hr/>
	" 3,522. 02
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 70,000. —
in Baarschaft . . . . .	" 2,496. 41
	<hr/>
	Fr. 72,496. 41

## V. Bahnbau.

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

Wie in dem vorjährigen Bericht erwähnt worden ist, musste in Folge Erstellung der neuen Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur die Lind- und Haldenstrasse verlegt und mit einer Brücke über den vierspurigen Bahneinschnitt geführt werden. Diese umfangreichen Strassenbauten wurden in der Hauptsache im Jahre 1882 ausgeführt, und es erfolgte dann deren definitive Abnahme durch die Stadtbehörde am 1. September 1883.

Die gänzliche Vollendung der Lind- und Haldenstrasse, sammt Erstellung einer kurzen Zufahrtsstrasse etc. wurde indessen wegen Entschädigungsforderungen für Landerwerbung etc., die nach langwierigen Verhandlungen erst im Spätjahr 1883 endgültig geregelt werden konnten, verzögert, und es sind im laufenden Jahr noch einige unwichtige Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten an dieser Strassenkorrektion auszuführen.

Für die definitive Stationsanlage Horgen wurden die Pläne unterm 24./26. Februar 1883 durch den Bundesrat genehmigt, und sodann behufs Erledigung der erhobenen Reklamationen und zur Förderung der Expropriation etc. Verträge mit der Gemeinde Horgen und einem besondern Konsortium abgeschlossen.

Nach dem genehmigten Projekte sollte die Station Horgen beim Meierhof zwischen dem Übergang der Seestrasse und dem Übergang zu der Dampfschiffslände angelegt, das Aufnahmsgebäude landwärts der Geleise in der Nähe des Meierhofes erstellt, und der Güterschuppen seewärts der Geleise plazirt werden. Mit dem Placement des Güterschuppens auf der Seeseite kann namentlich auch dem Güterverkehr mit dem See, beziehungsweise dem rechten Seeufer Rechnung getragen werden. Die Geleise, sowie das Aufnahmsgebäude kommen nach dem genehmigten Projekte auf alte, längst bestehende Landanlagen zu ruhen; für Anlage des Güterbahnhofes musste dagegen außer den Lagerplätzen der Gemeinde Horgen unterhalb des Gemeindehafens grösstenheils Seegebiet in Anspruch genommen, beziehungsweise aufgefüllt werden.

Die Arbeiten für Auffüllung des Seegebietes zur Anlage des Stationsplanums wurden an einen Bauunternehmer in Akkord gegeben, und es sind dieselben am 2. Juli in Angriff genommen worden. Das Auffüllungsmaterial wurde grösstenheils aus einer Materialgrube im Hirsacker, zum kleinern Theil aus einer Abgrabung beim Krankenasyl beigebracht.

Die Auffüllung des Seegebietes vor dem Meierhof, also der nördliche Theil der Stationsanlage, wurde auf etwa  $\frac{4}{5}$  erstellt, und es traten keine abnormalen Erscheinungen auf. Wenn sich auch während der Auffüllung stellenweise mehr oder minder stärkere Setzungen gezeigt hatten, so waren diese nur vorübergehend, und es blieb die Auffüllung im grossen Ganzen intakt. Die Aufschüttung des Seegebietes, sowie die Erhöhung des ehemaligen Lagerplatzes der Gemeinde Horgen für den südlichen Theil der Stationsanlage, wozu das bei Erstellung der Stützmauer im Thalacker im April und Mai gewonnene Abgrabungsmaterial verwendet wurde, hielt sich anfänglich ebenfalls, ohne dass merkliche Senkungen eintraten. Mit 22. August wurden dann die Auffüllungsarbeiten mit Rollbahnbetrieb in grösserer Umfange fortgesetzt, und es fanden bis 22./23. September keine abnormen Setzungen statt. Von da an traten aber stärkere Senkungen ein; gleichzeitig wurde der Seegrund vor der Auffüllung gehoben, sowie der nördliche Theil der Mauer des Ablageplatzes etwas verschoben und am 25. September Morgens 4 Uhr 50 Minuten erfolgte im Zusammenhang mit der Abrutschung des steilen Abhanges vor der Sust und dem Gemeindehafen, wobei auch der alte Hafendamm fortgerissen wurde, die Abrutschung der neuen und der alten Landanlagen des südlichen Theiles des Stationsplanums auf eine Ausdehnung von etwa 2500 m<sup>2</sup>.

Anschüttungen längs des abgebrochenen Ufers, welche zur Sicherung der Geleise dienen sollten, sind, nachdem solche kaum über Wasserhöhe gelangten, grösstenteils wieder versunken. Es wurde desshalb die Materialanschüttung sistirt, das Ufer durch Einlegen von Holz und Steinen gegen Schädigungen durch Wellenschlag vorerst provisorisch geschützt, und an der bedrohtesten Stelle, vom Gemeindehafen abwärts auf 38 m Länge, eine Ufermauer auf Pfahl-fundation mit Faschinen und Steinvorlage erstellt.

Ferner wurde das Hauptgeleise zwischen dem Meierhof und dem Übergange zur Dampfschiffände so weit und entsprechend der projektirten definitiven Geleiseanlage um 3 bis 4 m landeinwärts verlegt.

Um die Ausdehnung der Abrutschungen zu bemessen, wurden vom Meierhof bis in den Thalacker Profile über den Seeabhang aufgenommen, und zur Erforschung des Untergrundes sehr zahlreiche und zeitraubende Terrain-sondirungen vorgenommen.

Auf Grund dieser Aufnahmen und Sondirungen wurden neue Studien des Stationsprojektes Horgen vorgenommen, sowohl im Sinne der blossen Modifikation als der Verlegung; ein Entscheid in Sachen ist jedoch erst im laufenden Jahre zu gewärtigen.

Durch die Abrutschung am 23. September und die darauf folgenden kleinern Nachrutschungen sind ausser dem ehemaligen Lagerplatze der Gemeinde Horgen ungefähr 5000 m<sup>3</sup> Auffüllungsmaterial verloren gegangen, und es berechnet sich der Verlust an neu erstellten Auffüllungsarbeiten und Baumaterialien auf etwa Fr. 6,760.

#### B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Die im Jahre 1882 mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 179,500 beschlossene Erweiterung der Haupt-reparaturwerkstätte im Bahnhof Zürich wurde im Berichtsjahre bis auf einige wenige Ergänzungsarbeiten in der innern Einrichtung vollendet, und es konnten die neuen Werkstätten gegen Jahresschluss bezogen werden. Dieselben bestehen aus zwei Shedbauten, der Wagenreparaturwerkstätte von 70,8 m Länge und 17 m Breite mit etwa 1200 m<sup>2</sup> Fläche, und der Malerwerkstätte von 32,4 m Länge und 17 m Breite mit etwa 550 m<sup>2</sup> Fläche, und sie sind mittelst Drehscheibe und Schiebebühne mit den Werkstättegeleisen verbunden. Ferner wurde eine Abtheilung der ehemaligen Wagenreparaturwerkstätte für eine Kesselschmiede eingerichtet, sowie eine grössere Zahl neuer Werkzeugmaschinen und eine Dampfmaschine von 45 Pferdekräften aufgestellt.

---

#### Direktion.

Die Generalversammlung wählte unterm 29. Juni zum Mitgliede der Direktion (an Stelle des verstorbenen Herrn A. Sailer) Herrn C. Arbenz von Andelfingen, bisherigen Betriebschef. Herr Arbenz übernahm in Folge dessen am 1. Juli die Leitung des Betriebsdienstes im engern Sinne, welche auch von seinem Vorgänger besorgt worden war.

Die dadurch freigewordene Stelle des Betriebschef übertrugen wir, mit Bestätigung von Seite des Verwaltungsrathes, Herrn Ph. Birchmeier von Würenlingen (Aargau), bis dahin Betriebsinspektor in Zürich.

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

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 110 Sitzungen. Sie fasste 2584 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelnkompetenz erledigten Geschäften.

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1883 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1884.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

**Studer.**



# Rechnungen

der

## Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1883.

- 
- I. Betriebsrechnung.
  - II. Rechnung über den Kapitalverkehr.
  - III. Baurechnung.
  - IV. Bilanz nebst Beilage.
  - V. Rechnung über den Erneuerungsfond.
-

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
<b>I. Vom eigenen Netze</b> (einschliessl. Sulgen-Gossau).						
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
1. Personentransport . . . . .	5,809,706	36				
2. Gepäcktransport . . . . .	342,372	64				
3. Pferde- und Viehtransport . . . . .	201,727	99				
4. Gütertransport . . . . .	7,763,001	02	14,116,808	01		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
1. Pacht- und Miethzinse . . . . .	240,080	—				
abzüglich:						
Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . . .	Fr. 65,000.—					
Einlage in den Erneuerungsfond derselben . . . . .	“ 17,000.—	82,000	—			
	158,080	—				
2. Verschiedenes . . . . .	65,946	54	224,026	54	14,340,834	55
<b>II. Aus andern Unternehmungen.</b>						
<b>A. Nettoertrag der Dampfboote.</b>						
1. Dampfboote auf dem Bodensee . . . . .	223,632	44				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	110,232	33	333,864	77		
<b>B. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Bahnen.</b>						
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . . . .	643,170	—				
2. Bötzbergbahn . . . . .	469,012	90				
3. Aargauische Südbahn . . . . .	175,739	94				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . . . .	5,924	02*				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil . . . . .	56,000	—	1,337,998	82	1,671,863	59
<b>III. Aktiv-Saldo des Interessenconto</b> . . . . .					272,461	93
<b>Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1882</b>						
Hievon ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1883: 6% Jahresdividende pro 1882 auf 22,000 Prioritätsaktien = Fr. 30.— per Aktie zu Fr. 500 . . . . .			921,665	18	16,285,160	07
			660,000	—	261,665	18
<b>Summa der Einnahmen</b> . . . . .						
					<b>16,546,825</b>	<b>25</b>

\* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet: Rückschlag.

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Eisenbahnbetrieb.</b>						
<b>I. Centralverwaltung.</b>						
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .			234,215	47		
2. Reiseauslagen . . . . .			5,177	95		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale . . . . .			5,341	87		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .			23,372	13		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .			8,482	28		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars . . . . .			1,619	35	278,209	05
<b>II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.</b>						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter) . . . . .	598,561	63				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtvorstände und Stationswärter von . . . . .	203,449	92	802,011	55		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .			7,508	16		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	13,918	86				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtvorstände und Stationswärter von . . . . .	4,905	35	18,824	21		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .			41,450	—		
5. " der Kunstdauten . . . . .			59,770	98		
6. " des Oberbaues (einschl. Einzelneauswechselung) . . . . .			457,710	78		
7. " der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .			46,098	90		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnöfe . . . . .			29,118	07		
9. " der Gebäude . . . . .			146,172	42		
10. " des Arbeitsgeschießes der Bahnwärter etc. . . . .			25,299	20		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .			5,673	98	1,639,638	25
<b>III. Expeditionsdienst.</b>						
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, des statistischen Bureau, des Betriebschefs, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 516,767.01						
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtvorstände und Stationswärter von Fr. 610,349.76 "	406,899.84					
b) Bekleidung derselben . . . . .	Fr. 5,700.42					
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtvorstände und Stationswärter von Fr. 14,716.06 "	9,810.71					
c) Bureaukosten . . . . .		15,511	13			
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux . . . . .		44,286	67			
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars . . . . .		127,340	85			
f) Rangurdienst:						
Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 208,790.74						
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) . . . . .		" 317,793.60				
	526,584	34	1,660,524	—		
Übertrag . . . . .			1,660,524	—	1,917,847	30

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .			1,660,524	—	1,917,847	30
<b>2. Personendienst.</b>						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen . . . . .	195,647	41				
b) Bekleidung derselben . . . . .	1,565	53				
c) Druckkosten . . . . .	22,123	16				
d) Ersatzleistungen . . . . .	1,231	75	220,567	85		
<b>3. Güterdienst.</b>						
a) Besoldung und Entschädigung der Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc. . . . .	939,881	50				
b) Bekleidung derselben . . . . .	2,056	57				
c) Druckkosten und Plombage . . . . .	63,335	73				
d) Ersatzleistungen . . . . .	4,315	77				
e) Assekuranz der Güter . . . . .	16,775	18	1,026,364	75	2,907,456	60
<b>IV. Transportdienst.</b>						
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .	26,280	77				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .	23,323	41				
c) Assekuranz der Materialvorräthe . . . . .	343	75				
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung . . . . .	11,618	41	61,566	34		
<b>2. Kosten des Fahrdienstes.</b>						
a) Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Centralwagenkontrolle, des Wagenmeisters, der Wagenkontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger . . . . .	662,763	29				
b) Bekleidung derselben . . . . .	27,008	34				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücke . . . . .	324,295	56				
d) Öl und Schmiere für die Wagen . . . . .	3,420	15				
e) Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .	22,694	89				
f) Assekuranz der Wagen . . . . .	9,608	05				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 632,128.31 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen . . . . . „ 585,908.50	46,219	81	1,096,010	09		
Übertrag . . . . .			1,157,576	43	4,825,303	90

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
Übertrag .	.	.	1,157,576	43	4,825,303	90
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).						
a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 518,417.04						
Hiezu: Administrationskosten des Zug-kraftsdienstes . . . . . Fr. 41,851.30						
idem des Werkstättedienstes . . . . . " 43,399.82						
, 85,251.12	603,668	16				
b) Bekleidung derselben . . . . .	3,154	74				
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung der Bureaux und Lokomotivremisen . . . . .	4,401	77				
d) Brennmaterial . . . . .	614,712	70				
e) Schmiermaterial . . . . .	59,092	25				
f) Putzmaterial . . . . .	15,777	04				
g) Wasserpumpen, Holzschniden und Vorwärmern . . . . .	9,413	31				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . .	414,550	33				
i) Assekuranz der Lokomotiven . . . . .	4,520	40				
V. Bahntelegraphie . . . . .	1,729,290	70				
VI. Verschiedenes . . . . .						
Hie von ab:						
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:						
a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .	10,000	—				
b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .	15,000	—	25,000	—		
2. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	836,156	17				
b) auf der Bötzbergbahn . . . . .	1,150,891	25				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil . . . . .	115,094	07				
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	2,102,141	49	2,127,141	49		
B. Verzinsung der Anleihen . . . . .					5,876,764	11
C. Amortisation . . . . .					6,341,327	50
D. Einlage in den Erneuerungsfond . . . . .					400,000	—
E. Ausbau und neue Anlagen . . . . .					1,200,000	—
F. Abschreibungen . . . . .					168,174	22
G. Dubiosen-Conto, Betriebsdefizit Effretikon-Hinwil pro 1883					60,475	74
H. Ausserordentliche Reserve für Instandstellung von Rollmaterial . . . . .					61,841	33
					150,000	—
Summa der Ausgaben .					14,258,582	90
Reinertrag pro 1883 (einschliesslich Fr. 261,665.18 Saldo vom Jahr 1882) . . . . .					2,288,242	35
Total .					<b>16,546,825</b>	<b>25</b>

## II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
<hr/>				
<b>I. Saldo vom Jahr 1882:</b>				
a. Kapitalbeschaffungskosten des Anleihens von 160 Millionen Franken per 31. Dezember 1882 . . . . .	13,471,554	40		
b. Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882 . . . . .	2,026,711	98	15,498,266	38
<hr/>				
<b>II. Obligationenkapital:</b>				
a. Hypothekaraneleihen von 160 Millionen Franken.				
Anticipirte Einzahlung auf die I. Emission von 68 Millionen Franken à 4½% d. d. 1. Februar 1879, Werth 15. Januar 1884 . . . . .	2,090,500	—		
b. Amortisation des Hypothekaraneleihens von 160 Millionen Franken.				
V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) . . . . .	<b>150,000</b>	—	1,940,500	—
<hr/>				
<b>Summa</b> . . . . .			<b>17,438,766</b>	<b>38</b>
<hr/>				

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet: Ausgabe.

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

## Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Bauausgaben:</b>				
a) Nordostbahnlinien.				
1. Nettoausgaben der Baurechnung des Stammnetzes der Nordostbahn pro 1883	32,441	81		
2. Nettoeinnahmen der Baurechnung der neuen Linien der Nordostbahn pro 1883	<b>4,706</b>	<b>39</b>		
	27,735	42		
b) Transportmaterial und Werkstätten.				
Nettoausgaben der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten pro 1883 . . . . .	22,041	07	49,776	49
<b>II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen:</b>				
Verminderung durch Rückzahlungen.				
a) Bei der Bötzbergbahn:				
Hälftiger Antheil an den Nettoeinnahmen des Bauconto pro 1883, für Verkäufe von Land etc. . . . .	1,220	62		
b) Bei der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil:				
Rückzahlung der Unternehmung Effretikon-Hinwil, à Conto der Beteiligung der Nordostbahn am Obligationenkapital . . . . .	20,000	—	21,220	62
<b>III. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1884:</b>				
a) Kapitalbeschaffungskosten des Anleihens von 160 Millionen Franken per 31. Dezember 1883 . . . . .	13,752,054	40		
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1883 . . . . .	3,658,156	11	17,410,210	51
<b>Summa . . . . .</b>			<b>17,438,766</b>	<b>38</b>

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

### III. Baurechnung der Schweizerischen

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

	Stammnetz		Neue Linien		Transportmaterial und Werkstätten		Zusammenzüge					
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
<b>Ausgaben.</b>												
Übertrag	36,665	27	3,702	74	7,692	18	.	.	15,609	52	25,045	19
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:												
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen .	2,656	95	270	—	83,386	12	80,459	17				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . . . .	3,247	15	—	—	12,242	06	8,994	91				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen .	20	15	—	—	48	90	69	05				
d. Hebkrähen und Brückenwaagen .	—	—	—	—	—	—	—	—				
e. Verschiedenes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	89,523	13	105,132	65
IV. Transportmaterial.												
A. Lokomotiven und Tender . . . . .	—	—	—	—	1,500	—	.	.	1,500	—		
B. Wagen . . . . .	—	—	—	—	76,447	60	.	.	76,447	60		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . . . .	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . .	—	—	—	—	2,228	52	.	.	2,228	52	80,176	12
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.												
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kontrolle . . . . .	310	40	—	—	—	—	.	.	310	40		
B. Materialverwaltung . . . . .	2,926	28	—	—	—	—	.	.	2,926	28		
C. Bahnhof- und Stationsverwaltungen .	7,902	83	733	65	—	—	.	.	8,636	48		
D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	12,800	—	—	—	—	—	.	.	12,800	—		
E. Werkstätten und Schiffswerften:												
a. Stehende Dampfmaschinen . . . . .	—	—	—	—	16,095	—	16,095	—				
b. Werkzeugmaschinen . . . . .	—	—	—	—	14,556	76	14,556	76				
c. Werkzeuge und Requisite . . . . .	—	—	—	—	1,984	03	1,984	03				
d. Mobiliar . . . . .	—	—	—	—	2,370	20	2,370	20	1,152	07	225	23
Total der Netto-Ausgaben	32,441	81	4,706	39	22,041	07					49,776	49

## IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.</b>						
I. Nordostbahnlinien:						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	66,456,048	45				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883, laut vorstehender Rechnung . . . . .	32,441	81	66,488,490	26		
b. Neue Linien:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	48,141,265	63				
2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1883, laut vorstehender Rechnung	4,706	39	48,136,559	24		
c. Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn) . . .			5,500,000	—	120,125,049	50
II. Transportmaterial und Werkstätten:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	.	.	28,668,383	80		
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883, lt. vorstehender Rechnung	.	.	22,041	07	28,690,424	87
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen . . . .	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . .	2,826,000	—	9,626,000	—		
b. Bötzbergbahn:						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,194,361	35				
Ab: Hälftiger Anteil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1883	1,220	62	12,193,140	73		
c. Aargauische Südbahn:						
Betrag der bis Ende 1883 geleisteten Einzahlungen . . . .	.	.	6,100,000	—		
d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . .	.	.	45,174	39		
e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . .	.	.	500,000	—		
f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinwil:						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital .	500,000	—				
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital .	Fr. 1,120,000.—	—				
Ab: Rückzahlung per 31. Dezember 1883 . . . . .	20,000.—	—				
g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:						
Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . .	.	.	300,000	—	30,364,315	12
IV. Gotthardbahn-Subvention . . . . .					4,260,000	—
<b>B. Liquidations-Rechnung.</b>					183,439,789	49
Kapitalbeschaffung des 160 Millionen Anleihe I. Hypothek:						
a. Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission von 68 Millionen Franken à 4½% . . . . .	12,871,554	40				
b. Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission von 17 Millionen Franken à 4½% . . . . .	1,600,000	—				
c. Kursverluste auf der antizipirten Einzahlung von Fr. 2,090,500 im Jahre 1883 auf die I. Emission von 68 Millionen à 4½%	14,471,554	40				
Hievon ab:						
a. Amortisation der im Jahr 1873 verrechneten Spezialkommission lt. Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878	430,500	—	14,902,054	40		
b. I.—V. Amortisationsquote pro 1879/1883 (1. Februar 1880/1884)	500,000	—	1,150,000	—	13,752,054	40
c. 650,000	—	—	—	—	3,658,156	11
<b>C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien</b> laut umstehendem Ausweis					<b>200,850,000</b>	—
<b>Summa .</b>	.	.	.	.		

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1883.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktienkapital:</b>						
1. 84,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien zu Fr. 500 . . . . .	.	.	42,000,000	—		
2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien zu Fr. 500 . . . . .	.	.	11,000,000	—	53,000,000	—
<u>106,000</u>						
<b>B. Obligationen:</b>						
1. mit einem Zinsfusse von 4 %: Rückzahlbar:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 . . . . . 30. Juni 1890	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . . . . . 28. Februar 1892	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 4½ %:						
a. Anleihen vom 3. November 1863 . . . . . 28. Februar 1892	5,000,000	—				
b. Anleihen vom 26. September 1865 . . . . . 30. November 1895	3,000,000	—				
c. Anleihen vom 3. April 1871 (Gekündet per 15. April 1884)	5,000,000	—				
d. Anleihen vom 30. Nov. 1871 (Gekündet per 31. Januar 1884)	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 16. April 1873 . . . . . 15. April 1888	6,000,000	—				
f. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nord- ostbahn-Gesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Anteil der Nordostbahn . . . . . 1. April 1892	20,000,000	—	44,000,000	—	56,100,000	—
<b>C. Subventionsdarlehen:</b>						
1. mit einem Zinsfusse von 2½ bzw. 4½ %: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	.	.	3,650,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 3¼ bzw. 3½ %:						
a. Linksufr. Zürichseebahn-Darleihen (zurückbez. 15. Jan. 1884)	5,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen (zurückbez. 31. März 1884)	750,000	—				
c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880 .	500,000	—	6,250,000	—	9,900,000	—
<b>D. Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):</b>						
1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 à 4½ %	62,900,000	—				
2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Millionen Franken vom 1. Oktober 1880 à 4½ %	16,600,000	—	79,500,000	—		
Hievon ab: I.—V. Amortisationsrata pro 1879—1883 (1. Fe- bruar 1880/84).	.	.	650,000	—	78,850,000	—
<b>E. 2—4 % Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ost- sektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn d. d. 30. April 1880 . . . . .</b>						
	.	.	.	.	3,000,000	—
<b>Summa</b>	.	.	.	.	<b>200,850,000</b>	—

Beilage zur Bilanz auf 31. Dezember 1883.

## Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1883.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktiven.</b>						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conto . . . . .	. . . . .	. . . . .	8,649,849	44		
2. Werthpapiere . . . . .	. . . . .	. . . . .	2,814,172	65		
3. Schweizer. Eisenbank, Obligationen Fr. 2,090,500 à 54/68 Werth 15. Januar 1884 . . . . .	. . . . .	. . . . .	1,660,000	—		
4. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge) . . . . .	. . . . .	. . . . .	1,558,091	23		
5. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) . . . . .	437,220	83				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.) . . . . .	1,557,079	74				
c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) . . . . .	389,178	97	2,383,479	54		
6. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .	. . . . .	. . . . .	1,445,874	84	18,511,467	70
<b>B. Passiven.</b>						
1. Erneuerungsfonds:						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn . . . . .	6,123,266	94				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil . . . . .	68,220	73				
c. idem der Bischofszellerbahn . . . . .	117,854	15	6,309,341	82		
2. Saldi der Betriebsrechnungen:						
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn . . . . .	2,288,242	35				
b. idem der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	125,511	34	2,413,753	69		
3. Saldi der Baurechnungen:						
a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	321,780	51				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil . . . . .	14,050	51	335,831	02		
4. Ausserordentliche Reserven:						
a. Für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn . . . . .	128,869	17				
b. Für die definitive Stationsanlage in Horgen . . . . .	207,037	37				
c. Für Instandstellung von Rollmaterial . . . . .	150,000	—	485,906	54		
5. Versicherungsfonds:						
a. Für das Transportmaterial gegen Transportgefahren . . . . .	248,742	79				
b. Für Unfälle von Personen . . . . .	172,626	54	421,369	33		
6. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880/82 auf das Prioritäts-aktienkapital . . . . .	1,955,800	—				
Hierauf Zinse vom 1. Juli 1881 — 31. Dezember 1883 . . . . .	106,540	50	2,062,340	50		
7. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon-Hinwil per 31. Dezember 1883 . . . . .	. . . . .	. . . . .	325,780	08		
8. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften . . . . .	. . . . .	. . . . .	37,500	—		
9. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . . . .	. . . . .	. . . . .	2,152,872	27		
10. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .	. . . . .	. . . . .	308,616	34	14,853,311	59
<b>Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1884 . . . . .</b>						
					<b>3,658,156</b>	<b>11</b>

**V. Rechnung über den Erneuerungsfond  
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1883.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
1. Saldo vom 31. Dezember 1882 . . . . .	.	.	5,236,617	23
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1883 .	1,200,000	—		
3. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	—	1,300,000	—
<b>Summa</b> .	.	.	<b>6,536,617</b>	<b>23</b>
<b>Ausgaben.</b>				
1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau) . . . . .	313,246	06		
2. Umbau der Personenzugs-Lokomotive A <sup>3</sup> Nr. 40 in eine Güterzugs-Lokomotive C <sup>1</sup> Nr. 111 . . . . .	36,666	23		
3. Mindererlös auf dem Verkauf von 8 Personenwagen BC Nr. 801/02 und C 1101/06 . . . . .	27,128	—		
4. Abschreibung des Werthes der ausrangirten 2 Schneepflüge Nr. 1 und 2 . . . . .	3,450	—		
5. Anschaffung von 5 Ersatz-Güterschiffen für den Zürichsee und einer Rettungsgondel für den Hafen Romanshorn .	2,860	—		
6. Umbau des Bodensee-Dampfbootes „Bodan“ . . . . .	30,000	—	413,350	29
7. Saldo auf neue Rechnung . . . . .	.	.	6,123,266	94
<b>Summa</b> .	.	.	<b>6,536,617</b>	<b>23</b>

